

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ
МІНІСТЕРСТВО ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я УКРАЇНИ
«УКРАЇНСЬКИЙ МЕДИЧНИЙ ЦЕНТР
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
ТА ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ»
ВИКОНКОМ КРИВОРІЗЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
АТП «ОДІУМ-ПРЕСТИЖ»



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

XII Міжнародної науково-практичної конференції

«БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ»



м. Кривий Ріг
17 листопада 2017 року

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року). – Кривий Ріг, 2017. – 291 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 4 від 29 листопада 2017 року)*

Публікується за матеріалами XII Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», яка відбулася 17 листопада 2017 року у виконкомі Криворізької міської ради (м. Кривий Ріг, площа Молодіжна, 1).

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.

© ДЮІ МВС, 2017

ЗМІСТ

Аганін Б.Ю. Підвищення ефективності виявлення водіїв з ознаками сп'яніння через створення системи пунктів контролю тверезості	9
Афонін М.О., Постранський Т.М. Застосування портативних приладів та мобільних додатків для психофізіологічних обстежень водіїв	12
Бабій М.В., Кучвара І.М. Ключові проблеми безпеки дорожнього руху в Україні	14
Басс В.О. Адміністративно-правове регулювання перевірки документів особи, яка керує транспортним засобом: підстави і порядок	16
Берило О.Г. Завідомість як обов'язкова ознака суб'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 139 КК України	19
Бесчастний В.М. Актуальні питання реформування державної політики у сфері безпеки дорожнього руху	22
Брисковська О.М. Роль органів місцевого самоврядування у взаємодії з Національною поліцією щодо вирішення проблем аварійності на дорогах	25
Буга В.В., Буга Г.С. Пряме врегулювання збитків, заподіяних внаслідок ДТП	28
Бурлакова Г.Ю., Сенатосенко В.А. Использование освещения на пешеходных переходах на примере города Мариуполь	32
Вайда Т.С. Сортування на місці дорожньо-транспортної пригоди як компонент надання поліцейськими домедичної допомоги потерпілим у випадку масової травми	37
Веселов М.Ю. Деякі питання визначення місця розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху у зв'язку з проведенням на сході України антитерористичної операції	44

Вітвіцький С.С. Класифікація суб'єктів контролю безпеки дорожнього руху	48
Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Іванюк Х.Б. Сучасні автоматизовані системи управління дорожнім рухом. Міжнародний досвід	50
Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Пришляк В.Р. Автономні транспортні засоби як один з методів зменшення аварійності та усунення заторів	53
Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Пришляк В.Р. Можливість застосування блокчейн технологій в системі забезпечення безпеки дорожнього руху	57
Гілевич В.В., Горват О.В. Перспективи і недоліки розмитнення транспортних засобів	61
Голинський Є.І., Куценко Д.В. Зарубіжний досвід та міжнародна співпраця у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	63
Гоптарєв О.І. Транспарентність судової влади у процесі винесення рішень по справах в сфері безпеки дорожнього руху	66
Гусєва Є.І., Доненко В.В. Соціальна обумовленість участі громадян в забезпеченні безпеки дорожнього руху	68
Давидова Н.В., Доненко В.В. Удосконалення законодавства пропаганди забезпечення безпеки дорожнього руху	71
Данилевська Ю.О. Бланкетність диспозицій норм про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту	76
Данилевський А.О. Деякі питання покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	78
Деркач Р.В. Актуальні питання надання допомоги постраждалим із травмами внаслідок ДТП	80
Доненко В.В. Адміністративна відповідальність в системі важелів впливу на безпеку дорожнього руху: реальність та перспектива	81
Дударєва В.В., Куценко Д.В. Щодо визначення категорії «правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху»	85

Євчук Ю.Ю., Корик Я.Ю., Плесак С.А., Афонін М.О. Застосування зарубіжного досвіду у сфері безпеки дорожнього руху	88
Жилинков А.А. Комплекс организационно-технических мероприятий для решения проблемы сохранности городских дорог на примере города Мариуполя	91
Жук О.М. Забезпечення безпеки дорожнього руху: зарубіжний досвід та міжнародна практика	94
Зиновенко В.В., Крюков В.Н. Сущность и значение метода убеждения в административно-правовом обеспечении безопасности дорожного движения	97
Зінченко Д.А., Вайда Т.С. Сучасні медичні засоби для транспортування потерпілих під час надання їм долікарської допомоги при дорожньо-транспортних пригодах	99
Іваніца Н.С. Шляхи вдосконалення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в сучасних умовах	104
Іщенко І.В. Попередження небезпечного поведіння дитини у дорожньо-транспортному середовищі як складова ювенальної превенції	109
Калугін Є.П., Доненко В.В. Актуальні питання виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (закордонний досвід)	113
Кириченко А.А. Возможности новой доктрины сущности и сбалансированности правового статуса социосубъектов в обеспечении безопасности дорожного движения	116
Когут О.О. Водійська етика – запорука безпеки дорожнього руху	119
Кожем'яка Н.Є. Доступ до безоплатної правової допомоги як запорука захисту прав потерпілих у ДТП	122
Козоріз В.П. Уроки Харківської трагедії. Роль органів місцевого самоврядування у підвищенні безпеки дорожнього руху	124
Коллер Ю.С. Актуальні аспекти державного управління в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	126

Комісаров С.А., Куян К.П. Організація взаємодії підрозділів Національної поліції України під час реалізації повноважень щодо забезпечення безпеки дорожнього руху	129
Коробкін В.Ф. Щодо підходів стосовно обліку ДТП із загиблими та травмованими як надзвичайної ситуації техногенного характеру	131
Кошель Т.А. «Безпека руху – це життя!»	134
Кривець А.В. Нормативно-правове врегулювання системи екстреної медичної та долікарської допомоги постраждалим при ДТП	138
Куліковська О.Є., Атаманенко Ю.Ю. Методика опрацювання матеріалів аерознімання дорожньо-транспортних пригод на Веб-порталі «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП»	140
Ланцедова Ю.А. Концепція професійності, достаточності и сбалансованості повноважень співробітників патрульної служби по забезпеченню безпеки дорожнього руху	143
Литвин В.В. Поліція на допомогу дітям: пілотні проекти	146
Лопатинська І.С. Налагодження емоційно сприятливих взаємин співробітників патрульної поліції з громадянами	149
Лопатін С.В. Розвиток поняття «водій» за часи незалежності України	152
Лук'янчиков Б.Є. Щодо подальшого нормативного врегулювання встановлення стану сп'яніння водіїв транспортних засобів	154
Марценишин Ю.І. «Шкільний патруль»: превенція дитячого дорожньо-транспортного травматизму	158
Маслюк В.В., Єна А.І. Психофізіологічна експертиза водіїв у країнах Європи	162
Мисливий В.А. Правові та організаційні питання безпілотного автотранспорту	168

Нікітін А.А. Суб'єкт злочину, передбаченого ч. 1 ст. 332-1 Кримінального Кодексу України	171
Олейник Д.А. Пріоритетні напрямки діяльності Регіонального сервісного центру МВС України в Донецькій області у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	175
Пилипенко Є.О. Щодо оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена ст. 124 КУпАП	178
Попович П.В., Шевчук О.С. Організація діяльності автомобільного транспорту як функції безпеки дорожнього руху	180
Рейцен Є.О. Практичні підходи до вдосконалення організації міського руху і його безпеки	184
Репік І.А., Бова А.А. До питання визначення економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму в Україні	188
Рижакова Д.О., Червінчук А.В. Культура водіння як складова безпеки дорожнього руху	192
Самко А.В. О порядке преследования по уголовным делам частого обвинения лиц, обладающих процессуальными иммунитетами	195
Сахно А.П. Розвиток системи інтелектуального відеоспостереження за безпекою дорожнього руху на прикладі Донецької області	198
Сидоренко Г.Г., Заяць Ю.Л., Горобець В.Л., Ліціук Г.В. Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху на залізничних переїздах	201
Сістук В.О. Актуальність розробки методичних рекомендацій щодо використання програм моделювання транспортних потоків для вирішення питань підвищення безпеки руху	203
Собакарь А.О. Місце та роль моніторингу у державній системі забезпечення безпеки дорожнього руху	206
Спіров С.В. Основні напрями і форми сумісної роботи Криворізького центру здоров'я з зацікавленими відомствами та службами з профілактики дорожнього травматизму	209

Степанов О.В. Оптимізація функціонального стану водія для безпеки дорожнього руху в системі ВАДС	212
Стрельченко К.А., Шевченко Л.В. Міжнародне нормативно-правове регулювання екстреної медичної допомоги	216
Стрельченко О.Г. Нормативно-правове забезпечення екстреної медичної допомоги як різновиду медичної допомоги	219
Сушко А.А. К полувековому юбилею Конвенции о дорожном движении	221
Сюравчик В.Г. Актуальні питання реформування Національної поліції України щодо запобігання автотранспортним злочинам	224
Таран К.В. Моральный климат как определяющая составная безопасности движения транспортных средств и пешеходов	228
Ткаченко Р.О. Патрульна поліція як об'єкт громадського контролю під час забезпечення безпеки дорожнього руху	231
Ткаченко Ю.С. Взаємодія громадськості та публічних адміністрацій в частині забезпечення безпеки дорожнього руху	233
Ткачук Б.О., Куценко Д.В. «Єврономери» в Україні: проблеми та шляхи їх подолання	235
Трушевський В.Е. Вдосконалення Правил дорожнього руху України з метою запобігання аварійним ситуаціям	238
Тунтула А.С. Новая доктрина базисной конституционной обязанности государства в обеспечении безопасности участников дорожного движения	241
Фат Д.В., Казначеев Д.Г. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	245
Федоровська Н.В. Дії поліцейських щодо евакуації травмованого поліцейського або громадянина	247
Холодненко Д.В. Ефективність контрольних функцій публічних адміністрацій в забезпеченні безпеки дорожнього руху	250

Цуркан О.П. Актуальні проблеми оформлення дорожньо-транспортних пригод співробітниками патрульної поліції України	252
Червінчук А.В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення людей	255
Черненко Д.А., Вітвіцький С.С. Актуальні питання застосування засобів примусового зменшення швидкості транспортних засобів	258
Чечель С.О., Куценко Д.В. Управлінські аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	260
Чибирик М.С., Федоровська Н.В. Особливості початкового розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту	263
Чорний Ю.О. Стан безпеки дорожнього руху в Україні	266
Шабан А.А. О понятии «государственная инспекция»	269
Швець Т.М. Організація дієвої та ефективної системи управління безпеки дорожнього руху та безпеки перевезень і належної її функціонування – це чісь врятоване життя!!! Пам'ятаймо, бо це важливо для кожного з нас	271
Шевцов С.О. Експертиза технічного стану транспортних засобів: питання акредитації експертних установ за міжнародними стандартами	276
Ширін В.В., Циркуленко С.С., Салманова О.Ю. Щодо аналізу сучасної практики забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	280
Ющенко В.П., Куценко Д.В. Вплив стану водія на безпеку дорожнього руху	284
Ющенко Н.П., Куценко Д.В. Помилки, які допускають працівники поліції у складанні протоколів ДТП	287

Аганін Богдан Юрійович

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

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИЯВЛЕННЯ ВОДІЇВ З ОЗНАКАМИ СП'ЯНІННЯ ЧЕРЕЗ СТВОРЕННЯ СИСТЕМИ ПУНКТИВ КОНТРОЛЮ ТВЕРЕЗОСТІ

Керування в стані сп'яніння одним з ключових чинників скоєння ДТП з тяжкими наслідками – за даними ВООЗ та статистикою в Україні у трійці найбільш частих причин дорожньо-транспортних пригод, які мають наслідком травмування чи смерть учасників дорожнього руху. Водночас це є і найтяжким адміністративним правопорушенням в сфері безпеки дорожнього руху.

Нещодавнє запровадження більш високих штрафів за нетверезе водіння, незважаючи на певні скептичні відгуки, все ж мало ефект. Згідно статистики Національної поліції, у 2016 році скорочення ДТП з постраждалими з вини водіїв, що перебували у стані сп'яніння, склало 17,2% (смертність знизилася на 28,3%), а за перші 8 місяців 2017 року – ще на 51,25% (смертність – на 45,45%) [1].

Разом з тим діючі на сьогодні покарання (при першому порушенні – штраф у 10 200 гривень, подвоєння штрафу та позбавлення прав на 3 роки при повторному порушенні, а якщо протягом 6 років водій сяде за кермо нетверезий втретє – то 40 800 гривень штрафу та 10 років без прав) зупиняє далеко не всіх водіїв від вживання алкоголю та інших речовин, що впливають на швидкість реакції.

За даними Національної поліції, лише з січня по червень 2017 року поліцією було складено 46 270 протоколів за статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення – керування в стані сп'яніння. До державної скарбниці надійшло майже 500 млн. грн. – однак нетверезі водії лишаться масовим явищем на українських дорогах.

Однією із найбільших проблем при фіксації та виявленні осіб, які керують в стані сп'яніння, є виключний перелік з дев'яти підстав для зупинки транспортного засобу, передбачений ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» [2]. Тож відповідно до законодавства, виявити водія у стані сп'яніння поліція може лише тоді, коли зупинить через порушення правил дорожнього руху або у разі наявності інформації про керування в стані сп'яніння.

Як наслідок, кількість водіїв, що керують транспортними засобами у нетверезому стані тільки збільшилася, адже серед них сформувався стійке переконання, що у випадку не порушення ними правил дорожнього руху їм дозволено керувати транспортним засобом у стані сп'яніння. А отже, поліція фактично втратила можливість здійснення профілактики можливих випадків керування в стані сп'яніння та відповідних превентивних заходів – залишається

можливість лише фіксувати порушення правил дорожнього руху водіями у стані сп'яніння, що нерідко призводять до ДТП.

Масові перевірки як інструмент профілактики та виявлення нетверезих водіїв.

Лідером перевірок в Європі на тверезість водіїв є Естонія: за даними Європейської ради з транспортної безпеки, у 2015 році тут було проведено 677 перевірок на 1000 мешканців, було перевірено понад 890 тисячі водіїв, а у 2016 році – понад 862 тисячі. У середньому нетверезим виявляється кожен сотий водій, і щороку кількість затриманих водіїв знижується – з 8032 у 2013 році до 7322 у 2016 році. До речі, на другому місці по кількості таких перевірок – Польща, де у 2015 році провели 466 перевірок на 1000 мешканців.

Схожу практику заходів починали вже впроваджувати і в Україні у 2014 році: тоді у листопаді вперше відбувся рейд «П'яний водій – злочинець», або ж неформально – «Дують всі». На в'їзді до Києва з боку Броварів вранці співробітники ДАІ влаштували з фішок три умовних коридори і вибірково перевіряли за допомогою алкотестерів «Драгер» водіїв – не лише легкових машин, а й маршруток, вантажівок, що в'їжджали в столицю. Окремі водії виявилися неготовими до таких перевірок і намагалися об'їхати пост перевірки по обочині, хтось зупинявся і викликав тверезих друзів чи знайомих, аби ті проїхали пост. Вже за перші дві години рейду з 500 обстежених водіїв було виявлено 27 нетверезих, тривали такі рейди тиждень. А у Дніпропетровській області операцію «П'яний водій – злочинець» подовжили на весь період новорічних свят – з 15 грудня по 15 січня, що дозволило вже за перші три тижні виявити 373 факти керування транспортними засобами у стані сп'яніння [1].

Висновки та пропозиції. Понад рік з часу підвищення в Україні штрафів за керування транспортним засобом у стані сп'яніння засвідчив – хоча щоденно виявляється близько сотні нетверезих водіїв, а у вихідні та по п'ятницях часом і півтори сотні, реальна кількість потенційно небезпечних порушників значно більша. І тут на шляху проведення профілактичних заходів стає недосконалість чинного законодавства.

З одного боку, згідно статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» поліцейських наділено повноваженнями щодо здійснення превентивної та профілактичної діяльності, яка спрямована на запобігання вчиненню правопорушень, виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вжиття у межах компетенції заходів з їх усунення, вжиття заходів, спрямованих на усунення загроз життю та здоров'ю фізичних осіб та публічній безпеці, що виникли внаслідок учинення кримінального, адміністративного правопорушення [2].

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

ДТП чи кримінального чи адмінправопорушення – однак не передбачено права поліцейських зупиняти водіїв для проведення перевірок на тверезість [2].

Одним із інструментів, який забезпечить значний превентивний ефект, а також збільшить вірогідність виявлення, а також притягненим до відповідальності водіїв, які керують транспортним засобом в стані сп'яніння є, так звані, пункти тверезості – місця перевірки на стан сп'яніння, за зразком кращих європейських практик.

Саме запровадженню вказаних місць перевірки на стан сп'яніння присвячений проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів щодо перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння» № 6679 від 10 липня 2017 року, що був підготовлений групою народних депутатів на чолі з Мустафою Найемом та за участі фахівців департаменту юридичного забезпечення МВС та профільних підрозділів Національної поліції [2].

Законопроектом передбачається внести низку змін до Кримінального кодексу України, Кримінального процесуального кодексу України, законів «Про Національну поліцію», «Про дорожній рух» [4], Кодексу України про адміністративні правопорушення та до інших законів України, зокрема – криміналізувати вживання алкоголю залежно від його вмісту у крові чи у повітрі, що видихається [5].

Передбачається запровадити додаткову підставу для зупинки транспортного засобу – проведення перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння у місці проведення перевірки на стан сп'яніння (п. 10 ч. 1 ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію») та визначити основні процедурні моменти проведення перевірки на стан сп'яніння та гарантії захисту прав осіб, які керують транспортними засобами та підлягають перевірці на стан сп'яніння (ч. 3 ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію») [2].

Перевірки мають здійснюватися у заздалегідь визначених місцях, тимчасово обладнаних спеціальними дорожніми знаками, де кілька екіпажів поліції одночасно проводять перевірку усіх водіїв транспортних засобів, які проїжджають в зоні дії знаку на стан алкогольного сп'яніння. При цьому тривалість та час огляду має бути виправданий та не значно ускладнювати дорожній рух – наприклад, заздалегідь визначається черговість перевірки водіїв, чи певні критерії виборки.

Рішення про проведення перевірки має прийняти керівник патрульної поліції не пізніше ніж за 3 дні до проведення такої перевірки, і потенційні місця перевірки заздалегідь оголошуються в засобах масової інформації. При цьому, враховуючи попередній досвід таких перевірок за часів ДАІ, розворот перед місцем перевірки чи інші способи уникнути перевірки також є самостійною підставою для проведення огляду на стан сп'яніння.

Список використаних джерел:

1. Статистичні дані Національної поліції про кількість ДТП – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://forinsurer.com/news/17/10/18/35590>.

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

3. Про внесення змін до деяких законів щодо перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння: Проект Закону від 10.07.2017 р. №6679 – [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiSmPTFmoXXAhUjCpoKHYNODs8QFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fsearch.ligazakon.ua%2F1_doc2.nsf%2Flink1%2FGH55J00A.html&usg=AOvVaw070ZRIZHV-WEDcxVTuMIQF.

4. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

Афонін Максим Олександрович

асистент кафедри транспортних технологій Національного університету «Львівська політехніка»

Постранський Тарас Миколайович

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

ЗАСТОСУВАННЯ ПОРТАТИВНИХ ПРИЛАДІВ ТА МОБІЛЬНИХ ДОДАТКІВ ДЛЯ ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНИХ ОБСТЕЖЕНЬ ВОДІЇВ

Дослідження чинника людини в дорожньому русі беруть початок ще із 60-70-х років минулого сторіччя. Перші результати опису зміни психофізіологічних показників водіїв під час керування транспортними засобами висвітлювали Є.М. Лобанов, Д. Клебельсберг, І.В. Бегма, Е.В. Гаврилов та інші. В момент проведення їхніх спостережень вже існували методи отримання даних про роботу організму за допомогою електрокардіограми (ЕКГ), електроенцефалограми, шкіро-гальванічної реакції чи електроокулограми. Для проведення таких досліджень необхідно було задіювати двох-трьох учасників для контролю за обладнанням та проведенням досліджень. Самі ж апаратні комплекси були досить громіздкими, а процес обробки отриманої інформації займав досить тривалий час.

Ближче до наших часів низка науковців зупинилась на тому, що найбільш зручним методом дослідження стану водіїв в реальних умовах є ЕКГ. За

допомогою цього методу знаходились показники варіабельності серцевого ритму (ВСР), який дозволив чітко та якісно оцінювати функціональний стан водія. Для збору інформації використовувались вже більш сучасні системи хотлерівського моніторингу ЕКГ. Це дозволяло записувати дані в цифровому вигляді та проводити їх обробку за допомогою персональних комп'ютерів (ПК). Такі системи є досить портативними, вони складаються із основного блоку невеликих розмірів та п'яти відведень, які кріпляться до тіла піддослідного. Запис проводиться на карту пам'яті, з якої пізніше проводиться зчитування даних та їх обробка за допомогою спеціального програмного забезпечення.

Недоліком таких систем є створення дискомфорту для водіїв під час керування автомобілем, ймовірність запису некоректних даних з причини поломки карти пам'яті, розрядження акумуляторів чи поганого контакту електродів зі шкірою дослідної особи. Основна проблема полягає в тому, що під час проведення досліджень немає можливості проведення онлайн моніторингу запису.

Зараз існує велика кількість засобів, які використовуються звичайними користувачами для оцінки стану свого здоров'я під час проведення тренувань чи інших фізичних та психічних навантажень. Вони набули популярності за рахунок того, що показники серцево-судинної активності можна спостерігати в режимі реально часу на мобільному телефоні, а також переглядати раніше отримані результати. Для цього необхідно мати спеціальний пристрій, який може мати вигляд годинника, браслета або пояса та мобільний телефон з додатком і можливістю дистанційного з'єднання.

Для детальних досліджень не всі ці пристрої або додатки можуть бути застосованими. Для оцінки ВСР необхідно отримувати масиви даних кадїоінтервалів (час між серцевими скороченнями), які і заносяться в математичні розрахунки за допомогою різних алгоритмів для подальшого розрахунку кількісних показників функціонального стану людини. Одним з пристроїв, який підходить для збору цих даних є пояс PolarH7. Він отримав широке застосування як звичайними користувачами, так і професіоналами в галузі спортивної медицини. Він підтримується практично усіма сучасними телефонами та існує значна кількість мобільних додатків які забезпечують зчитування необхідних даних. Це дає змогу проводити запис та аналізувати отримані дані в онлайн режимі, або ж експортувати їх масиви на ПК та обробляти їх за допомогою різноманітного програмного забезпечення.

Бабій Марія Василівна

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

Кучвара Іван Миколайович

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

КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Проблема безпеки дорожнього руху в Україні добре проглядається через призму смертності та травматизму людей на дорозі, кількості пошкоджених транспортних засобів тощо. Чи існує така проблема в Україні? Існує, причому це «гостра» проблема, яка торкається практично кожного з нас.

Якщо порівнювати показники смертності людей на дорогах в нашій державі з європейськими країнами, то зрозумілим є те, що показники безпеки руху в Україні є найнижчими, а рівень смертності – найвищим. Наприклад, якщо зробити порівняльний аналіз смертності на 1 млн населення з нашими сусідами, то маємо невтішну картину. За даними, що наведені в роботах [1, 2], протягом 2014 року: в Україні загинуло 111 осіб на 1 млн населення; Румунії та Болгарії – 91; Польщі – 84; Угорщині – 63; Словаччині – 48; Німеччині – 42. Середнє значення цього показника в країнах Європейського союзу сягає 51 особа на 1 млн. населення – в Україні це в двічі більше.

Чому ж такі низькі показники безпеки в нашій державі, від чого залежить безпека руху на наших дорогах? Відповідь проста: перш за все, це наші не зовсім безпечні дороги; це байдужі до правил дорожнього руху учасники цього руху; це невідповідні транспортні засоби, якими користуються учасники дорожнього руху; це невідлагоджена логістична та матеріально-технічна системи надання невідкладної допомоги при виникненні дорожньо-транспортної пригоди. А зв'язує всі ці складові відсутність чітких механізмів на законодавчому рівні щодо обов'язків та відповідальності суб'єктів даного процесу. Якщо зробити глибокий аналіз причин виникнення аварій на автошляхах України, то тільки приблизно 4-6 % мають непереборну силу, решту – матеріальні та людські фактори [3].

Для підвищення безпеки руху на дорогах ключовим повинно бути забезпечення на відповідному рівні автодорожньої інфраструктури власниками доріг, якими в переважній більшості є держава. Дороги мають бути безпечними! Це стосується не тільки верхнього покриття доріг, а й самого планування прокладених шляхів: дорожніх розв'язок, перехресть, обладнання технічними засобами регулювання дорожнього руху тощо. Проектування повинне виходити не тільки з економічної доцільності [4-5], а перед усім – з позиції безпеки подальшої експлуатації. Це означає, що перехрестя повинні

бути якнайпростішими, вимоги технічних засобів регулювання руху повинні сприйматись однозначно і т.д. Водій чи пішохід, рухаючись в потрібному їм напрямку повинен вималювати для себе однозначний безпечний маршрут, який лежить в межах Правил дорожнього руху.

Другим базовим фактором, що впливає на безпеку руху є самі учасники цього руху. Низький рівень розуміння теоретичних засад, що лежать в основі положень ПДР, формальна практична підготовка водіїв сприяють низькій компетентності майбутніх кермувальників механічними транспортними засобами. Це виявляється у нездатності швидко прийняти правильне рішення при виникненні неочікуваної дорожньої обстановки. Не менш важливим є поінформованість пішоходів, які не є водіями і спеціальних курсів не проходили, безпечного поведіння на дорогах. Такі соціальні проекти потрібно ширити через засоби масової інформації, більше уваги і часу виділяти на заняття в дитячих садочках, школах, спеціальних та вищих навчальних закладах, на підприємствах, установах тощо. Правила безпеки руху, загальні засади техніки безпеки повинні делікатно «нав'язуватись» з усіх можливих джерел інформації. Суспільство має «просякнутись» цими принципами і збагнути, що на дорозі є верховенство ПДР та безпеки руху. І в кожного з учасників дорожнього руху на рефлексному рівні має бути вироблений інстинкт дотримання цих правил і велика відраза свідомого їх порушення та глибоке розуміння наслідків і відповідальності за скоєнні правопорушення [6].

Що стосується належного технічного стану транспортних засобів, то тут не потрібні жодні коментарі. Всі транспортні засоби, які рухаються автошляхами мають забезпечувати безпечність свого пересування, незалежно від їх технічного стану в даний момент. Якщо вони цього забезпечити не можуть, то власним ходом їм рух заборонено, без виключень.

Аналізуючи далі фактори, які впливають на безпеку руху, зауважимо, що значної кількості летальних випадках при ДТП можна було запобігти, якщо б вчасно та фахово була надана невідкладна допомога потерпілим при використанні і наявності необхідного обладнання. А доповнює цей фактор система логістичних зв'язків між різними службами порятунку. Бо при наявності потерпілих під час ДТП важливим є оперативність надання допомоги.

Підсумком для перерахованих факторів, які мають вплив на безпеку руху, мають бути чіткі законодавчі механізми, які регулюють взаємовідносини між суб'єктами даного процесу, та встановлюють міру відповідальності за їх порушення.

Список використаних джерел:

1. WHO, Global status report on road safety, 2015, http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/.
2. Основні показники діяльності Державної служби України по безпеці на транспорті в 2016 р. [Електронний ресурс] [//http://dsbt.gov.ua/storinka/osnovni-pokaznyky-diyalnosti-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-u-2016](http://dsbt.gov.ua/storinka/osnovni-pokaznyky-diyalnosti-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-u-2016).

3. Бабій М.В. Обґрунтування раціональної тривалості робочого часу водія при виконанні транспортних операцій [Текст] / М.В. Бабій, А.Й. Матвіїшин, А.В. Бабій // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства. «Деревооброблювальні технології та системотехніка лісового комплексу». – Харків, 2016. – Вип. 169 – С. 232-236.

4. Попович П.В. Аналіз ринку автотранспортних перевезень України [Текст] / Попович П.В., Шевчук О.С., Бабій М.В., Дзюра В.О. // Вісник машинобудування та транспорту, 2017. Науковий журнал. – ВНТУ, Вінниця : ВНТУ, 2017. – Вип. №2. – С. 124-130.

5. Popovych Pavlo, Shyriaieva Svitlana, Selivanova Ninel. Analysis of the interaction of participants freight forwarding system. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 16-22, dec. 2016. ISSN 2520-2979.

6. Шевчук О.С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вулично-дорожніми мережами [Текст] / О.С. Шевчук // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. – Харків : ХНТУСХ, 2016. – Вип. 169. – С. 205-209.

Басс Вікторія Олександрівна

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

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВІРКИ ДОКУМЕНТІВ ОСОБИ, ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ: ПІДСТАВИ І ПОРЯДОК

Закон України «Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус» від 20 листопада 2012 року визначає правові та організаційні засади створення та функціонування Єдиного державного демографічного реєстру та видачі документів, що посвідчують особу, підтверджують громадянство України чи спеціальний статус особи, а також права та обов'язки осіб, на ім'я яких видані такі документи [1].

Закону України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 року визначає два види поліцейських заходів. Перелік превентивних поліцейських заходів, які поліція має право застосовувати, зазначається у статті 31 вище згаданого Закону, зокрема, перевірка документів особи [2].

Безпосередньо, в статті 32 Закону України «Про Національну поліцію» закріплена правова основа застосування поліцією такого превентивного заходу, як перевірка документів особи. А саме, визначено, що поліцейський має право вимагати в особи пред'явлення нею документів, що посвідчують особу, та/або документів, що підтверджують відповідне право особи, у таких випадках: 1) якщо особа володіє зовнішніми ознаками, схожими на зовнішні ознаки особи,

яка перебуває в розшуку, або безвісно зниклої особи; 2) якщо існує достатньо підстав вважати, що особа вчинила або має намір вчинити правопорушення; 3) якщо особа перебуває на території чи об'єкті із спеціальним режимом або в місці здійснення спеціального поліцейського контролю; 4) якщо в особі є зброя, боєприпаси, наркотичні засоби та інші речі, обіг яких обмежений або заборонений, або для зберігання, використання чи перевезення яких потрібен дозвіл, якщо встановити такі права іншим чином неможливо; 5) якщо особа перебуває в місці вчинення правопорушення або дорожньо-транспортної пригоди, іншої надзвичайної події; 6) якщо зовнішні ознаки особи чи транспортного засобу або дії особи дають достатні підстави вважати, що особа причетна до вчинення правопорушення, транспортний засіб може бути знаряддям чи об'єктом вчинення правопорушення [2].

Крім того, поліцейський може зупиняти транспортні засоби в разі, якщо:

1) водій порушив Правила дорожнього руху; 2) є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; 3) є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення; 4) транспортний засіб перебуває в розшуку; 5) необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути; 6) якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод; 7) якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху; 8) якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху; 9) порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв [2].

Поліцейський зобов'язаний поінформувати водія про конкретну причину зупинення ним транспортного засобу з детальним описом підстави зупинки, визначеної в статті 35 Закону України «Про Національну поліцію».

Якщо, під час зупинки водія за порушення правил дорожнього руху, у патрульного виникла підозра, що водій перебуває в стані алкогольного сп'яніння інспектор має право перевірити своє припущення. Згідно п. 2.5. ПДР «Водій повинен на вимогу поліцейського пройти в установленому порядку медичний огляд з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» [3]. Подібний огляд може проводитись, як на місці зупинки так і в медичному закладі. Водій також може відмовитись від проходження огляду, але в такому випадку на водія буде складений

протокол за статтею 130 КУпАП, що прирівнюється за відповідальність до керування напідпитку [4]. Аналогічний алгоритм дій відбувається, якщо водій став учасником ДТП або є орієнтування від свідомих громадян, що водій може перебувати в стані алкогольного сп'яніння. Порядок оформлення адміністративних матеріалів на водія, який керує з ознаками сп'яніння чітко передбачений розділом IX «Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена статтею 130 КУпАП» Наказу МВС № 1395 від 07.11.2015 р. «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [5]. Цей Наказ МВС розроблений на підставі Постанови Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду» [6]. Алгоритм дій патрульного поліцейського при виявленні ознак сп'яніння зазначений у спільному Наказі МОЗ та МВС № 1452/735 від 09.11.15 р. «Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» [7].

Висновки. За наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, за яке відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, працівник дорожньої поліції, відповідно до статті 265-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення, але не більше ніж на три місяці з моменту такого вилучення, і видає тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами [4]. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

Список використаних джерел:

1. Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус від 20.11.2012 № 5492-VI – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5492-17>.
2. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.
3. Правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 № 1306 – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-Х – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

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

6. Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1103 – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1103-2008-%D0%BF>.

7. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: спільний наказ МОЗ та МВС від 09.11.15 р. № 1452/735 – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15>.

Берило Олександр Георгійович

аспірант докторантури та аспірантури Національної академії внутрішніх справ

ЗАВІДОМІСТЬ ЯК ОBOB'ЯЗKOBA OЗHAKA CУБ'ЄKТИBHOЇ CТOPOHИ CКЛADУ ЗЛOЧИHУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО Ч. 1 CТ. 139 КК УКРАЇНИ

В цілях забезпечення більш ефективної реалізації законодавства щодо попередження злочинів, стосовно ненадання допомоги хворому медичним працівником, кримінальне законодавство охороняє права осіб через кримінально-правову заборону, передбачену у ст. 139 КК України. Однак, попри існування зазначеної заборони, у слідчій та судовій практиці існує доволі багато спірних питань, що виникають під час кваліфікації діяння. Однією з позицій, яка суттєво впливає на кваліфікацію діяння, є правильне визначення форми вини. Серед науковців відсутня єдина думка стосовно змісту суб'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 139 КК України.

Як бачимо, диспозиція ч. 1 ст. 139 КК України прямо не згадує про жодну з ознак суб'єктивної сторони складу злочину. Водночас у ній вказується про ознаку завідомості настання тяжких наслідків для хворого. Відтак, ця ознака опосередковано свідчить про форму вини, якою характеризується досліджуваний злочин. Деякі вчені слушно зазначають, що наявність у ч. 1 ст. 139 КК України словосполучення «якщо йому завідомо...» вказує на прямий умисел [3, с. 347; 2, с. 399].

Цікавою є позиція Бабаніної В.В. щодо завідомості, зокрема її суть полягає в тому, що особа знає про певні факти чи обставини, які визначаються зі змісту кримінально-правової заборони. При цьому, суб'єкт усвідомлює наявність обставин, щодо яких передбачена завідомість. Найважливішим тут є те, що особа має достовірне знання про них [1, с. 125]. Також можна погодитися з поглядами щодо трактування поняття «завідомо» П.І. Орловим, який стверджував, що в діях особи є склад злочину лише тоді, коли вона достовірно знала про небезпеку, що загрожує потерпілому, і про те, що вказана небезпека загрожує життю останнього [4, с. 76].

Завідомість у ч. 1 ст. 139 КК України означає, що винний має відомості про фактичне існування обставин, що не викликають у нього сумніву про настання тяжких наслідків для хворого. Зазначена обставина значно підвищує рівень суспільної небезпеки вказаного діяння і негативно характеризує особу винного.

Отже, суб'єктивна сторона досліджуваного злочину виражається в умисному ненаданні медичної допомоги хворому: винний усвідомлює, що хворий потребує допомоги, але не бажає її надавати. Про те, яка небезпека загрожує хворому і якої допомоги він потребує, медичний працівник може дізнатися лише після огляду хворого. У момент виклику до хворого про загрозу небезпеки медичний працівник знає лише зі слів тих, хто його викликає. За таких обставин не можна вимагати, щоб винний уже в момент виклику знав, яка саме небезпека загрожує хворому. Достатньо того, що винний усвідомлює невиконання свого професійного і правового обов'язку, тобто не з'являється на виклик, не приймає хворого в лікувальний заклад, не опікується хворим і т.д.

Разом із цим, слід звернути увагу на певні неоднозначності щодо законодавчого розуміння форми вини при ненаданні допомоги хворому медичним працівником. Йдеться насамперед про те, що в тексті диспозицій ч. 1 ст. 139 КК України прямо не згадується про можливі форми психічного ставлення особи до цього діяння. У свою чергу, такий підхід може породжувати певні неоднозначності щодо сприйняття змісту досліджуваної кримінально-правової заборони та ускладнювати оцінку подібних суспільно небезпечних діянь, а в окремих випадках навіть призводити до неоднозначного застосування положень кримінального закону.

Так, як доводиться вище, ненадання допомоги хворому медичним працівником може вчинюватися тільки з прямим умислом. Натомість сама кримінально правова норма не передбачає цього та жодним чином не звужує коло можливих форм вини. Відтак, буквальне тлумачення диспозиції ч. 1 ст. 139 КК України дає змогу зробити висновок про можливість вчинення перешкоджання як з умисною, так і з необережною формою вини. Утім такий висновок є однозначно хибним, оскільки суб'єкт, по-перше, обов'язково повинен усвідомлювати суспільно небезпечний характер свого діяння, а також ознаки потерпілого, а по-друге, бажав вчинити саме таке діяння.

На цій підставі доцільним та виправданим є доповнення диспозицій ч. 1 ст. 139 КК України, що ненадання допомоги хворому медичним працівником, а саме ненадання без поважних причин допомоги хворому медичним працівником, який зобов'язаний, згідно з установленими правилами надати таку допомогу, якщо йому завідомо відомо, що це може мати тяжкі наслідки для хворого, може вчинюватися виключно з умисною формою вини.

Зокрема, визначення, що ненадання допомоги хворому є умисним, буде дублюватися з ознакою завідомості усвідомлення настання тяжких наслідків для хворого. За таких умов, вказівка, в диспозиції ч. 1 ст. 139 КК України щодо *завідомості* неправдива і є зайвою.

Пояснюється це тим, що двічі вказувати на ознаку усвідомлення настання тяжких наслідків для хворого. Більше того, ознака завідомості не знаходить законодавчого закріплення, і її зміст залишається не зовсім зрозумілим, на відміну від змісту умислу. Таким чином, потенційне дублювання ознак варто було б усунути за рахунок виключення вказівки на ознаку завідомості, тоді як ознака умисного ненадання допомоги хворому медичним працівником, навпаки, повинна знаходити своє відображення. У цьому зв'язку пропонується абзац перший ч. 1 ст. 139 КК України перед словами: «ненадання без поважних причин», доповнити словом «умисне», а слово «завідомо» з цього абзацу виключити.

Список використаних джерел:

1. Бабаніна В.В. Кримінальна відповідальність за залишення в небезпеці: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Національна академія внутрішніх справ. Київ, 2010. 236 с.
2. Кримінальний кодекс України : науково-практичний коментар: Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, С.Б. Гавриш та ін. Харків, 2007. 1184 с.
3. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України : у 2 т. Т.1: П.П. Андрушка, В.Г. Гончаренка, Є.В. Фесенка. Київ, 2009. 964 с.
4. Орлов П. И. Уголовная ответственность за оставление в опасности потерпевшего при автопроисшествии. Харьков, 1982. 91 с.

Бесчастний Віктор Миколайович

ректор Донецького юридичного інституту МВС України, доктор наук з державного управління, професор, заслужений юрист України

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Активний розвиток євроінтеграційних процесів України супроводжується глибинним реформуванням системи та механізму публічного управління з метою створення належних управлінських установ, інституцій та органів влади, які здатні розробляти й ефективно впроваджувати принципи, правила й норми, обов'язкові для виконання на теренах Європейського простору. Не обходять ці питання й сферу публічного адміністрування безпеки дорожнього руху.

Актуальність проблеми дорожньої безпеки неможливо перебільшити. Так, на дорогах України з початку року близько 2500 осіб загинуло та майже 30000 отримали травми. Велике занепокоєння викликає те, що майже 15% постраждалих а автомобільних аваріях – це діти [1]. Таким чином, аварійність на дорогах в Україні, як і в багатьох інших країнах, розцінюється на рівні національного лиха. Людству завдається колосальний матеріальний, фізичний та моральний збиток. Блага, які несе автомобілізація, оплачуються дорогою ціною. Драматизм цієї сторони автомобілізації змушує до пошуку радикальних заходів, спрямованих на зниження аварійності, попередження дорожньо-транспортних пригод. Людство знайшло тисячу засобів вдосконалення автомобілю, щоб зробити його надійнішим, швидшим та зручнішим, але так і не зуміло зробити його абсолютно безпечним.

Підсилює гостроту проблеми системна криза державної політики, що вже протягом багатьох років не дозволяє хоча б наблизитися до бажаного (як у провідних європейських країнах) рівня експлуатації транспортних засобів. Прикро констатувати, але пріоритетні напрями державної політики забезпечення безпеки дорожнього руху, стратегічних орієнтирів розвитку сфери дорожньої безпеки, на загальнодержавному рівні були визначені лише 14 червня 2017 року, коли Кабінет Міністрів України схвалив Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [2]. Головною метою Стратегії визначено зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Стратегія передбачає цілу низку заходів із вдосконалення системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Головними з них є:

- утворення та визначення повноважень головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху;

- запровадження основних засад системи управління безпекою дорожнього руху: державна програма, план заходів, ключові складові, оцінка результатів тощо;
- удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності та приведення нормативно-правової бази до європейських стандартів;
- підвищення відповідальності злісних порушників правил дорожнього руху [3];
- створення єдиної національної бази даних, що об'єднує усі обліки від отримання посвідчення водія та реєстрації транспортних засобів до накладення адміністративних стягнень;
- розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та впровадження програм з безпеки дорожнього руху;
- проведення наукових досліджень у сфері дорожньої безпеки;
- поглиблення міжнародної співпраці у транспортній галузі;
- посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху;
- створення спеціального фонду з безпеки дорожнього руху та забезпечення ефективного використання його коштів;
- запровадження обов'язкового фінансування національних та регіональних програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду та фонду з безпеки дорожнього руху, ефективний розподіл ресурсів згідно з державними програмами та залучення місцевих бюджетів до виконання програм з безпеки дорожнього руху;
- забезпечення доступності транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху;
- підготовка фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання;
- визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод для прийняття відповідних управлінських рішень і визначення ефективності впровадження заходів з убезпечення дорожнього руху.

Однак до практичної реалізації положень Стратегії справа поки що не дійшла. Державна програма та план заходів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, які мають стати «дорожньою картою» виконання пунктів Стратегії, дотепер перебуває у стадії розробки.

Наразі в Україні немає державного органу, відповідального за стан управління дорожньою безпекою в країні, не розроблено нормативних технологій перетворення цілей забезпечення дорожньої безпеки на конкретний предметний результат, не розділено відповідальності між учасниками дорожнього руху, бізнесом, суспільством, владою і державою та, як наслідок, не визначено й не унормовано їхніх функцій, відсутні ефективні вимірники результату управління безпекою дорожнього руху, не вивчено механізм

фінансування проектів, спрямованих на підвищення пропускної спроможності доріг, удосконалення засобів організації дорожнього руху, ліквідацію аварійно небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП [4, с. 54].

З 17 вересня усі контрольні поліцейські функції у сфері безпеки дорожнього руху остаточно передано до підрозділів патрульної поліції. Відтепер до компетенції патрульних належатиме і контроль за безпекою дорожнього руху під час пасажирських та вантажних перевезень, їх супроводження та оформлення усіх необхідних на це документів. Також патрульна поліція надаватиме послуги з розроблення і видачі в установленому порядку дозволів та погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів та виконувати інші функції, що раніше виконували підрозділи безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності. Безумовно, прийняття такого рішення було логічним у світлі реформування правоохоронних органів та має на меті вирішення тих проблем з регулювання правовідносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що існували досі. Однак, станом на сьогодні патрульна поліція представлена лише 28 територіальними підрозділами, які охоплюють найбільш великі міста України. Тому найближчим часом потрібно розповсюдити сферу діяльності патрульних і на решту населених пунктів нашої держави і зробити доступними послуги цієї служби доступними до усіх категорій громадян, незалежно від місця їх проживання, адже близько третини усіх дорожньо-транспортних пригод відбуваються саме у невеликих населених пунктах.

Отже, реформування системи органів державного управління, у тому числі Національної поліції, безумовно має сприяти підвищенню рівня безпеки дорожнього руху, але за умови постійного удосконалення нормативно-правового забезпечення сфери дорожньої безпеки, підвищення компетенції та професійного рівня персоналу поліцейських підрозділів.

Список використаних джерел:

1. Аварійність на автошляхах України [Електронний ресурс] / Офіційний сайт УБДР Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017р. № 481-р // Урядовий кур'єр від 27.07.2017 – № 138.

3. Арсен Аваков закликав парламент радикально посилити покарання за порушення ПДР [Електронний ресурс] / Офіційний сайт МВС України. – Режим доступу:

http://mvs.gov.ua/ua/news/10459_Arsen_Avakov_zaklikav_Parlament_radikalno_posiliti_pokarannya_za_porushennya_PDR_INFOGRAFIKA.htm.

4. Гусаров С. М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні // Європейські перспективи – 2017. – № 1. – С. 54-63.

Брисковська Оксана Миколаївна

*провідний науковий співробітник Національної академії внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник*

РОЛЬ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У ВЗАЄМОДІЇ З НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ ЩОДО ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ АВАРІЙНОСТІ НА ДОРОГАХ

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним з найвищих у Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За останні шість років (2011–2016 роки) в Україні зареєстровано близько 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 5,1 відсотка та травмованих у них осіб на 6,4 відсотка порівняно з 2015 роком. Особливо тривожним є те, що понад 42,6 відсотка загиблих у дорожньо-транспортних пригодах у 2016 році – пішоходи та велосипедисти. Велике занепокоєння викликає те, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а дорожньо-транспортні пригоди в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [1]. Ситуація з безпеки дорожнього руху на автошляхах держави, залишається досить складною. Відповідно до ст. 5 Закону України Про Національну поліцію, поліція у процесі своєї діяльності взаємодіє з органами правопорядку та іншими органами державної влади, а також органами місцевого самоврядування відповідно до закону та інших нормативно-правових актів.

А у ст. 5 Конституції України зазначено, що народ здійснює владу безпосередньо і через органи державної влади та органи місцевого самоврядування. Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування є центрами публічної влади на відповідних територіях. Хоча правова природа та основні завдання цих суб'єктів є різними – самоврядні органи виражають передусім місцеві, громадські інтереси, а органи державної виконавчої влади – інтереси держави, їх діяльність має спільну мету. Обидва суб'єкти повинні здійснювати управління відповідними територіями на підставі принципу гармонійного поєднання державних і місцевих інтересів із метою забезпечення комплексного соціально-економічного розвитку сіл, селищ, міст та регіону в цілому, прискореного вирішення важливих питань, пов'язаних зі створенням належних умов для якісного функціонування інфраструктури життєзабезпечення населених пунктів. В Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року прописано щодо необхідності посилення ролі органів місцевого самоврядування у забезпеченні

системи безпеки дорожнього руху, у тому числі надання органам місцевого самоврядування повноважень щодо можливості створення та регулювання безпечних і зручних умов руху транспортних засобів та пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів, зокрема стосовно обмежень швидкості руху транспортних засобів на ділянках доріг у межах населених пунктів, які створюють загрозу для учасників дорожнього руху [1].

Відповідно до ст. 6 Закону України «Про дорожній рух» до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій у сфері дорожнього руху належить: розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; формування міських і районних фондів, у тому числі позабюджетних, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки; контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням; проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху; організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і т. д. [2].

На першому міжнародному Конгресі з питань реформування системи управління безпеки дорожнього руху, що відбувся 4 жовтня 2017 р. у м. Києві практичні працівники з підрозділів Нацполіції, представники органів самоврядування, організацій та різних відомств, науковці відмітили, що одними з найпоширеніших причин скоєння ДТП в Україні є перевищення швидкісного режиму та порушення Правил дорожнього руху пішоходами. Також було зазначено, що на сьогодні у місцевих органах влади відсутні дорожньо-експлуатаційні організації, основним і головним завданням яких є проведення своєчасних та якісних заходів з утримання вулично-дорожньої мережі та їх ремонту. Крім того, фінансування таких заходів недостатнє, а партнерські відношення між владою та бізнесом відсутні [3].

За результатами проведеного соціологічного опитування серед водіїв пересічних громадян, з питання зниження рівня аварійності на дорогах, були визначені такі основні пропозиції як:

- якісний ремонт доріг та експрес можливість усунення вибоїн на дорогах шляхом наявності відповідних табличок з номерами «гарячої лінії» дорожніх служб для сповіщення про наявність вибоїн, та інші незручності, що можуть призвести до аварійних ситуацій на дорогах;

- недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху;

 - попередження про гололід та снігопад;

 - попередження про небезпеку проїзду;

 - наявність розмітки і дорожніх знаків;

 - засоби усунення голо льоду;

медична консультація бажано на протязі 10 хвилин, або створення ефективної системи надання медичної допомоги постраждалим у ДТП допомога.

Щодо питання «яка основна причина аварій з пішоходами» водії висловили думку, що перш за все це:

1). Нерозсудливість самих пішоходів, Ними були виокремлено основні фактори чому пішоходи не бачать автомобіль:

– пішохід у навушниках;

– пішохід у нетверезому стані;

– нерозсудливість самих пішоходів на «зебрі» або біля пішохідного знаку «пішохід вистрибує перед автомобілем», що ускладнює водіям керування автівкою (коли переходити по зебрі, необхідно переконатися, що водій бачить пішохода і пропускає);

– недотримання правил поведінки пішоходом на дорозі (не можна перебігати дорогу у не відведених для цього місцях, дорогу треба переходити на зебру або якщо є знак пішохідного переходу, спочатку треба подивитися наліво, а потім направо, на червоний переходити не можна, на жовтий – треба підготуватися, а на зелений можна йти, якщо немає тротуару йти назустріч руху).

2). Похмура погода, дощ, туман не тільки ускладнюють водіям керування автівкою, а й заважають розгледіти людину на дорозі. Восени світловий день стає коротшим, рано починає сутеніти. Тому саме восени та взимку нещасні випадки за участю пішоходів частішають.

З точки зору опитуваних водіїв, більшість травматичних ситуацій стається із-за вини самих пішоходів.

На питання «що необхідно для зменшення аварій за участю пішоходів?» водії зазначили про доцільність :

– проведення флеш-мобів у навчальних закладах різних рівнів освіти з безпеки дорожнього руху;

– інформаційні кампанії у вигляді соціальних роликів, які повинні розміщатися у засобах масової інформації;

– пропагування пішоходам убезпечити себе при переході дороги або переміщення по дорозі без тротуару у похмуру погоду, ввечері або вночі застосовувати аксесуар: елемент, який відображає світло (він кріпиться на одяг чи сумку). Людину стає видно водієві на відстані 100-150 метрів.

Отже, першочерговим чином для вирішення проблеми з рівнем аварійності на дорогах держави є проведення заходів щодо зміни ставлення суспільства до поведінки на дорозі. Працівникам поліції доцільно проводити профілактичні заходи шляхом обговорення з освітянами стану, безпеки та проблемних питань, розробити спільно з органами освіти спільні плани з поліпшення ситуації та навчання учнів дорожнім правилам.

Органам державної влади та місцевого самоврядування доцільно організувати підготовку та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів і розвивати мережі відповідних навчальних закладів; забезпечити участь

працівників поліції, медиків у проведенні тематичних уроків, тренінгів під час яких навчати учнів правилам поведіння на дорозі, а медики – основам надання домедичної допомоги. Одним із шляхів вирішення проблеми з рівнем аварійності на дорогах держави це: якісна підготовка водіїв на стадії навчання у відповідних навчальних закладах; належний медичний огляд водіїв; відповідність технічного стану транспортних засобів правилам, нормам і стандартам, затвердженим у встановленому порядку; оснащення камерами на складних ділянках дороги для фото і відео фіксації порушень Правил дорожнього руху.

Отже, основою забезпечення дорожнього руху є дотримання інтересів громадян, суспільства і держави шляхом концентрації зусиль органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, громадськості та науковців.

Список використаних джерел:

1. Розпорядження Кабінету міністрів України від 14 червня 2017 № 481-р. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80>

2. Закон України «Про дорожній рух» Верховна Рада України; Закон від 30.06.1993 № 3353-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

3. «Безпека на дорогах України ради життя людини» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://police.dn.ua/news/view/bezpeka-na-dorogah-ukraini-radi-zhittya-lyudini-politseyski-donechchini-prijnyali-uchast-u-mizhnarodnomu-kongresu-z-bezpeki-dorozhnogo-ruhu>

Буга Володимир Васильович

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

Буга Ганна Сергіївна

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

ПРЯМЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ ЗБИТКІВ, ЗАПОДІЯНИХ ВНАСЛІДОК ДТП

Для кожної держави особливо гостро стоїть проблема відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). З цією проблемою зустрічається практично кожна держава світу. Статистика з цього приводу дуже сумна, а саме – смерть у результаті ДТП – на дев'ятому місці серед причин смертності. Так, у США в результаті ДТП щороку гине 43 тис. осіб, в Західній Європі – близько 40 тис. Щорічний економічний збиток від

ДТП в усьому світі сягає майже 500 млрд доларів США. Зрозуміло, що в даних умовах кожна країна намагається вирішити проблему відшкодування шкоди внаслідок ДТП комплексними заходами. Перше місце серед них обов'язково займають відповідні правові заходи, зокрема встановлення відповідних правових норм [1].

Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» встановлений порядок, при якому потерпілий звертається за страховим відшкодуванням до страховика, який застрахував відповідальність винного у скоєнні ДТП, при цьому страхувальник не має прямих стосунків із страховиком, у якого був придбаний страховий поліс. Зрозуміло, що при таких обставинах, страховик (якого потерпілий не обирає), не має ніякої зацікавленості при обслуговуванні такої особи.

Не дивно, що питання впровадження системи прямого врегулювання збитків внаслідок ДТП постало у правовому просторі України. Досвід європейських країн, що перейшли до моделі прямого врегулювання демонструє також скорочення та спрощення процедури врегулювання збитків, оскільки страховик має стимул надавати якісні послуги, швидко і в повному обсязі виплачувати збитки «своєму» клієнту, з яким він пов'язаний договірними відносинами. Одним з ключових переваг системи прямого врегулювання є гарантія вчасного отримання страхового відшкодування потерпілим. Для гарантування виконання зобов'язань один перед одним, страховики сформуєть гарантійний фонд у розмірі 50% середньомісячного розміру страхових виплат [2].

Отже, 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 18 страховими компаніями, які складають більше 50% ринку автоцивілки [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 [4]. 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» [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 обирає компанію, котра у випадку чого і буде відшкодувати йому збитки. Пряме врегулювання в тестовому режимі буде діяти протягом двох років. Працювати в такому режимі дали згоду тільки 18 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 18 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 авто [8]. 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 [8].

Таки порядок став можливим завдяки тому, що 25 березня 2016 року 18 страхових компаній – членів Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) підписали угоду про пряме врегулювання. Серед страхових компаній, які підписали угоду: АТ «СК «АХА Страхування», ПрАТ СК «АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ», ПрАТ СК «ПЗУ Україна», ПрАТ «СК «ВУСО», ПрАТ «УАСК АСКА», ПАТ «НАСК «ОРАНТА», АТ «ПРОСТО-страхування», ПрАТ «СК «УНІКА», ПрАТ «СК «ПРОВІДНА», ПрАТ «АСК «ІНГО Україна», ПАТ «СК «Універсальна», ТДВ «Міжнародна СК», ТДВ «СК «КРЕДО», ПрАТ «СК «АСКО-Донбас Північний», ПАТ «СК «Колоннейд Україна» (колишня «QBE Україна»), ПрАТ «СК «БРОКБІЗНЕС» ПАТ «СК «Країна», ПрАТ «Європейський страховий альянс» [9; 10].

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].

Слід зазначити, що якщо заяву про відшкодування страхового збитку було подано в страхову компанію винуватця ДТП, право звернення в свою страхову компанію втрачається. 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].

Слід відмітити, що головними перевагами цієї системи є: вибір потерпілого в ДТП страхової компанії, в якій можна отримати відшкодування (винуватця ДТП або власної страхової компанії); скорочення термінів врегулювання збитків; гарантія своєчасного отримання страхового відшкодування [6].

Отже, слід зробити висновок, що скористатись прямим врегулюванням можна за наступних умов:

1) дорожньо-транспортна пригода стосується не більше і не менше як двох транспортних засобів, при цьому між ними наявне зіткнення, тобто, є контактним;

2) обидва транспортних засоби є застрахованими, тобто, у кожного учасника ДТП є діючий поліс обов'язкового страхування цивільно – правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

3) обидва страховики є учасниками системи прямого врегулювання збитків;

4) Вина у скоєному ДТП покладена на одного з водіїв (тобто, відсутня часткова відповідальність).

Крім того, потрібно враховувати, що при прямому врегулюванні відшкодовується тільки шкода завдана майну.

Також, можна зробити висновок, що 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. До того ж це дуже важливий крок до розвитку страхування в Україні і наближення страхового ринку до європейського зразка.

Список використаних джерел:

1. Відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок ДТП / [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://yurincom.com/ua/yuridichniy_visnyk_ukrainy/overview/?id=1193.

2. В Україні стартує пряме врегулювання збитків / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://odo-msk.com.ua/novini/90/328>.

3. 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>.

4. 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/>.

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

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

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

9. 18 страхових компаній – членів МТСБУ підписали угоду про пряме врегулювання / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uainsur.com/our-news/50348/>.

10. Список СК учасників угоди про пряме врегулювання збитків / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtsbu.ua/ua/for_consumers/119428/.

Бурлакова Галина Юрьевна

заведуючий кафедри автомобільного транспорту Государственного высшего учебного заведения «Приазовский государственный технический университет», кандидат технических наук, доцент

Сенатосенко Владимир Анатольевич

старший преподаватель кафедры автомобильного транспорта Государственного высшего учебного заведения «Приазовский государственный технический университет»

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОСВЕЩЕНИЯ НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ В УКРАИНЕ НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА МАРИУПОЛЬ

В Украине ежегодно совершается около 70 тысяч наездов на пешеходов: каждое 4-ое ДТП (дорожно-транспортное происшествие) – это наезд на пешехода. В крупных городах 45% всех ДТП – наезды на пешеходов, из них на пешеходных переходах в городах происходит каждый 3-ий наезд на пешехода, в том числе по вине водителей – в 86% случаев.

При этом люди, пострадавшие на переходах, составляют около 25% в общей статистике увечий и смертельных случаев сухая математика говорит, что за прошлый год в нашей стране на пешеходных переходах погибло около 6000 человек и было ранено 58000 человек.

Такая статистика больше похожа на военные сводки о жертвах боевых действий и ее трудно осознать как нашу повседневную действительность!

В борьбе за жизни людей нужно принять некоторые поправки к ПДД (правила дорожного движения), касающиеся стандартов оформления

пешеходных переходов, чтобы принудительно ограничить скорость проезда переходов и улучшить их видимость для водителей.

Светотехнические вопросы освещения пешеходных переходов одной из основных задач на пешеходных переходах является обеспечение видимости водителями пешеходов. Видимость можно обеспечить, если не только достаточна освещенность, но и фон, на котором должны быть видны пешеходы, характеризуется насыщенным световым и цветовым контрастом. Темная одежда при неудовлетворительной световой обстановке – дополнительный фактор риска ДТП. Светодиодное (LED) освещение наземных пешеходных переходов является наиболее целесообразным и экономичным средством обеспечения необходимой нормируемой освещенности на дорожном полотне. При использовании светодиодных светильников консольного типа создаются модели освещения, которые отвечают всем действующим нормам на территории Украины, в частности отсутствует ослепленность водителей, а пешеходы выделяются, но общем фоне дороги акцентом (световым контрастом). Светильники светодиодные LEDsvit (так же можно говорить о других известных брендах) превосходят классические решения, основные отличия:

1. Световая отдача светового прибора (СП), на определенных моделях, достигает 160 лм/Вт. Таким образом светодиодные светильники оставили позади все известные натриевые лампы.

2. Срок службы СП в целом (источник света + драйвер) местами превышает до 10 раз. На данный момент декларируется срок службы в 50 000 часов.

3. Индекс цветопередачи значительно превосходит ДНаТ и ДРЛ, минимальное значение 70, также без проблем реализуются проекты, где заказчик устанавливает требование Ra не менее 80.

4. Широкий диапазон выбора цветовой температуры. В зависимости от концепции можно создать СП с температурой 2700 – 6000 К.

5. Отсутствует необходимость в плановом техобслуживании. При работе светильника согласно паспортных данных о нем можно забыть на 50000 часов, никаких замен лам, ПРА, чистки рассеивателя.

Освещение регулируемого/нерегулируемого пешеходного перехода светодиодными светильниками производства LEDsvit существенно повысит безопасность участников дорожного движения на улицах города. Согласно ДБН В.2.5-28-2006 на пешеходных переходах в одном уровне с проезжей частью улиц и дорог следует предусматривать повышение нормы освещения не менее чем в 1.3 раза по сравнению с нормой освещения пересекаемой проезжей части. Коэффициент 1.3 фигурирует только на Украине, в странах СНГ 1.5, в Европе освещенность пешеходного перехода увеличивают до 2х раз. Основная особенность консольных светодиодных светильников для освещения пешеходных переходов – это специальное асимметричное светораспределение светового потока, которое ограничивает силу света СП под углами 80° и 90 от вертикали в направлении водителей.

Задачи освещения пешеходных переходов в городе Мариуполь: увидеть пешеходов на пешеходном переходе, обеспечить световой и цветовой контраст пешехода на окружающей местности, повысить вертикальную освещенность на пешеходном переходе, подсветить участки дороги, на котором видны пешеходы.

На рисунке 1 показано обустройство пешеходных переходов.



Рисунок 1. Обустройство пешеходного перехода

Светодиодные прожекторы, основанные на применении новейшей оптики, предназначенные для освещения пешеходных переходов, должны обеспечить повышение качества освещения и уровня безопасности, снижение количества ДТП, связанных с наездом на пешеходов в вечернее и ночное время (рисунок 2).



Рисунок 2. Специализированные прожекторы для освещения пешеходных переходов

Таблица 1. Сравнение эффективности реальной осветительной установки со светильниками ЖБУ-02-70-002 и ДПО-18 У2 для надземного перехода

Тип светильника	ЖБУ-02-70-002 с натриевой лампой SON-T Pro 70W		LED	
	На один светильник	На ОСУ (13 св-ков)	На один светильник	На ОСУ (26 св-ков)
Потребляемая мощность (с учетом потерь в ПРА), Вт, не более	80	1040	26	676
Потребляемый ток, А	0,4	5,2	0,2	5,2
Горизонтальная освещенность, лк		55		121
Ресурс работы светильника/лампы в режиме городского освещения, лет	10/2,5	10/2,5	10/10	10/10
Годовой расход электроэнергии, кВт·ч*	321,2	4176	104,4	2714
Экономия электроэнергии, %*		0		35

* При среднесуточной работе 11 час

Оптические модули в составе прожекторов должны обеспечить равномерную горизонтальную освещенность и достаточный уровень вертикальной освещенности при стандартном горизонтальном размещении прожекторов (рисунок 3).



Рисунок 3. Оптические модули 2x2

Светотехническому расчету подлежат мощность, световой поток прожекторов, высота опор, расстояние опор и светильников от пешеходного перехода и края проезжей части, проверка условий неослепленности водителей встречного транспорта (рисунок 4).

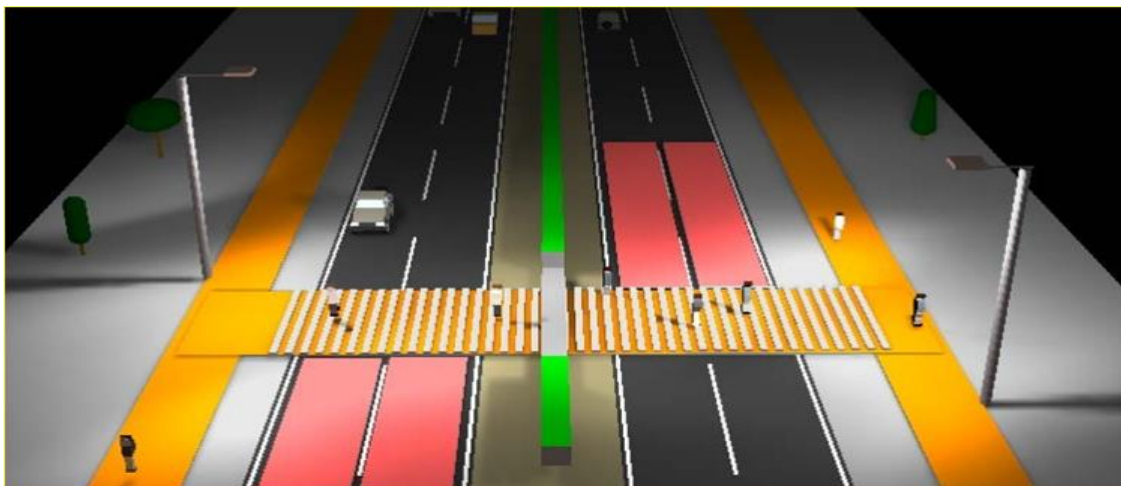


Рисунок 4. Схема размещения прожекторов на пешеходном переходе

Вывод. Актуальность задачи качественного освещения наземных пешеходных переходов подчеркивается негативной сравнительной статистикой ДТП с человеческими жертвами. Качество освещения пешеходных переходов связано с светотехническим обеспечением видимости пешехода на переходе, отсутствием ослепленности водителей, экономически оптимальным подходом к обеспечению обустройства пешеходных переходов. Прожекторы для освещения пешеходных переходов могут быть произведены на основе современных светодиодов и снабжены специализированной модульной оптикой, допускающей стандартное горизонтальное расположение прожекторов по краям дороги при равномерном не слепящем освещении пешеходного перехода в горизонтальной и вертикальной плоскостях. Качественное освещение пешеходных переходов, необходимое для уменьшения вероятности ДТП и травм является комплексной задачей, в которой важны, как светотехнические задачи, так и обустройство пешеходных переходов и дорог, а также их эксплуатация. Эти задачи не могут быть решены в отдельности, т.к. влияют друг на друга. Представляются перспективным направления дорожного строительства с применением цветной разметки, а также осветленных и цветных асфальтобетонных смесей, учитывающих светотехнические и эстетические характеристики дорог. Наилучшие результаты можно ожидать при одновременном линейном освещении дорог и улучшении их обслуживания. Прожекторы с питанием от напряжения DC24 могут быть использованы с системами автономного питания.

Список использованных источников:

1. Про дорожній рух : закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
2. Правила дорожного движения Украины 2017 с комментариями и иллюстрациями. – Днепропетровск: Монолит, 2017. – 226 с.
3. СНиП 23-05-95 «Естественное и искусственное освещение».
4. ДБН В.2.5- 2006 «Естественное и искусственное освещение». Минстрой Украины. Киев, 2006.

Вайда Тарас Степанович

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

СОРТУВАННЯ НА МІСЦІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ ЯК КОМПОНЕНТ НАДАННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИМИ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПОТЕРПІЛИМ У ВИПАДКУ МАСОВОЇ ТРАВМИ

Актуальність проблеми. Згідно норм Конституції України (стаття 3) людина, її життя та здоров'я є найвищою соціальною цінністю. У свою чергу стаття 27 Основного закону української держави визначає один з обов'язків держави – захищати життя людини [1, с. 17-20, 133-137]. З метою забезпечення виконання цієї норми у відповідності до статті 12 Закону України «Про екстрену медичну допомогу» серед службових осіб, які зобов'язані надавати домедичну допомогу людині у невідкладному стані, є працівники органів та підрозділів поліції [2]. Зокрема, цим нормативним документом *домедична допомога* визначається як невідкладні дії та організаційні заходи, спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я, що здійснюються на місці події особами, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти основними практичними навичками з рятування та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані, та відповідно до закону зобов'язані здійснювати такі дії та заходи [2].

Основна частина особового складу Національної поліції постійно працює в умовах, коли неможливо передбачити, що очікує поліцейського при виконанні службових обов'язків під час припинення правопорушень на транспорті – факт хуліганства або озброєного опору злочинця, виявлення трупа або раптові роти у жінки у маршрутному транспорті, затримання особи в стані алкогольного сп'яніння чи виникнення аварійної ситуації. Будь-який поліцейський під час служби може стати потрібним для надання домедичної допомоги потерпілим до прибуття фахівців-лікарів.

На основі вимог п. 4 статті 18 Закону України «Про Національну поліцію» поліцейський зобов'язаний надавати невідкладну, зокрема домедичну і

медичну, допомогу особам, які постраждали внаслідок правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в безпорадному стані або стані, небезпечному для їхнього життя чи здоров'я [3]. У відповідності з вимогами п. 14 статті 23 «Основні повноваження поліції» вищезазначеного закону передбачено, що поліція відповідно до покладених на неї завдань «вживає всіх можливих заходів для надання невідкладної, зокрема домедичної і медичної, допомоги особам, які постраждали внаслідок кримінальних чи адміністративних правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в ситуації, небезпечній для їхнього життя чи здоров'я» [3]. У відповідності з вимогами п. 4 статті 43 цього ж Закону поліцейські зобов'язані надавати невідкладну медичну допомогу особам, які постраждали в результаті застосування заходів примусу [3].

Отже, поліцейський повинен вживати заходи щодо негайного надання медичної та іншої необхідної допомоги особам, які: 1) потерпіли від злочинів, адміністративних правопорушень і нещасних випадків; 2) знаходяться у безпорадному або небезпечному для життя чи здоров'я стані та 3) постраждали в результаті застосування заходів примусу.

Особливу складність в частині рятування життя чи здоров'я потерпілих становлять випадки масових травм, при котрих оперативне надання їм домедичної допомоги поліцейськими на місці надзвичайної ситуації передбачають дотримання з метою оптимізації дій правоохоронців визначеного алгоритму рятувальних заходів – медичного сортування травмованих. Масові травми громадян виникають при зіткненні одного чи декількох пасажирських транспортних засобів (автобусів, мікроавтобусів), під час значних автокатастроф, у випадку аварій із участю залізничного транспорту, перевезення людей чи випадки ДТП в ускладнених умовах (при землетрусах, пожежах, вибухах тощо). Успішне надання домедичної допомоги потерпілим у цих випадках в першу чергу залежить від організованості та порядку.

Разом з тим, як показує аналіз сучасних наукових розробок в галузі правоохоронної діяльності в частині формування компетенції поліцейського по наданню домедичної допомоги потерпілим в умовах масових травм, системних досліджень в цьому напрямі не проводилось.

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

Результати дослідження. Під місцем події нами розуміється територія, приміщення або будь-яке інше місцезнаходження людини у невідкладному стані на момент здійснення виклику бригади екстреної медичної допомоги [4]. Невідкладний стан людини – раптове погіршення фізичного або психічного здоров'я, яке складає пряму і невідворотну загрозу життю та здоров'ю постраждалої людини або людей, які її оточують, і виникає внаслідок хвороби, травми, отруєння або інших внутрішніх чи зовнішніх причин. Термін «перший на місці події» означає перших осіб (зокрема, поліцейського), що прибули на

місце події як індивідуально, так і в складі групи до появи професійних медичних працівників. Перший на місці події – це людина, що виконує базові маніпуляції для порятунку життя постраждалого з використанням мінімального набору обладнання або за його повної відсутності. Головне завдання першого на місці події – розпочати процес надання невідкладної медичної допомоги тим, хто цього потребує. Під первинним (медичним) оглядом на місці події нами розуміється визначена послідовність огляду постраждалого з одночасним усуненням станів, що загрожують його життю. Вторинний огляд – визначена послідовність огляду постраждалого, щоб виявити і усунути стани, які впливають на здоров'я, але які не були виявлені під час первинного огляду. Може проводитись після евакуації постраждалого з місця події.

Метою медичного сортування є оперативне *відділення* (виокремлення) потерпілих з тяжкими тілесними ушкодженнями від осіб з легкими (незначними) травмами для того, щоб *важким пацієнтам швидше надали кваліфіковану допомогу*. Коли потерпілих більше, ніж рятівників (поліцейських, медичного персоналу), медичне сортування сприяє створенню умов для надання допомоги у більшому обсязі і найбільшій кількості осіб, котрі мають подібні ушкодження. Сортування потерпілих упорядковує хаос на місці події, сприяючи рятуванню (оперативному лікуванню) усіх пацієнтів у *порядку важкості отриманих травм* (див. рис. 1).

При медичному сортуванні поранених на категорії для їх оперативної евакуації та лікування доводиться вирішувати наступні завдання й приймати такі рішення: 1) як сортуватимуться потерпілі (кого і в яку категорію)? 2) які заходи проводитимуться з травмованими особами після сортування? 3) які фактори можуть впливати на рішення рятувальників чи змінювати його? 4) визначення потрібної кількості медичного персоналу, необхідних матеріально-технічних ресурсів; 5) уточнення умов для надання допомоги чи подальшого транспортування.

При масових травмах у деяких з потерпілих можуть бути лише набряк та гематоми, що вказує на можливість задіяти їх як помічників правоохоронців під час надання домедичної допомоги. Якщо під час сортування у окремих пацієнтів виявляється кровотеча (у якого є всі ознаки життя), проте він не може сам затиснути свої рани, то це може зробити один з правоохоронців (помічників медпрацівників). Також цими особами може надатися допомога при підтримці дихальних шляхів у відкритому положенні чи при запобіганні шоку. Завершивши цю фазу, поліцейський може приступати до сортування решти пацієнтів. На початку сортування потерпілих варто визначити принцип переміщення поліцейського і використання ним нижче наведеного алгоритму – з боку в бік чи вздовж місця ДТП. Обрання будь-якого способу і дотримання його – за поліцейським, інакше правоохоронці пропускатимуть травмованих пацієнтів і витрачатиметься дорогоцінний час.

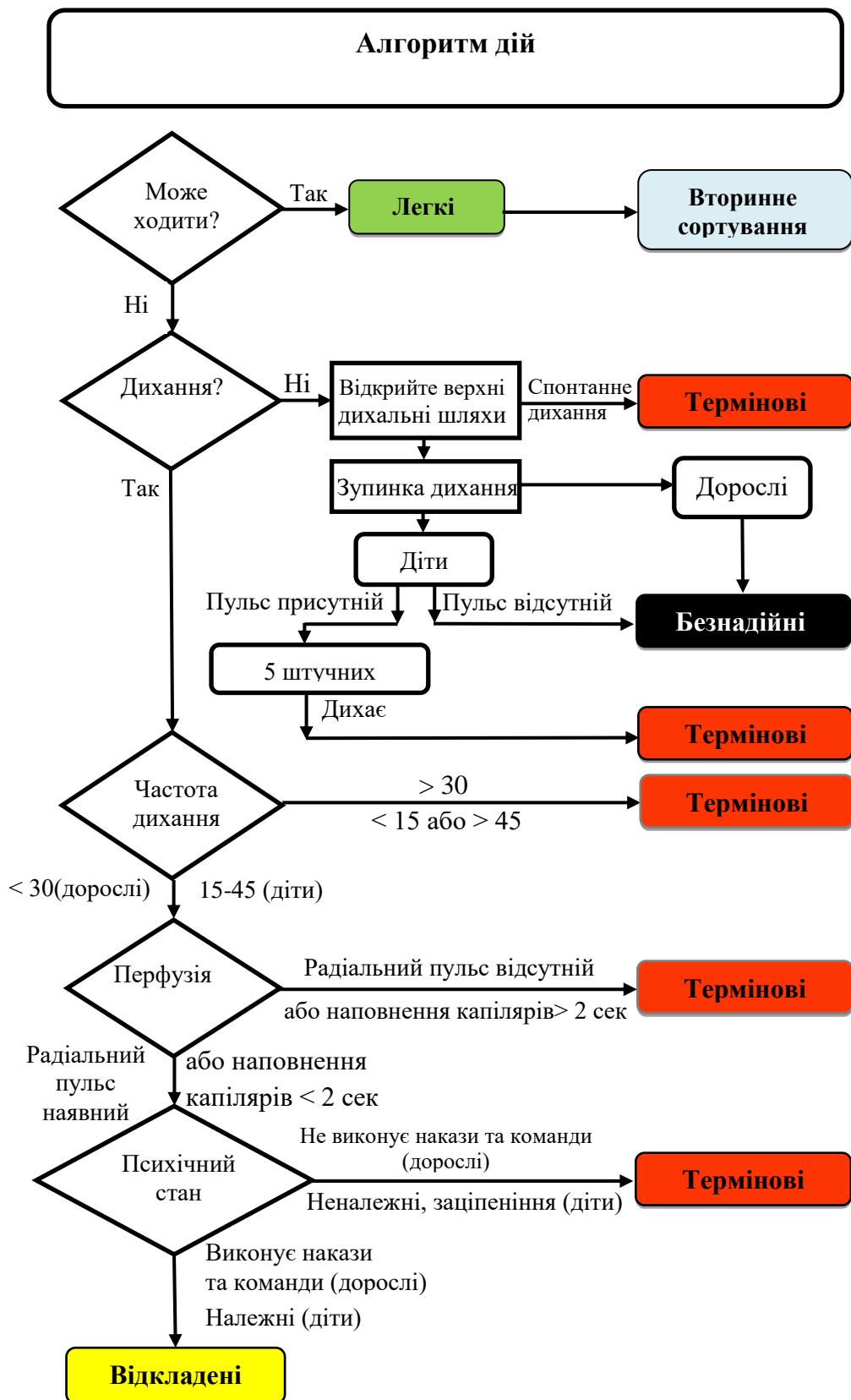


Рис. 1 Послідовність дій при медичному сортуванні потерпілих в надзвичайних ситуаціях (масові травми)

Прийнявши рішення, працівник поліції повинен негайно реалізувати план дій, переміщуючись у місці надзвичайної ситуації. Якщо ви значений алгоритм дій виявиться неправильним, його можна буде виправити під час вторинного сортування. Вагання при прийнятті рішень (зміна підходів, їх тривале обмірковування) вартуватиме життя громадян.

Поліцейському варто усвідомлювати, що він не може врятувати усіх одночасно – він може тільки розсортувати поранених відповідно до наявних можливостей, з врахуванням свого досвіду і сподіватися на оперативне прибуття медичних працівників.

У відповідності до *принципу черговості транспортування при масових травмах* передбачається необхідність визначення перш за все осіб, яким найнеобхідніша медична допомога. Порядок її надання повинен бути таким: 1) спочатку допомогу надають особам, які задихаються; 2) потім – пораненим з проникаючими пораненнями грудної та черевної порожнин; 3) далі – травмованим зі значними кровотечами із ран; 4) після них – потерпілим, котрі знаходяться у непритомному стані; 5) далі – потерпілим із значними переломами; 6) в останню чергу – особам з незначними пораненнями та переломами.

Враховуючи міжнародний досвід надання домедичної допомоги при масових травмах, варто брати до уваги й принцип розподілу поранених при їх евакуації в екстремальних умовах (стандарт надання допомоги ТЕСС). Постраждалих розподіляють на групи за послідовністю транспортування у залежності від тяжкості пошкоджень. Розрізняють *три евакуаційні категорії* при сортуванні поранених:

- «А» – екстрена (особи мають бути евакуйовані протягом 2 годин);
- «В» – пріоритетна (особи мають бути евакуйовані протягом 4 годин);
- «С» – звичайна (особи можуть бути евакуйовані до 24 годин) (рис. 2).

До групи потерпілих, яких *транспортують у першу чергу*, входять поранені з проникаючими пораненнями грудної та черевної порожнини, що перебувають у непритомному або шоківому стані, з пораненнями черепа,



Рис. 2 Категорії потерпілих при медичному сортуванні

поранені з внутрішніми кровотечами, ампутованими кінцівками, відкритими переломами, опіками.

Категорія «А» – потерпілі для екстреного транспортування (мають визначені критичні травми, котрі загрожують їх життю). Значні пошкодження можуть трапитися, наприклад, внаслідок дії горючих (вибухових) речовин або інших аналогічних вибухотехнічних факторів: проникаюче поранення грудної клітки, живота або тазу; будь-яке пошкодження, що викликає порушення прохідності дихальних шляхів; будь-яке пошкодження, що викликає порушення дихання; поранені без свідомості; поранені з встановленою спінальною травмою або з підозрою на неї; поранені в шоківому стані; поранені з кровотечею що важко контролювати; поранені з черепно-мозковою травмою (середньої тяжкості або тяжкою); поранені з опіками більше ніж 20 % від загальної поверхні тіла [5].

Група другої черги: потерпілі із закритими переломами кінцівок, поранені зі значними, але зупиненими зовнішніми кровотечами. **Категорія «В» – потерпілі для пріоритетного транспортування** (мають серйозні поранення): ізольовані, відкриті переломи кісток без кровотечі (контрольована кровотеча); поранені з накладеним джгутом; поранені з проникаючою або серйозною травмою очей; поранені зі значною травмою м'яких тканин без масивної кровотечі; поранені з травмою кінцівок з відсутнім дистальним пульсом; поранені з опіками 10-20 % від загальної поверхні тіла.

Група третьої черги: поранені з незначними кровотечами, переломами невеликих кісток, забиттям. **Категорія «С» – особи, які потребують планового (звичайного) транспортування**, мають незначні тілесні пошкодження: поранені в свідомості, легка черепно-мозкова травма; поранені з вогнепальним пораненням кінцівок з зупиненою кровотечею без джгута; поранені незначні осколочні осколковими пораненнями м'яких тканин; поранені з закритими переломи з наявним дистальним пульсом; поранені з опіками < 10 % від загальної поверхні тіла.

У кожній з цих груп *дітей молодшого віку* необхідно евакуювати у першу чергу та, якщо дозволяють обставини, разом з матір'ю (батьком).

Висновки. Отже, провівши аналіз нормативно-правового забезпечення та спеціальної літератури з піднятої проблеми, можемо зробити наступні узагальнення:

1) законодавство України визначає обов'язки правоохоронців надавати невідкладну домедичну допомогу особам, які її потребують, що в свою чергу передбачає необхідність формування компетенції поліцейських щодо оволодіння ними вмінь та навичок здійснення комплексу заходів для ефективного виконання дій з підтримання параметрів життя у потерпілих;

2) надання домедичної допомоги потерпілим в умовах масової травми в більшості випадків відбувається в екстремальних умовах несення служби (надзвичайні ситуації природного, техногенного чи соціального характеру), що вимагає чіткого усвідомлення поліцейськими алгоритму дій в цих обставинах;

3) обізнаність працівника поліції із діями на місці події при медичному сортуванні потерпілих у випадку масової травми суттєво підвищує ефективність його діяльності по наданню допомоги громадянам на місці події.

Список використаних джерел:

1. Конституція України. Науково-практичний коментар / Ред. колегія: д-р юрид. наук Тацій В. Я. (голова редколегії) та ін. – Харків: Право, 2003. – С. 17-20.

2. Про екстрену медичну допомогу: Закон України від 05 липня 2012 року № 5081-VI (із змінами та доповненнями станом на 02.07.2015) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5081-17/page1-2>.

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

4. Навчально-тренувальні програми трьох рівнів з підготовки осіб, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні надавати домедичну допомогу: наказ Міністерства охорони здоров'я України від 29.03.2017 № 346.

5. ТЕССvsТССС: Браття-близнецы с разным характером [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.medsanbat.info/tecc-vstccc-bratya-bliznetsyi-s-raznyim-harakterom/>.

Веселов Микола Юрійович

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

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ МІСЦЯ РОЗГЛЯДУ СПРАВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У ЗВ'ЯЗКУ З ПРОВЕДЕННЯМ НА СХОДІ УКРАЇНИ АНТИТЕРОРИСТИЧНОЇ ОПЕРАЦІЇ

За загальним правилом, передбаченим ч. 1 ст. 276 КУпАП справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення. Втім, наступні частини вказаної статті містять й інші варіанти щодо вирішення цього питання. Зокрема, це стосується справ про адміністративні правопорушення, передбачених статтями 80, 81, 121 - 126, 127-1 - 129, частинами 1, 2, 3 і 4 ст. 130 і ст. 139 (коли правопорушення вчинено водієм) вказаного Кодексу, які, згідно з ч. 2 ст. 276 КУпАП можуть також розглядатися за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання порушників [1]. Будь-яких офіційних пояснень щодо застосування цього положення законодавець не надає. Крім того, конкретних рекомендацій щодо практики вирішення цього питання у судах з боку Верховного Суду України та інших судових установ (казуального тлумачення) нами також не знайдено.

Шляхом граматичного та логічного тлумачення можна дійти висновку, що ч. 2 ст. 276 КУпАП не є імперативом (обов'язковим правилом), оскільки у своїй побудові має слово «можуть». Відповідно, вирішення цього питання (який саме з трьох можливих варіант обирати) буде залежати від певного суб'єктивного фактору. Ніякої дилеми не виникає, якщо місце скоєння адміністративного правопорушення, місця реєстрації транспортного засобу та проживання правопорушника співпадають. Але, у випадку виявлення поліцією порушення ПДР, розгляд якого належить до компетенції суду, скоєного водієм, який мешкає в іншому регіоні (адміністративно-територіальній одиниці) України виникає питання – до якого саме за територіальною юрисдикцією суду

його слід надсилати і від кого (поліцейського чи правопорушника) буде залежати прийняття цього рішення.

Єдиної практики в органах Національної поліції, щодо правозастосування положень ст. 276 КУпАП не створено. Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі (затверджена наказом МВС України від 07.11.2015 р. № 1395) також не акцентує на цьому увагу. Відтак, у кожному підрозділі поліції сформовано різноманітний підхід до розв'язання цієї проблеми. Наприклад, за даними Управління патрульної поліції м. Кривий Ріг за 9 місяців 2017 року за правопорушення у сфері забезпечення БДР поліцейськими було складено 4302 адміністративних протоколи (що становить 12% від загальної кількості усіх адміністративних матеріалів). При цьому, у вказаному підрозділі панує практика направлення складених матеріалів для прийняття рішення до місцевих судових органів (тобто районних у місті Кривий Ріг судів та суду Криворізького району Дніпропетровської області). До судів інших регіонів за вказаний період було направлено не більше десятка таких адміністративних справ. Серед поліцейських патрульної поліції м. Дніпра діє так зване правило надсилати подібні адміністративні справи до суду «за умовчанням». Тобто, якщо правопорушник не заявляє клопотання про надіслання матеріалів справи про адміністративне правопорушення за місцем його мешкання або реєстрації транспортного засобу – такі матеріали спрямовуються до суду за місцем скоєння порушення ПДР. У Донецькій області, якщо розгляд адміністративної справи про порушення ПДР водієм належить до компетенції суду, поліція з'ясовує думку правопорушника до якого саме суду надсилати відповідні матеріали (за місцем скоєння або проживання правопорушника тощо). На нашу думку, до розв'язання цієї проблеми та вироблення єдиних правил у застосуванні вимог частин 1 та 2 ст. 276 КУпАП щодо місця розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення БДР слід підходити з позиції загальноправових принципів провадження у справах публічного характеру.

Українське законодавство завбачливо враховує здатність колісних транспортних засобів швидко та зручно переміщати осіб на значні відстані від їхнього основного місця проживання. При цьому, такі переміщення у багатьох випадках мають тимчасовий нетривалий характер. Отже, порушення ПДР водієм поза межами регіону мешкання або позбавляє його можливості особисто брати участь у розгляді адміністративної справи щодо його делікту в суді (і таким чином реалізовувати у повному обсязі права передбачені ч. 3 ст. 6 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод та ст. 268 КУпАП) або суттєво ускладнює. Проте Конституція України (ч. 1 ст. 24) гарантує громадянам рівні конституційні права і свободи та рівність перед законом, зокрема й не залежно від місця проживання.

Якщо взяти до уваги вимоги ст. 19 КАС України, то слід підкреслити, що у цьому Кодексі законодавець більш конкретно окреслив суб'єкта вибору

варіанту територіальної підсудності адміністративних справ. Згідно з частиною другою вказаної статті адміністративні справи з приводу оскарження правових актів індивідуальної дії, а також дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень, які прийняті (вчинені, допущені) стосовно конкретної фізичної чи юридичної особи (їх об'єднань), вирішуються за вибором позивача адміністративним судом за зареєстрованим у встановленому законом порядку місцем проживання (перебування, знаходження) цієї особи-позивача, або адміністративним судом за місцезнаходженням відповідача, крім випадків, передбачених цим Кодексом [2]. Враховуючи цей приклад з законодавства, доцільно було б аналогічним шляхом підходити до вирішення питання щодо обрання місця розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення БДР.

Особливої уваги на сьогодні заслуговує така проблема, як визначення місця розгляду справи про адміністративне правопорушення (за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання порушників) стосовно громадян України, які мешкають на території Донецької та Луганської областей непідконтрольних українському уряду у зв'язку з проведенням антитерористичної операції (далі – АТО). Фактично, українським законодавством правовий статус цих громадян до сьогодні не визначено. Зрозуміло, що забезпечити таким особам право на розгляд справи про адміністративне правопорушення у суді за місцем їх проживання українська влада з об'єктивних причин не може. Хоча суто з формального погляду засада рівності громадян у доступі до правосуддя у цій ситуації не дотримується. У зв'язку з неможливістю здійснювати правосуддя окремими судами в районі проведення АТО на підставі ч. 1 ст. 1 Закону України «Про здійснення правосуддя та кримінального провадження у зв'язку з проведенням антитерористичної операції» [3] територіальну підсудність судових справ, підсудних таким судам було змінено та передано на розгляд іншим місцевим судам, які розташовані у сусідніх регіонах України. Конкретна територіальна підсудність справ була визначена Розпорядженням Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 02.09.2014 р. № 2710/38-14 [4]. Відповідно водіям, які мешкають у «непідконтрольних (де-факто)» українській владі містах та районах Донецької та Луганської області, у випадку скоєння ними порушення ПДР, яке підлягає розгляду у суді поліцейські можуть запропонувати такі два варіанти направлення матеріалів: а) до суду за місцем скоєння правопорушення; б) до суду, якому визначено Розпорядженням ВССУ територіальну підсудність справ, підсудних судам, розташованим у районі проведення АТО. Слід зазначити, що аналіз розподілу територіальної підсудності справ не завжди враховує зручність для громадян добратися з місця проживання до місця розташування призначеного суду. Наприклад, розгляд справ мешканців Амвросіївського району Донецькій області віднесено до територіальної підсудності Оріхівського районного суду Запорізької області. А це становить до 250 км найкоротшої відстані, якщо їхати власним автомобілем. Або з м. Торезу (Чистякове) Донецької області до Бердянського міськрайонного суду Запорізької області – понад 270 км тощо. Задача ускладнюється, якщо треба добиратися так би мовити «громадським

транспортом». Крім того, потрібно враховувати можливість потрапити на територію підконтрольну Україні лише через встановлені контрольно-пропускні пункти, за умови, якщо вони не закриті для руху тощо. Зрозуміло, що здійснювати офіційне листування з цими судами зазначеним громадянам України так само на сьогодні не можливо. З огляду на це, відсоток розгляду таких справ про адміністративні правопорушення за місцем визначеної ВССУ територіальної підсудності серед мешканців «непідконтрольної» території Донецької та Луганської областей незначний. Так, за даними поліції за 9 місяців поточного року за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР на таких водіїв – мешканців Донецької області було складено близько 4417 протоколів, з яких лише 59 було направлено до судів за місцем зміненої територіальної підсудності, що становить лише 1,3%, а інші до судів за місцем скоєння правопорушення. По водіям – мешканцям Луганської області така статистика виглядає наступним чином: складено 1058 протоколів, з яких 20 було направлено до судів за місцем зміненої територіальної підсудності, що становить лише 1,9%. При цьому аналіз судових рішень за такими справами свідчить, що у багатьох випадках особа на яку було складено протокол про адміністративне правопорушення за порушення ПДР для участі у судовому розгляді не з'являється та не надає будь якої інформації з приводу причини неявки тощо.

Враховуючи наведене, більш доцільно було б, як мінімум у справах про адміністративні правопорушення, надати громадянам, що мешкають на території проведення АТО право та можливість самостійно обирати територіальну підсудність суду, умовно кажучи «за місцем проживання», який є найближче розташованим до місця їх фактичного мешкання, виходячи з позиції зручності, економічності та доступності до справедливого суду.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213 -330): Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 26.10.2017. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/80732-10/paran645#n645> (дата звернення: 26.10.2017).

2. Кодекс адміністративного судочинства України: Закон України від 06.07.2005 р. № 2747-IV. Дата оновлення: 03.08.2017. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2747-15/page2> (дата звернення: 26.10.2017).

3. Про здійснення правосуддя та кримінального провадження у зв'язку з проведенням антитерористичної операції: Закон України від 12.08.2014 р. № 1632-VII. Дата оновлення: 05.01.2017. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1632-18/paran6#n6> (дата звернення: 26.10.2017).

4. Про визначення територіальної підсудності справ: Розпорядження Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 02.09.2014 р. № 2710/38-14. Дата оновлення: 02.09.2014. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v2710740-14> (дата звернення: 26.10.2017).

Вітвіцький Сергій Сергійович

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

КЛАСИФІКАЦІЯ СУБ'ЄКТІВ КОНТРОЛЮ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Для визначення суб'єктів контролю безпеки дорожнього руху доцільно визначитись із змістом базового поняття «суб'єкт контролю» та його співвідношення із поняттями «орган контролю», «система органів контролю». Сформована теоретична модель є підґрунтям встановлення системи суб'єктів контролю та в кінцевому підсумку – формування пропозицій щодо визначення критеріїв наділення контрольними повноваженнями.

Необхідність проведення такого аналізу впливає з трансформаційних процесів, які відбуваються у системі управління державою у напрямку децентралізації, що об'єктивно потребує встановлення підстав та меж здійснення контрольної діяльності, враховуючи її призначення та спрямованість.

Доцільно звернутись до правових позицій Конституційного Суду України щодо конституційності окремих норм чинного законодавства, які застосовуються і при реалізації судової адміністративної юрисдикції та стосуються встановлення суб'єкта певних правовідносин. Вказане стосується, зокрема, Рішення Конституційного Суду України від 25 грудня 2003 р. у справі про особливості здійснення виконавчої влади та місцевого самоврядування у місті Києві, у вступній частині якого обґрунтовано необхідність офіційного тлумачення положень чч. 1, 2, 4 ст. 118, ч. 3 ст. 133, ч. 2 ст. 140 Конституції України, ст. 12 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ст. 13, п. 2 розділу VII «Прикінцеві положення» Закону України «Про столицю України – місто-герой Київ» щодо особливостей здійснення виконавчої влади та місцевого самоврядування в м. Києві, зокрема, статусу Київського міського голови, який за посадою очолює виконавчий орган Київської міської ради, сформований на базі Київської міської державної адміністрації, і який здійснює функції державної виконавчої влади. У п. 7 мотивувальної частини Рішення вказано про одну з особливостей здійснення виконавчої влади і місцевого самоврядування в місті Києві – зосередження у Київській міській державній адміністрації функцій у сферах виконавчої влади і місцевого самоврядування. Функції у сфері виконавчої влади реалізуються спеціально уповноваженими посадовими особами Київської міської державної адміністрації та при здійсненні функцій місцевого самоврядування посадовими особами, зокрема заступниками Київського міського голови з питань здійснення самоврядних повноважень тощо (ст.ст. 14, 16 Закону України «Про столицю України – місто-герой Київ») [1].

Наведена правова позиція єдиного органу конституційної юрисдикції

свідчить про необхідність додаткового тлумачення особливостей встановлення чинним законодавством статусу Київського міського голови. Відповідно, як похідні від цієї проблеми виникають питання про межі і обсяг, зокрема, контрольних повноважень Київського міського голови, що не може сприйматись однозначно позитивно.

Контроль як функція державного управління здійснюється «усіма державними органами і громадськими організаціями у різних видах і формах, які залежать від того, в здійсненні якої основної функції держави вони приймають участь» [2]. О. Андрійко визначає можливість бути суб'єктами державного контролю у сфері виконавчої влади державних органів, органів місцевого самоврядування, посадових осіб, державних службовців, наділених державно-владними повноваженнями з метою виконання контрольних функцій.

Класифікація основних суб'єктів контролю безпеки дорожнього руху

- 1) Національна поліція України;
- 2) громадські організації;
- 3) професійні спілки;
- 4) організації роботодавців;
- 5) органи самоорганізації населення;
- 6) недержавні засоби масової інформації;
- 7) непідприємницькі товариства і установи, легалізовані відповідно до законодавства (Постанова Кабінету Міністрів України від 05 листопада 2008 р.) [3].

При цьому підкреслено, що окремі органи виконавчої влади здійснюють загальний контроль, який не є їх основною діяльністю; стосовно інших державних органів контроль виступає як один з основних чи основний вид діяльності. Саме останні державні органи і потрібно віднести до суб'єктів системи державного контролю, а функція контролю є визначальною при наділенні їх повноваженнями [4, с. 147-148].

Список використаних джерел:

1. Селіванов В. Право і влада суверенної України: методологічні аспекти / В. Селіванов. – К. : Ін Юре, 2002. – 724 с.
2. Беляев В. П. Контроль и надзор как формы юридической деятельности: вопросы теории и практики: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / Беляев Валерий Петрович. – Саратов, 2006. – 436 с.
3. Про затвердження порядку сприяння проведенню громадської експертизи діяльності органів виконавчої влади : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2011 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 86. – Ст. 2889.
4. Андрійко О. Ф. Організаційно-правові проблеми державного контролю у сфері виконавчої влади: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Андрійко Ольга Федорівна. – К., 1999. – 378 с.

Вовк Юрій Ярославович

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

Вовк Ірина Петрівна

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

Іванюк Христина Богданівна

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

СУЧАСНІ АВТОМАТИЗОВАНІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ РУХОМ. МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, Україна є однією з найбільш небезпечних країн для учасників дорожнього руху. Ризик травмування або загибелі на наших дорогах у 5-6 разів вищий, ніж у розвинених європейських країнах. Щорічно в аваріях гине близько 5 тис. осіб і понад 37 тис. отримують травми. Україна втрачає на дорогах свій працездатний потенціал [1].

Для зменшення ризику виникнення ДТП на дорогах потрібно вдосконалювати систему управління дорожнім рухом та контролю за станом покриття доріг.

Автоматизований збір та аналіз інформації про режими руху автотранспорту (інтенсивність, швидкість, інтервал, склад транспортного потоку), дорожні та погодні умови, стан покриття і ситуацію на дорозі, генерує оптимальні управлінські рішення. До складу входять дорожньо-вимірвальні метеостанції, дорожньо-транспортні регулятори, апаратура передачі даних, регулятори ситуації, які встановлено на відповідні П- та Г-подібні опори. До того ж у системі можливо використовувати практично усі знаки, передбачені ДСТУ 4100-2014 [2], відповідно до необхідних типорозмірів та кольорів. Кожна із складових обладнання має визначене місцезоташування в залежності від функцій та особливостей експлуатації. Зокрема, розміщення дорожніх метеостанцій здійснене на основі досліджень та рекомендацій українського науково-дослідного гідрометеорологічного інституту в найбільш несприятливих за погодними умовами місцях.

Правила дорожнього руху доповнені новою вимогою – у період з 1 жовтня по 1 травня транспортні засоби зобов'язані рухатися за межами населеного пункту в світлий час доби з увімкненими денними ходовими вогнями або ближнім світлом фар.

Впровадження європейських дорожніх знаків і дорожньої розмітки в Україні хороший початок для наших доріг. Так введено більш ніж 20 нових знаків європейського зразку. Розмітка ж буде п'яти кольорів: біла, жовта, синя, оранжева і біло-червона.

Спеціальні датчики проводять збір інформації про інтенсивність, швидкість, режим руху транспортних засобів та склад транспортного потоку. Крім цього, вони визначають показники температури та вологості дорожнього покриття й повітря, товщини шару води чи снігу, концентрації реагенту, інтенсивності опадів, тиску, видимості, а також концентрації шкідливих речовин у повітрі. Апаратура відеоконтролю спостерігає за наявністю ДТП, проведенням дорожньо-ремонтних робіт, проїздом спеціальних автомобілів та колон і загальною ситуацією на дорозі. Уся поточна інформація надходить на центральний пункт управління, де програмний комплекс АСУРСП проводить аналіз наявної ситуації на окремих ділянках дороги та генерує оптимальні рішення чи надає рекомендації черговому диспетчеру ЦУП, який за допомогою камер спостереження і телевізійних моніторів здійснює візуальний контроль за рухом на дорозі, має зв'язок зі службами дорожнього контролю, швидкої допомоги та пожежної охорони. Завдяки керованим дорожнім знакам, змінюваним інформаційним табло, світлофорам диспетчер чи програма впливає на ситуацію, надаючи відповідну інформацію водіям.

Наприклад, на світлодіодних екранах висвічується попереджувальне повідомлення «Будьте обережні!. На певній ділянці дороги ожеледиця» або «В районі «Політехнічного» мосту затори». До того ж програма завдяки інформації по необхідній кількості реагентів, оптимізує зимове утримання доріг, а в літній час, в залежності від температури покриття, надає рекомендації щодо можливості руху вантажного транспорту.

Це унікальні впровадження, завдяки яким полі функціональним резервам відкриває дійсно чималі можливості, серед яких найголовнішою є саме безпека руху.

Цікавим є досвід ЄС у впровадженні сучасних автоматизованих систем управління дорожнім рухом. Зокрема, сучасні системи керування трафіком засновані на передових технологіях та телематиці, які використовуються для контролю за рухом транспорту. Дані збираються та можуть використовуватися для швидкого та ефективного реагування на різні проблеми та інциденти. Дані також використовуються для управління дорожніми послугами, що скорочує раптові потреби в обслуговуванні та полегшує оцінку витрат [3].

Заслуговує уваги сучасна система управління дорожнім рухом Скоп'є [4]. Система контролює сигнали про рух транспорту на 90 перехрестях по місту. Вона використовує 900 детекторів індуктивного циклу, 50-кілометрову волоконно-оптичну кабельну мережу, моніторинг трафіку відеоспостереження з 50 камерами та п'ять накладних змінних повідомлень для контролю за рухом у місті. Вона також контролює екологічний вплив трафіку за допомогою трьох датчиків, які вимірюють якість повітря на різних перехрестях.

Щоб зробити подорожі громадським транспортом більш швидким і зручним, система надає перевагу транспортним засобам загального користування на 90 перехрестях, використовуючи технологію автоматичного визначення місцезнаходження автомобіля (AVL). Цей захід має сприяти популяризації громадського транспорту з попередніми дослідженнями, вказуючи на те, що адаптивне управління трафіком може скоротити час проїзду до 20%.

За даними Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), яка допомагала фінансувати систему, затори транспорту є головною проблемою в Скоп'є. Система також допомагає покращити безпеку дорожнього руху, що було проблемою завдяки великій кількості пішоходів.

Система тепер повністю функціональна та є першим прикладом вдосконаленої системи керування трафіком на базі ІТ у Македонії. Як наслідок, дороги Скоп'є тепер більш сучасні, безпечніші та менш перевантажені.

Тому впровадження сучасних автоматизованих систем управління дорожнім рухом транспорту ґрунтуючись на досягненнях європейських колег, дозволить значно покращити ситуацію у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Для країн з обмеженими ресурсами запровадження інноваційних технологій управління, в тому числі дорожнім рухом, забезпечить необхідний сталий розвиток економіки та суспільства в цілому.

Список використаних джерел:

1. Україна займає 5 місце по кількості загиблих в ДТП. Основна причина – недотримання водіями правил дорожнього руху / Укравтодор. [Online]. Available: http://ukravtodor.gov.ua/press/news/ukraina_zaimaie_5_mistse_po_kilkosti_zahyblykh_v_dtp_osnovna_prychyna_nedotrymannia_vodiiamy_pravyl_dorozhnoho_rukhu.html. [Accessed: 10-Лис-2017].
2. ГОСТ ДСТУ 4100-2014. ЗНАКИ ДОРОЖНІ. Загальні технічні умови. Правила застосування / Знаки УА. [Online]. Available: <http://www.znakiua.ua/gosty/gost-dstu-4100-2014--znaki-dorozhni--zagalni-tehnichni-umovi--pravila-zastosuvannya-.html>. [Accessed: 10-Лис-2017].
3. Trafficcontrolsystems | Telematics | Roads&Tunnels / Caverion. [Online]. Available: <https://www.caverion.com/disciplines/automation/traffic-control-systems>. [Accessed: 10-Лис-17].
4. EUROCITIES smartcities: AutomatedtrafficmanagementinSkopje / EUROCITIES.eu. [Online]. Available: <http://www.eurocities.eu/eurocities/allcontent/EUROCITIES-smart-cities-Automated-traffic-management-in-Skopje-WSPO-AANCW4>. [Accessed: 10-Лис-2017].

Вовк Юрій Ярославович

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

Вовк Ірина Петрівна

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

Пришляк Володимир Ростиславович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

АВТОНОМНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ ЯК ОДИН З МЕТОДІВ ЗМЕНШЕННЯ АВАРІЙНОСТІ ТА УСУНЕННЯ ЗАТОРІВ

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху при русі по автомобільних дорогах є все актуальнішою через збільшення кількості учасників дорожнього руху. Найбільший вплив на дорожню ситуацію чинять звісно автомобільні транспортні засоби за кермом, яких знаходять водії у різних психофізіологічних станах, що суттєво впливають на поведінку на дорозі.

Зростаюча інтенсивність і швидкість транспортних потоків ставлять щораз більші вимоги до водіїв у відношенні їхньої придатності до керування [1] і психофізіологічних якостей [2]. Якість операторської діяльності водія залежить як від його професійного рівня й поточного психоемоційного стану, так і від стану механізмів регуляції, що грають провідну роль у енергетичному, метаболічному й інформаційному забезпеченні високої працездатності [3]. Тому логічним наслідком виявляється той факт, що на долю людини приходить 25-80% від загальної кількості відмов у системах керування [4]. Успішність професійної діяльності водія значною мірою визначається інтегральним вираженням його психофізіологічних і особистісних якостей [108]. Велика частина дорожньо-транспортних пригод (60-90%) [4], відбувається з вини водія, причому кількість подій дуже залежить від тривалості роботи, що пов'язана зі втомою і зниженням працездатності [2]. Безсумнівно, часто винуватцями дорожньо-транспортних пригод є саме водії, через свої невірні або неусвідомлені дії на дорозі.

Проблеми, які виникають внаслідок невірних дій водіїв, їх психофізіологічного стану можуть вирішити автономні автомобілі, їх також називають безпілотними.

Безпілотні автомобілі здатні змінити світ, у якому ми живемо. Якщо б всі автомобілі були автономними, це принесло б переваги суспільству, економіці та навколишньому середовищу.

Основні переваги, які можуть бути досягнуті, якщо набудуть широкого розповсюдження автономні автомобілі [5].

Менше аварій, краще водіння. Автономні технології усунуть людський фактор, роблячи водіння безпечнішим для кожного. Безпілотні автомобілі дотримуватимуться правил дорожнього руху, на автошляхах більше не буде місця нелогічній, емоційній поведінці за кермом.

Покращена мобільність. Фізично обмежені люди, нездатні водити самотужки, отримають новий вимір свободи з автономними автомобілями, які зроблять за них всю важку роботу.

Додатковий простір у містах. Автомобілі, здатні самостійно паркуватися, у корені змінять міське планування шляхом зменшення простору біля офісів і зон роздрібної торгівлі, необхідного для парковок. Автономні автомобілі дадуть можливість лишати салон і паркуватимуться самостійно, повертаючись коли необхідно. Простір, що наразі зайнятий під парковки, можна буде використовувати іншим чином.

Покращений рух автотранспорту. У майбутньому, коли автономні автомобілі зможуть обмінюватися інформацією один з одним і з дорожньою мережею через хмару, рух транспорту буде більш злагодженим, зменшуючи кількість дорожніх заторів і роблячи подорожі приємнішими. Безпілотні автомобілі зможуть плавно вливатися у дорожній потік і заздалегідь ефективніше планувати свій маршрут, ніж ті, де за кермом сидітиме людина.

Менше заторів. Мережеві технології та покращене інформування про ситуацію на дорогах означають, що автономні автомобілі зменшать кількість заторів, економлячи мільйони годин на перевезенні товарів.

Збільшена продуктивність. Автономні автомобілі дозволять водіям використовувати час у дорозі за своїм бажанням – відпочивати чи, навпаки, працювати.

Менше високовартісних аварій. Скорочуючи вплив людського фактору та ймовірність аварій, автономні технології значно зменшать суми грошей, що використовуються у результаті дорожньо-транспортних пригод. Компенсації, втрачений час і витрати на охорону здоров'я на сьогоднішній день коштують мільярди світовій економіці.

Нові джерела доходів. В автономних автомобілях водії зможуть розслабитися та займатися іншими справами, що зробить їх місцем відпочинку та ведення бізнесу.

Покращена паливна економічність, зменшені обсяги викидів. Автономні автомобілі з мережевими можливостями подорожуватимуть ефективніше, зменшуючи споживання палива та обсяги шкідливих викидів. Покращене прогнозування та обмін інформацією з іншими автомобілями зменшать зупинки транспорту та випадки екстреного гальмування, та автомобілі зможуть формувати безпечні та щільно сформовані автоколони, що зменшує аеродинамічний опір на високих швидкостях.

Зменшення ваги автомобілів. Якщо б всі автомобілі були автономними та могли обмінюватися інформацією, чи не всі ризики зіткнень були б усунуті. Це

означає, що вони змогли б гарантувати безпеку без необхідності у важких захисних системах, що значно зменшило би загальну вагу. Це, у свою чергу, зробило б їх ефективнішими.

Легший перехід до електротехнологій. Завдяки автономним технологіям електромобілі з нульовими викидами стануть життєздатним варіантом для багатьох водіїв.

Більш гнучкі умови володіння. Автономні автомобілі відкриють можливість нових умов і методів володіння, здатних скоротити загальну кількість автомобілів, а з нею і забруднення навколишнього середовища.

У разі якщо автомобілі з автоматичним водінням отримають своє масове поширення в великих містах, то це дозволить збільшити пропускну здатність доріг, оскільки електроніка, що управляє автомобілем, не допускати порушення правил дорожнього руху, не дозволить автомобілю їхати надто повільно або агресивно перестроюватись. Автопілот зменшить характер індивідуального водіння, зробить всі маневри автомобіля плавними і передбачуваними [6].

Машини з автономним водінням повністю приберуть людський фактор. Це дозволить збільшити безпеку автомобіля і звести до мінімуму порушення ПДР. Спираючись на дані з датчиків, що збирають інформацію про дорожній трафік, які встановлені на стовпах в багатьох містах, можна індивідуально налаштувати автопілот автомобіля, для оптимальної експлуатації машини, яка не перешкоджатиме сповільненню потоку автомобілів.

На жаль, незважаючи на наявність технологій автономних автомобілів, в майбутньому, перш ніж машини з автоматичним водінням стануть стандартом в автопромисловості необхідно в багатьох країнах вирішити юридичні сторони. Наприклад, визначити міру відповідальності в разі аварії. Також є і мінуси цих автомобілів. Якщо машини з автоматичним водінням стануть масово популярні, то багато водіїв залишаться без роботи.

Проте, рано чи пізно по дорогах їздитимуть автомобілі з автопілотом, і тоді дорожній трафік стане дещо легше.

Як правило, в автомобілях з системою взаємодії з іншими автомобілями, встановлено спеціальне обладнання, яке передає дані іншому автомобілю і на центральний пульт управління дорожнім рухом. Програма, що відповідає за дану технологію, аналізує швидкість автомобіля, дистанцію до іншого автомашини. Таким чином, автомашини завжди знає, своє відстань до інших транспортних засобів.

Крім того електронна система автомобіля може попереджати водія про дорожні події.

Машини з системою електронного обміну інформацією, дозволять збільшити пропускну спроможність доріг, за рахунок того, що автомобілі зможуть їздити один до одного значно ближче і на більш швидких швидкостях, без ризику потрапити в ДТП. Також завдяки централізованій системі стеження за автомобілями, дозволить оперативно реагувати на будь-які інциденти на дорогах великих міст.

У тому числі з даною системою може бути інтегрована вся транспортна система дорожнього руху. Наприклад, до неї можуть бути підключені світлофори обладнані кнопками для пішоходів. При натисканні на кнопку система попередить всі автомобілі, які наближаються до світлофора про те, що необхідно знизити швидкість. Це дозволить зробити дорожній рух безпечнішим і передбачуваним.

Список використаних джерел:

1. Жирков Р. А. Разработка и обоснование метода профессионального отбора водителей городского пассажирского транспорта / Р. А. Жирков. – 2005. – 363 с.
2. Нерсесян Л.С. Инженерная психология и проблема надежности машиниста / Л.С. Нерсесян, О.А. Конопкин / [Online]. Available: <http://www.libex.ru/detail/book831167.html>. [Accessed: 10-Лис-2017].
3. К вопросу о критериях профессионально-психологического отбора водителей – тема научной статьи по психологии читайте бесплатно текст научно-исследовательской работы в электронной библиотеке Кибер Ленинка / [Online]. Available: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-kriteriyah-professionalno-psihologicheskogo-otbora-voditeley>. [Accessed: 10-Лис-2017].
4. Лобанов Е.М. Проектирование дорог и организация движения с учетом психофизиологии водителя / Е.М. Лобанов. [Online]. Available: <http://www.twirpx.com/file/1301190/>. [Accessed: 10-Лис-2017].
5. Якщо б всі автомобілі були автономними / VolvoCars. [Online]. Available: <https://www.volvocars.com/uk-ua/about/our-innovation-brands/intellisafe/intellisafe-autopilot/changing-the-world/if-all-cars-were-autonomous>. [Accessed: 10-Лис-2017].
6. Как избавиться от пробок на дороге? / 1GAI.ru . [Online]. Available: <http://www.1gai.ru/publ/512991-kak-izbavitsya-ot-probok-na-doroge.html>. [Accessed: 10-Лис-2017].

Вовк Юрій Ярославович

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

Вовк Ірина Петрівна

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

Пришляк Володимир Ростиславович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

МОЖЛИВІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ БЛОКЧЕЙН ТЕХНОЛОГІЙ В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Сучасні технології дозволяють людям спілкуватися безпосередньо. Голосові й відеодзвінки, електронні листи, фотографії та миттєві повідомлення прямують від відправника до приймача через Інтернет, зберігаючи довіру між особами незалежно від того, наскільки вони знаходяться далеко. Однак, коли справа доходить до грошей, які є у електронній формі або цінної конфіденційної інформації, люди повинні довіряти третій стороні, щоб мати змогу завершити транзакцію, таким чином, протягом останнього десятиліття. Технологія blockchain повільно увійшла в Інтернет як захищена альтернативна цифрова парадигма. Використовуючи математику та криптографію, blockchain надає відкриту децентралізовану базу даних будь-якої транзакції, яка включає такі цінності, як гроші, товари, майно, робота або навіть голосування. Іншими словами, blockchain – це структура даних, яка полегшує створення, обмін та зберігання цифрової книги операцій між розподіленою мережею комп'ютерів, що робить її децентралізованою та розподіленою архітектурою [1]. Це дозволяє створити запис, чію автентичність може бути перевірено всією спільнотою, що робить блокчейн «довірчою» технологією. У такому випадку «довірчий» означає, що «значення» в комп'ютерній мережі може бути перевірене, контрольоване та виконане без необхідності довіреної третьої сторони або центральної установи. Таким чином, треті сторонні довірчі організації, більше не можуть бути необхідними.

Отже, майбутня економіка буде рухатися по відношенню до однієї з розподіленої власності та довіри, де кожен, хто має доступ до Інтернету, може брати участь у транзакціях на базі блоків [2], [3].

Можливості використання технології блокчейнів нескінченні. Деякі фахівці очікують, що через менш ніж 10 років блокчейн буде використовуватися для збору податків. Крім того, оскільки кожна операція буде записуватися у загальнодоступній та розподіленій обліковій книзі, це

полегшить людям трансфер грошей у географічні регіони, де доступ до фінансових установ обмежений, що дозволяє значно зменшити фінансове шахрайство. Величезна частка довірчих послуг, що коливається від банківських послуг до нотаріусів, постане перед проблемами щодо ціни, обсягу та, в деяких випадках, їх виживання. Державні органи влади могли б усвідомити, що все більше і більше ускладнює застосування традиційних фінансових регуляторів через нові можливості, які пропонує мережа блокчейнів, щоб обійти традиційних фінансових посередників. Організації, які не пристосовуються до нових технологічних тенденцій, відстають і колапсуються, оскільки їхній успіх буде залежати від стратегічного вибору, який вони вносять щодо прийняття нових технологій. Проте, чи будуть уряди та фінансово-правові установи охоплювати блокчейн чи ні, занадто рано судити. Передбачається, що не всі готові охопити свої особливості та переваги.

Можливість застосування блокчейн в різних сферах життєдіяльності держави дозволить забезпечити надійність і прозорість усіх потрібних суспільству операцій.

Актуальним є впровадження нових технологій у систему забезпечення безпеки дорожнього руху. На нашу думку сучасна система безпеки дорожнього руху держави потребує імплементації нововведень, зокрема, які будуть відповідати євроінтеграційним векторам розвитку держави та Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [4].

Згідно Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року забезпечення безпеки транспортних процесів має забезпечуватися шляхом:

- удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті;
- утворення у системі центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту органу державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;
- упровадження сучасних інформаційних технологій здійснення контролю за безпекою на транспорті, створення супутникових систем контролю та регулювання руху транспортних засобів;
- удосконалення порядку допуску суб'єктів господарювання до провадження діяльності з перевезення пасажирів і вантажів;
- підвищення рівня облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів з метою забезпечення безпеки дорожнього руху;
- підвищення вимог до безпечності конструкцій транспортних засобів;
- удосконалення та розвитку державної системи забезпечення безпеки проведення операцій, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів, розроблення відповідних нормативно-правових актів, створення реєстру небезпечних вантажів.

Пріоритетами розвитку автомобільного транспорту є: створення умов для провадження діяльності на ринку транспортних послуг; підвищення безпеки дорожнього руху та енергоефективності шляхом:

– затвердження та виконання Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

– забезпечення розподілу між органами виконавчої влади функцій з управління дорожнім рухом, створення системи управління, гармонізованої з європейською;

– посилення вимог до автомобільних перевізників та контролю за дотриманням ними вимог законодавства щодо безпеки перевезень;

– удосконалення системи контролю за використанням робочого часу та часу відпочинку водіїв згідно з Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (994_016) та Конвенцією Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті (993_025);

– удосконалення системи технічного регулювання допуску транспортних засобів до участі в дорожньому русі, періодичного технічного контролю та технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів;

– створення єдиної системи навчання і сертифікації працівників автомобільного транспорту відповідно до європейських норм;

– удосконалення механізму використання альтернативних видів палива;

– утворення випробувального центру визначення відповідності автомобільних транспортних засобів, двигунів і систем нейтралізації відпрацьованих газів вимогам державних і міжнародних стандартів;

– запровадження міжнародних екологічних норм «ЄВРО-3»

– «ЄВРО-6» для транспортних засобів і моторних палив; забезпечення ефективності діяльності автомобільного транспорту шляхом:

– затвердження та виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту;

– удосконалення технології автомобільних перевезень, збільшення частки комбінованих перевезень, розроблення оптимальних технологічних схем для транспортних вузлів.

Підвищення рівня безпеки дорожнього руху шляхом:

– здійснення заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на особливо небезпечних ділянках автомобільних доріг;

– упровадження ефективних технічних засобів організації дорожнього руху на автомобільних дорогах (автоматизованих систем керування дорожнім рухом, протизасліплювальних екранів, розмітки з поліпшеними світлоповертальними властивостями тощо);

– поліпшення інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху.

Цікавою є ініціатива встановлення онлайнкамер, які фіксують швидкість транспортних засобів, у Люксембурзі [5]. У травні Люксембург додав десять

нових онлайн камер швидкості на вторинних дорогах після успішного введення в експлуатацію перших десяти пристроїв країни у березні. Третя партія має бути встановлена в наступному році.

У перший місяць роботи (з 16 березня по 12 квітня 2016 року) нової мережі уряд Люксембургу повідомив, що 44 006 автомобілів були зареєстровані після порушень швидкості, з яких більше 20% були зареєстрованими за кордоном транспортними засобами, переважно з Бельгії, Франції та Німеччини [6].

Постає питання збереження та забезпечення достовірності отриманих даних. Як мінімум дві зацікавлені сторони процесу, контролюючі органи та громадяни, мають мати гарантію на достовірну і повну інформацію про факти порушень усіх учасників дорожнього руху, від простих громадян до представників бізнесу і влади, про рівність усіх учасників перед законом за скоєні правопорушення.

Гарантію на повне і достовірне збереження інформації може давати технологія blockchain.

Список використаних джерел:

1. Kiviat T. I. Beyond Bitcoin: Issues in Regulating Blockchain Transactions / T. I. Kiviat. – Duke LJ. – vol. 65, 2015. – pp. 569-608.
2. Batog C. Blockchain: A Proposal to Reform High Frequency Trading Regulation / C. Batog. – Cardozo Arts Entertain. Law J. – vol. 33, 2015. – p. 739.
3. Watanabe H., Fujimura S., Nakadaira A., Miyazaki Y., Akutsu A., i Kishigami J. J. Blockchain contract: A complete consensus using blockchain / H. Watanabe, S. Fujimura, A. Nakadaira, Y. Miyazaki, A. Akutsu, i J. J. Kishigami. – in 2015 IEEE 4th Global Conference on Consumer Electronics (GCCE). – 2015. – pp. 577–578.
3. Про схвалення Стратегії підвищ... : від 14.06.2017 № 481-р / . [Online]. Available: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>. [Accessed: 07-Лис-2017].
4. Luxembourg: speed cameras now online / ETSC. [Online]. Available: <http://etsc.eu/luxembourg-speed-cameras-now-online/>. [Accessed: 07-Лис-2017].
5. Radars : un chauffard flashé dix fois le même jour ! / Le Quotidien. [Online]. Available: <http://www.lequotidien.lu/luxembourg/radars-un-chauffard-flashe-dix-fois-le-meme-jour/>. [Accessed: 07-Лис-2017].

Гілевич Володимир Васильович

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

Горват Олександр Володимирович

студент Національного університету «Львівська політехніка»

ПЕРСПЕКТИВИ І НЕДОЛІКИ РОЗМИТНЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Сьогодні в Україні існує проблема з розмитнення імпортованих транспортних засобів через високу вартість такої послуги. Часто витрати на митне очищення автомобіля перевищують його собівартість. Тому люди почали шукати шляхи, щоб не платити митні збори. Одним з таких варіантів є положення висвітлені у «Стамбульській конвенції» (Конвенція про тимчасове ввезення). Однак, основним її недоліком є те, що транспортний засіб, може перебувати на території України не більше 10 днів. Власник такого автомобіля не має права продавати його або передавати іншій особі [1].

Рівень автомобілізації, в Україні у 2,5 рази менший у порівнянні з європейськими країнами, у тому числі й з країнами Східної Європи. Якщо рахувати в абсолютних одиницях, то для досягнення середньоєвропейського рівня потрібно реалізувати в Україні близько 12 млн. автомобілів. При цьому, середній вік авто в Україні становить близько 18,2 роки в той час в Європі – 8,6. Згідно даних Асоціації автомобільних виробників (Укравтопром), в Україні реалізується лише 30-40 тисяч нових автомобілів щорічно. Це свідчить про те, що автопарк в Україні практично не оновлюється і з кожним роком все більше старіє.

Вітчизняні підприємства – за півроку випускають близько 3000 легкових автомобілів, що явно не перекриває відповідний попит в Україні, крім того, ці транспортні засоби значно поступаються автомобілям іноземного виробництва, і найголовніше, їх ціна не є меншою, ніж вартість вживаного автомобіля іноземного виробництва. Варто зазначити також, що технічні особливості, якість, комфортність транспортного засобу з Європи є вищими від аналогічних показників нових автомобілів

Тому зараз частіше на українських дорогах зустрічаються автомобілі з іноземною реєстрацією (номерні знаки яких вказують про реєстрацію автомобіля в іншій країні). За кермом такого автомобіля у 90% випадках знаходиться не іноземець, а громадянин України. Однак, тут виникає проблема – такий автомобіль (з іноземною реєстрацією) не внесений в єдину базу даних Національної поліції. Отже, якщо він потрапить у дорожньо-транспортну подію, а водій втече з місця аварії, то знайти його буде важко. Іншим негативним явищем є те, що якщо такий транспортний засіб перетермінував час перебування на території України то його можуть вилучити на штраф-майданчик для подальшого розслідування.

Розглянемо приклад розрахунку митних платежів, які стягувалися під час розмитнення іноземного автомобіля вартістю 5000 євро і об'ємом 1800 см³ до введення тимчасової знижки і після.

Отже, раніше необхідно було сплатити: 10% від вартості транспортного засобу за ввізне мито, тобто 500 євро; акцизний збір – 1,643 євро за см³ (2957,40 євро); ПДВ становить 20% від нарахованої суми мита та вартості самого автомобіля, це ще 1691,48 євро. В такому випадку повна сума платежів за ввізне мито дорівнює 5148,88 євро, що перевищує початкову вартість автомобіля.

Після введення тимчасової знижки, для такого ж автомобіля ввізне мито залишиться 10%, а ось акцизний збір значно зменшиться, до 0,267 євро за см³ і він дорівнюватиме 480,60 євро. Також відбулось зменшення вартості податку на додану вартість до 1196,12 євро. Отже, повна вартість після змін буде становити 2176,72 євро [3].

Згідно зі статтями 51, 52 Митного кодексу України, митна вартість товару визначається і заявляється декларантом або уповноваженою ним особою. Необхідно зазначити, що митна вартість транспортних засобів значною мірою залежить від таких чинників, як: марка, модель, комплектація, об'єм двигуна, рік випуску, технічний стан (особливо це стосується транспортних засобів, які були у використанні) тощо. Водночас відповідно до Закону № 1389 тимчасово, до 31 грудня 2018 року, встановлено знижені ставки акцизного податку на автомобілі легкові, що були у використанні. Знижені ставки акцизного податку не застосовуються для легкових автомобілів, якщо вони, зокрема, ввозяться на митну територію України особою для власного використання або в інтересах інших осіб за договорами купівлі-продажу, обміну, постачання, дарування, комісії, доручення, поруки, інших господарських і цивільно-правових договорів або за рішенням суду в кількості більше одного легкового автомобіля протягом календарного року [4-5].

Враховуючи вищесказане, здешевлення розмитнення транспортних засобів є розв'язанням багатьох проблем. Зі зменшенням вартості мита, збільшиться кількість розмитнень, що призведе до більшої кількості грошей, які підуть в державну казну, а це може посприяти розвитку Українського автомобілебудування та ремонту автомобільних доріг. Збільшення транспортних засобів з екологічним стандартом «Євро-5» впливатиме на середній вік автомобілів та на екологічний стан країни. Зрештою, можливо, конкуренція змусить українських виробників автомобілів, покращити якість продукції, щоб не втратити ринок. Отже, зниження митних платежів на автомобілі має ряд суттєвих переваг і його необхідно якнайскоріше.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про тимчасове ввезення : Закон № 1661-IV ([1661-15](#)) від 24.03.2004: [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_472

2. Закон про Митну службу вводиться в дію Постановою ВР № 1263-ХІІ (1263-12) від 25.06.91, ВВР, 1991, № 44, ст. 576 – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/582/2011>

3. Податковий кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, ст. 112. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2755-17>

4. Про Митний тариф України : Закон України «Про Митний тариф України» (Відомості Верховної Ради України, 2001 р., Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/584-18>

5. Митний Кодекс України : Закон України № 4495, VI від 13.03.12 р. [Електронний ресурс] // Голос країни. – 2012, 21 квітня – № 73. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/show/4495-17>

Голинський Євген Ігорович

студент 101 навчальної групи I курсу Національної академії внутрішніх справ

Куценко Дмитро Володимирович,

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (науковий керівник)

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА МІЖНАРОДНА СПІВПРАЦЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

За останні 20 років у світі суттєво змінився підхід до осмислення проблем безпеки дорожнього руху (далі – БДР). Серед основних засад, щодо розв’язання з цим пов’язаних проблем є передусім науковий підхід, що базується на ретельному дослідженні, експертному аналізі та виявленні природи проблем БДР на національному та міжнародному рівнях. В свою чергу прикладною складовою застосування винайдених методів є інтеграція у міжнародну політику щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та практичне їх застосування і впровадження в систему українського законодавства.

Безпека під час дорожнього руху залишається однією з найбільш виразних в нашій країні. Спираючись на досвід інших держав та підлаштовуючи його під вітчизняне правове поле, Україна може випрацювати комплекс підходів та заходів щодо розв’язання та поліпшення проблематики безпеки дорожнього руху, що є специфічно ускладненою пострадянськими регіональними тенденціями розвитку. Підґрунтям забезпечення БДР передусім необхідно розуміти низку нормативно – правових актів, затверджених на законодавчому рівні, які виступають у ролі юридичних регуляторів та формують національне законодавство з БДР.

Одним із кроків нашої країни на шляху до подолання з цим пов’язаних проблем є приєднання до глобальної ініціативи ООН – Десятиліття дій з

безпеки дорожнього руху 2011 – 2020. Основним мотивом створення цієї ініціативи в ООН є вирішення однієї з глобальних проблем людства – проблему зростаючої смертності та травматизму на дорожньо-транспортних сполученнях. За даними ООН кількість жертв дорожньо-транспортного руху в світі сягає 1,3 млн. людей на рік, це близько 3000 людей за добу. Країни Європейського союзу, в рамках цього експерименту, за десятирічний період мали значне поліпшення у відношенні смертності на дорогах, яка скоротилася в середньому на 35% [1].

З огляду на це, ВООЗ було оприлюднено доповідь. Згідно неї, до участі в розрішенні проблем ДТП на національному рівні мають долучитися організації державного і суспільно-громадського сектору. У низки європейських країн регулювання в забезпеченні безпеки та порядку дорожнього руху здійснюється профільними міністерствами (Великобританія, Україна). Але поруч з усталеними державними органами, так само маємо досвід міжвідомчих агенцій, які виконують дорадчу та консультативну функцію і перебувають у тісній кооперації з міністерствами та відповідними державними органами. Країнами, де існують такі міжвідомчі установи є: Німеччина, Франція, Данія Кіпр, Латвія, Литва, Бельгія, Польща, Чехія, та інші. Такі агенції дійсно підтвердили свою ефективність. Одним з діючих методів їх дії є наприклад організація національних круглих столів, де представники державних установ можуть прийти до спільного знаменника із суспільно – громадським сектором.

Окрім ООН та ВООЗ (як було зазначено вище) забезпечення безпеки дорожнього руху на міжнародному рівні покладають на себе також такі організації, як Міжнародна організація з безпеки дорожнього руху (PRI) та Європейська комісія. Саме Європейською комісією розробляються цілісні засади транспортної політики на рівні ЄС та інноваційні підходи щодо логістики на території країн – членів [2].

Яскравим виявом турботи таких фондів про безпеку пішоходів є європейський тиждень мобільності, що відзначається з 16 – 22 вересня. Ця кампанія спрямована на часткову зміну пересування транспортної системи міста, шляхом обмеження приватного автотранспорту на користь пішоходів та велотреків. Дійсно з подібними розгрузками можна уникнути і заторів, що в свою чергу відкине вірогідність серйозних ДТП і різко скоротити кількість викидів чадного газу. У вузькому розумінні, такий тип заходів є радше профілактичним, але в прийдешній перспективі подібні методи можна впровадити як елемент політики держави [3].

В деяких містах високорозвинутих країн (Берлін, Токіо, Шанхай) вже існує чітко налагоджена система інформування учасників дорожнього руху аварії на транспортних шляхах або обтяженість доріг дорожньо – транспортними пригодами. Задля подолання серйозних заторів на дорогах як ефективний метод також використовуються електроні табло з постійно оновлювальною про них інформацією, за 30 – 40 хвилин затори зникали (для порівняння зазвичай цей процес триває 3-4 години. Отже такий метод виявив високу ефективність [4].

Практика впровадження засобів відео та фото реєстрації порушень безпеки дорожнього руху теж виявила великий потенціал. Так, в Німеччині після запровадження фото фіксації порушень ПДР спостерігалось значне зниження кількості аварій та дорожньо-транспортного травматизму.

Станом на сьогодні, вітчизняне міністерство інфраструктури не може похизуватися досягненнями такого формату у порівнянні з країнами Європейського Союзу. Візьмемо до прикладу загальну проблему БДР України, що полягає у стані місцевих доріг та шляхів сполучення муніципального значення. З цього приводу можемо порівняти порушене питання не з центрально-європейськими країнами, де якість дорожніх сполучень завжди виступала взірцем перед усім світом, а наприклад з Арабською Республікою Єгипет. При значно нижчому у порівнянні з Україною ВВП, тамтешній уряд знаходить фінансові ресурси для ремонту та утримання доріг в належному стані, враховуючи при цьому суворий клімат цієї країни.

Між іншим, варто відзначити, що Мінінфраструктури за останні два роки інтенсивно впроваджує у реальність ремонт комунальних та міжрегіональних доріг. Так, в Житомирській області було відремонтовано 90 % дорожнього покриття комунального сполучення. Але загальна ситуація в Україні не є такою втішливою – 95 % покриття потребує серйозного відновлення і близько 45 % капітального ремонту, зазначає Вадим Олійник, експерт з питань інфраструктури [5].

Але втім, не можна оминати увагою і певні зрушення, що провадяться мерією міста Києва. Як ми знаємо, з метою оперативності оплати та швидкості паркування, владою міста був ініційований проект запровадження автоматичних паркувальників. Такі вітчизняні інновації можна розглядати у якості адаптації БДР під стандарти Євросоюзу, де завжди існують прогресивні підходи до розв'язань проблем інфраструктури.

Окремо хотілося б відзначити нещодавній прогрес у міжнародній співпраці нашої країни у сфері забезпечення БДР. Це є приєднання 12 жовтня 2017 року України до Глобальної ініціативи з економії палива, що організована ООН [6]. Поступовий перехід на гібридні та електронні двигуни знизить викиди відпрацьованих газів та важких металів у атмосферу, що загалом позитивно відобразиться на екологічному стані. Стосовно безпеки, нам відомі летальні випадки отруєнь водіїв чадним газом та іншими хімічними сполуками, що виникають в результаті роботи двигуна внутрішнього згорання, отож із переходом до альтернативних джерел енергії (що зазначалися вище) такі летальні випадки просто зникнуть [7].

Керуючись вищевикладеним, можемо чітко визначити реальну потребу в існуванні стійкого міждержавного співробітництва у сфері БДР, яке показало свою ефективність та динаміку на реальних соціологічних показниках. Наша держава теж виступає активним учасником міжнародної співпраці, і досягає певних успіхів в цьому напрямку, зокрема адаптує міжнародні напрацювання під наше законодавче поле.

Зарубіжний досвід із забезпечення безпеки дорожнього руху для України є необхідний з огляду на євро-атлантичний вектор національного розвитку, а відтак реалізація міжнародних ініціатив та застосування досвіду держав ЄС може повноцінно відбутися тільки за умови внесення відповідних змін до законодавства з БДР.

Список використаних джерел:

1. Козоріз В. П. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху / В. П. Козоріз. – [Електронний ресурс]: <https://goo.gl/ky6Hai>
2. Сітенко О. М. посібник Стандарти Європейського Союзу щодо захисту пішоходів та практичні аспекти їх застосування в Україні / О. М. Сітенко. – [Електронний ресурс]: <https://goo.gl/FVtupx>
3. Сітенко О. М. Мистецтво бути пішоходом / О. М. Сітенко. – [Електронний ресурс]: <https://goo.gl/cbZtY1>
4. Проект концепція державної цільової програми підвищення безпеки пішоходів в Україні на період до 2020 року / [Електронний ресурс]: <https://goo.gl/26xB91>
5. В 2017 році буде відремонтовано 2 тисяч доріг державного значення [Електронний ресурс]: <https://goo.gl/xJzYQX>
6. Україна доєдналась до Глобальної ініціативи з економії палива. [Електронний ресурс]: <https://mtu.gov.ua/news/29178.html>
7. Сапронов О. В. Використання зарубіжного досвіду державного регулювання у сфері забезпечення транспортної безпеки України / О. В. Сапронов. – [Електронний ресурс]: <https://goo.gl/cvER9o>

Гоптарєв Олександр Ігорович

заступник начальника відділу поліції – начальник слідчого відділу Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області, аспірант Донецького юридичного інституту МВС України, підполковник поліції

ТРАНСПАРЕНТНІСТЬ СУДОВОЇ ВЛАДИ У ПРОЦЕСІ ВИНЕСЕННЯ РІШЕНЬ ПО СПРАВАХ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Конституція України, проголосивши державу демократичною і правовою, визнала найвищою соціальною цінністю людину, її життя, здоров'я, честь, гідність, недоторканність і безпеку. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини становить головний обов'язок держави (ст. 3). Серед конституційних прав громадян важливе місце посідає право на отримання інформації, реалізацію інформаційних потреб, що є складником формування демократичного суспільства. Його сутність полягає зокрема у здійсненні громадянами контролю за діяльністю усіх гілок державної влади, в тому числі й судової. Необхідною умовою здійснення за судовою владою ефективного громадського контролю є її транспарентність (відкритість). Вона виступає

гарантом права на свободу слова, на свободу переконань й вільне їх вираження.

У цьому зв'язку актуальність цього питання обумовлюється необхідністю у процесі винесення рішень по справах в сфері безпеки дорожнього руху забезпечити справедливе та прозоре судочинство.

Незважаючи на те, що окремі питання вивчалися науковцями, комплексного дослідження транспарентності судової влади у процесі винесення рішень по справах в сфері безпеки дорожнього руху напрацьовано не було.

Не існує також фундаментальних досліджень юридичної природи, структури та змісту транспарентності як принципу судової влади.

Підтвердженням цього може слугувати, з одного боку, бурхливе кількісне зростання правозахисних та інших громадських організацій, а з другого – зростання потреби людей у правовій допомозі й судовому захисті.

В останні роки, на жаль статистика справ, пов'язаних з безпекою дорожнього руху не були направлені на всебічний та відкритий розгляд, а головне на встановлення об'єктивної дійсності та винесення вироків з користю для держави. Навпаки, справи затягуються, виникає судова плутанина і у своїй більшості, це стосується високопосадовців та впливових категорій громадян, які нехтуючи законодавством і життям та здоров'ям інших намагаються уникнути покаранням саме за допомогою судової гілки влади.

Проте справжньою противагою владній силі держави структури громадянського суспільства стають лише тоді, коли вони знаходять масову підтримку. Її організаційними формами передусім є профспілки й політичні партії. В певних умовах вагомим значення може набувати церква. При становленні будь-якого тоталітарного режиму саме ці інститути або ліквідуються (заборона політичних партій, окрім тієї, яка є опорою режиму), або вихолощуються, чим спотворюється їх соціальне призначення (одержавлення профспілок, підпорядкування церкви владним структурам тощо) [1, с. 44-45].

Тим самим однією з найголовніших ознак судової влади є її народовладдя. Воно забезпечує відповідні форми і методи організації повновладдя народу в специфічній формі його здійснення і включає суспільні відносини, які мають підвищену цінність для держави. Це виражається у створенні механізму реалізації прав громадянського суспільства і кожної окремої особи, захисті від замахів на існуючий у державі правопорядок, ствердженні соціальної справедливості [2, с. 118-119].

Дійсно, судова влада повинна виступати саме як влада, а не як просто сукупність повноважень судових органів. Створення такої влади є не стільки теоретичним, скільки важливим практичним завданням. Її сутність саме в тому і полягає, що створення авторитетної судової влади пов'язано насамперед з перетворенням системи судових органів у судову владу, яка стане охоронцем громадського миру, прав і свобод людини, забезпечуватиме законність і справедливість у суспільстві. Саме в цих сферах суспільного життя судова влада не тільки не повинна поступатись двом іншим гілкам влади в авторитеті

та дієвості, але з позицій захисту прав людини, принципів демократії і законності покликана оцінювати і направляти їх діяльність, стримуючи та обмежуючи межами закону представницькі та виконавчі органи влади [3, с. 32].

Тим самим проблеми, що пов'язані із забезпеченням незалежності судової влади, підвищенням її ролі та авторитету у системі державної влади та у суспільстві, є проблемами транспарентності судової влади у процесі винесення рішень по справах в сфері безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Судебная власть / Под ред. И.Л. Петрухина. – М.: ООО «ТК Велби», 2003. – 720 с.
2. Ржевский В.А. Основы государства и права: Учеб. пос. / В.А. Ржевский. – Ростов н/Д., 1995. – 512 с.
3. Безнасюк А.С., Рустамов Х.У. Судебная власть / А.С. Безнасюк, Х.У.Рустамов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2002. – 455 с.

Гусєва Євгенія Ігорівна

здобувач кафедри адміністративного та господарського права Запорізького національного університету

Доненко Валерій Вікторович

професор кафедри загальноправових дисциплін та адміністрування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ доктор юридичних наук, доцент (науковий керівник)

СОЦІАЛЬНА ОБУМОВЛЕНІСТЬ УЧАСТІ ГРОМАДЯН В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Сучасний стан забезпечення безпеки дорожнього руху характеризується поліструктурністю соціальних, правових, технічних норм які у своїй сукупності формують сферу забезпечення безпеки дорожнього руху спрямовану на потребу суспільного інтересу. Проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху набувають актуальності у зв'язку з поширенням транспортних засобів та зростанням дорожньо-транспортних пригод, людського травматизму. Наслідком цього є високий рівень смертності та травматизму на дорогах. За даними офіційної статистики, за 11 місяців 2015 року в Україні сталося 119175 дорожньо-транспортних пригод, внаслідок яких загинуло 3529 осіб, травмовано 28104 особи. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод становить 12 осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах Європейського Союзу [1].

Існуючий стан безпеки дорожнього руху засвідчує актуальність цієї проблематики в наукових колах, серед практиків, а також потребу суспільства в

подібних дослідженнях для досягнення очікуваних результатів в цій сфері. Особливе місце у розв'язанні цієї проблеми належить правовим наукам, зокрема адміністративному праву. Зважаючи, що сучасний стан становлення оновленої доктрини вітчизняного адміністративного права вимагає докладання зусиль до творчого перегляду застарілих теоретичних стереотипів і догм стосовно фундаментальних понять та інститутів адміністративно-правової науки необхідно вирішити задачу щодо місця людини у новітніх відносинах на шляху до запровадження нової, «людиноцентристської ідеології» на прикладі сфери безпеки дорожнього руху.

Розуміння того, що вітчизняне адміністративне право перетворюється з права державного управління на галузь, що визначає перш за все права та обов'язки публічної адміністрації щодо суб'єктів громадянського суспільства, а наукове осмислення і подальша розробка теорії публічної адміністрації є одним із магістральних напрямків доктринального його оновлення, трансформації у сучасну галузь європейського змісту, дозволяє запропонувати підходи до нового етапу адміністративно-правових досліджень у вітчизняному праві.

Дослідження людини як живого носія творчих якостей, сил та можливостей, за допомогою яких він перетворює себе та дійсність, яка його оточує, було та залишається центральною проблемою наукового мислення. Однак людина, як учасник дорожнього руху, кожної секунди піддається ризику отримати різного ступеню пошкодження, навіть зі смертельними наслідками в процесі складної антропологічної системи «дорожній рух» досліджено недостатньо. Зазначимо, що проблематика досліджувалася стосовно водіїв, як правило, в контексті їх відповідальності за вчинені порушення правил дорожнього руху (кримінальної чи адміністративної). Така позиція слугувала та продовжує слугувати продукуванню ідеї, що тільки посиленням відповідальності стан забезпечення безпеки дорожнього руху може бути покращено. Майже не приділялася увага іншим учасникам дорожнього руху, а особливо їх можливостям впливати на інших учасників дорожнього руху тощо. Наголосимо, що кожний учасник дорожнього руху потенційно містить в собі як стратегічні, так і тактичні резерви безпеки дорожнього руху.

Подальший розвиток «людиноцентристської» ідеології у відносинах держави та громадянина має спиратися з одного боку на активну позицію громадян, відповідний рівень їх соціальної активності, а з іншого боку держава в особі відповідних владних структур має забезпечити відповідні умови для її реалізації громадянами, громадськими об'єднаннями тощо. З цього приводу хотілося звернути увагу на окремі аспекти громадської активності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Без будь-якого перебільшення можна констатувати той факт, що ця сфера стосується всіх громадян незалежно від віку, статі, стану здоров'я, наявності посвідчення водія або автотранспортного засобу. Немовля, яке везуть з пологового будинку вже є учасником дорожнього руху – пасажиром. Зрозуміло, що саме тому нові прояви соціальної активності громадян знаходять себе в сфері безпеки дорожнього руху. Треба віддати

належне, що активність громадян в цій сфері завжди перебуває на досить високому рівні [2, с. 191; 3].

Втім вирішення поставленого завдання значно складніше, адже пропонує зайняти принципово інше місце, виступати не тільки керованої особи, а особи здатної, наділеної відповідними нормами, соціальним визнанням здатної приймати активну участь в сфері публічного порядку (безпеки дорожнього руху) для досягнення спільної мети. Важко собі уявити, що можна сформувати публічне середовище, в якому матиме підтримку девіантна поведінка, яка пов'язана з грубим порушенням безпеки дорожнього руху, вітається керування у різних видах сп'яніння, нехтуванням правилами безпеки, які в рівній мірі стосуються як здоров'я (життя) водіїв-порушників так і інших громадян. Але ми маємо намір дослідити не відносини, які є прикладом непоганої організації в певних стосунках в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вимогливості цих спільнот для забезпечення свого інтересу, який з задоволення приватного переходить в забезпечення публічного інтересу, який проявляється в забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Суспільство все більше усвідомлює те, що найбільш реальним та необхідним виходом з ситуації, яка зараз існує в сфері безпеки дорожнього руху, є участь всіх членів суспільства у її вирішенні, у взаємодії та співпраці з відповідними структурами публічної влади. Воно має спиратися на взаємну довіру між суспільством та публічною владою, без зайвого втручання та контролювання, відданості справі, без хибного імітування діяльності.

Таким чином, з урахуванням того, що основна частина зазначених суспільних відносин, унормована виключно соціальними нормами, виконання яких забезпечено суспільною думкою, інша їх частина врегульовується державою через видання юридичних норм, порушення яких викликає застосування юридичних норм правового характеру, необхідно створювати умови, за яких справа забезпечення безпеки дорожнього руху має стати справою не тільки Національної поліції, а всього суспільства. Громадяни повинні вбачати у поліцейському уособлення захисту, допомоги та підтримки в будь якій життєвій ситуації на автошляху. Примусова складова в діяльності цих органів залишатиметься, але її обсяги, порядок реалізації має бути чітко визначений на законодавчому рівні, доступний для ознайомлення всім бажаним, набувати принципово новий зміст – «забезпечити права громадян» через застосування відповідних адекватних заходів впливу до осіб які порушують правила дорожнього руху і тим забезпечити їх права інших громадян.

Саме такі процеси мають відбуватися в сфері безпеки дорожнього руху. Намагання врегулювати відносини з громадянами виключно нормативною реалізацією цих відносин, тим більше тільки власне своєї діяльності відповідало радянській традиції її вирішення та аж ніяк не могло набути позитивного розвитку в новій державі, принципово інших відносинах, прагненнях розвитку Європейських стандартів. Необхідно розвивати партнерські відносини обоюдно, громадян необхідно залучати до участі в

забезпеченні безпеки дорожнього руху через підтримку позитивних форм їх соціальної активності, пропозиціями з боку держави по розширенню цих форм через передачу повноважень громадянам, їх громадським утворенням.

Список використаних джерел:

1. Про рекомендації парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2016, № 21, ст. 414 від 13 квітня 2016 року

2. Доненко В. В. Нові форми соціальної активності у сфері публічного адміністрування безпеки дорожнього руху / В. В. Доненко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ : зб. наук. праць. – 2012. – № 4. – С. 191-198.

3. Доненко В. В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху: становлення в умовах реформування : монографія / В. В. Доненко. – Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ ; Ліра ЛТД, 2011. – 380 с.

Давидова Наталія Валентинівна

завідувач навчально-методичної лабораторії криміналістики юридичного факультету ДНУ імені Олеся Гончара

Доненко Валерій Вікторович

професор кафедри загальноправових дисциплін та адміністрування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ доктор юридичних наук, доцент (науковий керівник)

УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРОПАГАНДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Проблема аварійності та смертності на дорогах в нашій країні викликає велике занепокоєння, адже призводить до страшних наслідків: велика кількість вбитих та поранених чоловіків, жінок та дітей – щонайменше 20 тисяч жертв щороку (разом травмованих і загиблих). В той же час, необхідно пам'ятати, що дорожні аварії не є стихійним лихом чи проявом вищих сил – вони піддаються науковому аналізу, який може достеменно виявити причини, чинники та обставини таких аварій. Проводячи аналіз потрібно обирати дієві та ефективні інструменти державної політики, завдяки яким можливо успішно запобігти значній частині аварій, а в тих випадках, яким запобігти не вдається, – суттєво зменшити тяжкість наслідків.

Безпека дорожнього руху (далі – БДР) має досить важливе значення, адже від неї прямо пропорційно залежить життя людей, а пропаганда БДР має сприяти і ефективному навчанню громадян законодавчим правилам безпечної поведінки і зменшенню ДТП на дорозі.

Державна політика в галузі БДР, до складу якої входить і пропаганда БДР, має переважно адміністративно-правовий характер і зазвичай реалізується через законодавство. У своїх працях Гуржій Т.О. досить доречно зазначає, що «... саме вадами правової регламентації обумовлена неефективність галузевого управління, неузгодженість профілактичних заходів, зростання кількості ДТП. Вочевидь, така ситуація існуватиме доти, доки не будуть усунуті системні недоліки вітчизняного законодавства про дорожній рух» [1 с. 188]. Як доцільно зауважив професор Сопільник Л.І.: «Існування такої складної динамічної системи, як дорожній рух, неможливе без правової регламентації, більш того, саме правове забезпечення є тим елементом, який у сучасних умовах забезпечує повноцінний розвиток і оптимальний рівень ефективної організації дорожнього руху» [2 с. 10]. Із цими положеннями важко не погодитися, адже вони є нагальними й зараз, тому що ці питання так і не вирішено.

Окремі аспекти, які так чи інакше стосуються нашої проблематики, були предметом дослідження таких учених, як Т.О. Гуржій, В.В. Доненко, М.М. Долгополова, В.В. Єгупенко, В.А. Кашканов, О.Л. Міленін, О.М. Мойсюк, А.М. Подоляка, О.Ю. Салманова, Л.І. Сопільник, М.М. Стоцька, Я.І. Хом'як, та багато інших. Однак усі вони розкрили лише окремі аспекти адміністративно-правових засад у цій сфері.

Звичайно, перелік сучасних нормативно-правових актів, у яких містяться положення щодо безпеки дорожнього руху є надзвичайно великим, однак, ми вважаємо за необхідне наголосити, що у чинному законодавстві України та й у сучасній правовій літературі відсутнє визначення такої важливої категорії як «пропаганда безпеки дорожнього руху». Проте, серед національного законодавства, є опосередковані норми, як так чи інакше стосуються забезпечення пропаганди БДР є: Закони України: «Про Національну поліцію» [3], «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [4], «Про дорожній рух» [5], «Про автомобільний транспорт» [6], «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні» [7], «Про рекламу» [8], «Про телебачення і радіомовлення» [9], та багато інших; підзаконні акти: Наказ Міністерства внутрішніх справ України «Про забезпечення перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом», Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» та інші; міжнародні нормативно-правові акти, наприклад Конвенція про дорожній рух [10], та багато інших.

Переважає більшість названих законодавчих актів, має поверхневе відношення до забезпечення пропаганди дорожнього руху. У той же час, слід відмитити, що головним законом, що регламентує навчання громадян правилам БДР є Закон України «Про дорожній рух» прийнятий ще в 1993 році. Саме стаття 20 вказаного Закону присвячена навчанню громадян правилам безпечної поведінки на автомобільних дорогах. У статті зазначено, що навчання громадян правилам безпечної поведінки на дорогах проводиться в дошкільних, загальноосвітніх, спеціальних освітніх установах різних організаційно-

правових форм, які отримали ліцензію на здійснення освітньої діяльності в установленому порядку. Важливою вказівкою є те, що органи внутрішніх справ, державні засоби масової інформації зобов'язані надавати відповідним органам виконавчої влади допомогу в проведенні роботи з навчання громадян правилам безпечної поведінки на дорогах.

Слід зазначити, що норми адміністративного права, які регулюють суспільні відносини у сфері забезпечення пропаганди БДР, на наш погляд, вони повинні посідати основне місце, адже є важливою, первинною клітиною, основою регулювання цієї сфери суспільних відносин. Саме тому, відсутність нормативного закріплення ключових понять пропаганди, її цілей, завдань і функцій пропаганди, профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та випуску друкованої пропагандистської продукції суттєво ускладнює процес забезпечення пропагандистської діяльності.

Найбільш оптимальним шляхом вирішення цієї проблеми, на наш погляд, є кодифікація законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Науковцями неодноразово наголошувалося, що одним із принципових недоліків системи нормативного регулювання суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що вони регламентуються багатьма актами різного рівня не мають чіткого зв'язку між собою. Тому, на нашу думку, кодифікація є найбільш досконалою формою систематизації законодавства. Правовою метою кодифікації є впорядкування нормативної основи права, забезпечення найбільш доцільного процесу реалізації права, поліпшення структури кодифікаційних актів.

Ідею кодифікації підтримують багато вчених: Гуржій Т.О., Доненко В.В., Міленін О.В., Развадовський В.Й., але кожен трактує по-своєму зміст, структуру, завдання та назву майбутнього кодексу. Дозволимо собі запропонувати в структуру кодексу внести розділ, який буде мати назву: «Пропаганда безпеки дорожнього руху», в якому закріпити поняття, завдання, функції, визначити основи права та обов'язки об'єктів та суб'єктів пропаганди, покласти обов'язок на органів державної влади розробляти і здійснювати заходи, спрямовані на запобігання дорожньо-транспортних пригод, закріпити механізм, кількісні та якісні критерії оцінки виконання пропагандистських заходів у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, що дозволяють оцінювати їх ефективність, а також ефективність роботи органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Хотілося б акцентувати увагу на тому, що джерелом інформації в пропагандистській діяльності є засоби масової інформації (ЗМІ). В Україні діяльність ЗМІ регулюється законами «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні», «Про інформацію», «Про рекламу», «Про телебачення та радіомовлення». Закон України «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні», регулює відносини суб'єктів пропаганди безпеки дорожнього руху із ЗМІ, інформує населення про дорожні пригоди, дорожні умови, про заходи безпеки дорожнього руху, внесення змін до законодавчих актів у сфері безпеки дорожнього руху.

З появою та поширенням мережі Інтернет з'явилися Інтернет-ЗМІ, які швидко завоювали популярність серед всього українського населення. Майже всі ЗМІ мають сайт в Інтернеті, на яких регулярно публікується «свіжа» інформація з найактуальніших питань. Можливості мережі Інтернет, як рекламоносія, потрібно використовувати в цілях пропаганди дорожнього руху. Останнім часом, Інтернет-форуми стають авторитетним майданчиком для компетентного обговорення питань безпеки на дорогах. Актуальні питання забезпечення безпеки дорожнього руху розглядаються в Інтернет-конференціях, в яких можуть приймати участь студенти, науковці, представники компаній, громадських організацій, члени уряду, міністерств, керівників інших центральних органів виконавчої влади.

Окрім вказаного, хочемо звернути увагу, на те, що певні риси перетворень можна спостерігати в перерозподілі функцій управління та контролю в сфері БДР. Із 2015 року почалось реформування Державтоінспекції МВС України, створення патрульної поліції та покладення функцій спостереження за БДР на зазначену службу національної поліції. Прагматичним на нашу думку є один із принципів який покладено до основи діяльності новоутвореної структури взаємодія з населенням на засадах партнерства. Поліція спільно з іншими зацікавленими структурами та громадськими організаціями ініціює проведення низки заходів, направлених на активізацію пропаганди БДР.

Важливу роль у забезпеченні пропаганди безпеки дорожнього руху відіграють підзаконні нормативно-правові акти. З метою збереження життя людей та підвищення рівня безпеки дорожнього руху 14 червня 2017 року було прийнято Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні [11], на основі якої повинні бути розроблені план заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року.

Резюмуючи вищевказане, на сьогоднішній день в Україні діяльність по пропаганді безпеки дорожнього руху регламентується великою кількістю нормативно-правових актів різної юридичної сили. Але немає чіткого розподілу повноважень суб'єктів забезпечення пропаганди, норми, які регулюють відносини пропагандистської діяльності, розкидані по різноманітних нормативно-правових актах, які в основному не узгоджені між собою.

Вищевикладене свідчить про необхідність удосконалити нормативно-правове регулювання діяльності з пропаганди безпеки дорожнього руху, а саме: кодифікувати норми законів і правових актів, що регулюють дану діяльність, створивши Кодекс безпеки дорожнього руху, в розділі якого:

- дати чітке визначення ключових понять пропаганди, її суб'єктів, об'єктів, цілей, завдань і принципів;
- визначити конкретні обов'язки основних суб'єктів пропаганди, форми і методи їх роботи, форми звітності, а також передбачити відповідальність за невиконання (неналежне виконання) цих обов'язків;

- визначити форми участі громадських організацій в діяльності по пропаганді безпеки дорожнього руху;

- законодавчо закріпити механізм, кількісні та якісні критерії оцінки виконання пропагандистських заходів у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, що дозволяють оцінювати їх ефективність, а також ефективність роботи органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування;

Список використаних джерел:

1. Гуржій Т.О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні (монографія). – Харків: Тимченко, 2010. – 438 с.

2. Сопільник Л.І. Розвиток теорії та засад формування нормативної бази безпеки дорожнього руху: автореферат дисертації.

3. Про національну поліцію: Закон України від 12.07.2017 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19/paran323#n323>

4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху від 14.07.2015: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/596-19>

5. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ.: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

6. Про автомобільний транспорт 05.04.2001: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>

7. Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні: Закон України від 16.11.1992 № 2782-ХІІ.: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2782-12>

8. Про рекламу: Закон України від 03.07.1996 № 270/96-ВР: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/270/96-вр>

9. Про інформацію: Закон України від 02.10.1992 № 2657-ХІІ.: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2657-12>

10. Конвенція про дорожній рух: Міжнародний документ від 08.11.1968 р.: [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_041

11. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>

Данилевська Юлія Олександрівна

*завідувач аспірантури Донецького юридичного інституту МВС України,
кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник*

БЛАНКЕТНІСТЬ ДИСПОЗИЦІЙ НОРМ ПРО ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

У доктрині кримінального права бланкетність розуміють як прийом законодавчої техніки при конструюванні кримінально-правових норм, що дозволяє лаконічно формулювати текст, не захаращувати його нормами регулятивного законодавства, та, в цілому, сприяє стабільності КК України.

З урахуванням наукового доробку Г.З Яремко [1] та аналізу наукових думок, проведеного Г.Є. Болдарь [2], у межах цього дослідження використаємо таку класифікацію бланкетних відсилок у кримінально-правових нормах: 1) бланкетні диспозиції, що містять пряму відсилку у формі вказівки на: нормативно-правові акти; незаконний (протизаконний) чи законний характер, протиправний або правомірний характер окремих ознак злочину; порушення спеціальних правил; самовільний характер діяння; несанкціонованість; недоброякісність; 2) бланкетні диспозиції, що не містять прямої відсилки: склади злочинів, що полягають у невиконанні чи неналежному виконанні правових обов'язків; текстуальний виклад диспозиції фактично передбачає недотримання або порушення спеціальних правил, а саме вказівки на вчинення дій з порушенням порядку (наприклад, без спеціального дозволу, без державної реєстрації).

Проаналізувавши норми, які включені до розділу XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК України, можна дійти висновку, що законодавець застосував такі прийоми опису банкетних відсилок у диспозиціях норм:

1) бланкетні диспозиції, що містять пряму відсилку у формі вказівки на:
- порушення правил: безпеки руху або експлуатації транспорту (ст. 276 КК України), безпеки польотів повітряних суден (ст. 281 КК України), пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт (ст. 282 КК України), безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286 КК України), експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух (ст. 287 КК України).

У диспозиції норми, описаної у ст. 288 КК України, поряд із порушенням правил вказано на порушення норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху. З цього приводу цікавою є також диспозиція норми, описаної у ст. 291 КК України: діяння викладене як порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Тобто, фактично, майже вся об'єктивна сторона злочину (крім наслідків) викладена як бланкетна відсилка.

Крім цього, у двох кримінально-правових нормах нетиповим є викладення бланкетних вказівок із зазначенням «порушення»: способом, яке порушило нормальну роботу транспорту (ст. 277 КК України, ст. 279 КК України).

- незаконність діянь (незаконне): втручання в роботу технологічного обладнання (ч. 1 ст. 292 КК України), заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України);

- самовільний характер діяння: самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283 КК України);

- недоброякісність, непридатність: недоброякісний ремонт (ст. 276 КК України), непридатний для експлуатації стан (ст. 277 КК України);

2) бланкетні диспозиції, що не містять прямої відсилки:

- склади злочинів, що полягають у невиконанні чи неналежному виконанні правових обов'язків: примушування ... до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК України); здійснення професійної діяльності членом екіпажу... у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин (ст. 276-1 КК України);

- текстуальний виклад диспозиції фактично передбачає недотримання правил: особа, яка не має права на керування транспортним засобом (ч. 1 ст. 287 КК України).

Як бачимо, за допомогою бланкетних відсилок законодавець у нормах про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту описує різні ознаки об'єктивної сторони злочину: діяння, спосіб вчинення злочину, наслідки.

Принагідно зауважимо, що крім використання бланкетних відсилок, для кримінально-правових норм, які включені до розділу XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК України, типовим є використання іншогогалузевої термінології. Для з'ясування змісту останньої, як при бланкетних відсилках, необхідно звертатися до положень не кримінально-правових приписів. Утім, в теорії кримінального права серед дослідників не існує одностайної думки щодо того чи можна вважати іншогогалузеві терміни та бланкетні відсилки в кримінально-правових нормах поняттями тотожними чи ні.

З огляду на викладене, можна дійти висновку, що бланкетні диспозиції норм, які описують злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, обумовлені відповідними регулятивними нормами інших галузей права та свідчать про системні міжгалузеві зв'язки кримінального права, що потребує подальшого дослідження.

Список використаних джерел:

1. Яремко Г.З. Бланкетні диспозиції в статтях Особливої частини Кримінального кодексу України : монографія / Г.З Яремко; за ред. В.О. Навроцького. – Львів: ЛьвДУВС, 2011. – 432 с.

2. Болдарь Г.Є. Бланкетність як форма міжгалузевих зав'язків кримінального права / Г.Є. Болдарь. – Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. – 2014. – № 7. – С. 176-179.

Данилевський Андрій Олександрович

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

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПОКАРАННЯ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

У санкціях ст. 286 КК України передбачене додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк до трьох років.

По-перше, викликає питання співвідношення такого виду покарання із системою покарань, визначених у ст. 51 КК України, адже остання не містить такого покарання як позбавлення права керувати транспортними засобами. Звичайно, можна стверджувати, що позбавлення права керувати транспортними засобами є різновидом позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю [1, с. 195], проте принцип єдності термінології у кримінальному праві вимагає точної відповідності між положеннями Загальної та Особливої частин КК України.

Як видається, така позиція законодавця може бути обумовлена тим, що подібне стягнення накладається за схожі адміністративні правопорушення. Проте у адміністративному законодавстві його застосування цілком виправдане, адже у ст. 24 КУпАП законодавець визначив, що стягнення у виді позбавлення спеціального права, наданого громадянину може проявлятися у таких формах як позбавлення права керувати транспортними засобами та права полювання. Загальна ж частина КК України такого уточнення не містить.

По-друге, не зрозуміло, чому законодавець обмежує сферу застосування цього покарання лише позбавленням права керувати транспортними засобами, адже у певних випадках порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту може бути пов'язане не з самим фактом керування транспортним засобом, а з іншою діяльністю винного або посадою, що він обіймає. Так, у п. 4 Постанови Пленуму ВСУ 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» зазначається, що за певних умов до відповідальності за цими статтями може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо) [2]. Очевидно, що в такому випадку на винного більший вплив мало б позбавлення його права здійснювати відповідну навчальну діяльність, ніж позбавлення права керувати транспортним засобом.

По-третє, зважаючи на те, що суб'єкт злочину, передбаченого у ст. 286 КК України загальний (тобто ним може бути і особа, яка не мала права керувати транспортним засобом), використання у санкції статті позбавлення права керувати транспортним засобом як обов'язкового додаткового покарання

є недоцільним, адже як зазначається у п. 21 зазначеної постанови призначення цього покарання особі, яка взагалі не мала права керувати транспортними засобами, є неможливим [2]. В той же час положення ч. 2 ст. 55 КК України дозволяють застосовувати покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю навіть якщо вони не передбачені у санкції статті (частини статті) КК України. До речі, у адміністративному законодавстві стягнення за відповідні правопорушення диференціюється залежно від того, чи є особа, яка вчинила відповідне правопорушення, водієм (тобто має право на керування транспортним засобом). Для осіб, які не є водіями, такого виду стягнення як позбавлення права керувати транспортними засобами не передбачено.

Крім цього, існує певний дисбаланс між санкціями ст. 286 КК України і санкціями статей КУпАП, які передбачають відповідальність за порушення різних правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Так, наприклад, за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (ст. 130 КУпАП) може бути призначене стягнення у виді штрафу від 600 до 2400 НМДГ з позбавленням права керувати транспортним засобом на строк від 1 до 10 років, в той час як санкція ч. 1 ст. 286 КК України передбачає покарання у виді штрафу від 250 до 500 НМДГ, а позбавлення права керувати транспортними засобами може застосовуватись лише на строк до 3 років. Тобто особі вигідніше бути притягнутою до кримінальної відповідальності, ніж до адміністративної. На це вже зверталась увага у науковій літературі, проте не дивлячись на заклики науковців підходити комплексно, системно при зміні характеру репресивності заходів державного примусу та необхідність вносити відповідні зміни не тільки до ст. 130 КУпАП, а й до ст. 286 КК України [3, с. 179], законодавець продовжує ігнорувати кримінальне законодавство при визначенні розміру стягнень за відповідні правопорушення.

Враховуючи викладене, санкції ст. 286 КК України потребують доопрацювання у напрямі узгодження із положеннями Загальної частини КК України та стягненнями, що застосовуються у адміністративному законодавстві.

Список використаних джерел:

1. Шиян Д. С. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як вид кримінального покарання : дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Шиян Дмитро Сергійович. – Дніпропетровськ, 2008. – 270 с.
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 ВСУ від 23.12.2005 № 14 [Електронний ресурс] // Сайт «Законодавство України». – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>.
3. Євдокімова О. В. Проблемні аспекти відповідальності за порушення правил дорожнього руху / О. В. Євдокімова // Порівняльно-аналітичне право. – 2016. – № 3. – С. 177-180.

Деркач Роман Володимирович

заступник головного лікаря ДУ «Інститут травматології та ортопедії НАМН України», кандидат медичних наук

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ НАДАННЯ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ ІЗ ТРАВМАМИ ВНАСЛІДОК ДТП

Травми, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), є причиною 16% глобального тягаря хвороб та призводять до 5,8 млн. смертей щорічно. У 2015 р від травм померли майже 5 мільйонів чоловік. Понад чверть (27%) цих випадків смерті були пов'язані з ДТП. Останні десятиріччя характеризуються значним ростом травматизму, в структурі якого домінують полісистемні пошкодження організму. Серед основних причин полісистемних пошкоджень одне з головних місць займають травми пов'язані з транспортом. Масштаби дорожньо-транспортного травматизму в Україні, значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу. Вірогідність потрапити в дорожньо-транспортну пригоду із смертельним результатом в Україні в п'ять разів вище, ніж в західноєвропейських країнах. В Україні із 100 травмованих внаслідок ДТП гине 15-17 осіб, у Європі – 3-4, у США – 2-3 осіб. Економічні втрати України від ДТП, за оцінками Світового банку, становлять 5 мільярдів доларів. Левова їх частка пов'язана саме з травматизмом, інвалідністю внаслідок аварій.

Незалежно від обраної системи організації допомоги при ДТП основним напрямками залишаються оптимальні маршрути транспортування та ефективні алгоритми лікувальних дій.

Основний принцип організації допомоги постраждалим з полі травмою – максимально скоротити час до початку лікування, забезпечити необхідний об'єм допомоги на догоспітальному етапі, мінімізувати час доставки з первинною госпіталізацією важких хворих з множинними та поєднаними травмами в спеціалізований центр травми.

Факторами, що зумовлюють смертність внаслідок ДТП є:

На загальнодержавному рівні:

відсутність єдиного керівного органу з питання запобігання травматизму з метою забезпечення міжвідомчої координації діяльності у цій сфері;

відсутність єдиної концепції (системи) надання медичної допомоги постраждалим політравмою; відсутність єдиної статистики у всіх гілках влади;

відсутність в офіційній статистиці такого поняття, як політравма, при якій спостерігаються зовсім інші статистичні показники результатів лікування.

На догоспітальному етапі:

тяжкість травми;

відсутність надання адекватної первинної допомоги, затримка із наданням спеціалізованої допомоги- невикористання правила «золотої години»;
приїзд неоснащеного неспеціалізованого транспорту;
невірно обраний маршрут транспортування постраждалого.

На госпітальному етапі:

відсутність системи спеціалізованих лікувальних закладів (центрів травми) з належно обладнаними протишоковими палатами та можливостями сучасної діагностики та методами лікування скелетних та супутніх пошкоджень.

Пропозиції:

1. Створення при Кабінеті Міністрів України Національної ради з питань безпечної життєдіяльності населення (під головуванням перших осіб Держави), Комітету з питання запобігання травматизму з метою забезпечення міжвідомчої координації діяльності у цій сфері, розробку нової системи статистичного обліку травм та летальності від травм, а також необхідне для реалізації заходів цієї програми фінансове забезпечення.

2. Розробити на Державному рівні єдину концепцію надання медичної допомоги постраждалим в ДТП.

3. Розробити єдині алгоритми етапного ведення постраждалих в ДТП, від моменту отримання травми до повної реабілітації.

3. В кожному регіоні (області) відкрити систему травматологічних центрів, трансформувавши частину ортопедо-травматологічних відділень в високотехнологічні центри для лікування ізольованих та поєднаних травм з забезпеченням усім необхідним діагностичним, лікувальним оснащенням.

Доненко Валерій Вікторович

професор кафедри загальноправових дисциплін та адміністрування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент

**АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ В СИСТЕМІ ВАЖЕЛІВ
ВПЛИВУ НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
РЕАЛЬНІСТЬ ТА ПЕРСПЕКТИВА**

Соціально-політичні зміни в Україні та нові пріоритети державотворення, в основу яких покладено примат забезпечення прав і свобод людини і суспільства в цілому, стимулюють вітчизняну юридичну науку до пошуку нових форм забезпечення потреб суспільства правовими засобами. Одним із наріжних шляхів активізації процесу переходу від застарілих і архаїчних дослідницьких моделей до інноваційних є створення нової наукової

адміністративно-правової доктрини, яка б враховувала принципові зміни у погляді на суспільне призначення адміністративного права, розуміння його як права забезпечення і захисту прав людини [1, с. 67].

Аналіз чинного законодавства в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також його ретроспективний аналіз свідчать про неможливість його удосконалення без переосмислення значення інституту адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

Каменем спотикання для докорінного перегляду концепції адміністративної та кримінальної відповідальності до сих пір є точка зору, що основною причиною аварійності – порушення Правил дорожнього руху (при відповідному зростанні адміністративної та кримінальної відповідальності) Життя свідчить, що відійти від стереотипу досить важко. На протязі більш ніж 50 років під час врегулювання суспільних відносин в різних сферах чітко проглядався пріоритет держави над інтересами громадян. За основу завжди покладалася гіпотеза про те, що основна причина ДТП (злочинів чи правопорушень) полягає в не законослужняній поведінці громадян, впливати на яких можна було шляхом посилення відповідальності. При цьому самим винуватцем ДТП, як правило, був водій механічного транспортного засобу, а не держава в особі відповідних органів, які повинні за своїм статусом та призначенням створювати цивілізовані умови для безаварійного функціонування складної антропологічної системи «дорожній рух».

Навіть прокримінальна, деліктна спрямованість особи, не може нехтувати тією здавалось беззаперечною істиною, що не можна: керувати транспортним засобом у стані сп'яніння, перевищувати швидкість, проїжджати на заборонений сигнал світлофору (переїзд, перехрестя) і таке інше. Здається всім зрозуміло, що нехтування заборонами та приписами в цій сфері загрожує власне особі, оточуючим, іншим учасникам дорожнього руху, пішоходам, – життям, здоров'ям, матеріальними наслідками, і адміністративна делікатність в цій сфері – в цілому нації, державі, національній безпеці.

Наразі у суспільстві ширяться пропозиції щодо чергового посилення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху та встановлення (поновлення) кримінальної відповідальності.

Разом з тим, вважаємо за необхідне звернути увагу на доцільності посилення адміністративної відповідальності. Адже здебільшого саме через посилення адміністративної відповідальності робляться спроби щодо покращення ситуації на дорогах.

Останні важливі зміни у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху були введені Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 року [2]. Було внесено значні зміни до порядку та видів адміністративних стягнень, який існував у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, по-перше, введено новий вид стягнень (саме вид стягнень, адже ним додано статтю 24 КУпАП «Види адміністративних стягнень») – штрафні бали, по-друге, встановлено особливий

порядок їх застосування, по-третє, штрафи встановлено з чітко визначеним розміром без будь-якої альтернативи щодо як самої суми так і накладення адміністративного стягнення в цілому, по-четверте, суттєво зменшено кількість складів адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху за які передбачається санкція – попередження. А Законом України «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» від 7 липня 2016 року [3].

Внесені важливі зміни до статті 25 КУпАП за якими оплатне вилучення, конфіскація предметів та позбавлення права керування транспортними засобами можуть застосовуватися як основні, так і додаткові адміністративні стягнення, у зв'язку з цим суттєво посилюється потенціал існуючих санкцій в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, у статті 130 КУпАП встановлені наступні стягнення за частиною першою, це «накладення штрафу на водіїв у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб – накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»; а за частинами другою і третьою цієї статті; повторно протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, – тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого. А за дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, – тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

На фоні таких змін ми маємо наступну статистику за окремими показниками стосовно причин ДТП з постраждалими за 2016 рік : керування у нетверезому стані: 2365 (у 2015 році) та 1892 (2016 р), зниження на 20,1 %; перевищення встановленої швидкості руху 111 (2015) та 142 (2016), зростання на 27,9 %; перевищення безпечної швидкості 5540 (2015 р.) та 4667 (2016 р.) зниження на 15,8 %. Показник перевищення швидкості руху має тенденцію до зростання за відсутності контролю за швидкістю руху поліцією, які не мають

відповідних засобів для її фіксації. Тому фактично контроль за швидкістю руху ними не здійснюється. І це актуальне питання потребує негайного вирішення.

Ситуація за статистикою виглядає обнадійливою, тому як маємо певне зниження за окремими показниками порушень правил дорожнього руху. А чи можна пов'язувати ці результати з прийняттям змін до адміністративно-деліктного законодавства? Так, можемо. Але в цьому і полягає основна небезпека, коли саме тільки через посилення відповідальності, встановлення додаткових обмежень робить спроби вплинути на ситуацію з безпекою дорожнього руху. Ретроспективний аналіз таких змін ще з радянських часів свідчить про їх тимчасовий ефект, необхідність знову посилювати відповідальність в сфері безпеки дорожнього руху. Таким чином, на протязі більш ніж 50 років під час врегулювання суспільних відносин в різних сферах чітко проглядався пріоритет держави над інтересами громадян. За основу завжди покладалася гіпотеза про те, що основна причина ДТП (злочинів чи правопорушень) полягає в не законслухняній поведінці громадян, впливати на яких можна було шляхом посилення відповідальності. При цьому самим винуватцем ДТП, як правило, був водій механічного транспортного засобу, а не держава в особі відповідних органів, які повинні за своїм статусом та призначенням створювати цивілізовані умови для безаварійного функціонування складної антропологічної системи «дорожній рух». З цього періоду закладалося легковажне ставлення до протидії адміністративним проступкам через видання численних законодавчих та підзаконних актів «про посилення боротьби» з тими чи іншими правопорушеннями. Ідеологізована парадигма «боротьби з правопорушеннями» дезорієнтувала правоохоронні органи, підміняючи реальність недійсними задачами «викоренення» правопорушень. Зовнішнім проявом такої політики стала орієнтація системи на показники роботи у вигляді складених протоколів та кількості осіб, притягнутих до відповідальності. Така позиція була виявом адміністративно-деліктної політики радянської держави, а її окремі сучасні прояви є рудиментарними залишками.

Нам треба усвідомити, що суспільні відносини, які утворюють дорожній рух настільки багатоманітні, що забезпечити їх правове регулювання тільки за допомогою правил неможливо. Необхідні додаткові заходи з оптимізації дорожнього руху, по упорядкуванню відносин між його учасниками стосовно конкретної характеристики вуличної мережі, параметрами руху тощо. Це досягається за допомогою технічних засобів безпеки дорожнього руху.

Сучасні досягнення багатьох галузей науки і техніки змушують по-новому підходити до питання правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням впливу на них науково-технічного прогресу, «оновленого погляду на суспільне призначення адміністративного права».

Необхідно зрозуміти, що зміст безпеки в цій сфері, адміністративно-правова організація її стану полягає у забезпеченні захищеності від певних загроз у процесів порядкування відносин у сфері дорожнього руху. І, навпроти, спроби на державному рівні вплинути на деліктну ситуацію у сфері безпеки дорожнього руху традиційними методами – посиленням, зменшенням санкцій,

скасування окремих заборон (номерні знаки, швидкість руху тощо) не мають шансу на успіх.

«Сьогоденність» законів та підзаконних актів, необхідність постійного внесення в них змін та доповнень, їх неузгодженість з прийнятими актами вимагає формування правової політики з далекоглядними цілями, які б узгоджувалися з галузевими політиками (кримінальної, адміністративної тощо). Важливим кроком до вирішення цих завдань може бути законодавче визнання кримінальних (підсудних) проступків та віднесення до них певних порушень правил дорожнього руху. Саме держава несе відповідальність за формування стратегії протидії правопорушенням, системі заходів та засобів вирішення цих проблем.

Список використаних джерел:

1. Виконавча влада і адміністративне право / За заг. ред. В.Б. Авер'янова. – К.: Видавничий Дім «Ін-Юре», 2002. – 668 с.
2. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 19 липня 2015 року № 596-VIII // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2015. – № 39. – Ст. 372.
3. Закон України «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» від 7 липня 2016 року № 1446-VIII // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2016, № 33, ст. 565.

Дударєва Вікторія Володимирівна

студентка групи 102 БПМС Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

Куценко Дмитро Володимирович

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (науковий керівник)

ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ КАТЕГОРІЇ «ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»

Стаття 19 Конституції України вказує, що: «органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачений Конституцією та законами України» [1]. Одночасно в КУпАП жодним чином не визначено підстави віднесення тих чи інших правопорушень до «правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху». Вказане може призвести до безпідставного

розширення повноважень будь-яких суб'єктів, що здійснюють діяльність у сфері дорожнього руху та мають право притягувати осіб до адміністративної відповідальності. До законодавчого визначення чіткого переліку «правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху» застосування положень частини 5 статті 258 вбачається таким, що суперечить положенням статті 19 Конституції України. Крім того, порушується принцип закріплений у статті 7 КУпАП: «Застосування уповноваженими на те органами і посадовими особами заходів адміністративного впливу провадиться в межах їх компетенції, у точній відповідності з законом» [5; 54].

За загальним правилом відповідно до статті 254 КУпАП фіксація адміністративного правопорушення починається зі складення протоколу про його вчинення уповноваженою на те посадовою особою або представником громадської організації чи органу громадської самодіяльності. Протокол про адміністративне правопорушення, у разі його оформлення, складається у двох екземплярах, один з яких під розписку вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Слід зазначити, що у разі виникнення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції України, поліцейський вносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання відповідного протоколу [3; ст. 24].

Постанова вноситься у разі виявлення адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачених статтями 80 і 81, та іншими правопорушеннями передбаченими Главою 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку» КУпАП.

Враховуючи, що у самому КУпАП відсутнє чітке визначення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, можливо дійти висновку, що тлумачення положень частини 5 статті 258 КУпАП «Якщо під час складання постанови у справі про адміністративне правопорушення особа оспорить допущене порушення і адміністративне стягнення, що на неї покладається, то уповноважена посадова особа зобов'язана скласти протокол про адміністративне правопорушення відповідно до вимог статті 256 КУпАП, та правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху, у тому числі зафіксованих в автоматичному режимі», – є неоднозначним та потребує внесення відповідних змін щодо визначення категорії «правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху» [5; 53].

За існуючих умов до таких правопорушень можуть бути безпідставно віднесені будь-які правопорушення з різних глав КУпАП. Наприклад порушення правил паркування транспортних засобів (стаття 152-1 Глави 11 «Адміністративні правопорушення в галузі житлових прав громадян, житлово-комунального господарства та благоустрою» КУпАП) або ж порушення правил транспортування пестицидів і агрохімікатів, токсичних хімічних речовин та інших препаратів (стаття 83 Глави 7 «Адміністративні правопорушення у сфері

охорони природи, використання природних ресурсів, охорони культурної спадщини» КУпАП). Зазначені правопорушення розглядають, в першому випадку, адміністративні комісії, а у другому – органи державної санітарно-епідеміологічної служби. Відповідно виникає питання щодо їх можливостей по винесенню постанови без складання протоколу, в порядку визначеному статтею 258 КУпАП. Адже органам Національної поліції така можливість надана лише на підставі того, що статті 80 та 81 мають опосередковане відношення до забезпечення дорожнього руху.

Підсумовуючи викладене, я погоджуюсь з думкою Чернія Василя Васильовича, що для усунення зазначених недоліків ч. 5 ст. 258 КУпАП слід викласти наступним чином: «Якщо під час складання постанови у справі про адміністративне правопорушення особа оспорить допущене порушення і адміністративне стягнення, що на неї накладається, то уповноважена посадова особа зобов'язана скласти протокол про адміністративне правопорушення відповідно до вимог статті 256 КУпАП, крім випадків притягнення особи до адміністративної відповідальності за вчинені адміністративні правопорушення, передбачені статтями 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частиною першою, другою, третьою, п'ятою і шостою статті 121, статтями 121-1, 121-2, частинами першою, другою і третьою статті 122, частиною першою статті 123, статтею 124-1, статтями 125, 126, частинами першою, другою і третьою статті 127, статтями 128, 129, статтею 132-1, частинами шостою і одинадцятою статті 133-1, частинами першою, другою і третьою статті 140, статтею 185-3 КУпАП, у тому числі зафіксованих в автоматичному режимі. Цей протокол є додатком до постанови у справі про адміністративне правопорушення [5; 51].

Список використаних джерел:

1. Конституція України [Електронний ресурс] : Закон України від 28 червня 1996 р. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/go/254к/96-вр>.
2. Про Національну поліцію : Закон України від 2 липня 2015 р. № 580-VIII. – [Електронний ресурс]: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19/page>.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 01.06.1985 р. [Електронний ресурс]: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/page4>
4. Макарейко Н.В. Адміністративне право. Конспект лекцій, Н.В. Макарейко, Київ, 2009 р.
5. Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації: Матеріали науково-практичного семінару (15 жовтня 2015 р.) / ред. колегія: О.В. Кузьменко (голова), І.Д. Пастух, О.К. Волох. – К.:Видавничий центр «Кафедра», 2016 р.

Євчук Юрій Юрійович

студент Національного університету «Львівська політехніка»

Корик Яна Юріївна

студент Національного університету «Львівська політехніка»

Плесак Степан Андрійович

студент Національного університету «Львівська політехніка»

Афонін Максим Олександрович

асистент кафедри «Транспортні технології» Національного університету «Львівська політехніка» (науковий керівник)

ЗАСТОСУВАННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Безпека дорожнього руху – це комплекс та система правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також, захист і збереження довкілля та майна [1].

Безпека руху в Україні є досить болючою темою. Основними причинами дорожньо-транспортних пригод, звичайно, можна назвати порушення правил дорожнього руху, проте варто звертати увагу і на інші чинники, такі як недостатнє інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху, неналежний стан проїзної частини, відверто погане планування вулично-дорожньої мережі та вуличної інфраструктури і т.д. Ці, на перший погляд, другорядні аспекти часто стають основними причинами ДТП.

В Україні у 2016 році порівняно з 2015 роком збільшилась кількість дорожньо-транспортних пригод, натомість кількість жертв внаслідок ДТП зменшилась, проте вона залишається шокуючо великою. Згідно зі статистикою аварійності за 2016 рік, яку оприлюднило Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України, трапилося 154 556 аварій (що на 11,6% більше, ніж у 2015 році), в яких загинуло 3187 осіб (це на 20,4% менше, ніж у минулому році). Також у 2016 році в Україні сталося на 28% менше, ніж у 2015 році аварій за участю дітей – 4345, в яких загинуло 172 дитини. Найбільш розповсюдженою причиною скоєння ДТП у 2016 році, як і в 2015-му, було перевищення безпечної швидкості. З цієї причини сталося 4667 ДТП, в яких загинула 821 людина.

Водночас найбільш небезпечними є ДТП в результаті наїзду на пішохода. З 8605 випадків – 1163 закінчилися смертю людини. З вини водіїв автобусів загалом минулого року в Україні сталося 358 пригод, в яких загинуло 37 осіб. Найбільш аварійними дорогами державного значення минулого року в Україні були: Київ - Чоп (М-06) – 611 аварій, в яких загинуло 168 і Київ - Одеса (М-05) – 264 ДТП, що призвели до загибелі 108 осіб. Також суттєво аварійною можна

назвати трасу Київ - Харків - Довжанський (М-03) – 235 аварій, в яких загинуло 56 осіб [2].

Статистика показує, що методи, які застосовуються для забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, працюють неефективно і потребують інноваційного оновлення, здатного забезпечити принципові зміни. Прикладом можуть служити країни ЄС, у яких ще донедавна була така ж ситуація. Варто провести аналіз впроваджень у цих країнах та ефективність їх застосування за наших умов. Адже повне копіювання чужого досвіду не дасть очікуваного результату.

Наприклад, ефективним способом підвищення безпеки руху на пішохідних переходах є облаштування розширення тротуарів (часом їх також називають антикишеннями) – таким чином, пішохід має подолати лише смугу для руху авто, його краще видно водіям, що рухаються, а смуга для паркування в місці переходу перетворюється у тротуар.



Рис. 1. Приклад облаштування розширення тротуару у місці пішохідного переходу

Також це збільшує кількість паркомісць, тому, що згідно з ПДР паркування ТЗ дозволене не ближче ніж 10 м до переходу. Особливо це ефективно в наших умовах, оскільки більшість водіїв не дотримується цього правила. В Україні все частіше облаштовують такі розширення.

Також прикладом впроваджень інноваційних технологій можна назвати підняте перехрестя на вул. Садова у м. Львові. Воно було першим перехрестям такого типу в Україні. Таке проектування змушує водіїв знижувати швидкість та бути більш уважними. Також це забезпечує зручніший перетин проїзної частини пішоходами. В Європі це звична практика, як і підняття дороги в області зупинки громадського транспорту.



Рис.2. Підняте перехрестя на вул. Садовій у м. Львові

Для контролю за дотриманням швидкісного режиму у Європі широко використовуються радары. Встановлення радарів у найбільш аварійних місцях та підняття штрафів за порушення ПДР зменшить кількість жертв на цих ділянках. Це підтверджує європейська статистика. Витрати на встановлення таких радарів досить значні, проте це принесе бажаний результат.

Також необхідно змінювати свідомість людей, проводити навчальні бесіди для розуміння всіх наслідків ДТП. Цікавим прикладом може слугувати випадок у Бельгії. Там школярам дозволяли кидати у порушників ПДР гнилі помідори. Такий разовий флешмоб змусив задуматись водіїв над своєю поведінкою на дорозі.

Пошук коштів – це велика проблема, оскільки в Україні обсяг дорожніх робіт, що потрібно виконати є значним. Проте більшою проблемою є їх раціональне використання. Різні міжнародні інстанції неодноразово виділяють ресурси для реконструкції доріг та введення інноваційних технологій забезпечення безпеки дорожнього руху. Але цього не достатньо, тому потрібно збільшувати фінансування транспортної сфери з національного бюджету.

Список використаних джерел:

1. Герасимюк О. В. Аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] / О. В. Герасимюк, О. В. Бурлака // Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України серія: військові та технічні науки. – 2013.

2. Статистика ДТП [Електронний ресурс]. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <http://asn.in.ua/ua/news/publishing/82621-obnarodovana-statistika-dtp-v-ukraine-na-16-tys-bo.html>.

Жилинков Александр Александрович

доцент кафедры транспортных технологий предприятий Государственного высшего учебного заведения «Приазовский государственный технический университет», кандидат технических наук

КОМПЛЕКС ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ СОХРАННОСТИ ГОРОДСКИХ ДОРОГ НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА МАРИУПОЛЯ

В настоящее время в Украине сложилось тяжелое положение в сфере дорожного хозяйства. По данным «Укравтодора» и других источников, около 90% всех автомобильных дорог находится в неудовлетворительном состоянии. Некоторые дороги не ремонтировались 20-30 лет. Темпы и объемы ремонта, строительства и реконструкции не значительны. Положение усугубляется сложной политической и экономической ситуацией в стране.

Остро также стоит проблема сохранности автомобильных дорог и их элементов в населенных пунктах, особенно в крупных промышленных центрах и узлах, таких как г. Мариуполь.

На территории Мариуполя находится несколько крупных промышленных предприятий, морской порт, множество торговых центров и организаций. Многие из них имеют между собой устоявшиеся транспортные связи, значительный товаро- и грузооборот. Транспортные связи обеспечивает существующая транспортная система города, которая включает сеть транспортных коммуникаций и транспортных сооружений.

Множество предприятий различных отраслей Мариуполя как крупного промышленного узла, близость других промышленных центров соседних областей Украины, предприятий агропромышленного комплекса и наличие морского порта, определяет значительную номенклатуру (свыше 120 наименований) и объемы грузов автомобильного транспорта (до 7-10 млн. т/год и более). В номенклатуру перевозимых автотранспортом грузов входят: штучные, тарно-штучные, контейнерные, навалочные, наливные, негабаритные, тяжеловесные (металлопродукция, зерновые грузы, промышленные товары, продовольственные товары (штучные, тарно-штучные, контейнеры); строительные грузы и материалы, топливо и химические грузы, и пр).

Автомобильные перевозки осуществляются грузовыми автомобилями и автопоездами различного назначения и типажа. На долю большегрузного автотранспорта приходится более 60% всего объема автоперевозок. При этом грузоподъемность такого подвижного состава составляет 10-32 т, полная масса – 27-52 т, нагрузка на ось – 6-12 т, габаритная длина – 11-22 м.

Анализ грузопотоков и транспортно-эксплуатационных показателей городских дорог показали, что грузонапряженность достигает 5-6 млн. т/год, а интенсивность движения – свыше 1000 авт./сут.

Очевидно, что большинство дорог улично-дорожной сети не предназначено по своим техническим параметрам для движения большегрузного автотранспорта.

Такое положение дел приводит к быстрому износу и разрушению элементов дорог, дорожной одежды и дорожных сооружений. Это обусловлено рядом причин, среди которых: превышение полной массы и нагрузок на оси, высокая грузонапряженность, а также повышенная интенсивность движения большегрузного автотранспорта. В результате на дорожную одежду действуют повышенные, а в ряде случаев, превышающие допустимый предел нагрузки. Учитывая высокую интенсивность движения, действие этих нагрузок носит практически непрерывный характер.

Ущерб дорожному хозяйству наносится также и под действием нагрузок дискретного характера (одиночный грузовой автотранспорт). Это характерно для случаев подъезда либо выполнения маневров перед торговыми центрами, магазинами, складами. Как результат – разрушения дорожного покрытия, бордюров, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, люковых колодцев, газонов, элементов водоотвода и т.п.

Мероприятия по решению данной проблемы, связанные с ужесточением габаритно-весового контроля большегрузного автотранспорта и более тесного взаимодействия работников Национальной полиции, государственной службы «Укртрансбезпека», представителями крупных промышленных предприятий, перевозчиками. Как показала практика, эффективность сугубо организационных мероприятий крайне мала.

В мировой практике широко используют стационарные автоматизированные и передвижные комплексы габаритно-весового контроля. Такие комплексы позволяют быстро и объективно контролировать массу и габариты автотранспортных средств, а также выявлять нарушителей скоростного режима, правил маневрирования и др. В сочетании с жесткими требованиями законодательства и отработанной процедурой привлечения нарушителей к ответственности, данные системы весьма эффективны. Внедрение подобных систем контроля даже в рамках одного украинского города затруднительно, так как связано со значительными капитальными затратами и эксплуатационными расходами.

Кроме того, в законодательных и нормативных документах Украины имеется ряд исключений для въезда большегрузного автотранспорта на городские дороги, где транзитное движение запрещено (обслуживание объектов торговли, многочисленных предприятий, населения и т.п.). В отдельных случаях подобные действия носят постоянный характер, а движение грузовых автомобилей, даже с допустимыми габаритно-весовыми параметрами, негативно может сказаться на состоянии элементов дорог.

Ремонт и реконструкция улиц и дорог с целью повышения их надежности, прочности дорожной одежды, улучшения транспортно-эксплуатационных показателей (интенсивности, грузонапряженности,

расчетной нагрузки) связано также с большими капитальными затратами и продолжительным периодом выполнения работ.

С учетом вышесказанного, для решения проблемы сохранности городских дорог в сложных экономических условиях при действующем законодательстве, необходим комплексный подход с разработкой и внедрением ряда организационно-технических мероприятий.

Перечень организационно-технических мероприятий, их назначение и содержание приведены в табл. 1.

Таблица № 1. Комплекс организационно-технических мероприятий

Наименование мероприятий	Назначение мероприятий	Содержание мероприятий
Оптимизация маршрутов движения	Запрет движения грузовых автомобилей по отдельным дорогам и рациональная организация их объезда	Установка дорожных знаков (3.21-3.23, 4.1-4.6, 5.28.1-5.28.3, 5.55, 7.3.1-7.3.3, 7.5.1-7.5.2 в различных комбинациях)
	Перевод маршрутов на окраины или за пределы городов	Строительство новых объездных дорог или реконструкция отдельных участков
Обустройство подъездов и грузовых площадок вблизи торговых объектов	Улучшение условий маневрирования и повышение безопасности движения	Обследование на предмет соответствия стандартам и разработка проектов реконструкции
Повышение уровня взаимодействия между участниками перевозочного процесса	Совершенствование договорной базы и юридических документов	Разработка технологической документации (инструкций, карт и пр.)
Ужесточение контроля за движением грузового автотранспорта на всех этапах перевозки	Фиксация и учет нарушений габаритно-весовых параметров и Правил дорожного движения	Внедрение автоматизированных систем контроля, а также интеграция их общегородскую систему

Список использованных источников:

1. Закон України «Про автомобільні дороги» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>

2. Семчишин А. Причины, следствия и способы решения проблем дорожной отрасли Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logopedia.by/?p=2553>. (31.10.2016)

Жук Олена Миколаївна

*провідний науковий співробітник Національної академії внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, підполковник
поліції*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА МІЖНАРОДНА ПРАКТИКА

Нині в умовах модернізації всієї системи державної служби в Україні, реформування підрозділів поліції, їх інтеграції у систему правоохоронних органів зарубіжних країн, закономірно зростає потреба в удосконаленні діяльності поліції України, базуючись на позитивному світовому досвіді. Для виконання цих завдань корисно звернутися до зарубіжного досвіду, насамперед високорозвинених країн, які традиційно втілюють принципи правової держави, мають розвинені структури громадянського суспільства, сформовані правові системи та налагоджені механізми реалізації правових приписів.

Важливе місце в суспільному житті посідають процеси, пов'язані з дорожнім рухом, явища, що його супроводжують, та їх наслідки, зокрема шкода, якої зазнає суспільство від дорожньо-транспортних пригод. Одними з головних причин високого рівня аварійності на автошляхах, крім низького рівня транспортної дисципліни учасників дорожнього руху, є неналежний стан доріг, автодоріжного устаткування, відсутність розмітки проїзної частини, знаків на небезпечних ділянках доріг, застарілі світлофори, зневага до елементарних вимог безпеки з боку державних органів стосовно забезпечення належного стану доріг, неналежне виконання державного обов'язку стосовно учасників дорожнього руху. Враховуючи процеси, пов'язані з дорожнім рухом, радикальні зміни в економіці України, нові умови та якісно новий характер діяльності автотранспортної системи, постає нагальна необхідність у кардинальних змінах деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, шляхом впровадження зарубіжного досвіду.

Проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь-якої країни. Україна за рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод посідає п'яте місце в Європі. Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2015 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

В Україні підрозділи Національної поліції регулюють дорожній рух та здійснюють контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-

дорожній мережі. Поліцейські вирішують поставлені перед ними завдання у взаємодії з іншими підрозділами, службами з безпеки дорожнього руху підприємств, установ і організацій всіх форм власності, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також з трудовими колективами і громадськістю.

Плануючи стратегію державно-управлінського процесу (зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху), органами державної влади в Україні враховується європейська практика забезпечення дорожньої безпеки.

Останні публікації та дослідження у галузі державного управління свідчать про значне зростання зацікавленості європейським досвідом підвищення ефективності органів державної влади щодо організації забезпечення безпеки дорожнього руху, як з боку науковців, так і з боку відомих практиків та політичних діячів. Доказом того є розпорядження КМУ «Про схвалення Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» від 16 червня 2017 року № 481-р, а саме положення, де проводиться певний порівняльний аналіз рівня безпеки перевезень та аварійності на автомобільному транспорті України та країн Європейського Союзу.

Колишня «Стратегія з підвищення рівня дорожнього руху в Україні на період до 2015 року» дала вагомі результати для зміцнення позицій безпеки рівня дорожнього руху, а отже має фундамент для застосування міжнародного досвіду та співпраці у сфері забезпечення дорожнього руху. Порівняння даних про смертельні випадки внаслідок ДТП в Україні та інших країнах засвідчило про перевищення цього показника в нашій державі у декілька разів, а тому на підставі цього ми виокремили *основні проблемні питання сьогодення щодо запровадження ефективної системи державного управління безпекою дорожнього руху в Україні, зокрема:*

- недосконалість національного законодавства;
- несвоєчасність та повільність у розробленні стандартів і нових підходів до безпеки дорожнього руху з урахуванням європейського досвіду;
- неврегульованість державно-управлінських механізмів з питань поділу територіальної та функціональної сфер компетенції центральних органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

Отже, для того щоб підвищити стан державно-управлінського процесу у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху треба розширити межі співпраці з закордонними країнами та активно переймати їх досвід, для того щоб застосувати систему заходів та врегулювати цю проблему у власних країнах.

Досвід, отриманий при співпраці з іноземними країнами у сфері запровадження механізмів державного регулювання з метою покращення транспортної інфраструктури та забезпечення безпеки дорожнього руху, створив умови для подальшої співпраці, а саме:

- відбулося оновлення автотранспортного парку України;
- приведення в належний стан автомобільних доріг;
- організовано взаємодію між суб'єктами виконавчої влади в Україні.

Цей приклад співпраці з міжнародним товариством надав базу для формування майбутніх стратегій забезпечення безпеки дорожнього руху та дозволив подолати низку негативних чинників безпеки дорожнього руху, насамперед:

- високий травматизм та смертність на дорогах;
- недосконалість правового регулювання безпекою дорожнього руху;
- низький рівень дорожньої дисципліни та водійської майстерності;
- відсутність державної підтримки питань забезпечення безпеки дорожнього руху;
- низьку координацію заходів державних суб'єктів безпеки дорожнього руху.

Таким чином, на сьогоднішній день завдяки врегульованому національному законодавству у сфері забезпечення дорожнього руху Україні необхідно максимально розширити межі співпраці з міжнародними товариствами та запозичувати зарубіжний досвід з урахуванням чинного національного законодавства для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Запровадження позитивного досвіду зарубіжних країн в діяльність підрозділів Національної поліції України дозволить подолати низку негативних чинників безпеки дорожнього руху, вдосконалити нормативно-правове регулювання безпекою дорожнього руху, підвищити рівень дорожньої дисципліни і водійської майстерності та координацію заходів державних суб'єктів безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Конституція України від 28 черв. 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. – 1996. – № 30. – Ст. 141. (станом на 1 вер. 2017 р.). URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.
2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338. (станом на 28 квіт. 2017 р.). URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
3. Про Національну поліцію : Закон України від 02 лип. 2015 р. № 580. *Відомості Верховної Ради*. – 2015. – № 40–41. – Ст. 379 (станом на 1 вер. 2017 р.). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.
4. Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України : затв. наказом Національної поліції України 27 листоп. 2015 року № 123.
5. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 № 481-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>
6. Резолюції Генеральної асамблеї ООН № 58/289 від 14.04.2004 «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху».

7. Адміністративна діяльність Національної поліції: навч. посіб. / О. М. Калюк, С. Ф. Константинов, В. А. Куліков та ін.; за заг. ред. В. А. Кулікова. К. : «Освіта України», 2016. 230 с.

8. Бурбело Б.Ю., Головін А.П., Саєнко С.І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення: монографія. / МВС України. ЛДУВС. Луганськ: РВВ ЛДУВС, 2011. 271 с.

9. Нагляд за станом доріг: підручник. / МВС України. Департамент державної автомобільної інспекції. Донецький юрид. ін-т. ЛДУВС ім. Е.О.Дідоренка; Веселов В.Ю., Колпаков В.К., Курінний А.В. та ін. Донецьк, 2010. 407 с.

10. Реєстраційно-екзаменаційна діяльність державної автомобільної інспекції МВС України: підручник / КНУВС. ДЮІ. ЛДУВС ім. Е.О.Дідоренка, ДДАІ МВС України; Лозовий В.М., В.І.Олефір, І.В.Мельник та ін. К.: КНТ, 2010. 279 с.

11. Статистика ДТП за 10 місяців 2016 року по Україні за даними Управління безпеки дорожнього Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.

Зиновенко Віталій Владимирович

старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел учреждения образования «Академия МВД Республики Беларусь», кандидат юридических наук, подполковник милиции

Крюков Владимир Николаевич

доцент кафедры административной деятельности органов внутренних дел учреждения образования «Академия МВД Республики Беларусь», кандидат юридических наук, доцент, подполковник милиции

СУЩНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ МЕТОДА УБЕЖДЕНИЯ В АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В государственной-управленческой деятельности, в том числе в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД), применяется ряд административно-правовых методов, которые традиционно объединяются в две наиболее универсальные группы: убеждение и принуждение.

При этом «цель и убеждения и принуждения одна – подчинить и удержать волю подвластного в сфере определенных властных притязаний, но различны степень и средства их действительного воздействия» [1, с. 157], т.е. основное сущностное отличие данных методов заключается в содержании и характере воздействия на сознание и поведение людей.

В частности, убеждение представляет собой процесс целенаправленного воздействия субъекта управления на сознание и поведение людей, в результате которого идеи и установки данного субъекта становятся их внутренними идеями и личными установками [2, с. 247]. Это процесс последовательно осуществляемых действий, включающий такие элементы, как овладение вниманием, внушение, воздействие на сознание, создание интереса и др.. Данный метод находит выражение в применении различных мер организационного, разъяснительного, воспитательного, поощрительного характера и обеспечивает добровольное соблюдение управляемыми субъектами норм права.

Метод убеждения широко и активно применяется органами государственного управления, что особенно ярко проявляется в сфере обеспечения БДД, о чем свидетельствует организация и систематичность проведения различных мероприятий профилактического характера.

Так, в соответствии с Законом Республики Беларусь «О дорожном движении» на ГАИ МВД и Минтранс возложена обязанность осуществления информационного обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 11, 12), на Минобразования – обязанность организации обучения безопасному поведению на дорогах (ст. 15), а на местные исполнительные и распорядительные органы – обязанность организации проведения мероприятий по пропаганде безопасного поведения на дорогах (ст. 16). С целью реализации данных полномочий в структуре ГАИ созданы подразделения пропаганды БДД; на предприятиях Минтранса – службы БДД; в учреждениях Минобразования – постоянно действующие отряды юных инспекторов движения, детские кружки соответствующей направленности и др. [3].

При этом метод убеждения реализуется указанными субъектами административно-правового обеспечения БДД посредством проведения комплекса разнообразных мероприятий: специальных комплексных мероприятий и специальных операций «Внимание – дети!», «Скорость», «Пешеход», «Безопасность»; единых дней безопасности дорожного движения («Пьяному за рулем не место», «Готовь сани летом» и т.д.); кинолекториев; акций («Вежливый водитель», «Знай и соблюдай» и т.п.); выступлений в средствах массовой информации, на автопредприятиях, в учреждениях образования; индивидуальных профилактических бесед с отдельными участниками дорожного движения и др.

Например, в 2016 г. только ГАИ МВД проведено 8 специальных комплексных мероприятий и специальных операций, 2 691 акция, 16 627 выступлений по телевидению, 74 716 по радио, 11 503 в печатных средствах массовой информации, 80 752 в трудовых коллективах и учреждениях образования. При этом данные мероприятия проводятся систематически, повсеместно и в отношении всех участников дорожного движения.

Таким образом, сущность метода административно-правового убеждения в обеспечении БДД заключается в создании условий и предпосылок для формирования устойчивого мировоззрения участников дорожного движения, основанного на их убежденности в необходимости правомерного поведения.

Охватывая собой всех участников дорожного движения и имея направленность на обеспечение добровольного соблюдения ими норм права, метод убеждения является основополагающим и имеет первостепенное значение.

Список использованных источников:

1. Максимов, И. В. Убеждение и принуждение как методы управленческой деятельности: понятие, содержание и отличительные особенности / И. В. Максимов // Правовая политика и правовая жизнь. – 2008. – № 1. – С. 156–161.

2. Административное право : учеб. пособие : в 2 ч. / под. общ. ред. И. В. Козелецкого, А. И. Сухарковой. – Минск : Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь, 2013. – Ч. 1 : Административно-регулятивное право. – 438 с.

3. О дорожном движении [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 янв. 2008 г., № 313-З : в ред. Закона Респ. Беларусь от 11.07.2014 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2017.

Зінченко Данило Анатолійович

курсант 1 курсу Херсонського факультету Одеського державного університету внутрішніх справ

Вайда Тарас Степанович

доцент кафедри спеціальної фізичної та вогневої підготовки Херсонського факультету Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент (науковий керівник)

СУЧАСНІ МЕДИЧНІ ЗАСОБИ ДЛЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ ПОТЕРПІЛИХ ПІД ЧАС НАДАННЯ ЇМ ДОЛІКАРСЬКОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ

Актуальність проблеми. В сучасних умовах в Україні відбувається зростання стрімкими темпами кількості автотранспорту, зокрема, за рахунок ввезення легкових автомобілів з європейських країн, що обумовлює відповідно й збільшення чисельності аварій на вулично-дорожній мережі. На основі аналізу статистичних даних можемо констатувати, що рівень дорожньо-транспортного травматизму протягом останнього часу залишається стабільно високим [1, с. 252-254].

Причинами дорожньо-транспортних пригод (*далі – ДТП*) слугують різноманітні фактори. За даними статистики, близько 70 % їх відбувається з вини водіїв – зіткнення автомобілів і їх перекидання; наїзди на пішоходів, пошкодження різних придорожніх перешкод; випадання пасажирів з транспортних засобів, що рухаються, внаслідок їх незадовільного технічного стану тощо. В той же час загальна кількість ДТП з вини водіїв у третині

випадків відбувається з причини керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння.

Майже у 30 % виникнення ДТП винні пішоходи, які через свою недисциплінованість, неухважність чи перебування у стані алкогольного сп'яніння порушують правила переходу через дорогу [2, с. 193-206].

Однією з особливостей дорожньо-транспортного травматизму є (в багатьох випадках) несвоєчасність надання потерпілим першої домедичної допомоги, що ускладнює ефективність подальшого лікування цих осіб, а часом від цього залежить і їх життя. Тому дуже важливо, щоб учасники руху і, зокрема, поліцейські, які першими прибувають на місце події, вміли за необхідності надавати оперативно і кваліфіковано першу допомогу.

Варто зазначити, що метою першої медичної допомоги є попередження подальших пошкоджень під час транспортування потерпілих, зняти біль для уникнення розвитку больового шоку і своєчасно доставити травмовану особу до лікувального закладу. Цього можна досягти за умови, якщо перша допомога надана правильно і ефективно.

Незнання прийомів першої медичної допомоги нерідко призводить до летальних наслідків. Особливого значення такі заходи набувають у ситуаціях, котрі ускладнені стихійним лихом або техногенними катастрофами – дороги стають несподівано непрохідними, немає умов для безпосереднього прибуття на місце аварії санітарного транспорту, транспортування потерпілих утруднене, масові травми створюють серед потерпілих панічні настрої тощо.

Результати дослідження. Організація медичної допомоги при автодорожніх травмах ділиться на три етапи.

Для рятування життя чи підтримання належного стану здоров'я у травмованих учасників дорожнього руху (водія, пасажирів, пішоходів тощо) особливу цінність становить її перший етап – надання допомоги на місці події.

Другий етап медичної допомоги полягає у реалізації оперативно-реанімаційних заходів, котрі спрямовані на підтримку життєво-важливих функцій організму потерпілих під час їх транспортування до лікувального закладу, куди найчастіше доставляють травмованих осіб (заходи проводяться медичними працівниками при транспортуванні осіб з тілесними ушкодженнями різного ступеню автомашиною екстреної медичної допомоги).

Третій етап – надання медичної допомоги у лікувальному закладі: надається фахівцями у повному обсязі в хірургічному або травматологічному стаціонарі лікарень [3].

На першому етапі надання потерпілим домедичної допомоги важливе місце, на нашу думку, займає їх правильне (а значить безпечне) транспортування. Тому доцільно, на нашу думку, розглянути існуючі потенційні можливості сучасних засобів, котрі використовуються з цією метою. При цьому завдання поліцейського, який опинився на місці пригоди, полягає не в найшвидшому відправленні потерпілого будь-яким попутним транспортом, а в наданні йому необхідної першої домедичної допомоги на місці ДТП і виклику будь-яким способом автомашини швидкої допомоги для транспортування

потерпілого в лікувальний заклад під наглядом медиків-реаніматологів. Не варто відкидати можливість перевезення травмованої особи й іншим транспортом, якщо прибуття автомашини швидкої допомоги потребує значного часу чи неможливий в даній місцевості (незадовільний стан дороги чи відсутність під'їзних шляхів взагалі, ускладненні метеорологічні умови – ожеледиця, снігопад тощо).

На автошляхах встановлюються дорожні знаки 6.1 «Пункт першої медичної допомоги» і 6.2 «Лікарня», за якими поліцейський чи інші водії можуть орієнтуватися щодо визначення місця знаходження медичного закладу. Це може бути як багатогалузева лікарня (знак «6.2»), так і фельдшерський пункт («6.1») [4]. Якщо на автодорозі неподалік від місця аварії знаходиться населений пункт, де є лікарня з хірургічним чи травматологічним відділенням, туди швидко доставляють потерпілого після надання першої медичної допомоги. В тих випадках, коли лікарня знаходиться на значній відстані, потерпілого транспортують до фельдшерського пункту – медичний працівник сприяє виведенню потерпілого з тяжкого стану (шок, втрата свідомості, відсутність серцевої діяльності чи дихання та ін.), готує його до подальшого транспортування до стаціонару автомобілем підрозділу екстреної медицини у супроводі медичного працівника. Вибір місця транспортування потерпілого до лікувального закладу вирішується в залежності від ряду факторів: відстані, якості дороги, характеру отриманих потерпілим пошкоджень, технічного стану транспортного засобу та ін. Важкі пошкодження бувають при переломах довгих трубчатих кісток (стегно, плече) та кісток тазу, при кровотечі з ран, а також при травмах грудної клітки чи черепно-мозковій травмі.

До сучасних засобів, які починають активно впроваджуватися в системі надання екстреної медичної допомоги, варто віднести наступні:

1) *пневматичний матрац* (при зберіганні складається у великий жовтий мішок): у наповненому повітрям стані він стає м'яким, а коли з нього викачується повітря – робиться твердий як дошка. На твердому пневмоматраці транспортують потерпілих при травмах спини, хребта. Викачують повітря насосом;

2) *пневматична шина* схожа на матрац, але менша за розмірами: надягають на руку чи ногу, потім викачують повітря. У випадку перелому такою пневмошиною фіксують ушкоджену ділянку тіла. Це своєрідна іммобілізація (старі моделі автомобілів швидкої допомоги комплектуються дротовою шиною Крамера та пов'язками). Пневмошини однакові для верхніх і нижніх кінцівок;

3) при травмах шийного відділу хребта використовують *комірці* – шість комірців різних розмірів, різних кольорів. Наприклад, зелений комір — дитячий;

4) *дитячий спинальний щит* – призначений для транспортування дитини зростом від 135 см до 150 см на твердій поверхні (як звичайна дошка). Зверху кріпиться комірць для шиї, передбачені ремінці для фіксації голови. Okремо передбачені ремені для прив'язування тулуба. За призначенням дорослий

спинальний щит аналогічний дитячому, у сучасних автомобілях швидкої допомоги закріплюється під ношами-каталкою;

5) для транспортування потерпілих у комплектацію автомобіля швидкої допомоги входять *ноші-каталки*, які після витягування розкладаються напівавтоматично після натискання кнопки (зазвичай робить водій);

б) *крісло-носилки* – зручний засіб, щоб виносити хворого через вузькі проходи (двері автобуса, автомобіля, вхід у приміщення тощо) або якщо під час аварії потерпілий отримав травму в сидячому положенні (в цьому стані його треба й виносити). Ручки в крісла-носилках є ззаду, дві пари – збоку та дві – внизу.

Для перенесення потерпілого використовують стандартні медичні засоби:

– *санітарні ноші*, які складаються з двох дюралюмінієвих або дерев'яних брусів, двох сталевих розпорок з ніжками на пружинах, брезентового полотна з підголівником. Розміри всіх носів стандартні: довжина – 221 см, ширина – 55 см, висота – 16 см, вага – 7,6 кг (9 кг – дерев'яних);

– *жорсткі (пластмасові, дерев'яні) ноші* сучасного виробництва, котрі призначені для іммобілізації будь-яких ушкоджених частин тіла (євростандарт);

– *санітарні лямки* – брезентовий ремінь довжиною 360 см, шириною 6,5 см з металевою пряжкою на кінці.

Заслужують на увагу та впровадження у практичну діяльність підрозділів екстреної медицини та медицини катастроф сучасні розробки носів, котрі використовуються у військових підрозділах багатьох закордонних країн. Наприклад, ноші Talon (див. фото 1-2) мають ергономічні ручки, котрі складаються; та автоматичні засувки на шарнірі; виготовлені з матеріалу, який

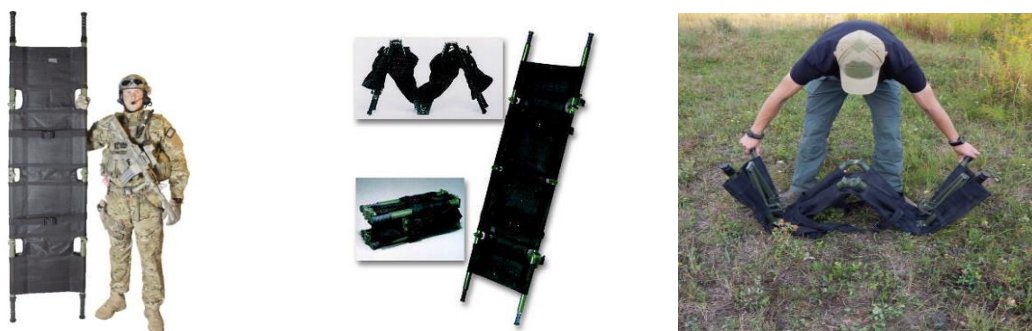


Фото 1. Ноші моделі Talon (для військових підрозділів)

запобігає зісковзуванню пацієнта та подальшому розриванню тканини при її



Фото 2. Ноші Talon (у розкладеному стані)

ушкодженні; мають шість місць для закріплення крапельниці, а також два ремені для закріплення пацієнта.

Габарити нош: у розкритому виді з витягнутими ручками – довжина 228 см, ширина – 57 см, висота – 15,2 см; вага – 7,4 кг; допустиме навантаження – 544,3 кг. Ця сучасна розробка нош випробувана та схвалена медичними науковими лабораторіями європейських країн.

За відсутності стандартних засобів для транспортування потерпілих використовують *імпримовані ноші з підручних матеріалів* (щит, намет, плащ, ковдра).

Висновок. Розглянувши особливості травм потерпілих під час ДТП, можемо зробити наступні узагальнення.

1) зростання на вулично-дорожній мережі кількості транспортних засобів спричинює підвищення інтенсивності руху, супутнім фактором котрого є тенденція до збільшення випадків ДТП з їх участю. Це у свою чергу неминуче призводить в багатьох випадках до травмування учасників дорожнього руху;

2) успішність надання домедичної допомоги потерпілим під час ДТП залежить від оперативності та кваліфікації осіб, які першими прибувають на місце події – поліцейські, працівники бригади швидкої медичної допомоги, водії, пішоходи тощо;

3) на першому етапі надання допомоги на місці події після екстрених дій (відновлення та підтримка життєво важливих функцій організму – дихання та серцевої діяльності, зупинка артеріальної кровотечі) важливе місце відводиться транспортуванню потерпілого. Ефективність заходів цієї складової домедичної допомоги обумовлюється укомплектованістю автомобілів швидкої допомогли відповідними сучасними засобами для транспортування, а також належною підготовкою осіб, які повинні знати та вміти правильно ними користуватися у залежності від отриманих потерпілим травм.

Список використаних джерел:

1. Вайда Т.С. Основи керування автомобілем і безпека дорожнього руху. Методика проведення занять з автомобільної підготовки : [Навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України] / Т.С. Вайда, В.П. Маковій, Н.В. Шахман. – 2-е вид., розшир. та доповн. – Харків: Харків юридичний, 2012. – 515 с.

2. Вайда Т.С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з автомобільної підготовки / Тарас Степанович Вайда : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України. – видання друге, доповнене. – Харків: Харків юридичний, 2013. – 264 с.

3. Перша медична допомога при ДТП [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://pmg.ua/crime/2878-persha-medychna-dopomoga-pry-dtp>

4. Про Правила дорожнього руху : Постанова кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами та доповненнями станом на 30.08.2017) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.

Іваніца Наталія Сергіївна

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

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОФІЛАКТИКИ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Забезпечення безпеки руху – важливе державне завдання. Особливе значення у вирішенні цієї проблеми має завчасна і правильна підготовка всіх учасників дорожнього руху, особливу увагу слід приділити найменшим учасникам – дітям.

Причиною ДТП найчастіше є незнання елементарних основ правил дорожнього руху, байдуже ставлення дорослих до поведінки дітей на проїжджій частині, відсутність роз'яснення дітям з боку батьків ситуацій, які можуть виникати з ними під час перебування на вулиці.

Постійно зростаюча інтенсивність дорожнього руху, вимагає від усіх учасників дорожнього руху вміння спостерігати: оглядати вулицю, здалеку помічати, оцінювати швидкість і напрямок руху машин, передбачити можливість появи транспорту через різних перешкод, що заважають огляду. Тому батьки і педагоги повинні частіше звертати увагу дітей на їх дії і поведінку в різних дорожньо-транспортних та інших екстремальних ситуаціях.

Відомо, що «попередження дитячих травм, як причини каліцтва, може і повинне проводитися за трьома основними взаємозалежними напрямками: соціальному, водійському і медичному» [2, с. 38].

Перший напрямок дає змогу виявити:

- ✓ передумови основних причин травматизму,
- ✓ типові обставини одержання дітьми ушкоджень від транспорту (які передбачають аналіз соціальних аспектів життя і поведінки дітей у дорожньо-транспортному середовищі) та систематизувати їх.

Другий напрямок розкриває питання використання пасивної безпеки (рис. 1), а також удосконалення організації дорожнього руху та інформування його учасників. Не малу роль відіграє і підготовленість, професіоналізм й дисциплінованість водіїв.



Рис. 1

Щодо профілактики ДДТТ з погляду медичного аспекту, то, як правило, вона включає акцентування уваги на необхідності ухвалювати не лише агітаційні рішення, а й діючі, не залишаючи позаду практичну сторону, досвід тощо.

Згідно з поглядами О.Якупов, які він висвітлює у своїх працях, наука та практика виділяє три основних напрямки у розв'язанні проблеми аварійності:

- ✓ інженерно-технічний;
- ✓ економічний та організаційний;
- ✓ навчально-виховний, пропагандистська та агітаційна діяльність;
- ✓ правове регулювання у забезпеченні безпеки дорожнього руху

[4, с. 46].

Проаналізувавши роботи науковців, умовно фактори, що детермінують дитячу дорожньо-транспортну аварійність, можна поділити на дві групи: суб'єктивні та об'єктивні. (рис. 2)



Рис. 2

Щодо шляхів удосконалення, то вони мають бути зорієнтовані на усунення або нейтралізацію основних причин та умов, що детермінують ДДТТ.

Збільшення кількості аварій і наявність проблеми щодо питання ДДТТ безумовно вимагають розробку основних концепцій та шляхи їх реалізації в межах не лише однієї країни, а й на міжнародному рівні. Особливу увагу варто приділити основним складовим довгострокових державних стратегій та створенню системи профілактики. Координація зусиль держави і суспільства, залучення центральних, регіональних і місцевих ресурсів сприятиме формуванню найбільш ефективних механізмів взаємодії органів усіх ланок влади (в т.ч. самоврядування) щодо вирішення даного питання, максимально враховуючи інтереси громадян.

Лише через розмаїтість поглядів суб'єктів і різноплановість профілактичних заходів може бути реалізований комплексний підхід до ефективного вирішення даної проблеми.

У більшості випадків увагу приділяють заходам, що стосуються водіїв, оскільки вони є більш обізнані і мають можливість аналізувати й приймати рішення в найбільш короткі терміни. Проте не варто забувати і про дітей, які також є учасниками дорожнього руху. Місця, де проходять основні маршрути неповнолітніх (рис. 3), повинні бути забезпечені достатнім рівнем оглядовості для всіх суб'єктів дорожнього руху.



Рис. 3

Це може бути забезпечено за рахунок підняття зони пішохідного переходу, облаштуваності зазначених місць опуклими оглядовими дзеркалами, заборони паркування в місцях примикання шкіл до проїзної частини і т.д.

Відповідно до узагальнених результатів досліджень досвіду іноземних держав Веселова М. Ю. і враховуючи те, що у багатьох випадках діти потрапляють у ДТП при виході на проїзну частину із-за транспортних засобів, що знаходяться з краю дороги у Великобританії в місцях примикання територій шкіл до доріг на поверхні проїзної частини уздовж бордюрного каменю наноситься розмітка «School-keep-clear», яка забороняє паркування автотранспорту в зоні дії цієї розмітки. (рис. 4) Дана розмітка являє собою

згаданий напис, що наноситься з краю проїзної частини навпроти центрального виїзду з території учбового закладу і зигзагоподібних ліній з обох боків напису жовтого кольору. Подібні заходи заборони паркування транспортних засобів біля шкіл спрямовані на забезпечення максимальної оглядовості як для школярів так і для водіїв автомобілів [1].

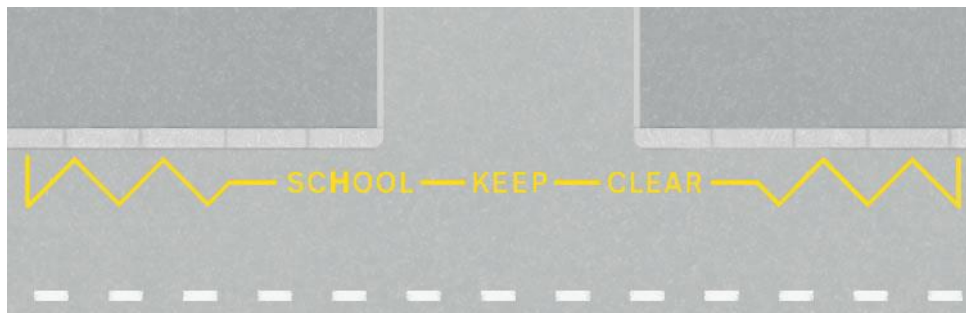


Рис. 4

Останнім часом не малу увагу приділяють і використанню світловідбиваючих матеріалів для забезпечення безпеки дітей у темний час доби.

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

Для ефективності та послідовності дій, удосконалення системи профілактики ДДТТ доцільно розділити на декілька етапів, які повинна передбачати державна програма.

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

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

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

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

П'ятий етап (практичний) – впровадження розроблених проектів та моделей, проведення комплексних профілактичних заходів усіма суб'єктами профілактики, контроль за якістю їх проведення.

Шостий етап – проведення моніторингу профілактичної діяльності, аналіз стану ДДТТ, певних заходів, внесення коректив.

Беручи за основу вищесказане, розробляються основні заходи профілактичної роботи та їх практична реалізація.

З метою поширення практичного аспекту вирішення проблеми ДДТТ під час освітнього процесу з учнями школи проводяться здебільшого нетрадиційні заходи, а саме: тренінги, флеш-моби, веб-квести, ігрові програми тощо.

Узагальнюючи наші здобутки практичної діяльності, нами було:

- ⇒ створено сайт «Юні інспектори» (<http://uninspektkz36.ucoz.ua/>);
- ⇒ розроблено і реалізується проект «Я за безпеку на дорозі»;
- ⇒ організовано і модернізовано роботу загону ЮІР з урахуванням новітніх поглядів щодо шляхів вдосконалення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Для розв'язання проблеми якісної підготовки дітей до безпечної участі в дорожньому русі необхідно створити цільову систему навчання населення безпечному поведінню на вулицях і дорогах. Крім навчання в закладах освіти пропонується створити дитячі центри безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Веселов М. Ю. Впровадження в Україні досвіду Великобританії щодо забезпечення безпеки дітей на дорогах / Веселов М.Ю. // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2006. – № 2 (35). – С. 80-86.

2. Форштат М. Небезпечна тенденція. Дитячий дорожньо-транспортний травматизм: вчора і сьогодні / Марк Форштат. // Основи безпеки життєдіяльності. – 2006. – № 3. – С. 38-42.

3. Якупов О. М. «Сучасний підхід до вирішення проблеми профілактики дитячого травматизму шляхом формування транспортної культури» [Текст] / О.М. Якупов / Здоров'язберігаюча освіта. – 2011. – № 2 (14). – С. 61-71.

4. Якупов О. М. «Дорожньо-транспортний травматизм: причини та шляхи запобігання» / О. М. Якупов // Основи безпеки життєдіяльності. – 1999. – № 2. – С. 43-46.

Іщенко Іван Володимирович

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

ПОПЕРЕДЖЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНОГО ПОВОДЖЕННЯ ДИТИНИ У ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ ЯК СКЛАДОВА ЮВЕНАЛЬНОЇ ПРЕВЕНЦІЇ

Проблема забезпечення безпеки людини у дорожньо-транспортному середовищі є предметом уваги політиків, урядовців, науковців та фахівців у різноманітних сферах діяльності, правозахисників та громадських діячів. Цей «інтерес» обумовлений занепокоєнням суспільства з приводу великої кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), а також тяжкості їх наслідків у вигляді загибелі та травмуванні людей, спричиненні значних матеріальних збитків тощо.

За даними Національної поліції спостерігається тенденція зростання дорожньо-транспортної аварійності за всіма показниками. Загальна кількість ДТП в Україні в 2017 році збільшилася на 8,9%; кількість ДТП з потерпілими зросла на 3,9%; кількість загиблих в ДТП – на 2,4%; травмованих – на 5,9%. На початок осені поточного року найбільша кількість смертельних випадків у автопригодах зафіксовано у Львівській, Київській, Одеській та Дніпропетровській областях [1]. Особливо гостро стоїть питання щодо забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху.

Пропонуємо проаналізувати статистичні дані дитячого дорожньо-транспортного травматизму (далі – ДДТТ) за повний (попередній) рік на прикладі Одеської області. У 2016 році на Одещині за участю неповнолітніх було зареєстровано 271 ДТП, з яких 241 випадок – це пригоди із загиблими та травмованими особами, під час яких 21 дитина загинула, а ще 425 – було травмовано. З «вини» неповнолітніх зареєстровано 33 ДТП, у тому числі 21 пригода із загиблими та травмованими, в наслідок яких 1 особа загинула та 20 травмувалися. З них за категоріями учасників дорожнього руху: з «вини» дітей-пішоходів трапилося 12 ДТП, в яких 12 осіб було травмовано; з «вини» дітей-велосипедистів – 5 ДТП, у яких 2 особи отримали травми; з «вини» дітей, які керували механічними транспортними засобами – 8 ДТП, в яких 1 особа загинула та 2 були травмовані. Слід виділити, що за участю дітей, які керували скутерами, мопедами зареєстровано 28 ДТП, в яких 2 особи загинуло та 38 було травмовано. Як бачимо, від загальної кількості автопригод у яких постраждали діти кількість ДТП саме через неправильне поведіння дитини на дорогах та вулицях становить не великий відсоток – лише 13,7%. Тому, підрозділам поліції у першу чергу, слід проводити загальну профілактику порушень ПДР серед дорослого населення. Маємо на увазі такі заходи, як нагляд за дотриманням учасниками дорожнього руху (у першу чергу водіями колісних транспортних засобів, а також дорослими пішоходами, які рухаються разом з дітьми) ПДР, а також інших правил, норм та стандартів у сфері організації та

забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР). Але це не означає, що поліції можна знімати з рахунку такий напрямок роботи, як попередження ДДТТ, навчання дітей Правилам дорожнього руху та безпечному поведженню у дорожньо-транспортному середовищі.

З метою зниження рівня ДДТТ, підвищення правової грамотності підлітків і молоді в частині, що стосується знання ПДР, співробітниками Управління превентивної діяльності ГУНП в Одеській області у минулому році проводилася певна комплексна профілактична робота, а саме:

- на 23-х місцевих телеканалах з подальшим друком на регіональних Інтернет-агенціях висвітлювалися соціальні рекламні ролики з вказаної тематики, які спрямовувалися на широке коло учасників дорожнього руху: «Не перевищуй швидкість», «Не сідай п'яним за кермо», «Не розмовляй за кермом», «Пристебни ремінь безпеки», «Дотримуйся правил – збережи життя» та інші;

- підготовлено та висвітлено 25 матеріалів на тему БДР у ЗМІ та 38 – в Інтернет-виданнях;

- в дошкільних, загальноосвітніх закладах та дитячих таборах літнього відпочинку проводилася інформаційно-роз'яснювальна робота серед неповнолітніх, з тематики «Безпека на дорозі – безпека життя», «Дотримання Правил дорожнього руху», «Безпечна дорога», «Безпека велосипедиста», «Безпека пішохода», а також профілактичні бесіди виховного характеру;

- проведено 47 виступів на базі загальноосвітніх шкільних закладів Одеської області на яких були присутніми 1342 діти;

- проведено 2 акції з водіями і пішоходами при в'їздах/виїздах з м. Одеси щодо необхідності використання пасків безпеки, дитячих крісел, світлоповертаючих елементів та дотримання ПДР. Акції супроводжувалися фотофіксацією та висвітленням матеріалів у ЗМІ;

- у мережі «Інтернет» і місцевих газетах розміщувалися статті за темою «Перевезення організованих груп дітей до місць відпочинку та у зворотному напрямку». Поліцейськими Одещини протягом літніх канікул було здійснено 37 супроводжень автобусів з дітьми загальною протяжністю маршрутів руху 3214 км.;

- з 05 до 25 вересня 2016 року на території «Українського дитячого центру «Молода Гвардія» проводились Всеукраїнські фінальні змагання загонів ЮІР та ігри команд КВН ЮІР;

- спільно з представниками закладів охорони здоров'я МОЗ України співробітниками відділу БДР Управління превентивної діяльності в школах для учнів старших класів проводилися практичні заняття з домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП під гаслом «Знаю, вмю, врятую».

Починаючи з вересня 2017 року функції у сфері забезпечення БДР остаточно передані до патрульної поліції, а в управліннях превентивної діяльності відділи БДР ліквідовані. Але це не означає, що Управління превентивної діяльності відсторонюється від проблем ДДТТ. Як і раніше, зазначена служба продовжує виконувати завдання щодо проведення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання

вчиненню правопорушень; вжиття заходів з організації забезпечення публічної безпеки і порядку на вулицях, площах, у парках, скверах та інших публічних місцях (до речі БДР є складовою частиною поняття публічна безпека); здійснення контролю за додержанням вимог законів та інших нормативно-правових актів щодо опіки, піклування над дітьми-сиротами та дітьми, позбавленими батьківського піклування, вжиття заходів щодо запобігання дитячій бездоглядності, правопорушенням у дитячому середовищі і т. ін.. Наведені заходи покликані протидіяти тим негативним чинникам у суспільстві, які опосередковано, а іноді й на пряму стають факторами, що детермінують ДДТТ. М. Ю. Веселов усі причини цього явища об'єднавав у дві групи: суб'єктивні та об'єктивні. При цьому, суб'єктивні фактори вчений розподіляв на причини та умови, залежно від того, з чієї вини сталася ДТП: а) з вини дорослих (дитина перебуває в ролі заручника неправомірних або недбалих дій дорослих). Сюди він відносить всі ситуації, коли автопригода сталася з вини водія, а також залишення малолітньої дитини без догляду тими особами, на яких покладалася обов'язок догляду за нею в певний момент; б) через неправильне необережне поведіння неповнолітнього на дорозі. До цієї підгрупи належать такі причини як: незнання дитиною ПДР; відсутність навичок та спеціальних умінь поведіння на дорозі і т. ін. [2, с. 40-41]. Особливо М. Ю. Веселов підкреслює, що «далеко не останнім фактором, що сприяє виникненню дитячого травматизму, як у цілому, так і дорожньо-транспортного зокрема, є відсутність належного нагляду з боку батьків або старших» [2, с. 36].

І. Ю. Кулагіна, посилаючись на теорію морального розвитку американського психолога Л. Кольберга, розглядає розвиток моральної свідомості дитини як послідовний прогресивний процес, виокремлюючи доморальний рівень (мораль для дитини – щось зовнішнє, вона виконує правила, встановлені дорослими або щоб уникнути покарання, або щоб отримати заохочення); конвенціональну мораль (джерело моральних принципів залишається зовнішнім, але дитини орієнтується на відповідність ближньому оточенню) та автономну мораль (моральні норми і принципи стають власним надбанням особистості, тобто внутрішніми). З досвіду вченої (І. Ю. Кулагіної) всі дошкільнята і більшість семирічних дітей (приблизно 70%) знаходяться на доморальному рівні розвитку. Багато дітей до 13 років вирішують моральні проблеми на другому рівні, їм властива конвенціональна мораль. Розвиток вищого рівня моральної свідомості пов'язано з розвитком інтелекту, тому з'являється не раніше підліткового віку, і то лише у 10% осіб цього віку. Дитина може знати, як правильно себе вести, але з якоїсь причини чинити інакше [3]. Приведена теорія цілком підходить для відтворення та пояснення поведінки дитини у дорожньо-транспортному середовищі: з початку вона цілком наслідує поведінку дорослих та потребує постійної уваги з їх боку (приблизно до 7-8 років); потім дитина здобуває свій власний досвід поведінки на дорозі, при цьому така поведінка орієнтується на ті настанови та звички, які практикує найближче доросле її оточення (до 13-15 років); надалі дитина здатна діяти вже за власним переконанням та здобутими звичками (після 15-16 років).

У цей віковий період неповнолітня особа часто сідає за кермо скутера, мопеда, мотоциклу, автомобіля, не маючи права керувати цими транспортними засобами. Проте, рівень свідомого почуття відповідальності за свої вчинки у цьому віці ще остаточно не сформований, тому дитина діє імпульсивно, часто не виправдано ризиковано. Мають місце факти незаконного заволодіння чужими транспортними засобами з метою «покататися», зокрема вчинені групою неповнолітніх осіб. Безумовно, що такі незаконні дії часто завершуються скоєнням ДТП, під час яких страждають самі діти або завдається шкода іншим особам.

Серед основних завдань підрозділів ювенальної превенції, які входять до складу поліції превентивної діяльності є: 1) профілактична діяльність, спрямована на запобігання вчиненню дітьми кримінальних та адміністративних правопорушень, виявлення причин і умов, які цьому сприяють, вжиття у межах своєї компетенції заходів для їх усунення; 2) ужиття заходів індивідуальної профілактики з дітьми, схильними до вчинення правопорушень; 3) ужиття заходів запобігання дитячій бездоглядності, у тому числі поліцейського піклування щодо неповнолітніх осіб тощо [4]. Усе це сприяє зменшенню фактів безконтрольного перебування дітей на дорогах та вулицях, формуванню у них правосвідомості та дисциплінованості, запобігання фактам незаконного керування транспортними засобами, перебування у «поганій компанії» дорослих або однолітків тощо.

Від так, попередження небезпечного поведіння дитини у дорожньо-транспортному середовищі можна вважати складовою частиною ювенальної превенції – діяльності щодо виконання завдань із захисту прав і законних інтересів дітей та профілактики правопорушень у дитячому середовищі. І навпаки, можна казати, що вирішення певних завдань ювенальної превенції сприяє нейтралізації або мінімізації факторів, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за 8 місяців 2017 года страховщиков не радует. *Фориншурер*. URL: <https://forinsurer.com/news/17/10/18/35590> (дата обращения: 26.10.2017).

2. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні: моногр.; ДЮІ ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка. Д.: Вид-й дім «Норд-Прес», 2011. 219 с.

3. Кулагина И. Ю. Возрастная психология: развитие ребенка от рождения до 17 лет. 5-е изд. М.: Изд-во УРАО, 1999. 175 с. URL: http://pedlib.ru/Books/6/0349/6_0349-1.shtml#book_page_top (дата обращения: 11.10.2017).

4. Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження інструкції з організації роботи підрозділів ювенальної превенції національної поліції України» / Національна поліція. URL: https://www.npu.gov.ua/uk/publish/printable_article/2144288 (дата звернення: 27.10.2017).

Калугін Євгеній Павлович

*заступник керівника Дніпропетровської місцевої прокуратури № 2
Дніпропетровської області*

Доненко Валерій Вікторович

*професор кафедри загальноправових дисциплін та адміністрування
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор
юридичних наук, доцент (науковий керівник)*

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ВИКОНАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД)

У світлі проголошення Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН) 2011–2020 рр. Десятиріччям дій із гарантування безпеки дорожнього руху (п. 2 Резолюції Генеральної Асамблеї ООН «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» від 10 травня 2010 р. ARES/64/255), особливого значення набуває ефективність використання механізмів, покликаних зменшити дорожньо-транспортний травматизм і смертність внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також підвищити зручність користування територіями, призначеними для пересування пішоходів і транспортних засобів [1], одним з яких є адміністративні стягнення за порушення правил дорожнього руху, серед яких чільне місце посідає адміністративний штраф. Зазначене визначає необхідність постійного оновлення нормативно-правового забезпечення виконання рішень про накладення штрафу за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема, й з урахуванням позитивного закордонного досвіду.

Відомо, що штраф є традиційним для багатьох країн заходом покарання порушників правил дорожнього руху. Водночас загальновизнаних стандартів виконання рішень про накладення штрафів немає, через що правові засоби, які закордонні країни використовують із цією метою, не є однаковими та залежать від якості законодавства і спроможності органів влади застосовувати досягнення науки і техніки в їхній діяльності. Отже, для виявлення найкращих правових засобів варто дослідити все різноманіття зарубіжних механізмів виконання рішень про накладення адміністративних штрафів.

Адміністративні акти про накладення штрафів за законодавством Французької Республіки виконуються за нижчезазначеними правилами.

За умови, якщо штраф став наслідком порушення правил дорожнього руху, яке є нетяжким та не зачіпає третьої сторони (зокрема, й потерпілих), а його розмір не перевищує 135 € – такий штраф накладається на місці правопорушення. Якщо порушник не може розрахуватись із поліцейськими готівкою, він може бути доставлений до найближчого банку або банкомату для безготівкового розрахунку. Водночас, сума грошового стягнення зменшується на 30%, якщо воно сплачується одразу на місці або упродовж 24 годин після

вчинення порушення. Якщо порушник не може сплатити штраф на місці, він має виконати свої зобов'язання протягом 30 днів. Водій, який впевнений у своїй невинуватості, має перерахувати суму штрафу на депозитний рахунок суду, до якого буде спрямована його справа [2].

Як було зауважено вище, загальний строк для сплати штрафу становить 30 днів (відлік починається від дня ухвалення рішення про накладення штрафу або відхилення скарги на таке рішення). Несплата штрафу до спливу зазначеного строку запускає механізм його поступового збільшення [3].

Штраф, повідомлення про накладення якого порушник отримав поштою, сплачується за іншими правилами. Він має бути погашений протягом 7 днів. У протилежному випадку штраф починає зростати: через 7 днів штраф збільшується на 50%, через місяць – майже на 400% [4].

Практика накладення штрафів на місці правопорушення є поширеною також у Федеративній Республіці Німеччина.

Законодавство уповноважує німецьких поліцейських накладати та стягувати штрафи у розмірі до 35 € негайно після зупинки транспортного засобу. Водночас несплата штрафу на місці правопорушення не спричиняє жодних несприятливих для порушника наслідків остільки, оскільки він перерахує суму штрафу на користь держави протягом наступного тижня [5].

Разом із накладенням і стягненням штрафів поліцейський, за законодавством Німеччини, зобов'язаний завчасно, перед початком провадження у справі про порушення правил дорожнього руху, стягнути з особи, яка, як стверджується, вчинила порушення, суму штрафу, який перевищує 35 € [5].

Досвід Сполучених Штатів Америки щодо правового регулювання процедури виконання некримінальних штрафів, застосованих до порушників правил дорожнього руху, вважаємо за можливе розкрити на прикладі штату Каліфорнія. За законодавством штату Каліфорнія порушник, зупинений поліцейськими через вчинене порушення правил дорожнього руху, одночасно з отриманням дорожнього квитка має підписати зобов'язання з'явитись у суді для розгляду справи про таке порушення. Несплата штрафу за дорожнім квитком і нез'явлення до суду відображається у водійській історії (driver record). За будь-якої з таких обставин суд має призупинити чинність водійського посвідчення та повідомити Департамент транспортних засобів штату Каліфорнія, що також позначається на водійській історії порушника. Для поновлення дії водійського посвідчення порушник сплачує 55 \$ додатково [6, с. 89].

Розглянувши закордонний досвід правового регулювання виконання адміністративних актів про накладення штрафів за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, підсумуємо, що позитивним кроком до вдосконалення законодавства України у досліджуваній сфері може бути запозичення таких практик: 1) зростання суми штрафу залежно від терміну прострочення (Франція); 2) можливість сплати штрафу в зменшеному розмірі (сума вирахування коливається в діапазоні 30–50%) за умови його погашення в

найкоротший термін після накладення (Франція, Німеччина); 3) призупинення дії водійського посвідчення через тривале невиконання обов'язку зі сплати штрафу (США); 4) документальне оформлення змін сум штрафів і забезпечення обізнаності порушника про це (Сполучене Королівство); 5) загальний строк для добровільної сплати штрафу становить близько місяця (Сполучене Королівство – 28 днів; Франція – 30 днів; Білорусь – 1 місяць; РФ – 2 місяці); 6) визначення особливостей сплати штрафу іноземцями й особами без громадянства; 7) використання інформаційних систем для обміну даними та документами для забезпечення повної та своєчасної сплати штрафів, зокрема й порядком примусового виконання адміністративних актів про штрафи.

Водночас вважаємо недоцільним зобов'язання учасників дорожнього руху авансувати суми штрафів, що можуть бути накладеними за результатами розгляду справи про відповідне порушення, оскільки таке є несумісним із презумпцією невинуватості та покладає на учасників дорожнього руху непропорційний тягар. Також не вважаємо позитивним кроком дозвіл затримувати транспортний засіб і позбавляти права керування транспортними засобами за несплату штрафу.

Список використаних джерел:

1. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире : Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 10 мая 2010 г. A/RES/64/255 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/15/PDF/N0947715.Pdf?OpenElement>.
2. Speed cameras, and penalties – Driving in France [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.day-tripper.net/driving-france-speedcameras.html>.
3. Traffic Police. The enforcement of driving rules in France [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.justlanded.com/english/France/Articles/Travel-Leisure/Traffic-Police>.
4. Davis S. Driving in France – an introduction / S. Davis [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.frenchentree.com/living-in-france/driving/driving-in-france-an-Driving-in-Germany> [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.rac.co.uk/drive/travel/country/germany/>.
5. Brown E. California Driver Handbook / E. Brown, B. Kelly, J. Shiomoto. – 2017 [Electronic resource]. – Access mode : https://www.dmv.ca.gov/web/eng_pdf/dl600.pdf.
6. Parking fines and penalty charge notices [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.gov.uk/parking-tickets/print>.

Кириченко Александр Анатольевич

профессор кафедры гуманитарных наук Николаевского национального университета имени В.А. Сухомлинского, доктор юридических наук, профессор

ВОЗМОЖНОСТИ НОВОЙ ДОКТРИНЫ СУЩНОСТИ И СБАЛАНСИРОВАННОСТИ ПРАВОВОГО СТАТУСА СОЦИОСУБЪЕКТОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Построение взаимодействия сотрудников патрульной службы с участниками дорожного движения, а также Национальной полиции с органами государственной власти и местного самоуправления по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения наиболее целесообразно строить исходя из положений разработанной автором, Ю. А. Ланцедовой и А. С. Тунтулой **новой доктрины сущности и сбалансированности правового статуса социосубъектов** [1, с. 50-56; 2, с. 19-32 и др.], что позволяет наиболее эффективно, рационально и качественно урегулировать различные очень сложные вопросы такого взаимодействия, в связи чем следует предложить следующую редакцию ряда статей перспективного конституционного кодекса Украины с отражением основных положений данной доктрины :

I. *«Социосубъектами в контексте реализации их правового статуса являются:*

- физические лица;*
- юридические лица;*
- государство как суммативное образование физических и юридических лиц;*
- межгосударственные учреждения как суммативные образования физических и юридических лиц различных государств».*

Сущность предложенной **новой доктрины разновидностей социосубъектов в контексте их правового статуса** целесообразно изложить в одной из статей перспективного Конституционного кодекса Украины в порядке пояснения примененных в этом кодексе понятий и терминов.

II. *«Правовой статус социосубъектов состоит из таких базисных категорий, как:*

Право – возможность воспользоваться определенным положительным результатом общественного развития, а отрицательным результатом общественного развития – только при наличии Национальной программы по его искоренению либо, если этого достичь нельзя, максимально возможной его минимизации.

Свобода – такая же возможность, но с дополнительным акцентом внимания на ее альтернативности и беспрепятственности.

Обязанность – установленное государством правило поведения, полнота и точность исполнения которого поддерживается государственным принуждением.

Интерес – возможность использовать право, свободу и/или обязанность иного социосубъекта в своих целях».

Сущность предложенной **новой доктрины конституционной редакции новой доктрины перечня и сущности базисных категорий социосубъектов** также целесообразно раскрыть в одной из статей перспективного Конституционного кодекса Украины в порядке пояснения примененных в этом кодексе понятий и терминов.

В этой связи не будет лишним также пояснить, что понятие «право» и «свобода» в указанном аспекте обозначают одну и ту же возможность воспользоваться определенным положительным результатом общественного развития. Ведь право в таком же аспекте также является исключительно альтернативным и беспрепятственным в контексте его осуществления и в полной мере может заменить понятие «свобода». Но понятие «свобода» как одна из базисных составляющих категорий правового статуса социосубъектов уже слишком распространенное как в доктринальном, так и в законодательном отношении. И поэтому лучше оставить и эту дополнительную базисную составляющую категорию правового статуса социосубъекта, чтобы применять ее только тогда, когда акцент внимания на особой альтернативности и на беспрепятственности выбора социосубъектами возможности воспользоваться определенным положительным результатом общественного развития является уместным.

Часто в законодательстве, например, в ст. 2 УПК Украины в контексте задач антикриминального судопроизводства акцентировано внимание на защите собственно «законных интересов участников криминального судопроизводства», что свидетельствует лишь о профессиональной некомпетентности законодателей. Ведь правовой статус социосубъектов всегда должен быть легитимным и его должны образовывать только законные права, свободы, обязанности и интересы, т.е. такие, которые предусмотрены определенным правовым актом.

В данном аспекте можно говорить и о природном правовом статусе социосубъектов, который основывается на общечеловеческих ценностях и принципе справедливости и образует как предусмотренные правовыми актами права, свободы, обязанности и интересы, так и не предусмотренные, но такие, которые в полной мере соответствуют указанным общечеловеческим ценностям и принципу справедливости.

Чтобы все базисные составляющие категории природного правового статуса социосубъектов были предусмотрены тем или иным правовым актом, соответствующим образом уточняется и базисная конституционная обязанность государства, о чем более подробно речь идет в публикации А. С. Тунтулы.

И если определенное природное право, свобода, обязанность либо интерес того или иного социосубъекта еще не предусмотрен конкретным правовым актом, то суд может приравнять такое право, свободу, обязанность или интерес этого социосубъекта к законной базисной составляющей категории правового статуса социосубъекта и при наличии оснований привлечь таких

субъектов властных полномочий, которые не выполнили указанную базисную конституционную обязанность государства и государственных органов, к соответствующей юридической ответственности, в зависимости от того, какие именно правоотношения были этим затронуты и какого размера негативные последствия этого наступили – общественно опасные и общественно вредные.

III. *«Сбалансированность правового статуса социосубъектов проявляется в том, что физические лица по правовому статусу равны от рождения, т.е. имеют равный природный правовой статус.»*

Внутренний баланс правового статуса социосубъекта обеспечивается тем, что определенный объем его прав, свобод и интересов должен обуславливать появление соответствующего объема его обязанностей.»

Внешний баланс правового статуса социосубъектов проявляется в соотношении правового статуса одного социосубъекта относительно правового статуса иного социосубъекта, что определяется возрастом и состоянием здоровья лица, а также тем, какое именно направление общественной деятельности и с какими собственно полномочиями осуществляют эти социосубъекты».

Данная **новая доктрина сбалансированности правового статуса социосубъектов**, которой, как и всем последующим рассматриваемым новым доктринам и концепциям правового статуса социосубъектов, следует посвятить отдельные статьи в перспективном Конституционном кодексе Украины, лишь частично и недостаточно компетентно изложена в ряде статей действующей Конституции Украины, когда согласно:

- ст. 21: «Все люди свободны и равны в своем достоинстве и правах. Права и свободы человека неотчуждаемы и нерушимы»;

- ч. 1 ст. 24: «Граждане имеют равные конституционные права и свободы и равны перед законом»;

- ч. 1 ст. 26: «Иностранцы и лица без гражданства, находящиеся в Украине на законных основаниях, пользуются теми же правами и свободами, а также несут такие же обязанности, как и граждане Украины, – за исключениями, установленными Конституцией, законами или международными договорами Украины».

Во-первых, в таком аспекте стоит говорить не о правах человека, а значительно шире – о правовом статусе социосубъектов. Во-вторых, свободное использование прав, свобод и интересов определенного социосубъекта должно быть сбалансировано соответствующими его обязанностями, по крайней мере, не нарушать этим самым правовой статус иного социосубъекта. В-третьих, все физические лица равны по правовому статусу от рождения, т.е. по их природному правовому статусу. Но не может быть равным правовой статус, например, физических лиц и юридических лиц, с одной стороны, и субъектов властных полномочий как представителей государства и межгосударственных образований, с другой стороны. Разным является правовой статус и физических лиц и юридических лиц, занимающихся различными направлениями общественной деятельности. Поэтому содержание внешнего баланса правового

статуса соціосуб'єктів, т.е. соотношення правового статусу різних соціосуб'єктів визначається тим, яке саме напрямлення громадської діяльності і з якими власне повноваженнями здійснює той чи інший соціосуб'єкт.

Список використаних джерел:

1. Тунтула А. С. Система нових доктрин і концепцій правового статусу молоді: запрошення до дискусії / А. С. Тунтула, А. Ю. Шличек // The Journal of Eastern European Law. Журнал східноєвропейського права. – Міжнар. наукометричні бази Index Copernicus International, HeinOnline. – 2017. – № 38. – С. 46-66.

2. Кириченко О. А. Курс лекцій зі спецкурсу «Новітній правовий статус студентської молоді»: навч. посібник для предметної спеціальності 014.03 «Середня освіта. Історія» освітньої програми «Історія, правознавство» ОКР «Бакалавр» / О. А. Кириченко, О. С. Тунтула. – Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2017. – 228 с.

Когут Олександра Олександрівна

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

ВОДІЙСЬКА ЕТИКА – ЗАПОРУКА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Викладачі автошкіл діляться такою мудрістю: велике проявляється в малому. Дорогу часто називають міні моделлю соціуму, де відношення між водіями, водіями та правоохоронцями, водіями та пішоходами, водіями та іншими учасниками дорожнього руху характеризують якість їхньої культури або етики. Характер та вихованість особи проявляється і в умінні вести себе певним чином на дорозі: це особа, що звикла до суперництва, тому часто влаштовує перегони на дорозі, чи це людина самодисциплінована та зважає на правила дорожнього руху й сумлінно їх дотримується, чи це водій, якому необхідні враження від перевищення швидкості на дорозі та потребує підвищення адреналіну, чи це сноб, якому правила ні до чого, адже їздить на крутій машині, чи задрісна особа, яка може підрізати, підставити, чи це тривожна та несмілива особистість, яка може взяти провину на себе, чи це пихата особа, яка не поступиться на дорозі нізащо й буде перешкоджати обгону тощо. Але, за якими критеріями слід характеризувати етику водія? Чи зводиться вона до певних рис характеру?

Оволодіння культурою водіння значно зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод, вважають науковці, поліпшить морально-психологічний стан учасників дорожнього руху, а також підвищить рівень загальної національної культури [1]. Виокремлюючи елементи культури водіїв звертають

увагу, перш за все, на правила, стиль їзди, ставлення до своїх колег та свого автомобіля, а також правильну поведінку в критичних ситуаціях, коли необхідно швидко прийняти рішення і запобігти аварії, травматизму, на характер водія, на вміння керувати своїми емоціями, водій повинен добре знати себе, свої можливості й здібності за кермом.

Водійська етика також включає декілька психологічних аспектів: психоемоційний стан та психофізичний стан. Психофізіологічна реакція водія впливає на своєчасне гальмування, ефективне маневрування, швидкість відновлення емоційної реакції через невдалу ситуацію на дорозі, швидкість реагування на екстремальну ситуацію. Найкраща реакція в холериків, сповільнена – у флегматиків. Знання себе та опанування власною поведінкою впливають на дорожню ситуацію. Але, культура водіння не зводиться до особливостей темпераменту на дорозі.

В основі культури водіння Виходець О.М., Кизилова Е.О., Слоб'як З.Ю. виокремлюють наступні положення: нікому, ніколи, у будь-яких умовах не створювати ризиків; нікому, ніколи, у будь-яких умовах не створювати ніяких незручностей; спокійно ставитись до недостатніх технічних можливостей автомобілів партнерів по дорожньому руху; обережно ставитись до автомобілів, за кермом яких сидять літні чоловіки, жінки, інваліди, курсанти автошкіл; надавати безкоштовну допомогу на дорозі; суворо дотримуватися ПДР у будь-яких умовах; допомагати поліції [1]. Такі настанови звучать як канони (норма) – твердо встановлене правило, ustalена норма. Але чи зводиться орієнтація на норму й правила до поняття «культура водіння»? Адже, не завжди орієнтація на правила допомагає уникнути ДТП. Тобто в деяких випадках водій орієнтується на дорозі по ситуації, що часто виходить за рамки загальноприйнятих правил, особливо в ситуаціях коли інші порушують правила, тоді уважність за іншими учасниками дорожнього руху та власна кмітливість, миттєва реакція, інтуїтивно-спонтанна поведінка допомагають зорієнтуватися на дорозі та уникнути ДТП.

Культура водія, на нашу думку, це, перш за все, його світогляд, який впливає на те, яким він є на дорозі. Спробуємо проаналізувати етику водіння з точки зору теорії адаптації до соціального життя, адже дорога це частина соціального світу. В концепції Маквіні описано чотири типи реальностей, які відповідають чотирьом типам адаптації особистості у суспільстві:

1) В «унітарній реальності» особистість, що живе за моделлю «Вживання» світоглядною основою є правила і принципи; вона діє «проти людей», за К.Хорні, основною стратегією досягнення щастя є аскеза – мінімізація потреб. Водій з унітарною ментальністю буде орієнтуватися на правила, але на дорозі буде егоїстично зберігати тільки власні інтереси: водити так, щоб не завдати травми собі, перш за все.

2) В «сенсорній реальності» світоглядною основою особистості є раціональність, факти, докази, логічність, ефективність, вигода, безпринципність; її розвиток спрямовано «від людей», але розвивається за рахунок реалізації здібностей. Водій з сенсорною ментальністю буде

отримувати велике задоволення від вмілого водіння: заздалегідь контролює переключення світлофорів, щоб зекономити час, зайвий раз не зупиняється на світлофорах, буде вміло контролювати всю ситуацію руху інших механічних засобів та фізичних осіб за допомогою зору та дзеркал, плавно починає рух та гальмує, щоб зекономити паливо та механізми машини тощо, добре орієнтується в механічних неполадках, прислухається до зайвих звуків, тобто добре керує машиною як механічним засобом.

3) У «соціальной реальності» цінностями є поступливість, почуття, взаємовідношення, що надають можливість рухатися «до людей». Водій з соціальною ментальністю орієнтується на почуття етики на дорозі, на взаємовідношення в процесі руху, поступається іншим, якщо це є необхідним, враховує цінність життя людей як пішоходів так і інших водіїв, є обережним та уважним як до себе так і до інших.

4) У «містичній реальності» світогляд формується на основі наявності ідей і можливостей їх реалізувати, головними цінностями є свобода, незалежність, що розвиваються «поза людьми» на основі споглядання. Така особистість сприймає життєві ситуації як можливість для розвитку. У водіїв з містичною ментальністю є добре розвинутою інтуїція, на основі якої вони заздалегідь можуть передбачити небажану поїздку, яка може завершитися ДТП. Відомо, що найбільше квитків на літак пасажирів повертали саме в ті дні, коли траплялися аварії. Вміння прислухатися до себе є дуже важливим етапом розвитку в житті водія.

Отже, культура водія включає поняття особистого саморозвитку та певної системи ціннісних орієнтацій, які фокусують увагу водія на важливих та можливих для його рівня розвитку самосвідомості елементах. Вищезначені елементи виступають певними динамічними етапами розвитку культури водіння: від засвоєння правил до вмілого керування машиною, від засвоєння високотехнічних маневрів до етичної взаємодії з різними учасниками дорожнього руху, від культури водіння до інтуїтивного відчуття машини, учасників руху та необхідності реалізувати поїздку.

Список використаних джерел:

1. Виходець О.М., Кизилова Е.О., Слоб'як З.Ю. Культура та етика водіння: підруч. для учнів проф.-техн. навч. закл. – К. : Пед. преса, 2008. – 320 с.
2. Когут О.О. Теоретичні та емпіричні засади розвитку стресостійкості співробітників правоохоронних органів : науково-практичний посібник для психологів практичних підрозділів правоохоронних органів: частина 1 // О.О. Когут. – Кривий Ріг : 2017. – 165 с.

Кожем'яка Наталя Євгенівна

начальник відділу правопросвітництва Першого криворізького місцевого центру з надання безоплатної вторинної правової допомоги

ДОСТУП ДО БЕЗОПЛАТНОЇ ПРАВОВОЇ ДОПОМОГИ ЯК ЗАПОРУКА ЗАХИСТУ ПРАВ ПОТЕРПІЛИХ У ДТП

Свій розвиток система безоплатної правової допомоги України розпочала з прийняттям у 2011 році Закону України «Про безоплатну правову допомогу». Саме з цього часу норма, закріплена ст. 59 Конституції України, розпочинає реально втілюватись у життя: «Кожен має право на професійну правничу допомогу. У випадках, передбачених законом, ця допомога надається безоплатно. Кожен є вільним у виборі захисника своїх прав».

Розпочинаючи з 2012 року, в Україні при Міністерстві юстиції була створена система безоплатної правової допомоги (надалі – БПД).

Отже, до структури системи БПД входять:

- Координаційний центр з надання правової допомоги (м. Київ),
- 24 регіональні центри з надання БВПД,
- 97 місцевих центрів БВПД у великих містах,
- 429 бюро правової допомоги у містах обласного значення та районних центрах,
- 2 контакт-центри, які забезпечують цілодобове функціонування безкоштовної гарячої лінії 0-800-213-103,
- 5 міжрегіональних інформаційно-комунікаційних платформ, які покликані забезпечити розвиток знань та поширення ідей правопросвітництва.

За 5 років в Україні вдалось побудувати розгалужену систему установ, які забезпечують людям рівний доступ до правосуддя. Адвокати та працівники центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги щоденно доводять, що повага до прав людини та її гідності є ключовою і визнаною цінністю, а послуги відповідають реальним потребам людей. Перелік осіб, які мають право на безоплатну вторинну правову допомогу визначено ст. 14 вищезазначеного закону.

Хто має право на призначення адвоката за рахунок Державного бюджету України?

Через Регіональний центр БВПД в Дніпропетровській області призначається адвокат у кримінальних справах та при адміністративному затриманні/арешті:

- особи, до яких застосовано адміністративне затримання, адміністративний арешт,
- особи, які відповідно до положень кримінального процесуального законодавства вважаються затриманими,
- особи, стосовно яких обрано запобіжний захід у вигляді тримання під вартою, особи, у кримінальних провадженнях для здійснення захисту за призначенням або проведення окремої процесуальної дії, а також особи,

засуджені до покарання у вигляді позбавлення волі, тримання в дисциплінарному батальйоні військовослужбовців або обмеження волі.

Через місцеві центри БВПД адвокат призначається у цивільних та адміністративних справах. Право на безоплатну вторинну правову допомогу мають ветерани війни, внутрішньо переміщені особи, малозабезпечені громадяни, особи з інвалідністю тощо. Також особи, які визначені ст. 14 Закону України «Про безоплатну правову допомогу», мають право на призначення адвоката за рахунок держави, якщо вони виявились потерпілими у кримінальних справах, або притягуються до відповідальності у справах про адміністративне правопорушення.

Співпраця з різними установами – запорука успішної інтеграції новостворених установ в загальну систему державних та місцевих інституцій. Місцеві центри БВПД являють собою і майданчики для комунікації громадських активістів, тісно співпрацюють з громадськістю, вивчають проблеми громади. З цією метою також проводяться соціологічні опитування, фокус-групи, організовуються заходи, відбувається моніторинг соцмереж. Таким чином ми намагаємось реагувати на правові потреби громади.

У справах, пов'язаних з дорожнім рухом, адвокатами системи БПД вже досягнуто ряд перемог у захисті прав громадян:

- виправдано учасника бойових дій у справі про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП «Керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння» (адвокат Н.Зеленкіна);
- переселенку м. Жовті Води через суд визнано потерпілою у ДТП (спеціаліст Жовтоводського бюро Т. Черниш);
- учасниці ДТП, яка сталась у громадському транспорті 20 років тому, відшкодовано матеріальну шкоду у розмірі 10 тис. грн. (адвокат Л.Бойченко);
- дівчині 20 років, потерпілій в ДТП, внаслідок якого вона стала інвалідом 1 групи, з батька стягуються аліменти, а винуватець ДТП відшкодовує кошти на її реабілітацію (адвокат Д. Ковш).

Учасники дорожнього руху мають знати не тільки правила дорожнього руху, а й алгоритми дій у тій чи іншій ситуації. Що робити, якщо не згоден зі складеним адмінпротоколом, якщо став жертвою ДТП тощо. Це питання і потребує інформаційної активізації та спільного докладання зусиль громадськості та державних установ. Чим обізнанішими будуть громадяни, тим менше відбуватиметься порушення їхніх прав.

Щоб зазначені особи дізнались про своє право на безоплатну вторинну правову допомогу саме в той момент, коли це їм найнеобхідніше, варто об'єднати зусилля різних установ і забезпечити механізми інформування про безоплатну правову допомогу осіб, які є потенційно потерпілими в ДТП, але ще не визнані такими. Проведення правоосвітніх заходів, розробка та розповсюдження методичок, інформаційних матеріалів та розробка алгоритмів дій у тій чи іншій ситуації можуть стати суттєвим кроком на шляху підвищення

правової свідомості громадян та посилення правової спроможності громади в цілому. У Кривому Розі працюють Перший та Другий криворізькі місцеві центри з надання безоплатної вторинної правової допомоги, які забезпечують криворіжцям рівний доступ до правосуддя, забезпечуючи надання безоплатної вторинної правової допомоги вразливим верствам населення. Всеукраїнська гаряча телефонна лінія працює цілодобово та безкоштовно (0-800-213-103), що дає змогу отримати юридичну консультацію в найнеобхідніший момент.

Козоріз Віктор Петрович

Віце-президент громадської організації «Товариство учасників руху», Голова громадської спілки захисту пішоходів «За безпеку пішоходів»

УРОКИ ХАРКІВСЬКОЇ ТРАГЕДІЇ. РОЛЬ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У ПІДВИЩЕННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В умовах децентралізації влади, яка передбачає передачу державою більше повноважень і бюджетних ресурсів органам місцевого самоврядування, зростають і вимоги щодо виконання цими органами окремих функцій і повноважень, передбачених чинним законодавством України. До таких належать і повноваження у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що закріплені в Законі України «Про дорожній рух».

Проте, як показує практика, в Україні існують суттєві проблеми з виконанням цього закону як на державному, так і на регіональному та місцевому рівнях. Так, законом України про дорожній рух до компетенції міських рад у сфері дорожнього руху належить: розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки. Проте значна кількість міських районних та навіть обласних рад не мають таких програм, або вони існують суто формально (на папері) й не виконуються через відсутність необхідного фінансування та координації діяльності у цій сфері комунальних підприємств, Патрульної поліції, установ охорони здоров'я, наукових і громадських організацій тощо.

Великою проблемою залишається і методичне забезпечення органів місцевого самоврядування щодо вирішення проблем безпеки, комфорту та культури дорожнього руху. Фактично таким забезпеченням ніхто не займається. У той же час, як показує статистика Національної поліції, близько 35% усіх ДТП стається у містах-обласних центрах України, близько 10% – в інших містах, понад 20% – у районних центрах, і стільки ж – в інших населених пунктах. Тобто, загалом близько 90% всіх ДТП стаються на території населених пунктів України, де більшість вулиць і доріг знаходиться в комунальній власності. Але органи місцевого самоврядування адекватно не реагують на ці виклики й не використовують увесь арсенал засобів і методів для підвищення безпеки дорожнього руху. В кращому разі ці засоби зводяться до ремонту доріг,

нанесення дорожньої розмітки, обслуговування знакового і світлофорного господарства. У гіршому – не роблять і цього.

У цьому сенсі дуже показовою є ситуація в місті Харкові, де протягом останніх років спостерігається збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими та збільшення кількості загиблих і травмованих осіб. Так, за даними Національної поліції, у 2013 році в Харкові було зафіксовано 1161 ДТП з постраждалими, у 2014 – 1183, у 2015 – 1331, а у 2016 – 1019 аварій (не повна статистика). За 8 місяців 2017 року було зареєстровано вже 800 ДТП з постраждалими, що на 14,3 % більше, ніж за відповідний період минулого року. Також за даними НП, у 2016 році в місті Харкові було зареєстровано 127 ДТП, які сталися через незадовільний стан вулиць міста (2,4% від усіх ДТП). А загалом, як свідчить офіційна статистика, на території м. Харкова стається близько 80% всіх ДТП, які реєструються в Харківській області. На 100 тисяч жителів тут припадає 92 ДТП. За цим показником Харків випереджає більшість міст-обласних центрів України за виключенням Львова, Сум та Дніпра.

Не дивно, що саме в Харкові 18 жовтня 2017 року сталася одна з найрезонансних ДТП, внаслідок якої загинуло 6 пішоходів і ще 5 отримали не смертельні травми та ушкодження. На думку експертів, основна вина за скоєння цієї ДТП лежить на водіїві автомобіля Лексус, який на великій швидкості виїхав на перехрестя на червоне світло світлофора. Але в тому, що сталася така аварія є і вина комунальних служб міста та Харківської міської ради. Перші не забезпечили своєчасне нанесення на цьому перехресті дорожньої розмітки, а ХМР не забезпечила виконання всього комплексу завдань, які передбачені Програмою підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2013-2020 роки. Фактично, така програма не діє, бо питання про її виконання жодного разу не заслуховувалося на сесії Харківської міської ради чи на засіданні виконавчого комітету ХМР. І тільки після жахливої аварії, яка шокувала всю Україну, керівництво міста заявило про необхідність вжиття низки заходів для підвищення безпеки пішоходів та інших учасників руху.

На жаль, подібний стан справ ми можемо спостерігати і в багатьох інших містах України, де органи місцевого самоврядування не приділяють належної уваги питанням безпеки дорожнього. Вихід із цієї ситуації ми бачимо в тому, щоб внести зміни до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» і чітко визначити повноваження сільських, селищних та міських рад і їх виконавчих органів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на території своїх населених пунктів. Також є необхідність розширити повноваження органів місцевого самоврядування щодо регулювання швидкісних режимів на території своїх населених пунктів та вирішення інших важливих питань у цій сфері.

Крім того, ми пропонуємо внести зміни до Закону України «Про державні цільові програми» та постанови Кабінету Міністрів від 31.01.2007 року № 106 «Про порядок розроблення та виконання державних цільових програм», доповнивши їх положеннями про порядок розроблення і реалізації місцевих та регіональних програм. На нашу думку, також доцільно розробити окремі

методичні рекомендації щодо процедури розроблення і виконання органами місцевого самоврядування місцевих і регіональних програм з підвищення безпеки дорожнього руху. Такі рекомендації мають спиратись на досвід розвинених країн світу, насамперед європейських, які досягнули суттєвого прогресу в питаннях підвищення безпеки та комфорту дорожнього руху, а також – на документи міжнародних організацій, що опікуються питаннями безпеки дорожнього руху.

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

АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Україна, порівняно з сусідніми країнами та країнами ЄС, має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат через смертність та травматизм на дорогах. Результати різних досліджень дають підстави стверджувати, що ДТП є першою за поширеністю причиною смерті українців у віці від 15 до 24 років. У зв'язку з цим надзвичайно важливого значення набуває пошук нових моделей державного управління в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні з метою оптимізації правової, організаційної та економічної основи діяльності щодо зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму.

Окремим аспектам державного управління в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні було присвячено низку наукових досліджень як вітчизняних, так й зарубіжних учених, серед яких варто виділити праці В. М. Бесчастного, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, М. М. Долгополової, В. В. Доненка, Д. В. Жидкова, В. М. Лозового, В. І. Майорова, М. А. Микитюка, В. В. Новікова, А. М. Подоляки, В. Й. Развадовського, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря, Л. І. Сопільника, М. М. Стоцької, В. М. Шудрікова та ін. Однак, варто констатувати, що наявність такої кількості наукових праць у зазначеній сфері та вжиті заходи щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, ситуацію на автошляхах України кардинально не виправили. Згідно зі статистичними даними за останні шість років (2012-2016 рр.) в Україні зареєстровано понад 800 тис. ДТП, у яких загинуло більше 20 тис. та травмовано близько 172 тис. осіб. Тільки за 9 місяців поточного року в Україні сталося близько 117 тисяч ДТП, в яких загинуло 2317 осіб, а травмовано – понад 25 тисяч осіб. Взагалі, статистика показує, що кожні 30 хвилин в Україні на дорогах трапляється ДТП, кожні півтори години в ДТП є постраждалі, кожні 6 годин у ДТП гине людина.

Основною причиною такого незадовільного рівня безпеки дорожнього руху в Україні, на наш погляд, є, насамперед, відсутність єдиної та ефективної державної політики, яка б поставила вирішення проблеми безпеки дорожнього руху на рівень одного із своїх пріоритетів. Серед основних проблем у цій сфері, слід визначити наступні:

- відсутність єдиного координаційного державного органу управління безпекою дорожнього руху, що має наслідком відсутність цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституційної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері;
- недосконалість правових механізмів та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху;
- невизначеність основних напрямів та стандартів безпеки дорожнього руху;
- недосконалість системи збору статистичної інформації про ДТП, її обробки, дослідження та аналізу;
- недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі України та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху;
- недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- невідповідність швидкісних режимів та надмірна швидкість руху автомобілів, особливо у зонах населених пунктів;
- низький рівень підготовки водіїв та відсутність ефективного контролю за діяльністю автошкіл;
- недосконалість контролю виконання законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість;
- відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки;
- низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху;
- відсутність ефективної системи сповіщення про ДТП та екстреної допомоги постраждалим унаслідок ДТП тощо.

На нашу думку, вирішення зазначених вище проблем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні можливо шляхом впровадження комплексних організаційних та законодавчих змін, які мають бути спрямовані на удосконалення окремих аспектів державного управління у досліджуваній сфері, зокрема:

1) визначити пріоритетом в розвитку держави забезпечення БДР як складової національної безпеки шляхом внесення змін до Закону України «Про основи національної безпеки» [1] ст. 7. (Загрози національним інтересам і національній безпеці України) у соціальній та гуманітарній сферах доповнити наступним пунктом «...соціально-економічні наслідки втрат від ДТП»;

2) прийняти проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку»

від 26 вересня 2016 року № 5184 [2] або внести до чинного Закону України «Про дорожній рух» [3] зміни, де визначити основні принципи державної політики у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки, а саме: пріоритет життя та здоров'я учасників дорожнього руху над економічними результатами господарської діяльності; пріоритет відповідальності держави за забезпечення безпеки дорожнього руху над відповідальністю учасників дорожнього руху; дотримання інтересів громадян, суспільства та держави у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки; програмно-цільовий підхід до діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

3) перекваліфікувати керування транспортним засобом у нетверезому стані або під дією наркотиків, як посягання на життя людей, а ДТП, скоєне у нетверезому стані, як замах на життя людини;

4) ДТП вважати не просто порушенням Правил дорожнього руху, а наслідком штучно створеного соціального ризику;

5) створити єдиний Координаційний державний орган управління безпекою дорожнього руху, який має спрямовувати зусилля міністерств та відомств у конструктивному руслі, коригувати їхню роботу

6) встановити підвищені вимоги до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів;

7) ввести постійний та ефективний контроль за технічним станом транспортних засобів з метою посилення безпечності під час їх експлуатації;

8) затвердити:

- Державну цільову програму та План заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 року на виконання затвердженої Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року;

- Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки та Національну транспортну стратегію до 2030 року;

- новий Порядок обліку ДТП з метою впорядкування статистичних спостережень і звітності та проведення аналізу стану безпеки дорожнього руху, які наразі знаходяться в хаотичному стані та не відповідають єдиним критеріям тощо.

Список використаних джерел:

1. Про основи національної безпеки : Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 351.

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

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

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

Комісаров Сергій Анатолійович

начальник ГУНП в Луганській області, кандидат юридичних наук, доцент, генерал поліції 3-го рангу

Куян Катерина Павлівна

психолог Рубежанського відділу поліції ГУНП в Луганській області, старший лейтенант поліції

ОРГАНІЗАЦІЯ ВЗАЄМОДІЇ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ПІД ЧАС РЕАЛІЗАЦІЇ ПОВНОВАЖЕНЬ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» від 02 липня 2015 року № 580-VIII (ст. 1) Національна поліція України – це центральний органі виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку.

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

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

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

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

Подібні повноваження поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху також зазначені у постанові Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 року № 877 «Про затвердження Положення про Національну поліцію».

Проте, спираючись на власний багаторічний досвід роботи у сфері транспортної безпеки України, можемо цілком обґрунтовано стверджувати, що діяльність підрозділів, відповідальних за безпеку дорожнього руху, не обмежується тільки цими трьома повноваженнями.

Слід зазначити, що організація дорожнього руху вимагає виконання низки важливих заходів, які здійснюють співробітники поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема: проведення дорожніх робіт; контроль за станом вулично-дорожньої мережі; сезонні обстеження доріг та вулиць; технічний контроль за станом всіх видів пасажирського транспорту. Все це потребує високого професіоналізму, знання інженерної праці та досвіду, який накопичується працівниками Національної поліції довгі роки.

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

Розкриття правопорушень та злочинів у сфері дорожнього руху, пошук водіїв, які стали винуватцями дорожньо-транспортних пригод та залишили місце пригоди, потребують комплексного підходу та взаємодії різних структурних підрозділів поліції. Саме працівники, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, здійснюють такі заходи, як: встановлення очевидців дорожньо-транспортної пригоди; перевірка автостоянок, станцій технічного обслуговування, гаражних кооперативів; дослідження фрагментів автомобілів, які залишились на місці автопригоди; перевірка всіх автомобілів, що підпадають під орієнтування тощо.

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

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

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

У зв'язку з цим, вважаємо, що організація заходів із забезпечення публічної безпеки і порядку потребує комплексного підходу та впровадження як нових, реформаторських ідей, так і застосування вже накопиченого досвіду.

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

В умовах підвищеного ризику небезпеки для населення з боку збройних формувань тимчасово окупованої території України особливо гострою є проблема публічної безпеки та порядку в Луганській та Донецькій областях. У цих умовах відмовлятися від досвіду співробітників поліції, які протягом багатьох років здійснювали нагляд за дорожнім рухом та виконували обов'язки у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, в жодному разі не можна.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію : закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII // Офіційний вісник України. – 2015. – № 63. – Ст. 2075.

2. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 89. – Ст. 2971.

Коробкін Валерій Федорович

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

ЩОДО ПІДХОДІВ СТОСОВНО ОБЛІКУ ДТП ІЗ ЗАГИБЛИМИ ТА ТРАВМОВАНИМИ ЯК НАДЗВИЧАЙНОЇ СИТУАЦІЇ ТЕХНОГЕННОГО ХАРАКТЕРУ

Зрозуміло, що сьогодні в умовах збройного конфлікту на сході країни загибель людей на дорогах неможливо розглядати як першочергову проблему і загрозу для національної безпеки. Водночас висвітлювати проблеми, пов'язані із загибеллю людей, здійснювати заходи, спрямовані на запобігання надзвичайних ситуацій на дорогах, є актуальним. За 8 місяців 2017 року на автошляхах держави зареєстровано зростання з минулим періодом по абсолютним показникам щодо ДТП з постраждалими на 3,9%, загиблим на 2,4%, травмованим на 5,8%. Щодобово в Україні гинуть 8 осіб, травмується 90 осіб [1].

Географія ДТП із тяжкими наслідками, кількість загиблих і травмованих при ДТП з тяжкими наслідками, індикатори соціального ризику та індикатори тяжкості наслідків ДТП по регіонах України, основні причини автопригод із постраждалими подано на рис. 2.3.3–2.3.7 розділу 2.3.3 Аналітичного огляду стану техногенної та природної безпеки в Україні за 2016 рік [2]. Аналіз свідчить, що найбільшим ризикам потрапляння в дорожньо-транспортну пригоду, ризику загинути або зазнати травмувань наражаються мешканці Львівської, Київської, Вінницької, Чернігівської, Миколаївської, Волинської, Рівненської, Полтавської областей. Слід підкреслити, що наведені статистичні дані аварійності в Україні [1, 2], «страшні», але не є «кричущими», при обліку ДТП не визнаються надзвичайними, не сприймаються трагічно, на наш погляд,

дієво не впливають, особливо на місцевому рівні, на організаційні заходи щодо запобігання загибелі та травматизму людей на автошляхах. Тому потребують визначення нові підходи щодо обліку ДТП та способи реагування на них.

Аналізуючи групу нормативних актів і документів щодо класифікаційних ознак надзвичайних ситуацій (загибель або травмування людей унаслідок дорожньо-транспортних пригод) [3], порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод [4], слід зазначити, що існують певні невідповідності. Так, відповідно до наказу МНС України від 12.12.2012 № 1400 «Про затвердження Класифікаційних ознак надзвичайних ситуацій», пункт 1.4 Класифікаційних ознак надзвичайних ситуацій визначає загальний опис ознак надзвичайних ситуацій техногенного характеру, а саме – загибель або травмування людей унаслідок дорожньо-транспортних пригод із пороговим значенням показника ознаки: загинуло від 5 осіб, постраждало (травмовано) від 15 осіб [3]. Потрібно зазначити, що іншим нормативним актом, а саме – наказом Міністерства інфраструктури України від 23.06.2015 № 231 «Про затвердження Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті» визначено інші значення таких показників і наведена інша кваліфікація, як-от: ДТП, катастрофа, аварія місцевого рівня – подія, в якій загинуло до 3 осіб та/або до 10 осіб отримали травми; ДТП, катастрофа, аварія регіонального рівня – подія, в якій загинуло від 3 до 5 осіб та/або від 10 до 15 осіб отримали травми; ДТП, катастрофа, аварія державного рівня з тяжкими наслідками – подія, в якій загинуло від 5 до 10 осіб та/або від 15 до 25 осіб отримали травми; ДТП, катастрофа, аварія державного рівня з дуже тяжкими наслідками – подія, в якій 10 і більше осіб загинули та/або 25 і більше осіб отримали травми [4]. Слід підкреслити, що загибель 1-2 особи або постраждалих від 20 до 50 осіб, згідно Порядку класифікації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру за їх рівнями, встановлено як критерії для визначення надзвичайної ситуації місцевого рівня.

Варто наголосити, що наведені вище порогові значення показника ознаки та інші показники щодо загиблих і травмованих, на наше переконання, мають формальний характер, не сприяють системному аналізу причин скоєння таких ДТП, неоднаково визначають, особливо на місцевому рівні, ДТП із тяжкими наслідками як надзвичайну ситуацію техногенного характеру.

Про формальний характер порогових значень наведених вище показників ознаки, як приклад, свідчать вимоги пункту 1.1 Класифікаційних ознак надзвичайних ситуацій, де визначено, що до таких подій віднесено загибель від 2 осіб або травмування людей (персоналу) від 5 осіб унаслідок пожеж і вибухів (окрім випадків пожеж і вибухів у житлових будівлях та спорудах), що вдвічі менше ніж порогове значення показника ознаки стосовно ДТП, у результаті якого загинули або травмувалися люди. Варто звернути увагу на інший факт: порогові значення показника ознаки стосовно загибелі або травмування людей унаслідок пожеж і вибухів у порівнянні з пороговим значенням показників ознаки стосовно ДТП, у результаті якого загинули або травмовані люди,

неоднаково враховують наслідки «трагізму». Незрозуміло, чому нормативними актами визначено, що є надзвичайна ситуація – коли загинуло від 2 осіб, постраждало (травмовано) від 5 осіб (персоналу) унаслідок пожеж і вибухів, або загинуло від 3 осіб, постраждало від 10 осіб у разі отруєння або травмування людей унаслідок вибухів та пожеж (у тому числі унаслідок отруєння чадним газом) у спорудах житлового призначення (побутові пожежі), а у випадку, якщо загинуло від 2 осіб, постраждало (травмовано) від 10 осіб унаслідок дорожньо-транспортних пригод – ознаки надзвичайної ситуації відсутні?

Слід наголосити, що класифікаційна ознака однієї ДТП, при якому загинуло або травмовано відповідна кількість осіб в окремому місці й часі, певною мірою свідчить про трагізм небезпеки, ситуації, яка склалася загалом, разом з тим не визначає системності небезпеки і можливості виникнення ризику надзвичайної ситуації в районі, регіоні та загалом у державі. Навіть одна ДТП з кількістю загиблих 5 осіб та більше сприймається як випадковість чи збіг обставин або «людський чинник» тощо.

Підкреслюємо, що визначення порогового значення показника ознаки надзвичайної ситуації при ДТП на місцевому рівні є дуже важливим. Саме на місцевому рівні (в окремому адміністративному районі, місті, регіоні) повинні здійснюватись основні дієві заходи щодо запобігання ДТП. На нашу думку, для визначення порогового значення показника ознаки надзвичайної ситуації при ДТП доцільно підсумовувати кількість загиблих і травмованих у всіх ДТП, що скоєні у районі, районах міста, регіоні загалом за окремий термін (доба, тиждень, місяць) та вважати надзвичайною ситуацією місцевого рівня, якщо унаслідок усіх автопригод загинуло від 2 осіб. Визначення системності у ДТП, що скоєні за окремий термін (доба, місяць), підсумовування кількості загиблих і травмованих у всіх ДТП, що скоєні у районі, районах міста (на місцевому рівні) за окремий термін (доба, місяць), показуватиме реальний стан соціального ризику потрапляння у дорожньо-транспортну пригоду, ризику загинути або зазнати травмувань. Життя людини безцінне. Тому загибель більше 2 осіб – це надзвичайна ситуація, що свідчить про значні вади в забезпеченні безпеки дорожнього руху в окремому районі, місті, регіоні.

Висновок. Враховуючи наведене вище, вважаємо за необхідне:

– змінити підхід до визначення статистичних даних аварійності з урахуванням наданих вище пропозицій;

– при визначенні порогового значення показника ознаки надзвичайної ситуації техногенного характеру у разі загибелі або травмування людей унаслідок дорожньо-транспортних пригод підсумовувати загальну кількість загиблих і травмованих за добу, тиждень, місяць у районі, місті та в регіоні;

– класифікаційною ознакою надзвичайної ситуації техногенного характеру в разі загибелі або травмування людей унаслідок дорожньо-транспортних пригод вважати обстановку на окремій території (районі, місті, регіоні), яка характеризується порушенням правил, норм і стандартів безпеки дорожнього руху, зниженням ступені (рівня) захищеності учасників

дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, що спричинена скоєнням однієї або кількома дорожньо-транспортними пригодами, у разі якої (яких) загинуло від 2 осіб або постраждало (травмовано) від 5 осіб.

Внесення запропонованих змін до класифікаційних ознак надзвичайних ситуацій розкриє дійсний стан дорожньо-транспортного травматизму, змусить звернути увагу органів влади й управління на причини загибелі та травматизму людей, особливо на місцевому рівні, підвищить рівень забезпечення реалізації вимог техногенної безпеки, позитивно вплине на забезпечення організації взаємодії центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій у процесі вирішення питань, пов'язаних з запобіганням надзвичайних ситуацій на автошляхах.

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності в Україні за 8 місяців 2017 року // За даними Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm> (дата звернення: 22.09.2017).

2. Аналітичний огляд стану техногенної та природної безпеки в Україні за 2016 рік / Сайт УкрНДІЦЗ. URL: <http://undicz.dsns.gov.ua/ua/Analitichniy-oglyad-stanu-tehnogennoyi-ta-prirodnoyi-bezpeki-v-Ukrayini.html> (дата звернення: 22.09.2017).

3. Про затвердження Класифікаційних ознак надзвичайних ситуацій : наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 12.12.2012 року № 1400 // Офіційний вісник України від 22.02.2013 р., № 12, стор. 100, стаття 47094/2013. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0040-13> (дата звернення: 22.09.2017).

4. Про затвердження Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті : наказ Міністерства інфраструктури України від 23.06.2015 року № 231 // Офіційний вісник України від 31.07.2015 р., № 58, стор. 275, стаття 1917. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0818-15> (дата звернення: 25.09.2017).

Кошель Тетяна Анатоліївна

директор ТОВ «Видавництво «Поліграф Сервіс»

«БЕЗПЕКА РУХУ – ЦЕ ЖИТТЯ!»

Порівняно із сусідніми країнами ЄС, Україна має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат через смертність та травматизм на дорогах. **За статистикою, згідно з даними Департаменту медичної допомоги МОЗ в Україні – найвища смертність на дорогах серед усіх країн Європи.**

З кожним роком зростає інтенсивність автомобільного руху на дорогах країни, а це, у свою чергу, підвищує відповідальність усіх учасників

дорожнього руху: водіїв, пішоходів та пасажирів. Тому, великого значення набувають знання Правил дорожнього руху та їх дотримання.

На автошляхах планети щорічно гине понад 1,3 млн. учасників дорожнього руху, ще майже 50 млн. осіб травмуються. Такі невтішні результати автомобілізації оголосила Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ). ДТП є першою за поширеністю причиною смерті українців у віці від 15 до 24 років. Високою аварійністю на автомобільному транспорті стурбована й Всесвітня Організація Об'єднаних Націй. Дані Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) та інших міжнародних організацій свідчать про кричущу ситуацію з безпекою дорожнього руху в більшості країн. За оцінками ВООЗ, якщо не вжити термінових заходів, до 2020 року аварії на дорогах стануть головною причиною смертності у світі, випередивши серцево-судинні захворювання та СНІД.

Виявляючи занепокоєння постійним зростанням рівня травматизму і смертності на дорогах у світі, Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй проголосила 2011-2020 роки Десятиліттям дій безпеки дорожнього руху. **Мета Десятиліття – скоротити втрати людських життів від ДТП, досягти основної мети оголошеного періоду – врятувати 5 мільйонів життів!** Офіційне відкриття Десятиліття дій безпеки дорожнього руху у всьому світі відбулося 11 травня 2011 року.

План Десятиліття заснований на п'яти «опорах»:

1. Створення дорожньої інфраструктури.
2. Навчання безпечній поведінці на дорогах.
3. Будівництво безпечних доріг.
4. Виробництво безпечних автомобілів.
5. Забезпечення належної швидкої допомоги потерпілим в ДТП.

Незважаючи на вжиті організаційно-правові заходи з боку державних структур нашої країни, стан аварійності в Україні та наслідки дорожньо-транспортних пригод залишаються високими. Так, число загиблих людей у дорожньо-транспортних пригодах на 100 тисяч населення в державі становить 10,6 людей, в той час, як у країнах Європейського Союзу в середньому 6-8 чоловік.

Викликає серйозну схвильованість суспільства стан ДИТЯЧОГО дорожньо-транспортного травматизму в Україні.

Майже кожна четверта ДТП за участю дітей стається в нашій країні через те, що школярі порушують Правила дорожнього руху.

Лише у 2016 році в Україні сталося **154 556 аварій**, що на 11,6% більше, ніж у минулому році.

Під колесами транспортних засобів тільки 2016 року загинуло 4003 людини, з них ДТП, скоєних з вини дітей – 1138, з яких 58 дітей загинули та більше 1000 травмовано. Це свідчить про те, що належної уваги навчанню дітей правилам та поведінці на дорогах не приділяється... Тому смертність у категорії «діти» - не має тенденції до зниження!

Рівно рік тому, 17 листопада 2016 року Верховна Рада України ухвалила Закон про створення Державного дорожнього фонду та Закон «Про внесення змін до Бюджетного кодексу щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі». Одним із напрямків використання надходжень державного дорожнього фонду передбачалося спрямовувати на фінансування забезпечення безпеки дорожнього руху, згідно з державними програмами. І що ж насправді змінилося?...

За 8 місяців 2017 року кількість ДТП в Україні зросло на 8,9% до 102 826. Кількість ДТП з потерпілими зросла на 3,9% до 16 898 випадків. Кількість загиблих в ДТП зросла на 2,4% до 1 996 людей. Кількість травмованих в ДТП зросла на 5,9% до 21 957 чоловік.

За останні півтора роки у ДТП на мирних дорогах загинуло вчетверо більше українців, ніж за аналогічний період у зоні бойових дій на сході країни.

Це свідчить про те, що населення України не підготовлене належним чином до безпечної участі в дорожньо-транспортному русі.

На виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.03. 2012 року № 140–р «Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року», Постанови Кабінету Міністрів України від 8.08.2012 року № 771 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року» **спільними зусиллями ТОВ «Видавництво «Поліграф Сервіс» та Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС України було розроблено навчально-методичний комплект плакатів «Безпека дорожнього руху – це життя!»,** призначених для навчання дітей 1-7 класів Правилам безпечної поведінки на вулицях та дорогах, а також робочі зошити з Правил дорожнього руху для учнів молодших класів шкіл (1-4) та основної школи (5-7).

Рішенням відповідної комісії науково-методичної ради з питань освіти Міністерства освіти і науки України зазначений комплект плакатів (20 шт) та навчальні посібники 1-7 класів, Схвалено та Рекомендовано до використання у загальноосвітніх навчальних закладах. А, починаючи з 2014 року та до нинішнього 2017 р., внесені, як Додаткові матеріали до Переліку навчальних програм, підручників та навчально-методичних посібників, рекомендованих Міністерством освіти і науки України для використання у основній і старшій школі у загальноосвітніх навчальних закладах з навчанням українською мовою.

Необхідність інформаційно-просвітницької роботи щодо безпечної поведінки на дорогах зумовлена високим показником смертності та травматизму серед дітей і молоді, які є найбільш уразливими учасниками дорожнього руху.

Під час Першого міжнародного конгресу з питань реформування системи управління безпеки дорожнього руху (22-23 червня 2017 року, м. Київ), з урахуванням обговорень та пропозицій – в рамках роботи Секції «Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму» були озвучені Рекомендації МОН:

1. Провести аналіз існуючої нормативно-правової та навчально-методичної бази щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

2. Розробити методичні рекомендації щодо реалізації комплексної програми профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму у дошкільних навчальних закладах України.

Урок «Безпека на дорозі – безпека життя» повинен стати початком цільової комплексної Програми «Культура поведінки на дорозі» та подальшої системної діяльності, спрямованої на формування моделі безпечної поведінки та позитивного ставлення до вимог безпеки учасників дорожнього руху.

Адже, сьогодні став яскраво вираженим дефіцит моралі, людяності, милосердя, законслухняності. Як результат, у дорожньому русі паразитують неприпустимі для цивілізованого суспільства агресивність, нетерпимість, безкультур'я і небезпечне суперництво у праві на першочерговий рух.

Куди б не вели людину життєві шляхи, якою би чистою і високою мрією вони б не були освітлені, досягнення мети неможливе, якщо під час цієї подорожі не буде збережено життя мандрівника. І, якщо дорослі не можуть супроводжувати кожний крок дитини, яка вже почала шлях до здійснення своїх прагнень, вони мусять хоча б навчити її уникати небезпек. Адже, саме у дитячі роки відбувається становлення особистості, формується фізичне та моральне здоров'я, засвоюються загальнолюдські культурні цінності.

Завдання у навчальних посібниках з Правил дорожнього руху, що я пропоную до використання – мають на меті, використовуючи схильність школярів до наслідування викликати у них бажання чинити у буденному житті так само, як це роблять члени сім'ї: бездоганно знати Правила дорожнього руху, вміти дати раду і собі, і тому, хто поряд в небезпечній ситуації на дорозі.

Сподіваюся, що запропоновані посібники та плакати стануть у нагоді і батькам, і школярам та допоможуть успішно розібратися та засвоїти Правила дорожнього руху. А це, у свою чергу – збереже не одне життя – найцінніше, що є у кожного із нас! А з вересня цього року (2017) за сприяння та міжнародної технічної допомоги Консультативної місії ЄС, учням 1-х класів 7-ми регіонів України, були презентовані вищезгадані Навчальні посібники «Правила дорожнього руху», викликаючи сподівання, що це принесе велику користь юним учасникам дорожнього руху!

Список використаних джерел:

1. Матеріали Міжнародної Конференції 15 листопада 2015 року.
2. Матеріали Міжнародного Конгресу 22-23 червня 2017 року.
3. Матеріали з мережі Інтернет.

Кривець Артур Володимирович

заступник головного лікаря з медичної роботи КЗ «Криворізька станція швидкої медичної допомоги» Дніпропетровської обласної ради»

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ СИСТЕМИ ЕКСТРЕНОЇ МЕДИЧНОЇ ТА ДОЛІКАРСЬКОЇ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ ПРИ ДТП

Для розгляду питання нормативно-правового врегулювання системи екстреної медичної та долікарської (домедичної) допомоги при ДТП необхідно зупинитись на деяких термінах і позиціях Закону України «Про екстрену медичну допомогу» (від 05.07.2012 р.), що визначає організаційно-правові засади забезпечення громадян України та інших осіб, які перебувають на її території, екстреною медичною допомогою, у тому числі під час виникнення надзвичайних ситуацій та ліквідації їх наслідків, та засади створення, функціонування і розвитку системи екстреної медичної допомоги.

Розглянемо визначення деяких термінів та положень:

Стаття 1. «Визначення термінів»:

- *невідкладний стан людини* – раптове погіршення фізичного або психічного здоров'я, яке становить пряму та невідворотну загрозу життю та здоров'ю людини або оточуючих її людей і виникає внаслідок хвороби, **травми**, отруєння або інших внутрішніх чи зовнішніх причин;

- *домедична допомога* – невідкладні дії та організаційні заходи, спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я, що здійснюються на місці події особами, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти основними практичними навичками з рятування та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані, та відповідно до закону зобов'язані здійснювати такі дії та заходи;

- *екстрена медична допомога* – медична допомога, яка полягає у здійсненні працівниками системи екстреної медичної допомоги відповідно до цього Закону невідкладних організаційних, діагностичних та лікувальних заходів, спрямованих на врятування і збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я;

- *бригада екстреної (швидкої) медичної допомоги* – структурна одиниця станції екстреної (швидкої) медичної допомоги або центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф, завданням якої є надання екстреної медичної допомоги людині у невідкладному стані безпосередньо на місці події та під час перевезення такої людини до закладу охорони здоров'я відповідно до цього Закону;

- *відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги* – структурний підрозділ багатопрофільної лікарні, в якому у цілодобовому режимі забезпечується надання екстреної медичної допомоги;

- система екстреної медичної допомоги – сукупність визначених цим Законом закладів охорони здоров'я та їх структурних одиниць, які забезпечують організацію та надання екстреної медичної допомоги, у тому числі під час виникнення надзвичайних ситуацій та ліквідації їх наслідків;

Стаття 3. «Право на екстрену медичну допомогу та загальні засади її надання»:

П. 3. У разі виявлення людини у невідкладному стані, яка не може особисто звернутися за наданням екстреної медичної допомоги, та за відсутності медичних працівників на місці події громадянин України або будь-яка інша особа, які виявили таку людину, зобов'язані:

негайно здійснити виклик екстреної медичної допомоги або повідомити про виявлену людину у невідкладному стані та про місце події працівників найближчого закладу охорони здоров'я чи будь-яку особу, яка зобов'язана надавати домедичну допомогу та знаходиться поблизу місця події;

за можливості надати виявленій людині у невідкладному стані необхідну допомогу, у тому числі шляхом перевезення такої людини до найближчого до місця події відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги чи іншого закладу охорони здоров'я, у якому може бути забезпечено надання необхідної медичної допомоги.

Стаття 8. «Оперативно-диспетчерська служба центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф»:

П. 2. Оперативно-диспетчерська служба центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф зобов'язана:

прийняти виклик екстреної медичної допомоги, забезпечити його оброблення та оперативне реагування на такий виклик;

під час оброблення виклику екстреної медичної допомоги сформувати інформацію про місце події, характер та особливості невідкладного стану людини, вид допомоги, необхідний для усунення негативних наслідків такого стану для здоров'я людини, та повідомити про це абонента, який здійснив виклик екстреної медичної допомоги.

Стаття 12. «Особа, які зобов'язані надавати домедичну допомогу»:

П. 1. Особами, які зобов'язані надавати домедичну допомогу людині у невідкладному стані, є: рятувальники аварійно-рятувальних служб, працівники державної пожежної охорони, поліцейські, фармацевтичні працівники, провідники пасажирських вагонів, бортпровідники та інші особи, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги.

П. 2. Порядок підготовки та підвищення кваліфікації з надання домедичної допомоги осіб, які зобов'язані її надавати, визначається Кабінетом Міністрів України.

Стаття 15. «Відповідальність за порушення законодавства у сфері надання екстреної медичної допомоги»:

П. 1. Особи, винні у порушенні положень цього Закону, у порядку, встановленому законом, несуть дисциплінарну, адміністративну, кримінальну або цивільно-правову відповідальність за:

ненадання без поважних причин на місці події домедичної допомоги або необґрунтовану відмову у її наданні;

ненадання без поважних причин на місці події необхідної медичної допомоги або необґрунтовану відмову у її наданні;

ненадання без поважних причин наявного транспортного засобу для безоплатного перевезення людини, яка перебуває у невідкладному стані, до найближчого до місця події відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги або необґрунтовану відмову у здійсненні такого перевезення;

несвоєчасне надання екстреної медичної допомоги або створення перешкод у її наданні;

невиконання без поважних причин розпоряджень оперативно-диспетчерської служби центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф або бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги щодо надання необхідної невідкладної медичної допомоги пацієнту, який перебуває у невідкладному стані, що загрожує життю такого пацієнта;

необґрунтовану відмову у передачі та прийнятті викликів екстреної медичної допомоги.

П. 2. Відшкодування моральної та матеріальної шкоди, заподіяної внаслідок ненадання відповідної допомоги або неналежного виконання своїх професійних обов'язків медичними працівниками чи іншими особами, у випадках, передбачених цим Законом, здійснюється відповідно до закону.

Куліковська Ольга Євгенівна

професор кафедри геодезії Державного вищого навчального закладу «Криворізький національний університет», доктор технічних наук, професор

Атаманенко Юлія Юріївна

аспірант кафедри геодезії Державного вищого навчального закладу «Криворізький національний університет»

МЕТОДИКА ОПРАЦЮВАННЯ МАТЕРІАЛІВ АЕРОЗНІМАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД НА ВЕБ-ПОРТАЛІ «ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ ЦЕНТР МОНІТОРИНГУ ДТП»

Одним з найважливіших напрямів розвитку автоматизованої системи фіксування дорожньо-транспортних пригод є створення технічної бази, яка дозволила б повною мірою використовувати можливості безпілотних літальних апаратів і обчислювальної техніки, інформаційних технологій для підвищення ефективності процесу фіксування аварій інспекторами патрульної поліції й обґрунтованості рішень, що будуть схвалюватися. Іншим напрямом

автоматизованої системи моніторингу ДТП є створення геодезично-інформаційного забезпечення, як об'єкту інтерпретації на основі пакету даних, що підвищує якість інформації про місце ДТП, знижує час оформлення ДТП та кількість спірних питань, дозволяє використовувати матеріали у судових справах та страхових компаніях, зменшує корупційну складову.

Метою створення Веб-порталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» є автоматизація комплексного підходу до аналізу новітньої технології фіксування та картографування дорожньо-транспортних пригод інспекторами патрульної поліції на території України [1].

Вихідна адреса Веб-порталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» – **DTP-BPLA.dp.ua**. Основними мовами, які використовуються є HTML, CSS, Javascript і PHP [2 – 4]. HTML застосовувався для розмітки документа (сторінки), на CSS здійснювалося оформлення цим елементам: колір, фон, розміри, відступи, рамки, тіні, прозорість тощо. Так само на CSS написано позиціонування, тобто визначалося місце елементів на сторінці, анімація, а саме рухливість, яка з розвитком ІТ – технологій набуває все більших можливостей.

Механізм зображення точок на завантажених фотознімках із БПЛА та вирахування віддалей між ними реалізовано на Javascript та JQuery [5, 6].

Початкові дані Веб-портала одержуються шляхом цифрового аерознімання місця скоєння аварії безпілотним літальним апаратом. У цифровій формі вони автоматично зберігаються на пристрої, за допомогою якого виконується управління БПЛА, потім результати опрацьовуються на завантаженому Веб-порталі.

Методика опрацювання матеріалів аерознімання полягає у наступному:

1) інспектор поліції завантажує вихідну адресу Веб-портала «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» – **DTP-BPLA.dp.ua**;

2) авторизується: заповнює обов'язкові поля (ім'я, пароль) та натискає клавішу «Увійти». Після авторизації інспектор активізує повну версію системи Веб-порталу;

3) натискає у розділі «ДТП» меню «Зареєструвати нове ДТП». Заповнює запропоновані поля підрозділу «Реєстрація повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду»: дату та час ДТП; місце знаходження; адміністративний район; ПІБ інспектора, що заповнює карту; обирає «так» чи «ні» у наступних підпунктах: шкода, заподіяна життю та здоров'ю, навіть якщо не значна; шкода заподіяна майну, крім шкоди транспортним засобам; об'єктам, крім транспортних засобів;

4) натискає підрозділ «Додати учасника ДТП». У відкритому вікні заповнює інформацію про: водія; транспортний засіб; причіп; обставини; причини; страхувальника/власника; страхову компанію та відповідає на питання, чи покриває поліс шкоду транспортному засобу. Для того, щоб додати ще учасників натискає «Додати учасника ДТП» та повторює процес вводу даних знову;

5) обирає «Додати аерознімок». У відкритому робочому вікні натискає «Виберіть файл» та відбирає потрібний аерознімок ДТП.

Над завантаженим аерознімком вводиться висота польоту БПЛА, після чого програмою автоматично розраховується масштаб, тобто та кількість пікселів адаптованого цифрового аерознімка, яка відповідає 1 метрові ділянки місцевості.

На завантажений аерознімок інспектор наносить відрізки між об'єктами. Лівою кнопкою маніпулятора він тисне на початок відрізка, потім на кінець відрізка, після чого між цими точками промальовується лінія та показується над нею її довжина в метрах. Кількість відрізків необмежена;

б) для того, щоб показати ДТП на карті Google натискає на кнопку «Позначити на карті». Лівою кнопкою маніпулятора встановлює маркер та пересуває його на потрібну локацію або вводиться координати його у відповідні поля.

Результатом є зареєстроване ДТП, яке зберігається у базі даних Веб-порталу, що реалізована на основі СУБД MySQL та підтримує реляційну модель даних [7];

7) натискає кнопку «Генерувати звіт (PDF)» і згенерований звіт зберігається на комп'ютерній пристрій у файлі звіту, який потім виводиться на друк через портативний принтер та підписується інспектором поліції і учасниками аварії.

Розроблена геоінформаційна система розрахована на широкий круг користувачів, не вимагає дорогої комп'ютерної техніки. Технічні можливості геоінформаційної системи дозволяють одночасно звертатися до різних інформаційних фондів, зіставляти необхідні інформаційні шари і, таким чином, проводити необхідний статистичний аналіз. Отже, розроблена система призначена для збору, реєстрації, обробки місця скоєння ДТП, формування та видачі відповідної документації.

Список використаних джерел:

1. Геопортал как инструмент управления пространственными данными и геосервисами [Электронный ресурс] / Межрегиональная общественная организация содействия развитию рынка геоинформационных технологий и услуг. – Режим доступа: www/ URL: <http://www.gisa.ru/45968.html/>. – 2017. – Загл. с экрана.

2. Джон Дакетт. «Основы веб-программирования с использованием HTML, XHTML и CSS». – Эксмо. – 2016. – 768 с.

3. Лазаро Исси Коэн. «Полный справочник по HTML, CSS и JavaScript». – ЭКОМ Паблишерз. – 2016. – 233 с.

4. Ташков П. «Веб-мастеринг HTML, CSS, JavaScript, PHP, CMS, AJAX, раскрутка». – Книга по требованию. – 2017. – 512 с.

5. Кит Вуд. «Расширение библиотеки jQuery». – ДМК Пресс. – 2014. – 400 с.

6. Дэвид Флэнаган. «JavaScript. Подробное руководство». – Пер. с англ. – СПб: Символ - плюс. – 2013. – 119 с.

7. Никсон Р. «Создаем динамические веб-сайты с помощью PHP, MySQL, JavaScript и CSS». – Санкт-Петербург. – 2013. – 356 с.

Ланцедова Юлия Александровна

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

КОНЦЕПЦИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОСТИ, ДОСТАТОЧНОСТИ И СБАЛАНСИРОВАННОСТИ ПОЛНОМОЧИЙ СОТРУДНИКОВ ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Профессиональность, достаточность и сбалансированность полномочий сотрудников патрульной службы во взаимодействии с участниками дорожного движения по обеспечению его безопасности более правильно строить на основе разработанной автором и иными соавторами и опубликованной в ряде работ новой концепции профессиональности, достаточности и сбалансированности полномочий антиделиктологов вообще [1, с. 3-11; 2, с. 87-94 и др.], основные положения которой сводятся к следующему.

Согласно требований ч. 2 ст. 3 Конституции Украины, утверждение и обеспечение прав и свобод человека является главной обязанностью государства, что более правильно представить в виде новой доктрины базисной конституционной обязанности государства по познанию, признанию, обеспечению и наиболее полному восстановлению правового статуса всех социосубъектов, то есть как правонарушителя, так и потерпевшего.

Данная базисная конституционная обязанность государства и его органов применительно к существующему криминальному судопроизводству понимается соответственно названию и содержанию в качестве собственно криминального производства преследует цель создать все условия для того, чтобы лицо, преступившее закон и существенно нарушившее этим самым правовой статус соответствующего социосубъекта, могло уйти от заслуженной карательно-воспитательной, сопутствующей и восстановительной антикриминальной ответственности [1, с. 5-7].

В той же время базисная конституционная обязанность государства и его органов призвана в антикриминальном (а не криминальном) судопроизводстве в равной степени познать, признать, обеспечить и максимально восстановить правовой статус всех без исключения участников данного судопроизводства, но, прежде всего, преследуемого лица и потерпевшего.

Такого же результата в отношении потерпевшего невозможно достичь без разработки и внедрения в антикриминальное и иные виды антиделиктного судопроизводства новой презумпции профессиональности, достаточности и сбалансированности полномочий всех обеспечивающих соответствующее судопроизводство антиделиктологов, в первую очередь, тех из них, которые находятся на переднем плане противодействия криминальным и иным правонарушениям, а значит, и полицейских.

Иное дело, следует пояснить, что же имеется в виду под каждой из указанных характеристик полномочий антиделиктологов.

В этой связи **под профессиональностью полномочий полицейского и любого иного антиделиктолога** следует понимать получение надлежащего юридического образования, которое преследует цель посредством стационарного вузовского обучения и последующей переподготовки передать полицейскому или иному антиделиктологу накопленный столетиями надлежащий объем соответствующих теоретических знаний и практических навыков, в том числе и таких, которые призваны обеспечить наиболее эффективное, рациональное и качественное противодействие криминальным и иным правонарушениям с минимально возможным причинением вреда правонарушителю, в любом случае, в пределах необходимой обороны и других обстоятельств, исключающих общественную опасность деяния антиделиктолога, согласно гл. 8 УК Украины. Именно поэтому выглядит абсурдными и официальными требованиями приема на должности полицейский не только без юридического, но и любого иного высшего образования [1, с. 8].

Более того, нельзя достичь профессионализма вовлечением в определенную антиделиктную деятельность повышенной заработной платой. Чем больше заработная плата, тем в геометрической прогрессии возрастает вероятность попадания на такие должности не тех, кому нравится именно такая антиделиктная деятельность, а тех, кто любит большие деньги с большими властными полномочиями, то есть всякого рода проходимцев в форме полицейского или иного антиделиктолога, порой имеющих даже диплом об юридическом образовании, а не собственно юридическое образование и соответствующую физическую подготовку, особенно когда на определенные должности заманивают заработной платой в десятки и даже в сотни тысяч гривен, что имеет место с заработной платой судей Верховного Суда Украины, Высшего антикоррупционного суда, детективов Национального антикоррупционного бюро Украины и др., которым иногда предлагается повысить заработную плату до сотен тыс. гривен, что практически в сто раз превышает заработную плату других антиделиктологов, все тех же следователей, прокуроров и др., чем, по сути, настраивают обнищавший народ и других антиделиктологов против вот таких высокооплачиваемых антиделиктологов [1, с. 8].

Принципиально все антиделиктологи делают одну и ту же работу – противодействуют криминальным и иным правонарушениям, и должны за это получать примерно одинаковую заработную плату, которая может различаться в 2-3 раза лишь на основании ее особой важности, сложности, напряженности и/либо опасности [1, с. 8]. Противодействовать взяточничеству (ст. 368 «Принятие предложения, обещания или получение неправомерной выгоды служебным лицом» УК Украины) и другим проявлениям коррупции среди антиделиктологов следует не баснословной заработной платой (что в настоящее время выглядит как пир единиц на фоне чумы подавляющего большинства) тех, кто призван осуществлять такое противодействие либо не соблазниться на

такие правонарушения, а соразмерным ужесточением карательно-воспитательной антикриминальной ответственности взяточников и коррупционеров в форме антиделиктолога [1, с. 8].

Под достаточностью полномочий полицейского или иного антиделиктолога понимается именно такой объем полномочий, который позволяет наиболее эффективно, рационально и качественно исполнить базисную конституционную обязанность государства и его органов по познанию, признанию и, главное, обеспечению и максимально полному восстановлению правового статуса всех социосубъектов, в том числе правонарушителя и потерпевшего [1, с. 8].

Сбалансированность полномочий полицейского и иного антиделиктолога заключается в том, чтобы права и обязанности правонарушителя и полицейского были взаимоувязаны таким образом, чтобы минимизировать возможные, с одной стороны, злоупотребления полицейского или иного антиделиктолога, а, с другой стороны, противоправные деяния правонарушителя под прикрытием якобы нарушения его легитимного правового статуса [1, с. 8-9]. Конечно, обеспечить достаточность и сбалансированность полномочий полицейского и всех иных антиделиктологов задача не простая и ее наиболее правильное решение, действительно, возможно только в результате широкой профессиональной непредвзятой дискуссии.

Что же касается **профессиональности полномочий полицейского и иного антиделиктолога**, то воплощение в жизнь данной части этой презумпции не вызывает особых сложностей. Главное следует понять, что любой антиделиктолог, в том числе и полицейский, должен быть профессионалом как с точки зрения теоретической и прикладной юридической подготовки, так и физической подготовки, достаточной для того, чтобы наиболее эффективно, рационально и качественно противодействовать криминальным и иным антиделиктным деяниям правонарушителей, а среди антиделиктологов, в том числе и полицейских, должны быть только те из юристов, которые мотивированы на определенную антиделиктную должность не баснословной, а справедливой на фоне иных антиделиктологов заработной платой и возникшим еще до вуза, закрепившемся в вузе и подтвердившимся в процессе уже практической антиделиктной деятельности желанием осуществлять именно такую антиделиктную деятельность [1, с. 9].

Что же касается **сущности презумпции толкования сомнений в пользу полицейского и иного антиделиктолога**, то она заключается в том, что ее применение возможно лишь в качестве дополнения к рассмотренной презумпции профессиональности, достаточности и сбалансированности полномочий полицейского и иного антиделиктолога, когда возникает необходимость принимать решение в неопределенной антиделиктной ситуации, в которой полицейскому или иному антиделиктологу противостоит правонарушитель [1, с. 9].

Список использованных источников:

1. Кириченко О. А. Презумпция правоты полицейского или презумпция профессиональности, достаточности и сбалансированности полномочий полицейского?: за и против / А. А. Кириченко, Ю. А. Ланцедова, А. С. Тунтула // Презумпція правоти поліцейського: матеріали Круглого столу з нагоди Всеукраїнського тижня права, 22.11.2016 р. Зб. наук. ст. – Миколаїв : МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2016. – С. 3-11.

2. Кириченко А. А. Презумпция профессиональности, достаточности и сбалансированности полномочий антиделиктолога / А. А. Кириченко // Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України. - № 10 (2017). – С. 87-94 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://prc.com.ua/images/10.pdf>

Литвин Вікторія Вікторівна

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

ПОЛІЦІЯ НА ДОПОМОГУ ДІТЯМ: ПЛОТНІ ПРОЕКТИ

Попередження, виявлення та припинення фактів жорсткого поводження з дітьми, учинення стосовно них насильства, як батьками так і іншими особами; убезпечення дітей від наркотичної залежності; попередження випадків дитячої бездоглядності та безпритульності, трудової та сексуальної експлуатації дітей та втягування дітей у злочинну діяльність; запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму та порушенням Правил дорожнього руху неповнолітніми – всі ці питання є досить актуальними в умовах реформування усіх ланок Національної поліції України та створення Департаменту превентивної діяльності з відділами ювенальної превенції.

Слід зазначати, що за період 2015 – 2017 р. в Україні стартувало більше 30 соціальних проектів (у взаємодії із відділами ювенальної превенції), які спрямовані на:

- підвищення рівня знань дітей та батьків з основ дорожньої безпеки;
- привернення уваги громадськості до питань інформування поліції про випадки насилля, які вчиняються щодо дітей та неповнолітніх;
- розроблення методичних рекомендацій щодо поводження дітей в мережі Інтернет;
- розроблення спільних сценаріїв проведення превентивних заходів працівниками поліції та громадськості з дітьми різних вікових категорій по протидії дитячій безпритульності, тощо.

З метою підвищення рівня знань дітей та батьків з основ дорожньої безпеки, Україною пройшов марафон під гаслом: «Обережно! Діти на дорозі!». До цієї акції долучились і представники підрозділів патрульної поліції

Національної поліції України, дільничні офіцери поліції, представники засобів масової інформації, представники центрів цивільного захисту та безпеки життєдіяльності населення, соціально-педагогічні представники.

Слід додати, що з 8 по 14 травня проходив Всеукраїнський тиждень безпеки дорожнього руху, головною метою якого було привернення уваги громадян до проблем травматизму та смертності на дорогах, а також до поліпшення дорожньої безпеки. Зокрема, були проведені профілактичні бесіди та акції, тематичні уроки в навчальних закладах, заняття з надання першої домедичної допомоги, прес-конференції на тему безпеки дорожнього руху [4].

Національною поліцією України разом з Міністерством освіти і науки України були розроблені та поширені в широкий загальний методичні рекомендації щодо проведення просвітницько-профілактичних занять з учнями 1-11 класів за програмою «Школа і поліція». Мета поширення даних рекомендацій – сформувати знання та навички безпечної поведінки на вулиці у дітей молодшого шкільного віку.

Діяльність працівників підрозділів ювенальної превенції спрямована не тільки на реалізацію державної політики у сферах забезпечення публічної безпеки і порядку, а й на привернення уваги громадськості до питань інформування поліції про випадки насилля, які вчиняються щодо дітей та неповнолітніх. В рамках пілотних проектів «Зупинка під назвою життя», «Стоп жорстокому поводженню з дітьми та запобігання торгівлі людьми», «Насилля в сім'ї – актуальна проблема сучасного суспільства», «Гендерна політика. Рівні права, рівні можливості», «Торгівля людьми в сучасному світі», «Вчимося протидіяти насиллю», «Батьківське щастя: виховання без насильства», «Скажемо «ні» насильству в шкільному колективі», «Торгівля людьми – як уберегтися від небезпеки», «Захисти дітей від насильства та жорстокого поводження», «Попередження насильства в сім'ї», «Відкрите та ефективне спілкування. Попередження жорстокого поводження та насильства в сім'ї та молодіжному середовищі», підрозділи поліції у взаємодії зі спеціалістами управлінь (відділів) у справах сім'ї, молоді та спорту, служби у справах дітей міських рад, центру соціальних служб для сім'ї, дітей та молоді розробляють заходи щодо проведення Всеукраїнських акцій проти насильства. Ця діяльність спрямована на ознайомлення учнів із законодавчою базою з питань попередження насильства та жорстокого поводження з дітьми, організації роботи з постраждалими, тощо.

Слід зазначити, що з метою координації спільних дій щодо відстеження чіткої взаємодії у напрямку попередження насильства в сім'ї та захисту дітей від насилля, в управліннях запроваджують щомісячні звірки між відповідальними працівниками відділів ювенальної превенції, дітей (молоді) та адміністрацій районів [3].

Продовжуючи мову щодо безпеки дітей, потрібно сказати, що майже кожна дитина з 5 років вже має доступ до мережі Інтернет. Неодноразово неповнолітні ставали і, навіть тепер, стають жертвами шахраїв в соціальних мережах. Щоб попередити такі випадки, розгорнуто широку компанію по

агітації та поширенні інформації безпечного поведіння в інтернет-мережах. Прикладом такої агітації стали спеціалізовані тренінги з безпеки дітей в Інтернеті «Онляндія – безпечна країна», під патронатом провідного загальнонаціонального українського телекомунікаційного провайдера «Воля». Завдяки таким акціям в загальноосвітніх закладах освіти поширюють правила Інтернет-безпеки і Інтернет-етики для дітей. В даних правилах радять:

- не публікувати приватну інформацію про себе та рідних;
- завжди бути ввічливим у Інтернет-переписці;
- не зустрічатись з особами, які знайомі тільки в мережі;
- не надсилати листи з об'ємною інформацією (картинки, фото тощо)

[1].

Крім цього, продовжується співпраця соціальних педагогів з представниками підрозділів ювенальної превенції в загальноосвітніх закладах освіти. Їх діяльність спрямована на :

1) виявлення «важких» підлітків, дітей групи ризику, вивчення характеру за умови їхньої соціалізації;

2) щорічний профілактичний курс лекцій про правопорушення, які здійснюють підлітки та старшокласники;

3) обмін інформацією для підготовки психолого-педагогічних характеристик на проблемних підлітків, які здійснюють протиправні дії (крадіжка, рекет);

4) соціально-педагогічну роботу в неблагополучних сім'ях, зокрема, виховання батьків засобами залучення до кола потреб їхніх дітей;

5) виявлення і нейтралізація джерел негативного впливу на неповнолітніх (ровесників, друзів, антисоціальних груп, випадкових знайомих тощо);

б) спільний пошук «особливо важливої персони» (термін однієї з відомих голландських методик соціально-педагогічного впливу), яка, розуміючи і підтримуючи дитину, має особливо сильний емоційний, вольовий чи моральний вплив на неї; використання цієї людини для необхідної соціально-педагогічної корекції поведінки неповнолітнього порушника тощо [5].

Днями на базі СОЦСР «Смарагдове місто» відбувся тренінг для працівників соціальної сфери і представників поліції «Превенція самовільних залишень місця проживання/спеціальних установ для дітей та профілактика правопорушень серед дітей». Проект здійснював ВГО «Магнолія» за підтримки Програмної ініціативи Права людини та правосуддя Міжнародного фонду «Відродження». Під час тренінгу обговорювались питання попередження випадків дитячої бездоглядності та безпритульності, трудової та сексуальної експлуатації дітей та втягування дітей у злочинну діяльність. Такі пілотні проекти керуються головним завданням – визначити як можна попередити самовільне залишення місця проживання дитиною і повернути дитину в соціум [2].

Продовжуючи мову про пілотні проекти, асоціацією українських моніторів дотримання прав людини в діяльності правоохоронних органів, за підтримки фундації Інституту відкритого суспільства, було розроблено

практичний порадник «Підлітку про поліцію» в якому зазначено рекомендації щодо правил поведження та спілкування з правоохоронцями. Саме в цьому посібнику наведені поради як вести відкритий діалог з правоохоронцями не тільки для дітей, а й для батьків.

Враховуючи все вище зазначене, слід сказати, що проводиться велика компанія по налагодженню співпраці між представниками поліції та відповідальними особами управлінь (відділів) у справах сім'ї, дітей та молоді, управлінь освіти, з центрами соціальних служб для сім'ї, дітей та молоді, управліннями соціального захисту населення та благодійними організаціями з метою просвіти дітей (неповнолітніх) та їх батьків. В рамках проведення різних проектів вартіві порядку постійно навідуються до різних закладів освіти, де проводять виховні заняття та в ігровій формі вчать безпеці.

Список використаних джерел:

1. Світ Волі [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://khemelnitsky.volia.com/ukr/about/pr/1434/>
2. Проект «Безпека дітей – спільна відповідальність» [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://magnolia.org.ua/uk/content/proekt-bezpeka-ditey-spilna-vidpovidalnist-trivaie>
3. Робота щодо попередження та профілактики насильства в сім'ї [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://mkrada.gov.ua/content/poperedzhennya-nasilstva-v-simi.html>
4. Поліція Київщини: безпека дітей – наша спільна турбота [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.sai.gov.ua/ua/news/1/8396.htm>
5. Стратегічні основи співробітництва соціального педагога [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://pidruchniki.com/1086032135532/pedagogika/strategichni_osnovi_spivrobitnitsva_sotsialnogo

Лопатинська Ірина Сергіївна

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

НАЛАГОДЖЕННЯ ЕМОЦІЙНО СПРИЯТЛИВИХ ВЗАЄМИН СПІВРОБІТНИКІВ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З ГРОМАДЯНАМИ

Реалії такі, що на сьогодні, до співробітників патрульної поліції суспільством і державою висуваються високі вимоги, як до особи, так і до рівня результативності їх професійної праці. Важливе місце займає питання пов'язане не просто з професійною компетентністю і підготовленістю співробітників патрульної поліції до виконання своїх обов'язків, але й з їх професійною культурою. У силу специфіки правоохоронної діяльності, співробітники патрульної поліції вимушені взаємодіяти з різними категоріями громадян,

знаходити спільну мову з особами, які не схильні до сприятливих взаємин з представниками патрульної поліції.

Успішно вирішувати поставлені задачі, підтримувати та посилювати позитивний імідж співробітника патрульної поліції серед населення – складно. Практика показує, що не усі співробітники патрульної поліції, і більше того, багато молодих патрульних поліцейських не мають належної комунікативної компетентності, що виступає негативним чинником, який впливає на імідж патрульної поліції знижує результативність їх діяльності та заважає налагодженню емоційно сприятливих взаємин з громадянами держави. Тому на нашу думку, підвищувати свою професійну культуру спілкування та уміння емоційно сприятливо взаємодіяти з громадянами необхідно постійно.

В зв'язку з цим співробітникам патрульної поліції необхідно уміти: адекватно орієнтуватися в ситуаціях професійного спілкування; грамотно здійснювати управління емоційної рефлексії; якісно встановлювати емоційно-психологічний контакт з громадянами, що представляють професійний інтерес; ефективно чинити правомірну психологічну дію; чітко управляти ходом розвитку спілкування з громадянами; грамотно й упевнено виступати на публіці, вести дискусії; уміло володіти психотехнікою саморегуляції і емоційного розвантаження.

Ефективність емоційно сприятливої взаємодії співробітників патрульної поліції з громадянами залежить не лише від індивідуальних особливостей поліцейських, оточуючого середовища, але і від рівня їх комунікативної та емоційної культури, що визначається як властивостями особистості, так і емоційно комунікативними здібностями, набутими соціальними вміннями, що тісно взаємопов'язаними між собою. Емоційна комунікативність працівника патрульної поліції проявляється у його готовності до спілкування та співпраці з громадянами, управлінні процесом спілкування, володіння технікою спілкування (вербальної та невербальної), у здатності зрозуміти точку зору громадянина і прийняти її, у витримці, такті, правильній, емоційно виразливій мові, контролі імпульсивності та емоційного стану, впевненості та самомотивації. Особливо важливою є емоціогенність самого контакту поліцейського та громадян, особливостях емоційної взаємодії їх у процесі різних видів діяльності. Важливе місце займає емоційна компетентність патрульного поліцейського, яка включає в себе вміння точно розпізнавати, оцінювати і виражати емоції; стимулювати позитивні емоції, керувати емоційним станом людини чи групи людей і для досягнення поставлених цілей.

Виконуючи службові й оперативні задачі, співробітники патрульної поліції часто стикаються з необхідністю вирішувати проблемні питання, знаходити вихід з екстремальних ситуацій, протистояти не просто злодіям, але іноді й озброєним, організованим злочинним групам, а тому припускаються типових помилок при конфліктній взаємодії. Ними являються відстоювання своєї точки зору, без спроб вирішити проблему; реалізація прямолінійної поведінки, відсутність спроб змінити тактику, перемкнутися на інше; нетерпимість до інакомислення, відсутність бажання або можливості зрозуміти

позицію опонента; стереотипне мислення, прагнення вирішувати нові проблеми, у рамках існуючих традицій, норм; створення перешкод для вільної дискусії, викладу своєї думки, зайва критика та ін.

У конфліктній ситуації з громадянами не рекомендується патрульним поліцейським: критично оцінювати громадянина; приписувати йому низинні або протиправні наміри; демонструвати знаки переваги; звинувачувати і приписувати відповідальність тільки громадянина; ігнорувати інтереси інших учасників бесіди. Спілкування як емоційно сприятлива взаємодія припускає, що патрульний поліцейський та громадянин встановлюють емоційний контакт один з одним, обмінюються певною інформацією для того, щоб будувати спільну діяльність, співпрацю. Щоб спілкування, як емоційно сприятлива взаємодія відбувалася, необхідно дотримуватися наступних етапів:

1) установка контакту (знайомство). Припускає розуміння іншої людини, представлення себе іншій людині;

2) орієнтування в ситуації спілкування, осмислення того, що відбувається, витримка паузи;

3) обговорення проблеми, що цікавить;

4) вирішення проблеми;

5) Завершення контакту (вихід з нього).

Таким чином, аналіз різних питань діяльності патрульної поліції правопорядку потребує підвищення психологічної підготовки співробітників, в тому числі в області організації і встановлення емоційно сприятливих взаємин, підходів до конструювання конкретних актів професійного спілкування, плануючи в процесі їх реалізації досягнення конкретних службових завдань. Ефективність спілкування безпосередньо залежить від знання патрульними поліцейськими психологічних особливостей громадян різних категорій, (як вікових, гендерних, фізіологічних так і соціальних), етапів та наявності в учасників взаємодії конкретних психологічних умінь та навичок побудови емоційно сприятливих взаємин у системі «патрульний поліцейський-громадянин».

Список використаних джерел:

1. Балл Г.О. Про психологічні засади формування готовності до професійної праці / Г. О. Балл // Психолого-педагогічні проблеми професійної освіти: наук. – метод зб./ за ред. І А. Зязюна. – К.: [б.и.], 1994. – 384с.

2. Бершадский М.Е., Гузеев В.В. Дидактические и психологические основания образовательной технологии. – М.: Центр Педагогический поиск. – 2003. – С.54-65.

3. Губанов А.В. Полиция зарубежных государств: основные черты и организации и деятельности [Текст] /Андрей Валентинович Губанов. – М., 1991. – 64 с.

Лопатін Станіслав Володимирович

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

РОЗВИТОК ПОНЯТТЯ «ВОДІЙ» ЗА ЧАСИ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ

На сьогодні, згідно чинного законодавства України 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 визнається особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [5].

Проте, таке визначення поняття «водій» на теренах України існує тільки з 2011 року, а до того часу воно мало дещо інший вигляд, яке за часи незалежності України неодноразово змінювалось.

Так, у 1991 році, з проголошенням незалежності України, поняття «водій» визначалось Правилами дорожнього руху, затвердженими наказом МВС СРСР від 16 липня 1986 року № 139. Відповідно до зазначеного нормативно-правового акту водієм вважалась особа, яка керує будь-яким транспортним засобом [1].

Тобто, для визнання особи водієм не мало жодного значення яким саме транспортним засобом (механічним чи немеханічним) вона керує. Головне, щоб цей транспортний засіб був призначений для перевезення людей та (або) вантажів.

30 червня 1993 року Верховною Радою України був прийнятий Закон № 3353-ХІІ «Про дорожній рух», який, закріплюючи на законодавчому рівні поняття учасників дорожнього руху, їх права та обов'язки, а також правовий статус водія, жодним чином не визначає його поняття [2].

Проте, того ж року Кабінетом Міністрів України була прийнята постанова № 1094 «Про затвердження Правил дорожнього руху», відповідно до якої водієм визнавалась особа, яка керує механічним або немеханічним транспортним засобом; погонич тварин, який веде їх за повід, також прирівнювався до водія. Водієм також визнавалась особа, яка навчає керуванню безпосередньо у транспортному засобі [3].

Прийняття Кабінетом Міністрів України вищезазначеної постанови мало велике значення для забезпечення безпеки дорожнього руху, адже розширення переліку осіб, що визнаються водієм, сприяло налагодженню процесу притягнення до адміністративної відповідальності водія як учасника дорожнього руху за тими правопорушеннями, суб'єктом яких він є.

Нове визначення поняття «водій», з'являється лише 2001 року з прийняттям Кабінетом Міністрів України постанови «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306. Відповідно до цієї постанови водієм визнавалась особа, яка керує транспортним засобом. Вершник, візник, погонич

тварин, який веде їх за повід, прирівнювався до водія. Водієм також визнавалась особа, яка навчає керуванню, знаходячись безпосередньо у транспортному засобі [4].

Поняття водія, затверджене постановою 2001 року є більш ширшим, адже охоплює не тільки погоничів тварин, але й вперше вершників та візників як осіб, що визнаються водіями.

26 вересня 2011 року Кабінетом Міністрів України була прийнята постанова № 1029 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху», яка внесла вагомі зміни у поняття «водій». Так, з прийняттям вищезазначеної постанови вперше на території України водієм стала визнаватись особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [5].

Тобто для визнання особи, яка керує транспортним засобом, водієм вона обов'язково повинна мати посвідчення водія. Наявність самого лише факту керування транспортним засобом, навіть механічним, не достатньо для того, щоб надати їй статус водія.

На наш погляд, таке визначення особи водія, що зводиться тільки до наявності водійського посвідчення, викликає серйозну проблему у сфері притягнення цієї особи до адміністративної відповідальності за скоєння правопорушення на автомобільному транспорті. Зокрема, для притягнення особи до адміністративної відповідальності за скоєння правопорушень, передбачених ст. 121, 121-1, 121-2, 122, 122-2, 122-4 КУпАП потрібно бути не просто особою, яка керує транспортним засобом, а обов'язково мати посвідчення водія, адже тільки за цієї умови особа визнаватиметься водієм, а отже може бути притягнена до адміністративної відповідальності за зазначеними складами правопорушень.

Слід зазначити, що у 2016 році до Верховної Ради України був поданий проект Закону «Про дорожній рух та його безпеку» № 5184, яким пропонується визначати водія як особу, яка керує будь-яким механічним чи немеханічним транспортним засобом (крім інвалідної коляски), або особу, що веде по дорозі (проїзній частині) худобу, стада, запряжених в'ючних чи верхових тварин, або вершник. Кандидат у водії (*нове поняття, що вводиться зазначеним проектом та визначає особу, що склала теоретичний тест і допущена до навчання (навчається) водінню транспортного засобу згідно вимог Закону України «Про дорожній рух та його безпеку»*), що керує транспортним засобом під час навчання водінню або складання практичних тестів на навички і поведінку у відповідності до вимог Закону «Про дорожній рух та його безпеку», прирівнюється до водія. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі, та екзаменатор під час приймання іспитів на навички і поведінку водія [6].

Але, на сьогодні, це тільки проект Закону, а тому жодної юридичної сили він не має.

Тож, до прийняття нових нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху, якими закріплюватимуться «оновлені» поняття учасників дорожнього руху, у тому числі, водія, на сьогодні, щодо визначення поняття «водій» слід керуватись Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 зі змінами та доповненнями, внесеними 26 вересня 2011 року постановою № 1029 Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил дорожнього руху».

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього движения: введ. в действие 1 янв. 1987 г. – 2-е изд., стер. – К. : Техника, 1988, 48 с.
2. Про дорожній рух : закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. 1993. № 31. Ст. 338.
3. Про затвердження Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 р. № 1094. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-%D0%BF>
4. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. 2001. № 41. Ст. 1852.
5. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029 // Офіційний вісник України. – 2011. № 12. Ст. 2881.
6. Про дорожній рух та його безпеку : проект Закону України від 26 вересня 2016 р. № 5184. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111

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

ЩОДО ПОДАЛЬШОГО НОРМАТИВНОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ ВСТАНОВЛЕННЯ СТАНУ СП'ЯНІННЯ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Незважаючи на заходи в нашій країні, кількість аварій винуватцями яких є водії у стані сп'яніння залишається на досить високому рівні. Новини щотижнево майорять заголовками про гучні погоні та затримання осіб, які перебувають у стані сп'яніння [1]. Офіційна статистика свідчить, що у 2013 році кількість пригод вчинених з вини водіїв, що знаходилися у стані сп'яніння склала – 2188, у 2014 році – 2344, у 2015 році – 2358, у 2016 році – 1962, а за сім місяців поточного року 643 [2]. Для об'єктивної оцінки ситуації

слід враховувати, що дані з анексованих територій на сьогодні відсутні. Саме тому, послаблення боротьби із даним видом правопорушень неприпустимо.

Водночас потребує уваги той факт, що жодна державна структура (МВС, МОЗ та ін.) окремо не веде статистику різновидів сп'яніння водіїв транспортних засобів які регламентовані чинною правовою базою.

Одним з головних нормативних документів, яким керуються патрульні Національної поліції України щодо встановлення стану сп'яніння водіїв транспортних засобів, є Інструкція про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (далі – Інструкція), яка затверджена спільним наказом МОЗ України та МВС України від 09.11.2015 № 1452/735 [3].

Інструкція досить ґрунтовно розкриває все, що стосується алкогольного сп'яніння (одиниці виміру, кількісну пропорцію тощо), і, нажаль, майже нічого не тлумачить щодо стану наркотичного або іншого сп'яніння. Зокрема, у пункті 7 другого розділу Інструкції зазначено, що встановлення стану сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться згідно з вимогами цієї Інструкції поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Тобто, слід акцентувати увагу, що в Україні дозволено використання спеціальних технічних засобів для виявлення водіїв у стані сп'яніння та з'ясування, у якому саме стані сп'яніння (алкогольному чи наркотичному) або іншому вони перебувають. Причому, висновок патрульного про стан наркотичного сп'яніння вельми імовірний, оскільки ґрунтується лише на оцінці зовнішніх ознак, які передбачені в Інструкції. На жаль, технічної можливості встановлення стану наркотичного сп'яніння, безпосередньо на місці зупинки, сучасна патрульна служба не має (відсутні відповідні аналізатори). Саме тому, для з'ясування даного питання, відповідно до Інструкції патрульний зобов'язаний доставити підозрюваного до відповідного медичного закладу.

Згідно Інструкції, висновок про стан водія, якого перевіряють, ґрунтується на узагальнених даних комплексного медичного тестування з урахуванням результатів лабораторних досліджень. Вважаємо, що це не завжди зручно, як для поліцейського, так і для особи, яку підозрюють у вживанні наркотичних засобів або лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції оскільки потребує додаткового часу та ресурсів.

Для проведення освідування у лабораторних умовах використовуються спеціальні технічні засоби як закордонного, так і вітчизняного виробництва, які зареєстровані і дозволені до використання Міністерством охорони здоров'я України. Вони дозволяють проводити тестування наркотичної речовини в організмі людини за різноманітними біологічними зразками.

Безпосередньо на місці події для встановлення наркотичного сп'яніння водіїв можна було б застосовувати мобільні пристрої, робота яких, наприклад, заснована на аналізі слини людини. На нашу думку, такий метод тестування є найзручнішим, який не потребує спеціальної медичної підготовки, та дозволяє використовувати пристрій у польових умовах (на місці зупинки автомобіля).

Розмаїття представлених на ринку України моделей сучасних аналізаторів здатне задовольнити широкий загал споживачів. Але, слід наголосити, що Національна поліція має право використовувати лише технічні засоби (аналізатори), які офіційно зареєстровані Всеукраїнським державним науково-виробничим центром стандартизації, метрології сертифікації та захисту прав споживачів» (ДП «Укрметртестстандарт») [5] та внесені до Державного реєстру медичної техніки та виробів медичного призначення [6].

Лідером у розробці та виробництві техніки для встановлення в організмі людини наркотичних засобів і психотропних речовин саме по слині, є німецька фірма «Dräger». Прилади під цією маркою належать до категорії професійних аналізаторів, призначених для одночасного виявлення у рідині ротової порожнини (слині) людини наркотичних засобів та психотропних речовин таких груп: опіати, канабіноїди, кокаїн, амфетамін, метамфетамін, бензадіазепіни з метою якісної діагностики (*in vitro*). Виявлення та ідентифікація вище наведених речовин здійснюється за допомогою тест-комплекту Dräger DrugTest 5000 [7].

Даний пристрій є портативним (вага 4,5 кг) мобільним аналізатором, який складається із трьох основних компонентів: 1. Аналізатор Dräger DrugTest 5000; 2. Блок живлення (12 В постійної напруги) із мережевим шнуром; 3. Двадцять тест-комплектів Dräger DrugTest 5000. Існують також і додаткові приналежності, які поставляються за окремим замовленням.

Аналізатор Dräger DrugTest 5000 простий та зручний у застосуванні. Його робота повністю автоматизована, на монітор виводяться повнотекстові повідомлення та інструкції для оператора на обраній мові. Окрім цього, його обладнано звуковою сигналізацією, яка дублює підказки з монітора. Аналізатор виконує підготовку проб слини, яку відбирають за допомогою спеціального пристрою, що входить до тест-комплекту і встановлює необхідну температуру реакції виявлення. Аналізатор забезпечує швидкий аналіз проби рідини ротової порожнини на наявність наркотичних і психотропних речовин і/або їх метаболітів одразу з декількох груп (до 6 видів) на рівні вище або нижче встановленого діапазону значення для визначеної групи речовин залежно від тест-комплекту. Оцінка результату аналізу проводиться оптичним методом, при цьому за завершенням часу імуннохімічної реакції проводиться вимірювання інтенсивності сигналу тестової і контрольної лінії на тестових смужках, які входять до складу тест-комплекту. За допомогою системи тестування Dräger DrugTest® 5000, яка складається із аналізатору і тест-комплекту, отримують результати попереднього аналізу (метод скринінгу). Для підтвердження отриманого результату потрібно використовувати інший, більш специфічний метод із високою чутливістю, такий як газова хроматомас-спектрометрія (ГХ/МС). Зрозуміло, що це стосується лише позитивних результатів, які отримані із застосуванням системи тестування Dräger DrugTest 5000.

Аналізатор Dräger DrugTest 5000 поставляється повністю готовим до роботи і не потребує налаштування чи монтажу. Його слід установити на рівній, твердій, горизонтальній поверхні, пересвідчитись що всі вентиляційні

отвори відкриті та включити. Після цього він розпочинає самодіагностику і по завершенню на моніторі з'являється повідомлення про готовність до роботи.

Процес тестування складається із трьох простих етапів. Перший – відбір проби рідини ротової порожнини (слини) за допомогою тест-комплекту. Це відбувається шляхом обережного переміщення верхньої частини тест-касети у ротовій порожнині з боку в бік, аж доки не буде зібрано достатній обсяг проби, про що засвідчить забарвлення у синій колір відповідного індикатору.

Другий етап – автоматичне дослідження проби. По його завершенню пролунає сигнал, а результати кожної з досліджуваних груп речовин відобразяться на екрані.

Третій (додатковий) етап – роздруківка отриманих результатів безпосередньо на місці проведення дослідів. Це можливо завдяки підключенню спеціального принтеру Dredger Mobile Printer.

Відомості про освідуваного і оператора вводяться у пам'ять аналізатора за допомогою клавіатури, яка підключається додатково.

Отже, вищевикладене дозволяє дійти висновків:

по-перше, пріоритетним завданням у сфері ефективного забезпечення безпеки дорожнього руху є удосконалення нормативно-правової бази, що регламентує застосування технічних засобів контролю саме поліцейськими безпосередньо на місці зупинки транспортного засобу;

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

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

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

Список використаних джерел:

1. Антирекорд года в Украине: 73 протокола за пьяное вождение. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.autocentre.ua/avtopravo/politsiya/antirekord-goda-v-ukraine-73-protokola-za-pyano-e-vozhdenie-357339.html?utm_source=traqli&utm_medium=email&utm_campaign=762

2. Управління безпеки дорожнього руху. Статистика аварійності в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>

3. Про затвердження Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України МОЗ України від 09.11.2015 №1452/735. [Електронний

ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15>

4. Про затвердження Технічного регламенту щодо медичних виробів: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 жовтня 2013 р. №753. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/753-2013-%D0%BF>

5. Державний реєстр засобів вимірювальної техніки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrcsm.kiev.ua/>

6. Державні реєстри / Державний реєстр медичної техніки та виробів медичного призначення [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.diklz.gov.ua/control/main/uk/index>

7. Drdger DrugTest 5000 система обнаружения наркотиков [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.draeger.com/Products/Content/3203_pi_drugtest_5000_ru_14.pdf

Марценишин Юрій Ігорович

начальник Управління патрульної поліції у містах Ужгороді та Мукачеві Департаменту патрульної поліції, майор поліції, кандидат юридичних наук

«ШКІЛЬНИЙ ПАТРУЛЬ»: ПРЕВЕНЦІЯ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

Реалії сьогодення змушують нас замислюватися над питанням безпеки дорожнього руху. Особливо гостро постає проблема безпеки такої категорії учасників дорожнього руху як діти, які майже щохвилини мають шанс стати учасниками дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Серед причин можна виділити наступні: невміння прогнозувати дорожню обстановку, незнання правил дорожнього руху, відсутність навичок виконання безпечних дії чи небажання їх виконувати, недисциплінованість, наслідування інших осіб тощо.

Як засвідчує статистика, протягом перших 8 місяців 2017 року в Україні сталося 102 826 ДТП, з них 16 898 випадків з потерпілими (що на 8,9 % і 3,9 % відповідно більше у порівнянні з минулим роком). Кількість загиблих в ДТП збільшилася на 2,4 % і становить 1 996 осіб. За участю дітей протягом вказаного періоду трапилося 1564 ДТП, з яких 118 були скоєні з вини неповнолітніх [2].

Аналізуючи статистичні данні приходимо до висновків, що забезпечення безпеки дорожнього руху дітей, а саме профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму (далі – ДДТТ), є пріоритетним напрямком у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Такий стан обумовлює необхідність проведення як теоретичних напрацювань, так із практичної сторони різного роду превентивних заходів щодо недопущення ДДТТ [1; с. 65].

В умовах реформування та побудови нового, європейського стандарту якості в правоохоронній структурі, зменшення ДДТТ є одним з основних завдання новоствореної патрульної поліції України.

У правовій доктрині дослідженням проблеми ДДТТ займалися такі вчені-правознавці як І.К. Шахриманьян, Ю.М. Міленька, М.В. Якубенко, М.Ю. Веселов та інші.

Однак, варто наголосити, що будь-які теоретичні напрацювання у даній сфері суспільних відносин повинні знаходити своє відображення на практиці [3]. В Україні систематично проводяться у навчальних закладах заходи, спрямовані на вдосконалення навичок поведінки дітей на дорозі та на зменшення ДДТТ, серед яких можна виділити «Дні (тижні) безпеки дорожнього руху», постійні акції «Обережно, діти на дорозі» тощо.

Опираючись на зазначені принципи та підходи щодо забезпечення безпеки дітей на вулицях нашої країни Управлінням патрульної поліції у містах Ужгороді та Мукачеві Департаменту патрульної поліції (далі – УПП), в межах території обслуговування, підготовлений та реалізований перший в Україні пілотний проект **«ШКІЛЬНИЙ ПАТРУЛЬ»**.

Пілотний проект **«ШКІЛЬНИЙ ПАТРУЛЬ»** створений відповідно до Законів України «Про Національну поліцію», «Про дорожній рух», «Про загальну середню освіту», а також на виконання спільної програми Національної поліції України та Міністерства освіти і науки України «Школа і поліція». Основною метою проекту є запобігання ДДТТ, залучення учнів загальноосвітніх шкіл до широкої пропаганди Правил дорожнього руху, профілактики протиправної поведінки, попередження дитячої злочинності та організації змістовного дозвілля школярів. Зазначений проект окреслює декілька етапів його реалізації.

Так, на підготовчому етапі працівниками УПП було розроблено Статут та основні правила діяльності шкільного патруля, в яких передбачено мету, завдання, основні напрямки та принципи діяльності, статус учасників проекту, їх права та обов'язки, організаційна структура та інше.

На наступному етапі було проведено детальний аналіз навчальних закладів, та визначено навчальний заклад, в якому даний проект мав втілитися у життя. Нами було отримано підтримку зі сторони адміністрації школи та погодження батьків. У подальшому, спільними зусиллями було розроблено символіку шевронів, кокарди та інші елементи «форменого одягу» учасників «Шкільного патруля».



Після цього розпочався ретельний процес відбору «шкільних поліцейських», який включав у себе етап анкетування учнів 6 – 10 класів, які виявили бажання вступити до лав «Шкільного патруля», індивідуальні інтерв'ю із кожним з них тощо. Після того, як було обрано 10 найкращих кандидатів стартував інтенсивний курс навчання, протягом якого окрім шкільної програми, учасники дитячого об'єднання впродовж місяця проходили посилений курс підготовки з поліцейськими, метою якого було

підвищити загальну та правову культуру і поведінку школярів, прищепити їм звичку до правопорядку як у школі, так і в побуті, відчуття відповідальності та самоконтролю. Також школярі відточували стройову підготовку, а по кожній вивченій темі здавалися квізи. Заключний етап – це здача підсумкового іспиту, після чого і відбувся урочистий запуск першого в Україні «Шкільного патруля».

Також планується залучати дітей до різноманітних акцій, які проводитимуться в містах території обслуговування УПП, з попередження та профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху, враховуючи патрулювання міст, обслуговування громадських заходів і т. д.

На сьогоднішній день «Шкільний патруль» функціонує у двох школах краю, однак, це лише початок. На глобальному рівні наша мета – це створення таких дитячих організацій у школах всієї Закарпатської області, поширення досвіду на територію України.

В кінцевому результаті ми очікуємо на наступне:

1. Прищеплення поваги у дітей до правопорядку, відповідальності та самоконтролю, підвищення рівня правової культури та правосвідомості школярів.

2. Зниження дитячого травматизму на дорогах та вулицях міст Ужгорода та Мукачева Закарпатської області, дотримання правил дорожнього руху, проведення профілактичної роботи між учнями та молоддю з метою профілактики проявів протиправної поведінки та попередження злочинів, залучення школярів до співпраці з поліцією.

3. Вивчення курсу «Школа і поліція», Правил дорожнього руху України, тактики поведінки у спілкуванні з громадянами, тренінги щодо проведення навчань у дошкільних, загальноосвітніх, професійно-технічних, вищих навчальних закладах, участі в громадських масових заходах, залучення до спільного патрулювання з працівниками УПП.

4. Надання можливості дітям самостійно, без допомоги дорослих, керувати дитячою організацією, що позитивно посприяє у підготовці школярів до дорослого, самостійного життя, виявляти різні порушення правил



внутрішнього розпорядку в школі, усувати їх причини, здійснювати профілактичну роботу серед школярів щодо попередження дитячих правопорушень.

Діти, батьки, освітяни та громада мають вірити у те, що їхня школа є безпечним середовищем для роботи і навчання. Лише спільними зусиллями ми зможемо зробити значний вклад у створення позитивної шкільної культури і посилення почуття безпеки.

Залучення дітей до участі у громадських заходах у співпраці з працівниками патрульної поліції позитивно сприймається громадою міста, створює позитивний імідж не лише правоохоронних органів у цілому, а й самого міста. Уже сьогодні органи місцевої влади звертаються до нас із пропозиціями започаткувати такий проект у всіх школах міста. Такі ініціативи сприяють популяризації служби у Новій патрульній поліції, впровадженню сучасних європейських стандартів як у сфері управління, так і у сфері виховання дітей, формують у суспільстві атмосферу поваги до законності і правопорядку.

Враховуючи вищевказане, питання превенції дитячого дорожньо-транспортного травматизму є актуальним в теорії і практиці адміністративного права, а також в безпосередній роботі національних правоохоронних органів. На нашу думку, реалізація саме таких проектів та ініціатив, як ні що інше підвищить рівень правової культури та правосвідомості школярів, позитивно вплине на поведінку дітей та зможе підготувати їх до дорослого життя.

Список використаних джерел:

1. Веселов М.Ю. Дослідження проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Донецькій області та удосконалення його профілактики // Форум права. 2008. – № 1. – С. 65-70 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ejournals/FP/2008-1/08vmjuip.pdf>.
2. Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm> (дата зверення 10.10.2017) – назва з екрана.
3. Толстуха С. О. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні // Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток". 2010. – № 12. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=230>.

Маслюк Василь Васильович

директор ТОВ «Експертно-навчальний центр», кандидат медичних наук

Єна Анатолій Іванович

голова Асоціації психофізіологів України, доктор медичних наук, професор

ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНА ЕКСПЕРТИЗА ВОДІЇВ У КРАЇНАХ ЄВРОПИ

Загальновизнаним у всьому світі є твердження, що розумніше і доцільніше проводити активні профілактичні заходи із запобігання головної проблеми і причини високої аварійності – помилок водіїв.

Причиною лівової частки дорожньо-транспортних пригод є так званий «людський фактор», а саме, невідповідність здібностей людини до функціонування в складних дорожніх умовах. Психофізіологи визначили набір характеристик, що зумовлюють поведінку і дії водіїв на дорозі, методологію, методи їх досліджень, розрахунку та критерії оцінки. Такі характеристики мають назву «професійно важливі психофізіологічні якості» (далі – ПВПФЯ). Технологією визначення відповідності рівня розвитку ПВПФЯ вимогам надійності водія є психофізіологічна експертиза.

Фахівці вважають, що для підвищення безпеки керування транспортним засобом з огляду на «людський чинник», зокрема, стан здоров'я та рівень розвитку ПВПФЯ, необхідно спрямування зусиль на визначення придатності особи до управління транспортним засобом на підставі медичних оглядів і психофізіологічної експертизи.

Як ці заходи реалізовані в розвинених країнах і у нас?

Головна відмінність спостерігається в нормативному визначенні та організації медико-психофізіологічних заходів. У багатьох розвинених країнах Європи уже починаючи з середини минулого століття успішно застосовуються психофізіологічні («психометричні», «психотехнічні», «психологічні», «психофізичні» тощо) технології оцінки придатності водіїв до безпечного керування транспортним засобом.

Виконання роботи з управління транспортом являє собою складну комплексну задачу, яка вимагає від водія гнучко та безпечно діяти у непередбачуваних умовах. Водій повинен одночасно зі здійсненням механічних дій з управління транспортом також оцінювати інформацію щодо інших учасників руху, дорожніх знаків та світлофорів, стану дороги, освітлення тощо. Тобто, фізичні та психофізіологічні системи, задіяні в процесі водіння, постійно та інтенсивно навантажені. Згідно досліджень австрійських науковців, лише близько 80% водіїв мають необхідний рівень розвитку ПВПФЯ, близько 15% частково відповідають вимогам і 5% повністю не відповідають вимогам до рівня розвитку якостей, необхідних для безпечного управління транспортом. Саме на ці 5% припадає лівова частка транспортних пригод, що сталися через помилки водія.

Міжнародний і вітчизняний досвід засвідчує, що застосування психофізіологічних заходів сприяє зниженню помилкових дій працівників від 40 до 65% (у залежності від умов і специфіки професійної діяльності) та гарантовано знижує рівень аварійності більше, ніж на 25%.

В Європейському співтоваристві правила видачі або продовження водійських прав визначено у Директиві 2006/126/ЄС про водійські посвідчення, яка прийнята на заміну Директиви 91/439. У більшості країн водіям необхідно проходити медичний огляд та психологічне тестування, залежно від віку, раз на п'ять років або частіше. Визначення психофізіологічних якостей для водіїв-професіоналів є обов'язковим у Болгарії, Чехії, Словаччині, Туреччині, Німеччині, Австрії, Хорватії. А у таких країнах як Іспанія, Польща зобов'язані проходити тестування усі водії, а не лише професіонали.

В Німеччині вже більше ніж 50 років діє система медико-психологічного оцінювання придатності до управління транспортом. Обов'язковим оцінювання є для тих водіїв, які отримали певну кількість штрафних балів за порушення правил дорожнього руху чи управляли транспортом в стані алкогольного сп'яніння. В процесі психологічної частини оцінювання у водіїв досліджується здатність до візуального сприйняття, якості уваги, стійкість до монотонії, час реакції тощо. Крім того, проводяться психологічні інтерв'ю з метою зменшення залежності від психоактивних речовин (в тому числі, алкоголю).

У Польщі в 2011 році внесено зміни до закону про дорожній рух (на виконання Директиви 2006/126/ЄС «Про водійські посвідчення» та деяких інших директив). Отримати право на управління транспортними засобами водіям професіоналам та порушникам ПДР можливо лише після проходження психофізичного обстеження та надання довідки від спеціально уповноваженого психолога.

У Болгарії, як і в Польщі, обов'язковість здійснення психофізіологічного та психологічного обстеження визначає закон про дорожній рух, а Постанова Міністерства транспорту та комунікацій № 36 від 15 травня 2006 року визначає вимоги до психологічних та психофізіологічних якостей і порядок проведення психологічного дослідження кандидатів у водії та водіїв. Так, проходити тестування для визначення психологічної придатності зобов'язані кандидати у водії та водії-професіонали, зокрема водії таксі, водії, задіяні на громадських перевезеннях пасажирів чи вантажів, водії, які позбавлені права керування, голови екзаменаційних комісій сертифікації на право керування. Досліджуються пізнавальні (когнітивні), психомоторні та особистісні якості.

В Іспанії обов'язковість проходження психологічного обстеження для професійних водіїв законодавчо визначена ще у 1935 році. А з 1986 року, згідно королівського указу (RD 2272/1985), щоб отримати або подовжити дію водійського посвідчення як професіоналам, так і любителям необхідно представити результати обов'язкового медичного і психофізичного обстеження.

За результатами психофізичного обстеження водії можуть бути визнані непридатними у випадках недостатнього рівня розвитку перцептивно-моторних та когнітивних здібностей (сенсомоторної реакції множинного вибору,

здатності оцінити просторово-часові відносини, зорово-моторної координації, просторового інтелекту).

У ряді країн, у тому числі Австралії, Великобританії і Нідерландах, запроваджено проходження тесту сприйняття небезпеки як обов'язкова умова для отримання водійських прав. Наприклад, включення тесту сприйняття небезпеки в процесі ліцензування водіїв у Великобританії, за оцінками, скоротило кількість дорожньо-транспортних пригод на 11,3% протягом року після їх запровадження (за даними Horswill). Таким чином попереджено близько 10 000 нещасних випадків на рік, що еквівалентно щорічній економії в 89,5 млн £ (близько \$ 130 млн).

Основні положення щодо психофізіологічного обстеження у деяких країнах Європи наведено у таблиці 1.

Таблиця 1

Зміст положення щодо психофізіологічного (психофізичного) обстеження водіїв	Іспанія	Польща	Болгарія
Категорії водіїв, які підлягають обстеженню	Усі водії	водії, які залучаються до перевезення пасажирів і вантажів, у випадку позбавлення прав - усі водії:	водії, які залучаються до перевезення пасажирів і вантажів
Нормативно-правові акти, що регулюють питання психофізіологічного (психофізичного) обстеження водіїв	Закон про рух, рух механічних транспортних засобів та безпеку дорожнього руху Генеральний регламент про водіїв (затверджено Королівським указом 772/1997. Останні зміни внесені Королівським указом 818/2009) Королівський указ 170/2010 Регулювання діяльності Екзаменаційних центрів для перевірки психічного та фізичного здоров'я	Закон «Про дорожній рух». Закон про водіїв транспортних засобів від 05.01.2011 Розпорядження міністра транспорту(№36 14.04.2000) Розпорядження міністра охорони здоров'я (№69 01.04.2005 зі змінами 2007) щодо психологічних досліджень осіб, які намагаються отримати право на керування	Закон «Про дорожній рух». Закон «Про транспортні перевезення». Постанова № 11 від 31 жовтня 2002 р. стосовно міжнародних перевезень пасажирів і вантажів. Постанова № 33 від 3 листопада 1999 р. стосовно перевезень пасажирів і вантажів у громадському транспорті. Постанова № 34 від 6 грудня 1999 стосовно перевезень пасажирів у таксі. Постанова №

	водіїв	транспортними засобами, водіїв, а також осіб, які працюють на посаді водія	З 6 від 15 травня 2006 р. стосовно правил проведення психофізичної та психологічної експертиз водіїв. Інструкція з організації та проведення психофізичних та психологічних експертиз. Методика складання психологічних тестів, їх реєстрація, обробка, оцінювання та тлумачення результатів.
Державні органи, що регулюють психофізіологічне обстеження водіїв	Міністерство охорони здоров'я	Міністерство охорони здоров'я Контроль - адміністрація воєводства	Державна адміністрація автомобільного транспорту
Централізована база даних обстежень	Реєстр водіїв і правопорушників ГУ дорожнього руху - медичний сертифікат в електронному вигляді	Реєстр обстежень у лабораторії З 2016 року - реєстр водіїв, реєстр лабораторій, реєстр психологів	Реєстр обстежень у лабораторії
Організації, уповноважені здійснювати обстеження водіїв	Центри обстеження водіїв	Психологічні лабораторії	Підрозділи обласної Державної адміністрації автомобільного транспорту, Дирекція «З питань професійної компетентності та психологічного відбору водіїв»
Наявність спеціального дозволу на право здійснення обстежень водіїв	Дозвіл щодо діяльності закладу охорони здоров'я (ліцензія) Акредитація та реєстрація в Реєстрі Центрив обстеження водіїв Головного управління	Внесення психологічної лабораторії до реєстру. Внесення психолога до реєстру акредитованих	

	дорожнього руху	психологів	
Вимоги до персоналу	До складу повинні входити: правовласник, директор, яким може бути правовласник, і лікарі: терапевт; офтальмолог (або договір з офтальмологічною клінікою); психолог. Усі повинні мати спеціальний дозвіл	Психолог зі стажем 5 років, зі спеціальною підготовкою з транспортної психології,	Психолог
Вимоги до обладнання	а) Методики клінічної діагностики особистості б) Методики оцінки когнітивних здатностей: Практичного інтелекту. Загального інтелекту. с) обладнання для оцінки: рухової діяльності. вазомоторної координації. швидкості реакції множинного вибору	Мінімальна площа приміщень для обстеження - 12 м ² , для психолога - 10 м ² Має набір методів випробувань і устаткування, спеціальної методології що гарантують виконання психологічних досліджень, відповідно до стандартів	
Термін дійсності результатів, періодичність обстеження	При кожному подовженні терміну водійських прав	5 років, після 60 років - 2,5 років	3 роки, після 65 років - 1 рік
Термін зберігання результатів	10 років	20 років	3 роки
Встановлений розмір оплати		200 злотих (1200 грн)	Державне мито, 15-20 левів (190-250 грн)

Головним завданням психофізіологічної оцінки придатності учасників дорожнього руху є захист громадськості від непридатних водіїв, і в той же час забезпечення права людини на мобільність. Для того, щоб знайти хороший баланс між цими іноді суперечливими цілями, щоб реально запобігати помилкам водіїв і значно зменшувати їх соціальну та економічну "ціну", необхідно лише затвердити низку нормативних актів, та розпочати реально оцінювати можливості водіїв безпечно управляти транспортним засобом. Проекти цих нормативних актів за участі авторів неодноразово подавались на розгляд і затвердження встановленим порядком, але до цих пір знаходяться в ситуації невизначеності. Сподіваємось, що затверджена Кабінетом Міністрів України стратегія підвищення безпеки дорожнього руху буде сприяти вирішенню цих питань.

Список використаних джерел:

1. Маслюк В.В., Єна А.І. Психофізіологічна експертиза водіїв – досвід Європи // Вестник Харьковського національного автомобільно-дорожнього університета. Випуск 61-62. – Харків: Видавництво ХНАДУ, 2013. – С.131-137.
2. Панов Б.В. Актуальные вопросы стратегии медицинского обеспечения транспортной отрасли Украины на пути интеграции в европейское сообщество // Актуальные проблемы транспортной медицины. – № 2 т.1 (36-І), 2014 г., С.7-10.
3. Desapriya, E., Ranatunga, Y., & Pike, I. (2012). We need evidence based tools to identify medically at risk drivers. *BMJ* 2012;345:e7087.
4. Driving Licensing Legislation. Retrieved from: http://www.consolproject.eu/attachments/article/16/CONSOL%20Report_WP5.1_final.pdf
5. EU (2006). directive 2006/126/ec of the european parliament and of the council of December 2006 on driving licences (Recast) (Text with EEA relevance). Retrieved from: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>
6. Hakamies-Blomqvist, L. (2006). Are there safe and unsafe drivers? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 5, 347-351.
7. Horswill Mark S. Hazard Perception in Driving Retrieved from: <http://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0963721416663186#abstract>
8. Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores Retrieved from: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-3471
9. Tokarczyk E., Uciska M., Niezgodna M. The role and tasks of psychologists within a system of preventive measures aimed at the road traffic safety. *Journal of KONES Powertrain and Transport*, Vol. 18, No. 4 2011, 527-533
10. Закон за движение по пътищата, септември 2017 Retrieved from: <http://www.shofior.com/laws/zakon-za-dvijenie-po-putishtata>

Мисливий Володимир Андрійович

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

ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ПИТАННЯ БЕЗПІЛОТНОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Сучасний транспорт – одна з найбільш важливих галузей матеріального виробництва, а транспортна інфраструктура – індикатор розвитку суспільства. Разом з цим, небезпечним породженням функціонування транспорту є аварійність, яка на автомобільному транспорті займає «лідуючі» позиції, адже за статистикою в аваріях на планеті щорічно гине близько 1 млн. 250 тис. людей. Фахівці доводять, що дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) обумовлюють близько 300 факторів, а найбільш уразливим серед них є «людський фактор», який традиційно пов'язують з водієм транспортного засобу, адже його протиправна поведінка вважається вирішальною причиною кримінальних правопорушень.

Уже сьогодні науково-технічний прогрес на підґрунті впровадження елементів штучного інтелекту у вигляді безпілотного автотранспорту надає можливість обмежити участь у сфері дорожнього руху водія як його атрибутивного учасника, без якого, як вважалося раніше, неможливе безпечне функціонування автотранспорту. Отже виникає можливість знизити вплив «людського фактору» на аварійність. Сьогодні є достатні підстави стверджувати, що у цьому напрямку серйозний прорив здійснюють корпорації Tesla, General Motors, Google, Apple (США), Nissan, Toyota (Японія), Volkswagen (ФРН), Volvo (Швеція) та інші.

Відтак, у кримінологічному плані при виключенні водія із сфери дорожнього руху можна прогнозувати суттєве позбавлення дорожнього руху від протиправних і помилкових рішень та дій людини, що призводять до настання суспільно небезпечних наслідків. Таким чином, впровадження безпілотного автотранспорту може слугувати докорінному зниженню аварійності у світі.

Упровадження штучного інтелекту у сферу дорожнього руху може позбавити її від таких небезпечних порушень, як керування транспортним засобом у стані сп'яніння, хворобливому, стомленому стані чи під впливом медичних препаратів, небезпечних для дорожнього руху. Автоматичне керування автотранспортом сприятиме виключенню багатьох інших умисних і необережних порушень правил безпеки дорожнього руху, що обумовлюють вчинення ДТП: перевищення швидкості руху; виїзд на зустрічну смугу руху; проїзд перехрест'я тощо. Враховуючи, що найбільшу питому вагу всіх ДТП складають зіткнення і перекидання транспортних засобів, а також наїзди на пішоходів, потенційні можливості запобігання аварійності при впровадженні безпілотного автотранспорту є цілком очевидними.

Таким чином, найважливішим компонентом системи безпеки дорожнього руху стає її матеріальний субстрат – «безпілотний транспортний засіб» (далі – БТЗ) як заміник водія. Безумовно, що він має характеризуватися певними технічними та технологічними особливостями: розробленими і прийнятими на законодавчому рівні технічними стандартами виготовлення, нормативами та правилами його експлуатації; окремим маркуванням та обліком; оснащенням найбільш передовими безпековими технологіями.

Важливе значення для БТЗ повинна мати досконалість кібернетичних систем щодо успішного виконання функції керування транспортним засобом. При переході керування автомобілем від автопілота до водія і навпаки обов'язковою має бути фіксація цього моменту («чорний ящик», відеореєстратор тощо), що необхідно для подальшого технічного та правового аналізу їх дій в певних випадках.

Складні питання постають перед фахівцями впровадження безпілотного автотранспорту при визначенні та програмуванні необхідних дій для автопілота у різних дорожніх ситуаціях. При цьому часто йдеться про «моральні», «етичні», «правові» та інші аспекти поведінки безпілотника з постановками питань такого змісту: як діяти автопілоту в етичних ситуаціях на дорогах, коли зіткнення уникнути неможливо; як запрограмувати поведінку машини – вона повинна врятувати життя перехожих, не шкодуючи пасажирів тощо. На нашу думку, зазначені питання торкаються гуманістичних аспектів даної проблеми, проте корисність їх аналізу не має жодного відношення до сфери функціонування штучного інтелекту, адже його діяльність у таких випадках не може розглядатися як стан крайньої необхідності, в якому така поведінка має бути усвідомленою при оцінці обстановки, прийнятті рішень і подальших дій. Поведінка автопілота в аварійній обстановці аналогічна діям водія, яка у людини в такій ситуації носить підсвідомий, рефлекторний характер, не має нічого спільного з мораллю й етикою, а більш того не може регулюватися нормами права.

У цьому відношенні варто враховувати досвід технічного і правового аналізу механізму ДТП, зокрема слідчу, експертну та судову практики. На цьому підґрунті визначимо, що він складається з таких етапів (стадій) розвитку: 1) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; 2) небезпечна дорожня обстановка; 3) аварійна дорожня обстановка; 4) суспільно небезпечні наслідки. У ДТП небезпечна дорожня обстановка має ключове значення, оскільки приписи Правил дорожнього руху (далі – ПДР) вживають саме термін «небезпека», на що прямо вказує зміст п. 12.3. ПДР: «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди (курсив наш – В.М.), яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди».

Отже, автопілот має бути озброєним таким арсеналом інформації, що забезпечить його спроможність своєчасно виявити небезпеку для руху та вжити вказаних вище заходів для її запобігання. Чи варто сподіватись, що достатній

набір таких небезпек буде запропонований штучному інтелекту, який виконує функцію керування автомобілем? Вважаємо, що так.

З'ясувавши конкретну небезпеку для руху та ідентифікувавши її з типовою дорожньою ситуацією, система за наявним алгоритмом здійснює розрахунок того, який із передбачених у п. 12.3. ПДР захід безпеки дозволить уникнути перетворення небезпечної дорожньої обстановки в аварійну, а відтак запобігти суспільно небезпечним наслідкам. Тобто автопілот фактично виконає експертну функцію, яка в основі містить відповідь на питання: «Чи має автопілот технічну можливість у даній дорожній ситуації запобігти зіткненню з іншим транспортом, уникнути наїзду на пішохода тощо?».

Якщо ж розрахунок покаже відсутність такої технічної можливості у автопілота, це буде свідчити про його знаходження в аварійній обстановці, під якою розуміється така дорожньо-транспортна ситуація, що неминуче призводить до настання суспільно небезпечних наслідків. Особливість аварійної обстановки є в тому, що в ній дії (бездіяльність) водія не можна піддавати правовому аналізу та оцінювати їх відповідно до приписів безпеки руху транспорту, адже в таких ситуаціях поведінка водія носить автоматичний, рефлексивний характер, а відтак не має кримінально-правового значення.

Отже судження про те, що в ДТП «машина може діяти за принципом зменшення числа жертв», «мінімізувати кількість жертв» і т. п. слід вважати нікчемними, оскільки у небезпечній дорожній обстановці автопілот при наявній у нього можливості взагалі запобігає будь-яким жертвам, а не робить вибір між ними, а в аварійній – такого вибору у нього як і в людини існувати не буде.

Таким чином, діяльність БТЗ з огляду на запобігання аварійності вдається більш ефективною за рахунок усунення великої кількості порушень правил безпеки дорожнього руху, а також більш швидкої реакції для відвернення аварії. Так, за заявою Google за 6 років роботи безпілотні автомобілі потрапляли у ДТП 11 разів, і тільки з вини інших учасників дорожнього руху.

Поряд з технологічними викликами впровадження БТЗ існує чимало інших питань правового регулювання, а також їх відповідальності у разі інцидентів. Так у США протягом останніх років врегульована діяльність, пов'язана з використанням БТЗ на дорогах, зокрема загального користування, з'ясовані питання страхування, безпеки та тестування безпілотників. У Великій Британії здійснюється підготовка законодавства щодо страхування відповідальності БТЗ, а також Дорожнього кодексу.

Незважаючи на сучасні проблеми розвитку українського автопрому, слід рухатись у напрямку опанування високих технологій, а також розробляти зміни до законодавства і нормативної бази про безпеку дорожнього руху, з передбаченням в них поняття БТЗ, дорожніх знаків, технічних засобів регулювання руху, особливостей безпеки руху безпілотників тощо.

Не можна залишити поза увагою питання кримінальної відповідальності при заподіянні шкоди безпілотними транспортними засобами, адже при вчиненні ними суспільно небезпечних діянь постає питання про те, хто має нести кримінальну відповідальність за таке ДТП. Сьогодні аналіз цієї проблеми

вказує на відсутність законодавчого вирішення даного питання, що є суттєвим гальмом впровадження безпілотного автотранспорту.

Рух України у напрямку приведення законодавства до європейських стандартів не може залишити поза увагою його рекомендації ЄС щодо «наділення в перспективі роботів особливим правовим статусом, в рамках якого найбільш просунуті автономні роботи можуть створюватися як *електронні особи* (курсив наш – *В. М.*) і нести відповідальність за завдану ними шкоду в тих випадках, коли вони приймають рішення автономно або іншим чином самостійно взаємодіють з третіми особами» [1].

У зв'язку з цим вважаємо можливим реалізацію щодо БТЗ зазначеного положення *de lege ferenda* шляхом внесення змін до Розділу XIV¹ Кримінального кодексу України, виклавши його назву в такій редакції: «Заходи кримінально-правового характеру щодо юридичних та електронних осіб», з відповідними доповненнями.

Наведені міркування є спробою привернути увагу до одного із важливих аспектів проблеми врегулювання кримінально-правових відносин, пов'язаних з впровадженням штучного інтелекту, що слугуватиме усуненню перепон на шляху впровадження безпілотного автомобільного транспорту та сприятиме зниженню аварійності.

Список використаних джерел:

1. Нормы гражданского права о робототехнике. Резолюция Европарламента от 16 февраля 2017 года 2015/2013(INL) P8_TA-PROV(2017)0051 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://robopravo.ru/riezoliutsiia_ies

Нікітін Анатолій Анатолійович

аспірант докторантури та аспірантури Національної академії внутрішніх справ

СУБ'ЄКТ ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО Ч. 1 СТ. 332-1 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Виходячи із буквального розуміння диспозицій ч. 1 ст. 332-1 КК України суб'єкт порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї є загальний. Так, відповідно до ч. 1 ст. 18 КК України суб'єктом злочину є фізична осудна особа, яка вчинила злочин у віці, з якого відповідно до КК України може наставати кримінальна відповідальність. Це поняття визначає ознаки загального суб'єкта злочину, якими є: 1) фізична особа; 2) осудність; 3) досягнення віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність.

Перша ознака вказує, що суб'єктом злочину може визнаватися тільки фізична особа – людина, незалежно від її громадянства, національності,

релігійних чи політичних переконань, освіти, соціального статусу, походження тощо. Відтак, не можуть визнаватися суб'єктом злочину тварини, сили природи, а також юридичні особи.

З приводу можливості та необхідності визнання суб'єктом злочину юридичну особу, в науці кримінального права, виникають суттєві дискусії. Насамперед, слід згадати про альтернативний проект КК України № 1029-1 від 15 травня 1998 року, розроблений робочою групою, очолюваною В.М. Смітєнком [9]. Відповідно до положень цього проекту пропонувалося визнавати суб'єктом злочину юридичну особу [1]. Необхідно констатувати і певні зрушення щодо реформування вітчизняного законодавства у напрямі визнання юридичної особи суб'єктом злочину та встановлення кримінальної відповідальності юридичних осіб [6; 7; 8]. Утім, певною мірою вітчизняний законодавець знайшов компромісний підхід, за якого з одного боку забезпечив можливість застосування кримінально-правових заходів до юридичних осіб, а з іншого – зберіг традиційне розуміння суб'єкта злочину виключно як фізичної особи. Йдеться зокрема про прийняття Закону України № 314-VII від 23 травня 2013 року «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо виконання Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України стосовно відповідальності юридичних осіб», яким КК України був доповнений розділом XIV-1 «Заходи кримінально-правового характеру щодо юридичних осіб». Однак, саме визначення поняття суб'єкта злочину (ч. 1 ст. 18 КК України) залишилося незмінним. Безумовно, такий підхід не може бути визнаний досконалим, утім, на наш погляд, він забезпечує можливість застосування кримінально-правових заходів впливу до юридичних осіб, не руйнуючи при цьому усталені уявлення (вчення) про склад злочину.

Таким чином, незважаючи на можливість застосування заходів кримінально-правового впливу до юридичних осіб, розуміння суб'єкта злочину залишається сталим і ним визнається тільки фізична особа. На наш погляд, це є абсолютно логічним та виправданим, оскільки конкретні суспільно небезпечні діяння, які і утворюють об'єктивну сторону того чи іншого складу злочину, можуть вчинюватися тільки конкретною фізичною особою (людиною), незважаючи навіть на те, що ці діяння здійснюються від імені, в інтересах чи під прикриттями або за сприяння юридичної особи.

Наступною ознакою загального суб'єкта злочину є осудність, яка відповідно до ч. 1 ст. 19 КК України полягає у здатності особи, під час вчинення злочину, усвідомлювати свої дії (бездіяльність) і керувати ними. Як стверджує В.В. Лень, осудність – це психічний стан особи (рівень соціально-психічного розвитку, психічне здоров'я, вік), яка здатна давати собі звіт про свої дії (бездію), усвідомлювати їх суспільне значення та керувати ними, а також поєднана з цим спроможність нести за вчинений злочин кримінальну відповідальність й покарання [5, с. 8]. За словами А.А. Васильєва, осудністю є передбачена законом обставина, що є фіксованим показником достатніх в особі здібностей для усвідомлення своїх дій (бездіяльності) і керування ними під час

вчинення злочину, що є необхідною умовою наявності суб'єкта злочину та його можливості зазнавати заходів кримінально-правового впливу [3, с. 6-7].

У цьому контексті слід звернути увагу на певну подібність ознак осудності та вини. Утім, на відміну від вини, осудність є лише здатністю (можливістю) особи усвідомлювати свої діяння та керувати ними, а не конкретним фактом усвідомлення своїх дій. Відтак, наявність здатності усвідомлювати свої дії, ще не означає остаточного факту усвідомлення особою таких дій. Іншими словами, осудність не знаходиться в прямому безпосередньому зв'язку з виною і не є її передумовою [5, с. 8].

Тому, осудність як ознака суб'єкта злочину, повинна вказувати тільки на його здатність, у певний визначений момент, належним чином сприймати, оцінювати свої діяння та керувати ними. Однак, наявність такої здатності не може виключати факту, що у конкретному випадку фактично не правильно сприймала свої дії чи помилково оцінювала їх.

У контексті складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 332-1 КК України, можна конкретизувати ознаки осудності, з огляду на зміст та характер діяння винного. Разом із цим, винна особа повинна бути здатною не тільки усвідомлювати вказані ознаки та власні діяння, але й керувати ними.

Утім, все це вказує не тільки на потенційну здатність особи усвідомлювати вказані ознаки та діяння, а також оцінювати їх. Однак, одна тільки осудність здатність суб'єкта, ще не вказує на доконаний факт усвідомлення особою характеру таких ознак та діянь. Останнє саме й охоплюється поняттям вини.

Третьою ознакою загального суб'єкта злочину є досягнення віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність. Такий вік визначається відповідно до положень ст. 22 КК України. За загальним правилом, кримінальна відповідальність може наставати з 16 років (ч. 1 ст. 22 КК України). Разом із цим, за окремі злочини, перелік яких вичерпно визначений в законі (ч. 2 ст. 22 КК України) кримінальна відповідальність може наставати з 14 років.

За таких умов, з 14 років, кримінальна відповідальність може наставати тільки за ті злочини, які прямо перераховані в ч. 2 ст. 22 КК України. Як бачимо, ст. 332-1 КК України не віднесена до згаданого переліку, а тому цілком логічно, що відповідальність за такі діяння має наставати з 16 років.

Що ж стосується визначення віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність, то такий вік, встановлюється із урахуванням вікової осудності – загальної здатності осіб певного віку усвідомлювати протиправний характер та суспільну небезпеку тих чи інших суспільно небезпечних діянь. Зокрема, про поняття вікової осудності згадує В.М. Бурдін [2]. Також на визначення віку, насамперед «зниженого», з якого може наставати кримінальна відповідальність, впливає розповсюдженість злочинів (суспільно небезпечних діянь) серед осіб певного віку. Також у науці кримінального права загадується про «завищений (підвищений) вік кримінальної відповідальності». Однак, такий вік

обумовлюється ознаками спеціального суб'єкта, характером діяльності особи, займаною посадою або особливостями об'єктивної сторони [4, с. 83].

Таким чином, визначаючи вік, з якого може наставати кримінальна відповідальність, за порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї слід, у першу чергу, приймати до уваги здатність особи певного віку усвідомлювати свої діяння. Вказана здатність, на нашу думку, пов'язується із загальною здатністю особи усвідомлювати зміст і ознаки тих чи інших суспільно небезпечних діянь. Виходячи із розуміння положень чинного КК України, така загальна здатність, виникає із досягненням особою шістнадцятирічного віку. Безумовно, кожна особа є індивідуальною і по-різному починає усвідомлювати характер своїх діянь. Утім, так чи інакше, загальне усвідомлення (загальна здатність) з'являється у особи, як правило, не пізніше досягнення шістнадцятирічного віку.

Це ж саме стосується і загальної потенційної здатності особи усвідомлювати ознаки та характер порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї. тобто вік, з якого може наставати кримінальна відповідальність за злочин, передбачений ч. 1 ст. 332-1 КК України, так само повинен відповідати загальній здатності усвідомлювати характер діянь, що пов'язується саме із настанням шістнадцятирічного віку. Тобто, вік, з якого може наставати кримінальна відповідальність за порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї повинен визначати за загальним правилом (ч. 1 ст. 22 КК України) і складати 16 років.

На цій підставі можемо сформулювати наступні узагальнення щодо розуміння ознак суб'єкта складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 332-1 КК України, ними є фізична осудна особа, яка досягла шістнадцятирічного віку.

Список використаних джерел:

1. Бабаніна В. В. Історичні аспекти становлення та розвитку кримінального законодавства. Наук. вісн. Херсонського державного університету. 2013. Спец. вип. С. 88-91.
2. Бурдін В.М. Осудність та неосудність (кримінально-правове дослідження). Львів, 2010. 780 с.
3. Васильєв А. А. Проблеми осудності у кримінальному праві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2005. 17 с.
4. Вознюк А.А. Кримінальне право України. Загальна частина: конспект лекцій. Київ, 2016. 236 с.
5. Лень В. В. Кримінально-правові проблеми визначення осудності злочинця : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2003. 18 с.
6. Про відповідальність юридичних осіб за вчинення корупційних правопорушень: Закон України від 11.06.2009 № 1507-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1507-17>.

7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо виконання Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України стосовно відповідальності юридичних осіб: Закон України від 23.05.2013 № 314-VII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/314-18/paran6#n6>.

8. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 15.04.2014 № 1207-VII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18/paran185#n185>.

9. Проект Кримінального кодексу України від 15.05.1998 № 1029-1. URL: http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc34?id=&pf3511=3885&pf35401=3917.

Олейник Дмитро Анатолійович

заступник начальника Регіонального сервісного центру МВС України в Донецькій області

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ДІЯЛЬНОСТІ РЕГІОНАЛЬНОГО СЕРВІСНОГО ЦЕНТРУ МВС УКРАЇНИ В ДОНЕЦЬКІЙ ОБЛАСТІ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

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.

Штатна чисельність працівників сервісних центрів Донецької області складає **134 працівники**, в тому числі **39** працівників регіонального сервісного центру.

З початку року працівниками сервісних центрів регіону проведено реєстрацію **9232 транспортних засобів**, в тому числі **5544** легкових автомобілів, **766** вантажних автомобілів, **132** автобусів (мікроавтобусів), **458** мотоциклів, **1455** мопедів, **2** трициклів, **3** квадроциклів, **762** причепів, **110** напівпричепів.

Видано **40338** свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, **657** тимчасових реєстраційних талонів, **25037** посвідчень водія (в тому числі **376** посвідчень міжнародного зразка), прийнято **46755** теоретичних та практичних іспитів для отримання посвідчення водія, укладено **20855**

договорів купівлі-продажу транспортних засобів. Також громадянам видано **22114 довідок про відсутність (наявність) судимості**.

Разом з фахівцями експертної служби, які беруть участь у проведенні державної реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів виявлено **48** транспортних засобів з **підробленими номерами** вузлів та агрегатів транспортних засобів, **34 автомобілі**, що знаходяться у **розшуку**, **12 двигунів та кузовів у розшуку**, **6 підроблених свідоцтв** про реєстрацію транспортного засобу, **2 підроблених посвідчення водія**, **8 фактів підробки інших документів**, встановлено **17 осіб**, які знаходяться у розшуку.

На території Донецької області працюють **67** **учбових організацій** по навчанню кандидатів у водії.

Перебуває на обліку **61** **торгівельна організація**, в тому числі **23** філії, що реалізують автотранспорт.

На території області зареєстровано **14** **суб'єктів обов'язкового технічного контролю**, які здійснюють перевірку технічного стану транспортних засобів. Вказаним суб'єктам видано **20800** **бланків** протоколів ОТК. Проведено **8749** **моніторингів** транспортних засобів суб'єктів ОТК, при цьому виявлено **25 порушень** проведення технічного контролю суб'єктами обов'язкового технічного контролю.

Перебувають на обліку **94** **організації та установи**, що займаються **перевезенням небезпечних вантажів**, в яких зареєстровано **383** **транспортні засоби**. Працівниками регіонального та територіальних сервісних центрів видано **475** **свідоцтв** про допуск зазначених транспортних засобів до перевезення небезпечних вантажів.

Також працівниками регіонального сервісного центру, після прийняття іспитів, видано **16** **свідоцтв про навчання** уповноважених з питань перевезення небезпечних вантажів та **140** **ДОПНВ-свідоцтв про підготовку водіїв**.

Керівництвом та працівниками сервісних центрів проведено **244** виступи на телеканалах, **57** виступів на радіоканалах, **1** **брифінг**, здійснено **24** **прес-релізи та інтерв'ю**, розміщено **23** статті у друкованих засобах масової інформації, оприлюднено **457** інформацій на власних інтернет-ресурсах (сайт РСЦ та сторінка Facebook), розповсюджено **89** 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, м. Дружківка, м. Лиман, м. Святогірськ, м. Світлодарськ, смт. Новолуганське, смт. Міронівський, м. Сіверськ, м. Костянтинівка, м. Соледар, а також у **місті Авдіївка**.

Керівництвом органів місцевого самоврядування області до Регіонального сервісного центру було надано **заявки про надання 1693 послуг** громадянам, при цьому працівниками мобільного сервісного центру **надано 1425 послуг**, в тому числі здійснено **777** операцій, пов'язаних з реєстрацією (перереєстрацією) транспортних засобів, **236** операцій, пов'язаних із заміною посвідчення водія, прийнято **412** 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.

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

ЩОДО ОФОРМЛЕННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИМИ МАТЕРІАЛІВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЯКЕ ПЕРЕДБАЧЕНА СТ. 124 КУПАП

Відповідно до чинного законодавства України порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна тягне за собою адміністративну відповідальність за ст. 124 КУПАП [1].

У свою чергу, ст. 255 КУПАП визначає, що протоколи про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУПАП мають право складати уповноважені на те посадові особи Національної поліції України [1].

У протоколі про адміністративне правопорушення зазначаються: дата і місце його складення, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності; місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення; прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є; пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; інші відомості, необхідні для вирішення справи. Якщо правопорушенням заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначається в протоколі.

Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка притягається до адміністративної відповідальності; при наявності свідків і потерпілих протокол може бути підписано також і цими особами.

У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу, в ньому робиться запис про це. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви свого відмовлення від його підписання.

При складенні протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються його права і обов'язки, передбачені ст. 268 КУПАП, про що робиться відмітка у протоколі [1].

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 від 07 листопада 2015 року № 1395, до протоколу додаються: схема місця ДТП, яку підписують учасники ДТП та поліцейський; пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності); показання технічних приладів

(у разі їх наявності); показання засобів фото- та/або відеоспостереження (у разі їх наявності); інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі [2].

На схемі місця ДТП графічно зображуються та фіксуються такі об'єкти: ділянка дороги, на якій сталась ДТП; сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів; транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїжджої частини та сталих орієнтирів; сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів: їх розміщення відносно елементів проїжджої частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям; інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїжджої частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту; координати місця зіткнення, наїзду відносно сталих орієнтирів; ширина проїжджої частини разом з роздільними смугами; ширина тротуарів, узбіччя; розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття; розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття; розташування дорожньої розмітки; розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху; розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду [2].

В обов'язковому порядку на схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються: марка (модель) пошкодженого транспортного засобу; номерний знак транспортного засобу; власник (співвласник) транспортного засобу; серія та номер полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та назва страхової організації, яка його видала, а у разі його відсутності – посвідчення відповідної категорії осіб, для яких наявність полісу не є обов'язковою; перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП; вид пригоди; кількість учасників ДТП; порушення пункту Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306; результати огляду на стан сп'яніння (у випадку його проведення); тип транспортного засобу.

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

При складанні схеми місця ДТП рекомендується: застосовувати спеціальне креслярське приладдя (лінійки, лекала); користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів та умовними позначками; не порушувати масштабу зображення; деталізувати ту чи іншу ділянку схеми пригоди; використовувати винесення фрагментів за схему.

У випадках, коли для прийняття об'єктивного рішення виникає необхідність для отримання додаткових даних, поліцейський, який оформлює

матеріали ДТП, протягом доби передає оформлені матеріали ДТП для подальшого розгляду уповноваженій особі підрозділу патрульної поліції, на території обслуговування якого сталася пригода [2].

Уповноважена особа підрозділу патрульної поліції під час розгляду матеріалів ДТП повинен в найкоротший строк, але не більше одного місяця з дати вчинення ДТП, встановити всі обставини її скоєння, вжити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП, скласти відносно такої особи протокол про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний строк надіслати його до відповідного суду.

У випадку встановлення факту проживання власника транспортного засобу на території, яку обслуговує інший підрозділ поліції, матеріали надсилаються за територіальністю [2].

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

2. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07 листопада 2015 року № 1395 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 88. – Ст. 2964.

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

Попович Павло Васильович

завідувач кафедру транспортних технологій та механіки Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, доктор технічних наук, доцент

Шевчук Оксана Степанівна

заступник завідувача кафедру транспортних технологій та механіки Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ФУНКЦІЇ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Підвищення рівня безпеки дорожнього руху як комплексу правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху раціонально забезпечувати з урахуванням її досліджень як системної характеристики технологій процесів перевезень на автомобільному транспорті, що визначає

його здатність здійснювати перевезення пасажирів і вантажів без загрози для життя і здоров'я людей із дотриманням вимог збереження вантажів, автомобільних транспортних засобів, навколишнього середовища. При виконанні оцінки стану аварійності встановлено, у ДТП в Україні на 100 тис. населення є 11,7 випадків смертельного травматизму, що удвічі більше, в порівнянні з країнами ЄС [1, 3, 4, 10, 11], проблемою залишаються незадовільні показники аварійності на автомобільному транспорті в Україні. Отже, забезпечення достатнього рівня безпеки в автотранспорті є загальнонаціональним пріоритетом, спрямованим на зниження темпів зростання аварійності, враховуючи висхідні показники росту загальної кількості автомобільного транспорту, а також необхідність навчання осіб, що працюють у вказаній галузі [2, 5, 7, 11, 18, 20-22] в тому числі внаслідок зростання ринку автомобільних перевезень [12, 13]. Встановлено [1], за період 2010-2016 рр., на ринку транспортних послуг зареєстровано близько 15 тис. автомобільних перевізників, які не мають профільної освіти та досвіду організації процесів транспортування пасажирів, що негативно впливає на стан безпеки на автомобільних шляхах. При умові дотримання органами державної влади послідовної й цілеспрямованої політики в галузі безпеки дорожнього руху з урахуванням рекомендацій провідних вітчизняних та іноземних фахівців, значної кількості ДТП можна уникнути, причому, можливо, однією з вагомих проблем є відсутність в Україні відокремленої державної організації, яка б проводила постійний системний моніторинг ситуації щодо безпеки дорожнього руху з видачею об'єктивних оцінок вказаної ситуації, динаміка окремих показників у досліджуваній сфері доводить погіршення стану, зокрема, кількість дорожньо-транспортних пригод, що були скоєні з вини водіїв транспорту (ліцензованого), 2015 рік, зросла на 31,8%, при суттєвому рості числа осіб, які загинули та були травмовані в ДТП [1], також управлінням безпеки дорожнього руху МВС України оприлюднено підтверджуючі вказаний тренд попередні статистичні дані щодо аварійності на дорогах і автошляхах України за 12 місяців 2015 року [2-4]. Згідно з інформацією парламентських слухань [2, 4], в порівнянні з країнами ЄС, Україна має відчутно нижчі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських, і як наслідок економічних втрат, причиною чого є високі рівні смертності і травматизму на дорогах. За даними ВООЗ [14], в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод, за досліджуваний період, складає 12 осіб на 100 тисяч населення, що удвічі більше ніж, за медіанними показниками, по країнах Європейського Союзу [3, 5], доведено, що ДТП є першою за поширеністю причиною смерті населення України у віці 15 - 24 роки та другою за поширеністю у віці 5 – 14 років. Як економічний аспект, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму становлять 4,5 млрд. дол. США, що включає матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, а також людські втрати через травми, або смерть в результаті ДТП. Протягом 2015 року на автомобільних дорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного

транспорту сталося 217 ДТП, в яких 33 особи загинули та 536 отримали травми різного ступеня тяжкості (за аналогічний період 2010 року допущено 208 ДТП, в яких 85 осіб загинули та 504 отримали травми), з них із вини водіїв автобусів сталося 191 ДТП, у яких 29 осіб загинули та 498 отримали травми [2- 4], за перший квартал 2015р., відбулося 43 ДТП, в яких 15 осіб загинули та 119 отримали травми (за аналогічний період 2010 року допущено 40 ДТП, в яких 10 осіб загинули та 115 отримали травми) [3, 4]. В Україні у 2016 році порівняно з 2015 роком збільшилась кількість дорожньо-транспортних пригод, натомість кількість жертв внаслідок ДТП зменшилась.

Згідно зі статистикою аварійності за 12 місяців 2016 року, яку оприлюднило Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України, всього за минулий рік в країні трапилося 154 556 аварій, що на 11,6% більше, ніж у 2015 році. В середньому за добу по всій країні ставалося 11 аварій, в яких гинуло 9 людей і зазнавало травм 88. Загалом у 2016 році в ДТП загинуло 3187 осіб, це на 20,4% менше, ніж у минулому році. Травми внаслідок аварій отримали 32079 людей, що на 1,5% менше, ніж у минулому році. Також у 2016 році в Україні сталося на 28% менше, ніж у 2015 році аварій за участю дітей – 4345, в яких загинуло 172 дитини, а 3823 – зазнали травм. Найбільше ДТП з тяжкими наслідками сталося в Львівській – 31 аварія та Дніпропетровській області – 26 аварій [3].

Найбільш розповсюдженою причиною скоєння ДТП у 2016 році, як і в 2015-му, було перевищення безпечної швидкості. З цієї причини сталося 4667 ДТП, в яких загинула 821 людина і 6228 зазнали травм. Другою найбільш розповсюдженою причиною скоєння ДТП було порушення правил маневрування – 2524 аварій, і керування транспортним засобом у нетверезому стані – 1892 ДТП. Серед найпоширеніших видів аварій у минулому році – зіткнення, їх сталося на майже 11% більше, ніж в 2015 році – 10 003. В таких аваріях загинуло 933 людини. Водночас найсмертоноснішими залишаються ДТП в результаті наїзду на пішохода. З 8605 випадків – 1163 закінчилися смертю людини, і в результаті наїзду на перешкоду - загинуло 478 осіб [3].

Слід зазначити, що протягом 2015 – 2017 рр, як свідчать дані статистичних обліків [15], спостерігається позитивна динаміка до зменшення кількості загиблих та постраждалих у ДТП осіб. Офіційні сучасні вимоги [16, 17] до забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах України не в повній мірі враховують зміни, що сталися за останні 10 років у транспортно-дорожньому комплексі держави: перерозподіл транспортних потоків мережею автомобільних доріг загального користування, нова класифікація доріг, суттєве зростання обсягу транзитних перевезень вантажів і пасажирів; розвиток міжнародних транспортних коридорів та сервісної інфраструктури вздовж автодоріг, новий за швидкісними показниками склад транспортних потоків, ін. Необхідно впровадити «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» з подальшою розробкою Плану заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху до

2020 р. та Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 р. [19].

Організацію автомобільних перевезень з позиції безпеки дорожнього руху доцільно розглядувати як системну технологію для забезпечення раціонального рівня безпеки всіх учасників дорожнього руху при записі функції її реалізації організаційно – технічною роботою адитивно з підготовкою фахівців, діяльність яких пов'язана послугами у галузі транспорту та державних органів [11, 20-22].

Список використаних джерел:

1. Журнал автоцентр. [Електронний ресурс] // <https://www.autocentre.ua/news/sobytie/chomu-breshe-statistika-dtp-v-ukrayini-45188.html> © Autocentre.ua
2. Рекомендації парламентських слухань [Електронний ресурс] // <http://www.tur.org.ua/rekomendaciyi-parlamentskih-sluhan>
3. Офіційна статистика: річні дані ДТП. [Електронний ресурс] // http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_12_2015.pdf
4. Офіційна статистика: дані ДТП за 2015 р. [Електронний ресурс] // <http://www.tur.org.ua/news/statistika-dtp-u-2015-roci-poperedniy-analiz>
5. Основні показники діяльності Державної служби України по безпеці на транспорті в 2016 р. [Електронний ресурс] // <http://dsbt.gov.ua/storinka/osnovni-pokaznyky-diyalnosti-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-u-2016>
6. Інформаційно-правовий портал. Закони України [Електронний ресурс] // http://www.uazakon.com/documents/date_bj/pg_gwwwwi/index.htm
7. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс] // <http://mtu.gov.ua>
8. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс] // <http://mtu.gov.ua/reforms/all-reform/zaprovadzhennya-sistemi-pidverdzhennya/>
9. Проект Закону 4683 от 17.05.2016 про внесення змін до деяких законодавчих актів України в галузі автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність до деяких законодавчих актів Європейського Союзу // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136
10. Бондар Т. В. Аналіз причин виникнення аварійності – шлях до обґрунтованого планування заходів з підвищення безпеки руху // Автошляховик України. – 2010. – № 4. – С. 45-46.
11. Шевчук О.С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вулично-дорожніми мережами. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. : зб. наук. праці. – Харків : ХНТУСХ, 2016. – Вип. 169. – С. 205-209.
12. Попович П.В. Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем. / Попович П. // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – Вип. № 169. – С. 223 - 225.
13. Попович П. В. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень в сучасних умовах // Попович П.В., Шевчук О.С.,

Матвіїшин А.Й., Лотоцкая В.Н.//Науковий журнал. Вісник житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки. - Житомир: № 2 (77) - 2016. С. 224-228

14. <http://www.who.int/gho/ru/>

15. <http://www.umcbdr.com.ua/statistika-dtp-za-2017rik/>

16. ДСТУ 3587–97 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану.

17. Закон України про дорожній рух від 30.06.1993 № 3353-ХІІ із змінами і доповненнями, внесеними Законами України.

18. Попович П.В. Аналіз ринку автотранспортних перевезень України // Попович П.В., Шевчук О.С., Дзюра В.О., Бабій М.В. / Вісник машинобудування та транспорту, 2017 № 2 Науковий журнал ВНТУ, Вінниця: ВНТУ, 2017, С. 124-130.

19. http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT3221.html

20. Попович П.В. Підвищення ефективності технологій перевезень організаційними шляхами надання транспортних послуг / Попович П., Шевчук О., Мурований І. // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2017. – Вип. № 184. – С. 124-130.

21. Popovych Pavlo, Shyriaieva Svitlana, Selivanova Ninel. Analysis of the interaction of participants freight forwarding system. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 16-22, dec. 2016. ISSN 2520-2979.

22. Karpenko Olena, Kovalchuk Svitlana, Shevchuk Oksana. Prospects on Ukrainian logistics market orientation for international customers. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 27-33, dec. 2016. ISSN 2520-2979.

Рейцен Євген Олександрович

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

ПРАКТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЬКОГО РУХУ І ЙОГО БЕЗПЕКИ

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

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

Проте загальний термін «дорожній рух» має свою специфіку залежно від того, де він відбувається – на вулицях і дорогах населених пунктів, чи поза їх межами – на автобанах і автомобільних дорогах.

Тому в даній статті розглядаються питання, пов'язані виключно з **організацією міського руху**, учасниками якого є водії усіх видів міського транспорту, пасажери, пішоходи і велосипедисти.

Під **системою організації міського руху (ОМР)** слід розуміти сукупність планувальних, реконструктивних, організаційних і регулювальних заходів, які мають за ціль активно впливати на формування і розподілення (за напрямками і відокремлення один від одного) транспортних і пішохідних потоків для забезпечення оптимальної швидкості, безпеки, найбільших зручностей і економічності пересування людей і вантажів з мінімізацією при цьому їх впливу на навколишнє середовище [1].

З відкриттям у 1962 р. на факультеті міського будівництва КІБІ спеціалізації «Транспорт і шляхи сполучення» почали викладатися курси: «Міський транспорт», «Організація і безпека міського руху», «Міські вулиці і дороги», «Транспортні розв'язки», «Містобудівне програмування» (в якому розглядалися практичні транспортні задачі, для вирішення яких застосовувались методи дослідження операцій).

Взагалі, напрям **«Проблема міського руху і його безпеки»** з точки зору науково-методичних публікацій можна поділити на чотири періоди:

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

2) 1960 – 1975 рр., коли підвищена увага почала приділятися проблемі забезпечення безпеки міського руху у зв'язку зі зростанням рівня автомобілізації і збільшенням кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) на вулицях і дорогах. У 1972 році в СРСР було прийняте рішення розпочати підготовку у вищих навчальних закладах інженерів з організації **дорожнього руху**. В Україні таких інженерів почали готувати КАДІ (тепер НТУ) і ХАДІ (ХНАДУ).

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

4) З 1991 р. по теперішній час. В Україні з'явився Закон **«Про дорожній рух»** (1993 р.), проект якого під назвою **«Закон України «Про дорожній рух та його безпеку»** був розроблений у 2015 р. і до цього часу не затверджений.

Повернемось до другого періоду (1960-1975 рр.). Саме на його початку у 1960 р. в перекладі з англійської виходить класична праця американських учених Т. Метсона і інших **«Traffic Engineering»**, перекладена російською мовою як **«организация движения»**, тоді як у **«Англо-російській термінології»**, виданій Всесоюзним інститутом наукової і технічної інформації (ВІНІТІ) ми знаходимо переклад цього терміну як **«наука про вуличний рух і раціональну**

його організацію». Наведемо лише одну фразу з неї: «Вуличний рух і стоянки транспорту визнаються як головне у розвитку міст».

Для того, щоб визначити практичні підходи для вирішення цих проблем, треба достеменно знати їх місце у ланцюжку містобудівного проектування і однозначно трактувати термінологію, яка застосовується при цьому. Саме це висвітлюється в Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» (2011р.) і Декларації ООН «Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011 – 2020 рр.», до якої приєдналась і Україна.

Тепер на основі вищезгаданого закону стадії містобудівного проектування виконуються у такій послідовності:

1. *Генеральна схема планування території України* – це містобудівна документація (МД), що визначає концептуальне вирішення планування та використання території України. У розвиток цієї схеми розробляються *схеми планування території на регіональному рівні* – це планувальна документація, яка визначає принципові вирішення розвитку, планування, забудови, використання територій адміністративно-територіальних одиниць та їх окремих частин;

2. *Генеральний план міста (ГПМ) чи населеного пункту* – це МД, що визначає принципові вирішення розвитку, планування, забудови та іншого використання території населеного пункту та його *приміської зони* – території, що забезпечує просторовий та соціально-економічний розвиток міста. Йому передуює розробка концепції ГП (раніше ТЕО – техніко-економічне обґрунтування) і паралельно з ГП ведеться розроблення комплексної схеми транспорту (КСТ, раніше – КТС) і далі – комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР);

3. *Детальний план території (ДПТ, раніше - ПДП)* – це МД, що визначає планувальну організацію та розвиток території;

4. *План зонування території (зонінг)* – це МД, що визначає умови та обмеження використання території для містобудівних потреб у межах визначених зон;

5. *Проекти організації дорожнього руху (ПОДР).*

Отже, стадії містобудівного проектування вирішують задачі на стратегічному (генплан), тактичному (КСТ) і оперативному (КСОДР) рівнях.

Проте проблема вирішення цих задач в Україні полягає в тому, що ми достеменно не знаємо величину показника **кількість загиблих в ДТП на 100 тис. населення**, тому що за даними МВС і МОЗ України ці показники відрізняються, а точна кількість населення в Україні теж невідома і невідомо, яка величина її приймається при цьому – з урахуванням АР Крим, Донецької і Луганської обл., чи без них. Нагадаємо, що останній перепис населення в Україні відбувся у 2001 р., а новий намічено провести тільки у 2020 р. (див. «Сьогодні» від 9.09.2016. – «Правительство хочет пересчитать население»). А як же можна робити прогноз очікуваних показників з ДТП і за якими методиками, коли ми не знаємо точних величин ДТП і кількості населення [2].

Комісія ЄС вперше відмовилася від традиційного поділу профілактичних заходів на такі, які пов'язані з людиною; з категоріями транспортних засобів; з транспортною інфраструктурою, а ухвалила, що: «Жертви ДТП є результатом незадовільного функціонування всієї **транспортної системи (ТС)**, яка включає рішення і дії людей, нестабільність умов функціонування ТС».

Під **транспортною системою** розуміють галузь **сервісної економіки** за видами транспорту (міський, автомобільний, залізничний, річковий, повітряний), які здійснюють перевезення людей і вантажів.

Для прикладу візьмемо проблему підвищення рівня безпеки міського руху у темний час доби. Вирішення її залежить від правильного проектування «Генерального плану зовнішнього освітлення міста» [3], який повинен розроблюватися на стадії КСОДР. За даними МКО (Міжнародна комісія освітлення) на темний час доби (вечірні сутінки, ніч вранішні сутінки) припадає 30-33% ДТП від загальної їх кількості. Якщо правильно запроєктувати систему зовнішнього освітлення і проводити її експлуатацію відповідно до нормативів, то кількість ДТП в темний час доби можна зменшити на 30%, або приблизно на 10% від загальної їх кількості.

Нами розроблена методика, яка дозволяє оптимізувати моменти включення (відключення) зовнішнього освітлення, виходячи з вимог забезпечення безпеки міського руху у різні періоди доби [3].

Якщо позначити моменти включення зовнішнього освітлення (ЗО) через, t_1 –30 лк, t_2 –20 лк і t_3 –10 лк, то неважко вивести формулу розрахунку оптимального моменту включення ЗО у вечірні сутінки.

Припустимо, освітлення у місті вмикається при горизонтальній освітленості 10 лк (t_3), а ми хочемо перейти на включення при 20 лк (t_2), то доцільність цього заходу буде обумовлена, якщо задовольняється умова:

$$C \leq S_{\Delta t} \cdot K \cdot P,$$

де C – вартість додатково витраченої протягом року електроенергії в гривнях, визначається за формулою: $C = 6,08 \cdot \Delta t \cdot w \cdot d$,

де 6,08 – перевідний коефіцієнт хвилин в години;

Δt – різниця між існуючим моментом включення освітлення і запропонованим, хв. (у даному прикладі $\Delta t = 29,5 - 25,5 = 4$ хв.);

w – встановлена потужність на зовнішнє освітлення в місті, кВт;

d – вартість 1 кВт·год. електроенергії, прийнята для даного міста;

$S_{\Delta t}$ – збитки від ДТП (у грн.), що мали місце у вечірні сутінки в проміжку часу Δt за рік, що передує переходу на раніше включення освітлення;

K – коефіцієнт прогнозу, середній за 3–5 років, що враховує тенденцію до зменшення (збільшення) кількості ДТП в проміжку часу Δt ;

P – ймовірність зменшення річної кількості ДТП в проміжку часу Δt при введенні ранішого включення освітлення, приймається рівною 0,3.

Перевірка, проведена за даною формулою, показує, що включення освітлення необхідно проводити при рівні горизонтальної освітленості 20 лк для міст з населенням до 500 тис. чол., а для міст з населенням понад 1,0 млн. чол., виявляється доцільним включення освітлення при 30 лк.

Тоді вдасться позбутися місць концентрації ДТП в темний час доби, статистика яких наразі не ведеться.

«Методичні рекомендації по визначенню місць (ділянок) концентрації ДТП на вулично-шляховій мережі місць та призначенню заходів для усунення недоліків в організації дорожнього руху, що привели до їх виникнення» були розроблені ще у 1992 р. [4], але поки що не застосовуються із-за відсутності надійних даних стосовно кількості ДТП і місць їх концентрації.

Список використаних джерел:

1. Рейцен Є.О. Організація і безпека міського руху: навчальний посібник / Є.О. Рейцен. – К.: ТОВ «СІК ГРУП Україна», 2014. – 454 с.

2. Рейцен Є.О. Наука і проблема безпеки дорожнього руху / Є.О. Рейцен // Збірн. матер. XI Міжнар. наук.-практ. конфер. «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти». – Кривий Ріг, 22 листопада 2016р. – Кривий Ріг, 2017. – С. 245-251.

3. Ключниченко Є.Є., Лісниченко С.В., Рейцен Є.О., Денисенко Н.О. Житлово-комунальне господарство міст: навчальний посібник / за заг. ред. проф. Є.Є. Ключниченка. – К.: КНУБА, 2010. – 248 с.

4. Головне управління ДАІ МВС України. Методичні рекомендації по визначенню місць (ділянок) концентрації ДТП на вулично-шляховій мережі місць / Розроб. Приятель А.М., Гольдштейн В.М., Рейцен Є.О. за участю д.т.н. Белятинського О.А. та ін. – К., 1992. – 22 с.

Репік Ігор Анатолійович

помічник віце-президента громадської організації «Еколого-медична академія»

Бова Андрій Андрійович

начальник науково-дослідного відділу Державного науково-дослідного інституту МВС України, кандидат соціологічних наук, старший науковий співробітник

ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ВТРАТ ВІД ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ В УКРАЇНІ

Проблема дорожньо-транспортного травматизму в Україні являє собою одну із складних сучасних медичних і економіко-соціальних проблем в силу свого масштабу, важкості наслідків ушкоджень, що потребують для свого розв'язання цілеспрямованих зусиль багатьох державних органів влади й громадськості. Життя та здоров'я людини є найвищими цінностями. Часткова або повна втрата працездатності в кінцевому рахунку зменшує внесок особи у національний дохід. У той час, як у розвинених країнах дороги стають безпечнішими, в Україні рівень аварійності зростає, тому оцінки вартості життя

особи в контексті визначення економічних втрат від ДТП є важливим науковим завданням.

У 2015 році ВООЗ оприлюднила доповідь, що присвячена безпеці дорожнього руху, у якій зазначається, що «методологія валової продукції самий поширений метод, що використовується для оцінки втрат від загибелі людини. Хоча цей вид оцінки корисний для служб охорони здоров'я, він показує лише вершину айсберга. Втрата продуктивності, збиток, зниження якості життя та інші фактори є важливими непрямими витратами, які необхідно враховувати, якщо треба обчислити справжню вартість втрат для суспільства» [1, с. 34]. Відповідно до методології Бюро інфраструктури, транспорту та регіональної економіки Австралії (BITRE, 2009) у структурі витрат держави від ДТП найбільшу питому вагу (32%) займають витрати, пов'язані втратою людського капіталу та відповідним скороченням обсягу виробництва [2, с. 83]. В цілому «людські витрати», пов'язані з дорожньо-транспортним травматизмом, як правило, становлять від 50% до 70% загального обсягу усіх соціальних та економічних витрат. Водночас, менше половини усіх країн проводили вивчення втрат економіки через дорожньо-транспортний травматизм, що викликані наслідками ДТП. З огляду на викладене набуває актуальності обчислення економічного еквівалента вартості життя людини втрат економіки від ДТП.

Оскільки людське життя не є ринковим товаром, «вартість людського життя» або «вартість середньостатистичної життя» (value of a statistical life, VSL) – це умовна розрахункова економічна величина, для визначення якої застосовуються різні методики і показники. Поширеним підходом у таких методиках є підрахунок ресурсу особи у грошовій формі, який вона вносить у загальний ВВП країни або заробіток, який вона могла би отримати за прожиті роки. Проте, у світі в цілому, розвинених країнах та в Україні немає єдиних підходів до розв'язання питання економічного еквіваленту вартості життя людини, хоча в окремих країнах існують розрахункові цифри, а також відомчі (галузеві) орієнтири у цій сфері.

У межах методики оцінки витрат від ДТП, що розроблена Національною адміністрацією безпеки дорожнього руху (NHTSA) та Лабораторією транспортних досліджень (TRL), вартість життя людини прирівнювалася до вартості продукції та послуг, недоотриманих через загибель або втрати працездатності людини у результаті ДТП, що знижувало економічний ефект інвестицій, які спрямовуються на реалізацію заходів з підвищення безпеки дорожнього руху.

У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, що схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України 14 червня 2017 р. № 481-р, окремим пунктом передбачено розроблення методології оцінки вартості життя осіб, які загинули внаслідок ДТП. На необхідності впровадження методології оцінки медико-екологічних ризиків, відшкодування соціально-економічних збитків, завданих життям та здоров'ю людини на індивідуальному та популяційному рівнях зазначається і у проекті

(станом на 11.05.2017 р.) Стратегії сталого розвитку України на період до 2030 року.

У проекті Закону «Про дорожній рух та його безпеку» від 26.09.2016 № 5184 подається визначення вартості середньостатистичного життя як «виражена в грошовій формі вартість життя фізичної особи, яка вимірюється шляхом визначення чистої обґрунтованої вартості вигод, які інші фізичні особи (чоловік, дружина, утриманці, партнери, роботодавці) та держава могли б очікувати від майбутніх зусиль цієї особи, вартість життя якої підлягає оцінці».

В Україні проблематикою економічної оцінки вартості життя людини займалися А. Биков, В. Близнюк, Д. Микитенко, О. Тимченко, В. Мужилівський, О. Шевчук, Ю. Кобінець, А. Безуглий та ін. У наукових публікаціях представлені підходи, які ґрунтуються на екстраполяції через поправочні коефіцієнти даних, що отримані в інших країнах, а також розрахунках, що відбивають потенційний внесок особи в економіку або його потенційний заробіток. У 2016 році компанією Umbrella Research презентовано кількісні дані, отримані завдяки опрацьованій Методиці оцінки вартості життя жителя України та загального економічного збитку від ДТП.

Своєю чергою державними органами України затверджені галузеві методики, що визначають, зокрема, збитки від ДТП. Так, на виконання пункту 3.19 Державної програми забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003–2007 роки, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року № 56-р. була розроблена перша у вітчизняній практиці Методика оцінки збитків народногосподарського комплексу України від дорожньо-транспортних пригод, що затверджена наказом МВС України і НАН України від 13.09.2004 № 1037/387. У документі докладно представлений порядок обчислення грошового еквівалента утрат унаслідок загибелі або отримання ушкоджень учасниками дорожнього руху в ДТП, визначено втрати частини валового внутрішнього продукту через загибель постраждалих, а також одержання ними інвалідності та витрат на виплату грошової допомоги, пенсій тощо. При обчисленні грошового еквівалента втрат ця методика передбачала врахування низки положень та вимог нормативно-правової бази, чинної на той момент, та статистичних даних по Україні щодо соціальних стандартів, матеріальної допомоги, обов'язкових виплат, грошового забезпечення тощо. У 2011 році у Державному підприємстві «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгина» розроблена Методика визначення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод (М 218-03450778-695:2011), в тому числі від загибелі та поранення людей.

Висновки та пропозиції.

В окремих країнах та у світі в цілому не існує єдиних підходів до оцінки вартості життя людини, яка може різнитися в залежності від сфери життєдіяльності (медицина, впровадження нових технологій, професійні ризики тощо). Розробці методики оцінки економічної вартості життя, як правило, передують вибіркові дослідження у медичній сфері, надання поліцейських

послуг громадянам, що збільшує витрати, пов'язані з дорожньо-транспортним травматизмом.

В Україні немає нормативного визначення понять «вартості середньостатистичного життя». Найбільш наближеним до цього поняття містяться у законодавчих та нормативно-правових актах, які регламентують виплати, що пов'язані із загибеллю людини, та методиках визначення різноманітних збитків.

На нашу думку, методика обчислення економічного еквівалента вартості життя людини має враховувати основні соціально-економічні і демографічні показники, які характеризують життєдіяльність людини, зокрема, як витрати держави на соціалізацію члена суспільства, так і відповідний внесок людини до ВВП країни. При цьому основними принципами такої методики мають бути: прозорість розрахунків та їх доступність громадськості; врахування положень законів України, інших нормативно-правових актів, актуальних соціально-економічних та демографічних даних; обчислення економічних втрат з урахуванням трудового потенціалу покоління різних соціально-демографічних груп та їх внеску до ВВП тощо.

Запропонований підхід може знайти своє втілення не тільки у сфері безпеки дорожнього руху, а всюди, де необхідно попередити передчасну смертність, травматизм, зокрема, для визначення економічного ефекту від впровадження різних технологій, орієнтованих на збереження здоров'я і життя учасників дорожнього руху; відшкодування матеріальних збитків, завданих життю та здоров'ю людини, на індивідуальному та популяційному рівнях, для виділення бюджетних коштів державним органам, що забезпечують безпеку громадян та охорону здоров'я тощо. Уникнення втрат ВВП через передчасне вибуття людини зі сфери виробництва має бути пріоритетним завданням держави, оскільки людина та відповідний трудовий потенціал покоління є основою соціально-економічного розвитку суспільства.

Список використаних джерел:

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Время действовать / Всемирная организация здравоохранения, Издательство «Весь Мир», 2015. – 287 с.
2. Cost of road crashes in Australia 2006. Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics [BITRE]. Report 118. – Australia, Canberra, 2009, – November. – 110 p.

Рижакова Дар'я Олександрівна

курсант 2 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)

КУЛЬТУРА ВОДІННЯ ЯК СКЛАДОВА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Питання забезпечення безпеки дорожнього руху набувають все більшої актуальності, адже з кожним днем кількість транспортних засобів у світі неупинно зростає. Відомо, що автомобіль служить людині засобом що значно спрощує життя, допомагає перевезти вантаж, швидко дістатися до місця призначення. Швидко, але – ризиковано та іноді небезпечно. Стрімкий розвиток транспортних засобів має і негативний вплив на життєдіяльність людини. Щодня відбуваються значні викиди газів у повітря, зростає число жертв дорожньо-транспортних пригод та інше.

Культурні та етичні риси водія слугують одним із найважливіших чинників безпечного автомобільного руху. Це не тільки знання та дотримання правил дорожнього руху, а й поважне і коректне ставлення до усіх учасників дорожнього руху: до водіїв, до пасажирів та пішоходів; взаємодопомога у різних ситуаціях, дисциплінованість та відповідальність. Водії повинні з відповідальністю ставитися до керування автомобілем.

Під культурою водіння слід розуміти суворе додержання Правил дорожнього руху, наявність позитивних аспектів у сфері комунікабельності водія, а також доброзичливого морально-психологічного клімату серед його партнерів у процесі руху автотранспорту [1, с. 9].

В наш час є велика проблема щодо професійної етики та культури на дорозі. Нажаль, не завжди водій зупиниться, для того, щоб допомогти іншій людині полагодити зламану машину або надати допомогу. Антикультура дорожнього руху набула такого характеру, що почала негативно впливати на загальну національну культуру, адже всі ми – і водії, і пішоходи є учасниками дорожнього руху. Тому слід сформуванати інтерес до проблеми культури водіння [1, с. 5].

Суміжним аспектом культури водіння є дисципліна. Під дисципліною культури водія розуміють систематичне навчання, розвиток та контроль своїх здібностей і можливостей, доброзичливе поведіння з усіма учасниками дорожнього руху, у тому числі і в аварійних ситуаціях. До недавнього часу керування дорожнім рухом здійснювалося через удосконалення Правил дорожнього руху. Створювалися сучасні технічні засоби регулювання дорожнього руху, розроблялись і встановлювались системи автоматичного управління. Водночас відбувалось збільшення кількості дорожніх знаків. Усі ці заходи не привели до істотного зменшення кількості дорожньо-транспортних

пригод. Підвищення культури водія сприятиме скороченню дорожнього травматизму. Відомо, що головними характеристиками особистості водія є його кваліфікація, знання і додержання Правил дорожнього руху і культури водіння. Усі три чинники є невід'ємними, доповнюють один одного. Не може бути високої культури водіння без глибокого знання Правил дорожнього руху, так само як і високої кваліфікації з низькою культурою водія [1, с. 10].

Однією із форм прояву культури учасників дорожнього руху можна вважати взаємодопомогу. Несподівана поломка машини на дорозі є проблемою не тільки для того, хто потребує технічної допомоги, а й для всіх учасників дорожнього руху. У таких випадках існує два виходи із ситуації: або викликати евакуатор, або все-таки самостійно чи за допомогою попутників вирішити дану проблему. Добре, коли водій може довести машину до узбіччя, це значно полегшує обстановку на дорозі. Якщо двигун автомобіля заглухнув прямо посеред дороги – це вже досить складна ситуація, де самому не впоратись. Машина, яка стоїть посеред проїзної частини з увімкненою аварійною сигналізацією значно ускладнює дорожній рух та може стати причиною виникнення дорожньо-транспортної пригоди. Якщо ми всі будемо ігнорувати людину поряд з машиною, яка потребує допомоги, це вказуватиме на низький рівень вихованості. Адже у кожного з нас може виникнути схожа ситуація. Отже, кожному водієві просто необхідно володіти культурою водіння та проявляти небайдужість.

Якщо розглядати заходи щодо зменшення важкості наслідків ДТП, то водії транспортних засобів зобов'язані володіти практичними навичками подання першої медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних подій, періодично проходити відповідну підготовку за програмами, що затверджуються Міністерством охорони здоров'я України та мати аптечку для надання першої допомоги (Ст. 48 Закону України «Про дорожній рух») [2]. Законодавець запровадив цю норму аби забезпечити належний рівень кваліфікації водіїв з надання першої допомоги кожній людині, яка її потребує. Ігнорування цих вимог тягне за собою невміння водія надавати першу допомогу, та подальшою бездіяльністю та невпевненості при виникненні ДТП. Результат – зростання кількості померлих в автопригодах людей, яким не правильно була надана допомога, або взагалі такої не було.

Наразі на законодавчому рівні про «взаємодопомогу водіїв» мова не йдеться. Відповідно до ст. 14 Закону України «Про дорожній рух», учасники дорожнього руху зобов'язані надавати лише необхідну домедичну допомогу та вживати всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Слід зазначити, що цей обов'язок стосується не лише водіїв транспортних засобів, а й пасажирів, пішоходів, велосипедистів тощо. Надавати інший вид допомоги особам, що перебувають на дорозі у скрутному становищі, учасники дорожнього руху не зобов'язані.

Крім того, за ненадання домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП чинним законодавством прямо не передбачено жодної відповідальності, на відміну від правил поведінки екіпажів морських суден. Так, частиною 1 статті 59 Кодексу торговельного мореплавства України передбачений обов'язок

капітана судна подати допомогу будь-якій виявленій у морі особі, якій загрожує загибель, а за невиконання зазначених у цій статті обов'язків капітан судна несе відповідальність згідно зі ст. 284 Кримінального кодексу України [3]. Учасники дорожнього руху можуть бути притягнуті до кримінальної відповідальності відповідно до ст. ст. 135, 136 КК України за ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані, при можливості надати таку допомогу або неповідомлення про такий стан особи належним установам чи особам, якщо це спричинило виключно тяжкі тілесні ушкодження або смерть потерпілого. Відсутність покарання за бездіяльність, що потягнула менш тяжкі наслідки, породжує байдужість та небажання прийти на виручку людині, яка опинилась у небезпеці, що призводить до погіршення стану здоров'я потерпілих та збільшення збитків, завданих дорожньо-транспортними пригодами. Саме тому є доцільним запровадження адміністративної відповідальності за ненадання допомоги особам, постраждалим в результаті автомобільних аварій.

З цією метою необхідно доповнити статтю 124-1 КУпАП, яка передбачає відповідальність за ненадання у встановлених законом невідкладних випадках транспортних засобів, поліцейським та медичним працівникам, новою нормою, котра б встановлювала суворі санкції саме за ненадання допомоги учасникам дорожнього руху, постраждалим внаслідок ДТП.

Створювати власні методи боротьби з байдужістю водіїв на дорозі почали у містах Полтава та Кременчук, де набирає оборотів автоспільнота взаємодопомоги на дорогах під назвою «DriveHelp», учасники якої допомагають один одному у важких ситуаціях на дорогах. Метою діяльності «DriveHelp POLTAVA» є виховання взаємної поваги та небайдужості учасників дорожнього руху до розв'язання проблем, що виникають у водіїв в путі шляхом залучення до спільноти максимальної кількості учасників [4].

Проаналізувавши роботу спільноти «DriveHelp», можна дійти висновку, що подібні спільноти необхідні в Україні. Швидка допомога або поліція може просто не встигнути, а водій що опиниться поруч, може врятувати життя. Для того, щоб залучити якомога більше водіїв, можна мотивувати їх певним заохоченням або публічною подякою у засобах масової інформації з боку людини, якій була надана допомога.

Діяльність таких громадських ініціатив має підтримуватись та заохочуватись на державному рівні й охоплювати не лише окремі населенні пункти, а бути доступною у будь-якому регіоні України.

Остаточно подолати таке негативне явище як дорожньо-транспортний травматизм поки що не вдалось у жодній країні світу. Але для його запобігання кожен повинен працювати над культурою власної поведінки на дорозі: добросовісно вивчити вимоги правил дорожнього руху, освоїти основи надання домедичної допомоги та бути готовим їх застосувати, проявляти повагу до інших учасників в процесі дорожнього руху. Такими простими, але дієвими заходами можливо значно підвищити рівень безпеки дорожнього руху та зберегти не одне людське життя.

Список використаних джерел:

1. Виходець О. М., Кизилова Е. О., Слоб'як З. Ю. Культура та етика водіння: Підруч. для учнів проф.-техн. навч. закл. – К.: Пед. преса, 2008. – 320 с.

2. 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>.

3. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР // [електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр/page2>.

4. Про автоспільноту взаємодопомоги на дорогах DriveHelp. «Трибуна». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://tribuna.pl.ua/news/u-poltavivstvoryuyetsya-avtospilnota-vzayemodopomogi-na-dorogah-drive-help/>

Самко Андрей Викторович

преподаватель кафедры уголовного процесса учреждения образования «Академия МВД Республики Беларусь», магистр юридических наук, подполковник милиции

О ПОРЯДКЕ ПРЕСЛЕДОВАНИЯ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ ЧАСТНОГО ОБВИНЕНИЯ ЛИЦ, ОБЛАДАЮЩИХ ПРОЦЕССУАЛЬНЫМИ ИММУНИТЕТАМИ

Глава 44 Уголовно-процессуального кодекса Республики Беларусь (далее – УПК), определяющая порядок производства по уголовным делам частного обвинения, оставляет открытым вопрос о возможности уголовного преследования в указанном порядке отдельных категорий лиц. Пленум Верховного Суда Республики Беларусь № 1 от 31.03.2010 года «О практике применения судами норм Уголовно-процессуального кодекса, регулирующих производство по делам частного обвинения» также оставляет указанный аспект за скобками, что, на наш взгляд, можно объяснить тем обстоятельством, что подобные факты достаточно малочисленны в правоприменительной практике. Вместе с тем, подобные ситуации возможны. Например, от совершения преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 317 Уголовного кодекса (нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств), характеризующегося неосторожной формой вины, не застрахован любой участник дорожного движения, вне зависимости от занимаемого им должностного положения. Указанные обстоятельства детерминируют необходимость более детального исследования рассматриваемого вопроса с целью выработки научно-обоснованных предложений по совершенствованию его законодательного регулирования.

Отечественная судебная практика не выработала однозначного подхода по данному вопросу, однако изучение уголовных дел частного обвинения свидетельствует о том, что судьи придерживаются подобной позиции. Так,

судом Московского района было принято заявление по обвинению Ч-са в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 317 УК Республики Беларусь. В ходе судебного разбирательства Ч-с заявил, что на него оформлялись документы на утверждение народным заседателем суда Московского района. Указанное заявление послужило основанием для отложения судьей судебного разбирательства и обращения с запросом в Главное управление юстиции Минского горисполкома с просьбой предоставить сведения о включении последнего в список народных заседателей. И лишь после получения ответа о том, что Ч-с в указанный список не включался суд возобновил разбирательство дела [3].

Как представляется, несмотря на тот факт, что п. 5 ч. 1 ст. 468¹ УПК предусматривает особый порядок производства в отношении народного заседателя лишь в период исполнения им своих обязанностей в суде, подобные действия судьи свидетельствуют о том, что судом всерьез рассматривался вопрос о дальнейшем порядке производства по указанному уголовному делу.

Стоит отметить, что и в науке отечественного уголовного процесса указанная проблематика не получила должного осмысления. Так, ни в одном, из изученных нами литературных источников, посвященных производству по уголовным делам частного обвинения, обозначенный проблемный аспект не затронут. Обошли его вниманием и авторы Научно-практического комментария к УПК [2].

Думается, что производство в отношении отдельных категорий лиц, перечень которых приведен в ч. 1 ст. 468¹ УПК в связи с совершением ими уголовно-наказуемых деяний, преследуемых в частном порядке, должно осуществляться по правилам гл. 44 УПК. Причины выбора подобного варианта регулирования видятся в следующем.

Во-первых, авторами абсолютно правильно подчеркивается господство в рассматриваемом нами порядке преследования диспозитивного начала. Часть 1 ст. 426 УПК постулирует, что уголовное дело частного обвинения возбуждается **лицом**, пострадавшим от преступления (его представителем, представителем юридического лица) путем подачи в районный (городской) суд заявления о совершении в его отношении преступления. Во-вторых, уголовно процессуальный закон предоставляет ему большое количество дополнительных полномочий, связанных с возможностью прекратить уголовное преследование виновного примирившись с ним либо отказавшись от обвинения в одностороннем порядке. Таким образом, частное обвинение является наиболее ярким выражением проявления диспозитивности в уголовном процессе. Однако сама сущность подобного порядка производства в отношении лиц, названных в ч. 1 ст. 468¹ УПК утрачивается, в связи с тем, что включение в него определенных контрольных механизмов, предусмотренных уголовно-процессуальным законом (ст. 468² УПК), лишает пострадавшего «права распоряжения уголовным иском: он уже не решает, возбуждать или не возбуждать уголовное дело – оно будет возбуждено только в том случае, если соответствующий государственный орган или должностное лицо ... придут к

выводу о наличии оснований для принятия такого решения» [1, с. 102]. Подобные «барьеры» должны существовать для органов уголовного преследования, представляющих государство, а не для лица, пострадавшего от совершения преступления.

Представляется, что сама сущность института частного обвинения, его диспозитивный характер, причинение уголовно-наказуемыми деяниями, преследуемыми в порядке указанного производства, вреда в большей степени самим пострадавшим, нежели общественным интересам, значимость позиции последних для решения вопроса о преступности деяния и его доказывании, не позволяют не учитывать их мнения о необходимости инициирования уголовного преследования.

В этой связи, с учетом изложенного выше, видится целесообразным осуществление уголовного преследования в отношении отдельных категорий лиц, при совершении последними преступных деяний, предусмотренных ч. 2 и 3 ст. 26 УПК, по правилам производства по уголовным делам частного обвинения, предполагающего зависимость возбуждения уголовного дела от волеизъявления пострадавшего, позволяющего последнему распоряжаться предметом уголовного процесса (в любой момент отказаться от обвинения, примириться с виновным лицом). Как представляется подобный вариант регулирования указанных уголовно-процессуальных правоотношений позволит соблюсти баланс диспозитивного начала производства по уголовным делам частного обвинения и обоснованного вмешательства в него со стороны публичных органов.

Список использованных источников:

1. Дикарев И.С. Частное обвинение и процессуальные иммунитеты: проблемы совместимости / И.С. Дикарев // Журнал российского права. – 2009. – № 5. – С. 99-105.
2. Научно-практический комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Республики Беларусь / Н.И. Андрейчик и др.]. – Минск : Академия МВД, 2014. – 1230 с.
3. Архив суда Московского района г. Минска. Уголовное дело № 1-236/13.

Сахно Артем Петрович

заступник начальника відділу служби «102» Управління організаційно-аналітичного забезпечення та оперативного реагування ГУНП в Донецькій області, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, майор поліції

РОЗВИТОК СИСТЕМИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ВІДЕОСПОСТЕРЕЖЕННЯ ЗА БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ПРИКЛАДІ ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

Рішенням Маріупольської міської ради від 27.10.2016 №7/12-769 «Про затвердження Міської комплексної Програми профілактики та протидії злочинності в місті Маріуполі «Безпечне місто» на 2016 — 2017 роки» [1] започатковано новий етап у напрямку відродження поліції Донецької області.

На виконання зазначеного рішення 24.12.2016, за участі міністра внутрішніх справ Арсена Авакова, народних депутатів України Олега Ляшка та Сергія Тарути, а також міського голови Маріуполя Вадима Бойченка, було відкрито Єдиний аналітичний сервісний центр (UASC).

Робота Центру спрямована на забезпечення безпеки громадян усієї Донецької області із використанням прогресивного технічного обладнання та інноваційних інтелектуальних комплексів програмного забезпечення.

Унікальна «розумна» система регіональної безпеки побудована на технологіях «смарт-сіті» і допомагає контролювати оперативний стан в області, де ведуться бойові дії, і синхронізувати дії різних служб – поліції, рятувальників, медиків, комунальних служб.

Вказана система, яка є найсучаснішою в Україні (*схожі системи є тільки в Лондоні, Дубаї та Сінгапурі*), надає такі основні можливості як:

- розпізнавання номеру автомобіля та перевірка, чи знаходиться автомобіль у розшуку (чорний список), визначення відповідності автомобіля та державного номеру реєстраційним документам;

- розпізнавання кольору, типу транспорту, моделі та марки;

- розпізнавання облич з різних ракурсів з відеоматеріалу, відзнятого з різних джерел (он-лайн потік, файли), пошук відповідності у розшуковій базі даних, полу, вікової групи;

- детектор осіб, які знаходяться на передньому сидінні автомобілю, із можливістю візуального сприйняття обличчя особи;

- виявлення скупчення людей, в тому числі в несанкціонованих місцях;

- оцінка щільності потоку людей на значущих для міста об'єктах;

- індексування подій в умовах дорожнього руху (щільність потоку, затори, масове скупчення автотранспорту), в тому числі в зонах паркування;

- детектор залишених предметів та їх власників;

- детектор забороненого або нетипового руху автотранспорту, людей;

- детектор фактів перетину забороненої зони (проїзд, прохід);

- реагування на прохід людей в заданому напрямку (входи, виходи,

переходи, коридори і т.п.);

– поява людини або автомобіля в зоні спостереження (вулиці, площі, перехрестя, парки).

В цілому комплекс, який використовується в UASC, виконує близько 700 функцій.

Для реалізації даного проекту придбано сучасне серверне обладнання та програмне забезпечення.

Шляхом довготривалого вивчення технічних особливостей та реальної роботи відеокамер провідних виробників світу визначено оптимальний варіант камери виробництва Німеччини (Mobotix). Зазначена камера за своїми властивостями пристосована для роботи в найскладніших умовах (відсутність надійних каналів зв'язку, електроживлення, несприятливі погодні та техногенні умови).

Всього в Маріуполі планується установка 37 таких камер, а по всій області згодом – 120, в таких великих містах області як Краматорськ, Покровськ, Бахмут, Слов'янськ. На теперішній час сучасна система інтелектуального відеоспостереження, окрім м. Маріуполя, розпочала функціонування в м. Покровськ, де встановлено 10 інтелектуальних відеокамер.

Сьогодні ми можемо з упевненістю констатувати, що створення системи інтелектуального відеоспостереження позитивно вплинуло на ефективність роботи поліції. З початку 2017 року камерами інтелектуального відеоспостереження UASC здійснено понад 51000 спрацювань.

З них, зафіксовано 2922 сигнали тривоги відносно розшукуваних транспортних засобів, 1997 спрацювань щодо транспортних засобів, які знаходяться у внутрішньому розшуку, 9632 спрацювання відносно транспортних засобів, номерні знаки яких втрачені або викрадені, 35016 фактів фіксації транспортних засобів із невідповідністю даних про реєстрацію.

За допомогою інформації, що надходить з камер фото-, відеофіксації нарядами поліції затримано та доставлено до територіальних органів поліції близько 100 транспортних засобів, що значаться в БД «Угон».

Унікальність системи інтелектуального відеонагляду полягає в тому, що поряд з виявленням розшукуваних транспортних засобів та їх номерних знаків, розумні відеокамери мають функцію розпізнавання кольору, типу транспорту, моделі і марки автомобіля, що значно розширює можливості з пошуку транспортних засобів. Можливість розпізнавання осіб з різних ракурсів, пошук відповідності в розшуковій базі даних, визначення особливих прикмет, статі, віку людини також є характерною особливістю системи інтелектуального відеоспостереження.

У той же час, в роботі інтелектуальної системи відеоспостереження виявлено низку недоліків, які пов'язані із необхідністю технічного доопрацювання роботи відеокамер, а саме:

1. Помилки під час ідентифікації номерних знаків транспортних засобів. Приблизно у 40% випадків камери помилково фіксують комбінації букв або цифр д.н.з. Наприклад, буква «Н» на номерному знаку транспортного засобу

часто визначається системою, як комбінація літер «ІІ»; букви «ВМ» фіксуються камерами як «ВА», «АО» – як «АС», буква «В» може визначатись як цифра «8», цифра «3», як «5» і т.д.

2. Часова затримка в процесі передачі інформації від моменту її фіксації до моменту надходження до диспетчера. За невстановлених причин інформація до диспетчера може надходити із запізненням від 1 до 30 хвилин. Зазначений недолік негативно впливає на оперативність реагування на події.

3. Система відеоспостереження чітко фіксує цифрові та літерні комбінації, але не ідентифікує форму та колір номерного знаку. Наприклад, камери не відокремлюють номерні знаки автотранспортних засобів від мототранспортних або номерні знаки маршрутних транспортних засобів, які мають жовтий колір, від аналогічних номерів білого кольору.

4. Виявлено зв'язок між настанням темної пори доби та різким зниженням кількості зафіксованих номерних знаків. У той же час, кількість транспортних засобів на автошляхах міста у часовому інтервалі від 16.00 до 19.00 залишається високою.

5. Існують також проблеми із фіксацією правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, обумовлені неузгодженістю норм чинного законодавства з цього питання. Наприклад, історичне рішення Конституційного Суду від 22 грудня 2010 року № 23рп/2010 [2] ще раз підтвердило, що а) в Україні визнається і діє принцип верховенства права, а норми Конституції України є нормами прямої дії; б) при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод; в) громадяни мають рівні конституційні права і свободи та є рівними перед законом; г) юридична відповідальність особи має індивідуальний характер; д) ніхто не зобов'язаний доводити свою невинуватість у вчиненні злочину.

Не поліпшили стан нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху й доповнення до КУпАП у вигляді статті 14-2. Наприклад, за словами заступника голови Координаційної ради загальнонаціонального форуму з питань безпеки дорожнього руху Володимира Караваєва, «заміна «володільця транспортного засобу» на «особу, за яким вона зареєстрована», не зробила статтю 14-2 більш конституційною» [3].

Таким чином, ефективність роботи системи інтелектуального відеоспостереження не викликає сумнівів. У той же час, окремі її аспекти потребують подальшого доопрацювання. Водночас, потребує вдосконалення й нормативно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху у вигляді прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Міської комплексної Програми профілактики та протидії злочинності в місті Маріуполі «Безпечне місто» на 2016 – 2017 роки: рішення Маріупольської міської ради від 27.10.2016 № 7/12-

769 [Електронний ресурс] Офіційний сайт Маріупольської міської ради. – Режим доступу: <http://mariupolrada.gov.ua/>.

2. Рішення Конституційного Суду від 22 грудня 2010 року № 23рп/2010 [Електронний ресурс] Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>.

3. МВС запустило систему відеофіксації порушень ПДР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.liga.net/opinion/288842_pustoy-vykhlop-videofiksatsiya-narusheniy-pdd-obrechena-na-proval.htm.

Сидоренко Ганна Григорівна

доцент кафедри безпеки життєдіяльності Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, кандидат біологічних наук, доцент

Зяць Юрій Львович

доцент кафедри безпеки життєдіяльності, Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, кандидат технічних наук, доцент

Горобець Володимир Леонідович

завідувач кафедри безпеки життєдіяльності Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, доктор технічних наук

Ліціюк Ганна Валеріївна

асистент кафедри безпеки життєдіяльності Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

ПРОБЛЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДАХ

За умов подальшої інтенсифікації автомобільного та залізничного транспорту все більше уваги необхідно приділяти проблемі забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах. Оскільки перетин залізничних переїздів є основною зоною контакту залізничних колій з автомобільним транспортом і являється місцем ризику для безпечного руху [1]. Щороку на залізниці трапляються сотні трагічних випадків, в яких травмуються і гинуть десятки, або навіть сотні людей [2].

Так, у 2014 року на залізничних переїздах і коліях Укрзалізниці сталося 68 випадків ДТП, в тому числі 56 випадків на переїздах і 12 – на коліях поза переїздами. У наслідок ДТП: загинуло 19 осіб і 34 травмовано [3]. Наприклад, лише на Придніпровській залізниці у 2015 році на залізничних переїздах і

коліях сталося 7 випадків наїздів рухомого складу на автотransпортні засоби, у тому числі 4 ДТП – на переїзді без чергового працівника і 3 ДТП – на колії поза переїздом. Внаслідок наїздів 2 особи загинуло і 1 особа була травмована [4]. А у 2016 році на залізничних переїздах і коліях Придніпровської залізниці сталося 10 випадків наїздів рухомого складу на автотransпортні засоби, у тому числі 7 ДТП – на переїздах без чергового працівника, 2 ДТП – на переїздах з черговим працівником та 1 ДТП на колії поза переїздом. Внаслідок наїздів 5 осіб було травмовано. У порівнянні з 2015 роком кількість ДТП збільшилася на 3 випадки [5].

Основною причиною усіх дорожньо-транспортних пригод на залізничних переїздах та коліях є порушення водіями транспортних засобів правил проїзду залізничних переїздів, а також наявність переїздів у горловинах станцій, що створює напругу в русі автотransпорту при перетині ділянки з інтенсивним рухом поїздів і значно підвищує аварійну небезпеку [3]. Недотримання нормативів щодо кількості експлуатованих переїздів на залізничних коліях є також однією з причини ДТП на залізничних переїздах. Розвиток транспортної та житлової інфраструктури міст і селищ, що відбувався без координації із залізницями також призвів до збільшення проблемних місць перетину транспортних потоків з об'єктами залізничної інфраструктури.

Так як основними причинами аварійності на залізничних переїздах є людський чинник, то, на нашу думку, необхідно на переїздах без чергового працівника (яких на залізницях України близько 4 тис.) встановлювати камери дорожнього нагляду, інформація з яких передається також машиністам потягів, що наближаються до переїзду. А також підвищити відповідальність водіїв за порушення вимог безпеки проїзду залізничних переїздів.

Список використаних джерел:

1. Сидоренко Г. Г. Проблема забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах України / Г. Г. Сидоренко, О. А. Никифорова, Н. П. Рябцева // Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. «Транспортні системи та технології перевезень» Вип. 7. – Д.: ДНУЗТ, 2014. – С. 61-64
2. Natton M. Supervise the work of railway crossings / M. Natton // Railway Age. – 1997. – № 8. – С.47-48.
3. Аналіз стану безпеки руху в структурі Укрзалізниці у 2014 році. – К.: Укрзалізниця. Департамент безпеки руху – 2015р. – 122с.
4. Аналіз стану безпеки руху на регіональні філії «Придніпровська залізниця» за 2015 рік. – Дн-к.: Регіональна філія «Придніпровська залізниця». Апарат безпеки руху поїздів і автотransпорту – 2015 р. – 87 с.
5. Аналіз стану безпеки руху на регіональні філії «Придніпровська залізниця» за 2016 рік. – Дн-к.: Регіональна філія «Придніпровська залізниця». Апарат безпеки руху поїздів і автотransпорту – 2016 р. – 82 с.

Сістук Володимир Олександрович

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

АКТУАЛЬНІСТЬ РОЗРОБКИ МЕТОДИЧНИХ РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО ВИКОРИСТАННЯ ПРОГРАМ МОДЕЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ ДЛЯ ВИРІШЕННЯ ПИТАНЬ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ

У 2016 році в Україні зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 5,1% та травмованих у них осіб на 6,4 % порівняно з 2015 роком. За останні шість років (2011-2016 роки) у державі зареєстровано близько 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб [1]. Таким чином, рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вельми низьким. Для вирішення даного актуального питання, Кабінет Міністрів України оприлюднив Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (далі – Стратегія) [1], схвалену розпорядженням Уряду № 148-р від 14.06. 2017 року, що передбачено Законом України «Про дорожній рух» [2], Транспортною стратегією України на період до 2020 року [3], та Рекомендаціями парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» [4]. Основний позив Стратегії – зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП) на 30 % до 2020 року. На базі зазначеної Стратегії затверджено Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (далі – Програма) [5], яка відповідає її цілям.

В Стратегії зазначено, що одними з основних причин підвищення рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків ДТП є «недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху» та «недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху». Для вирішення цих питань пропонується «запровадження проведення наукових та науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху з метою оцінки ефективності заходів, спрямованих на підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху» [5]. Виконання даного напрямку деталізовано у Програмі в Додатку 1, п.1.2, де вказана необхідність розробки програми наукових досліджень та проведення наукових та науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху, виконання якої покладено на міністерства: інфраструктури, внутрішніх справ, охорони здоров'я, освіти і науки.

У той же час, на сучасному етапі у світі спостерігається чітка тенденція щодо розробки нормативно-технічної документації, яка сприяє використанню програмних засобів математичного моделювання транспортних потоків для оцінки ефективності проектних рішень в галузі організації дорожнього руху та підвищення безпеки руху [6]. Однак в Україні відсутня методична основа для

застосування комп'ютерного моделювання транспортних потоків, спрямованого на виконання Стратегії та Програми у частинах «покращення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпеки та їх відповідність високим світовим та європейським стандартам безпеки; покращення умов руху транспортних засобів та всіх інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі» [5].

Таким чином, актуальним стає розробка методичних рекомендацій по використанню спеціалізованих програмних продуктів для вирішення актуальних питань транспортного планування, організації дорожнього руху, створення безпечних і комфортних умов для всіх учасників дорожнього руху.

Втілення програмних комплексів реалізується при розробці проектів організації дорожнього руху та комплексних схем його організації у вигляді транспортних моделей, які призначені для оцінки параметрів переміщень пасажирських та вантажних потоків по транспортним та маршрутним мережам певної території [6]. Розглянемо напрями Стратегії, для яких необхідність транспортного моделювання є обґрунтованою. До них відносяться [1]:

1) виконання програм та заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки

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

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

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

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

2) сприяння безпечному функціонуванню, підтримка та поліпшення дорожньої інфраструктури, що передбачає:

– забезпечення проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг повним комплексом заходів з безпеки дорожнього руху, зокрема безпеки пішоходів та маломобільних груп населення;

– визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій з поліпшення показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів;

– розроблення системи контролю швидкості;

3) запровадження плану дій (заходів) з підвищення безпеки дорожнього руху на залізничних переїздах (модифікація технічних засобів, облаштування тощо);

4) проведення аналізу та здійснення контролю за якістю впровадження важливих складових безпечної дорожньої інфраструктури згідно з вимогами та/або кращими практиками ЄС, зокрема перегляд чинних стандартів щодо:

- забезпечення безпеки перехресть;
- забезпечення безпеки узбіч та влаштування паркувальних місць;
- побудови кільцевих перехресть малого радіуса;

5) запровадження інтегрованої системи управління режимами швидкості згідно з рекомендаціями міжнародних, європейських інституцій та за результатами проведеного ними аналізу цієї системи, зміна швидкісних режимів у населених пунктах та норми про допустимість перевищення швидкості понад установлену;

6) застосування під час розроблення проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг інженерно-технічних рішень для забезпечення безпеки зміни напрямку руху на 180 градусів (розвороту);

7) сприяння розробленню безпечної нової інфраструктури шляхом урахування всіх видів транспорту під час будівництва нової інфраструктури, у тому числі велосипедів, установлення високого рівня безпеки у технічних характеристиках нових проектів, урахування досвіду виконання програм безпечної інфраструктури міст з нульовою смертністю;

8) поліпшення доступу до громадського транспорту;

9) використання електронних засобів з метою забезпечення учасників дорожнього руху інформацією про перешкоди, зміни у режимі реального часу тощо.

Таким чином, за характером заходів, що виробляються, визначено напрями реалізації Стратегії, які можуть бути підлягати вирішенню методами математичного моделювання. Оцінка безпеки руху є складовою задачею, які підлягають розв'язанню в єдиному програмному комплексі. До останніх відносяться продукти PTV VISION, в яких поєднаний макроаналітичний підхід до моделювання (VISUM) з мікроімітаційним (VISSIM) [7]. В кінцевому підсумку, це дозволяє проводити як детальний аналіз транспортних та пішохідних потоків на мікрорівні, так і тактичне планування і управління, прогнозування, оптимізацію параметрів регулювання окремих перехресть і координованого світлофорного регулювання на відрізках мережі.

Розвиток методичного забезпечення щодо впровадження програмних продуктів математичного моделювання з метою виконання Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року є необхідною складовою програми наукових досліджень у сфері організації дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80>

2. Закон України «Про дорожній рух». Верховна Рада України. Закон від 30.06.1993 , № 3353-ХІІ. Остання редакція від 28.04.2017. Внесення змін (закон від 04.04.2017 № 1993-VIII /1993-19/). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

4. Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1091-19#n11>

5. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/137/>

6. Пальчик А.М. / Транспортні потоки: [монографія]. – К.: НТУ, 2010. – 171 с.

7. Програмные продукты PTV Vision – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ptv-vision.ru>. – Загл. с экрана.

Собакарь Андрій Олексійович

завідувач кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, підполковник поліції

МІСЦЕ ТА РОЛЬ МОНІТОРИНГУ У ДЕРЖАВНІЙ СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху нині стали одними з найпоширеніших протиправних діянь, які суттєво гальмують проведення соціально-економічних реформ і ставлять під загрозу законні права та інтереси громадян, суспільства і держави. Адміністративна деліктність в дорожній галузі становить складну деструктивну проблему, небезпека від якої щорічно зростає. Масштаби дорожньої деліктності, різноманітність форм її проявів, заподіяна шкода зумовлюють необхідність протидії адміністративним правопорушенням, зниження порогу їх небезпеки для законних інтересів фізичних та юридичних осіб.

Подолання цієї негативної тенденції, зменшення рівня дорожньо-транспортного травматизму та стабілізації ситуації на автошляхах країни можливо досягти саме за допомогою ефективного застосування адміністративно-правових засобів забезпечення дорожньої безпеки. Водночас усталена практика постійного підвищення примусового тиску на учасників дорожнього руху не дає бажаного соціального результату. І це не дивно, адже застосування одних та майже повне ігнорування інших правових засобів зводить нанівець всі намагання виправити ситуацію на автошляхах країни. Потрібен зважений комплексний

підхід, в якому мають знайти місце всі без виключення необхідні засоби адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, насамперед профілактичної спрямованості.

В умовах складної дорожньо-транспортної ситуації не викликає сумнівів необхідність створення в країні аналітичної установи, відповідальної за постійний моніторинг аварійності на транспорті, надання вичерпної інформації про її масштаби, структуру, динаміку, соціально-економічні наслідки тощо. Абсолютно вірно з цього приводу стверджують вчені, що в управлінні безпекою дорожнього руху дотепер не має системи оцінки діяльності щодо профілактики ДТП і зниження небезпеки їх наслідків [1, с. 92]. Таку функцію мала б виконувати державна система моніторингу безпеки дорожнього руху як комплекс заходів щодо спостережень, збирання, оброблення, передавання, збереження та аналізу інформації про стан безпеки дорожнього руху, прогнозування його змін і розроблення науково-обґрунтованих рекомендацій для прийняття рішень про запобігання наслідкам дорожньо-транспортних пригод.

Власне термін «моніторинг» (від. лат. monitor – той, що контролює) – означає постійне спостереження за будь-яким явищем, об'єктом з метою співвідношення його стану з бажаним результатом або з первинним уявленням [2].

Моніторинг, на думку Г.М. Бірюкова, може розглядатися: по-перше, як спосіб дослідження реальності, що використовують у різних науках, по-друге, як спосіб забезпечення сфери управління різними видами діяльності за допомогою надання своєчасної і якісної інформації [3]. Е.М. Коротков вважає, що моніторинг – це «систематичне відстеження процесів або тенденцій, постійне спостереження з метою своєчасної оцінки виникаючих ситуацій» [4, с. 293]. Б.Г. Литвак дотримується точки зору, що «моніторинг» є спеціально організованим систематичним спостереженням за станом яких-небудь об'єктів [5, с. 87].

Таким чином, моніторинг: за сутністю – це інформаційна система (збір, обробка, збереження та використання інформації про стан керованого об'єкта), яка постійно поповнюється і вказує на безперервність спостереження; за процесом – це циклічний процес порівняння, зіставлення, оцінювання існуючого стану об'єкта із запланованим та прийняття на цій основі управлінського рішення щодо поточного коригування; за технологічністю – це технологія замірювання існуючого стану об'єкта.

У багатьох країнах регулярний моніторинг покладено в основу національних програм забезпечення безпеки дорожнього руху [6, с. 10].

В Фінляндії, наприклад, моніторинг поведінки учасників дорожнього руху є важливим засобом забезпечення дорожньої безпеки. Результати моніторингу також дозволяють оцінити ефективність заходів з безпеки дорожнього руху та їх відповідність нагальним потребам, вони підлягають регулярному оприлюдненню і поширенню серед зацікавлених сторін. Основними питаннями, які досліджуються під час моніторингу в Фінляндії, є: –

швидкість руху транспортних засобів; – водіння під впливом алкоголю; – використання ременів безпеки водіями і пасажирями на передніх сидіннях легкових автомобілів та мікроавтобусів; – використання ременів безпеки на задніх сидіннях легкових автомобілів; – використання покажчиків повороту транспортного засобу при поворотах; – використання велосипедних шоломів велосипедистами; – дотримання пішоходами правил перетину регульованих перехресть; – використання пішоходами світловідбивачів; – дотримання водіями сигналів світлофора [7].

На відміну від Фінляндії та інших країн система моніторингу безпеки дорожнього руху в Україні повинна ґрунтуватися на використанні існуючих організаційних структур суб'єктів моніторингу і функціонувати на основі єдиного нормативного, організаційного та методологічного забезпечення, об'єднання складових частин та уніфікованих компонентів цієї системи.

З метою створення правових засад функціонування системи моніторингу безпеки дорожнього руху в Україні пропонуємо доповнити Закон України «Про дорожній рух» розділом X-A «Моніторинг безпеки дорожнього руху».

Отже, система моніторингу безпеки дорожнього руху має стати складовою частиною національної інформаційної інфраструктури, сумісної з аналогічними системами інших країн та спрямованої на:

- підвищення рівня знань про стан дорожнього руху та його безпеки;
- підвищення оперативності та якості інформаційного обслуговування користувачів на всіх рівнях;
- підвищення якості обґрунтування заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху та ефективності їх здійснення;
- сприяння розвитку міжнародного співробітництва у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- довгострокові систематичні спостереження за станом дорожнього руху та його безпеки;
- аналіз стану дорожньої безпеки та прогнозування його змін;
- інформаційно-аналітичну підтримку прийняття рішень у сфері дорожнього руху та його безпеки;
- інформаційне обслуговування органів державної влади, органів місцевого самоврядування, а також забезпечення інформацією про стан дорожньої безпеки населення країни і міжнародних організацій.

Список використаних джерел:

1. Собакаръ А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії і практики: Монографія / А. О. Собакаръ. – Донецьк : ДЮІ МВС України, ПП «ВД «Кальміус», 2011. – 492 с.
2. Словник іншомовних слів Л.П.Крисіна [Online]. Доступ http://dic.academic.ru/misc/econ_dict.nsf/ByID/NT00001CBA
3. Бірюков Г.М. Фінансовий моніторинг у протидії легалізації (відмиванню) коштів в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy-confer.com.ua/full_article/580. – Назва з титул. екрану.

4. Коротков Э.М. Концепция менеджмента [Текст] / Э.М. Коротков. – М.: Дека, 1997. – 304 с.

5. Литвак Б.Г. Разработка управленческого решения [Текст] / Б.Г. Литвак – М.: Дело, 2000. – 392 с.

6. Собакарь А.О., Коллер Ю.С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : монографія / Коллер Ю.С., Собакарь А.О. – К. : «МП Леся», 2015. – 204 с.

7. Моніторинг поведінки учасників дорожнього руху у Фінляндії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.facebook.com/tur.org.ua/posts/434077436794358:0>

Спіров Сергій Васильович

в.о. головного лікаря КЗ «Криворізький центр здоров'я»

ОСНОВНІ НАПРЯМИ І ФОРМИ СУМІСНОЇ РОБОТИ КРИВОРІЗЬКОГО ЦЕНТРУ ЗДОРОВ'Я З ЗАЦІКАВЛЕНИМИ ВІДОМСТВАМИ ТА СЛУЖБАМИ З ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬОГО ТРАВМАТИЗМУ

Криворізький центр здоров'я, в якому працюють всього 3 лікаря-методиста і 3 інструктори з санітарно-просвітницької роботи є організаційно-методичним центром управління гігієнічним навчанням і вихованням населення міста.

Функції нашого закладу передбачають три напрямки діяльності:

- **організаційні заходи** – розробка нормативно-директивних документів, впровадження системи управління гігієнічним навчанням і вихованням населення в лікувально-профілактичних закладах міста та контроль достовірності і якості пропаганди медичних та гігієнічних знань в них, участь у роботі різних відомств та громадських організацій, забезпечення закладів охорони здоров'я методичною і популярною літературою, проведення соціологічних досліджень з актуальних проблем охорони здоров'я населення, організація обліку санітарно-просвітницької роботи та звіт про неї;

- **методичне керівництво** – вивчення впливу рівня гігієнічної грамотності і санітарної культури населення на показники його здоров'я, розробка системи гігієнічного навчання і виховання населення, підготовка кадрів з питань організації впровадження здорового способу життя та загальної методики цієї роботи, розробка методичних матеріалів, рецензування різноманітних текстів, науково-практичної та консультативної роботи, довідково-інформаційного забезпечення;

- **масова робота** – підготовка та проведення прес-конференцій та засідань круглих столів лікарів і журналістів по актуальним проблемам профілактики захворювань і формування здорового способу життя, підготовка матеріалів для теле- і радіопередач, публікацій у пресі, підготовка до видання

санітарно-просвітницької літератури та її розповсюдження, організація акцій, присвячених Всесвітнім, Міжнародним та Всеукраїнським профільним дням здоров'я, проведення показних гігієнічних уроків, часів питань та відповідей, усних медичних журналів, групових профілактичних прийомів та тренінгів.

Наш колектив з залученням всієї мережі лікувально-профілактичних закладів займається проблемою побутового травматизму та складової його частини – дорожнього травматизму методами, засобами і формами санітарно-просвіти населення. Об'єм виконаної роботи медичними працівниками міста наглядно ілюструє наступна таблиця за 2015, 2016 рр. за I квартал 2017 року:

Форми роботи	2015 рік	2016 рік	I квартал 2017 рік
Сюжетів телепередач	14	39	34
Сюжетів радіопередач	7	29	9
Друкованих матеріалів у ЗМІ	6	12	3
Тематичні уроки	3	5	-
Часи запитань та відповідей	-	-	-
Усні медичні журнали	-	-	-
Відеосюжети	2	85	15
Розповсюдження літератури	28	32	7
Лекції	47	32	5
Інформаційні зустрічі	42	46	20
Бесіди	526	374	127
Бесіди по відомчим радіовузлам	30	47	12
Куточки здоров'я	23	46	5
Санбюлетені	3	-	1

Серед багато чисельних причин дорожньо-транспортних пригод особливо місце займають шкідливі звички – паління, пияцтво та наркоманія. Об'єм виконаної роботи методичними працівниками міста з пропаганди мір профілактики цих пагубних звичок видно з наступної таблиці за 2015 р., 2016 р., за I квартал 2017 року:

Форми роботи	Паління			Пияцтво			Наркоманія		
	2015 рік	2016 рік	I квартал 2017 рік	2015 рік	2016 рік	I квартал 2017 рік	2015 рік	2016 рік	I квартал 2017 рік
Сюжетів телепередач	19	17	1	-	27	1	79	21	-
Сюжетів радіопередач	18	11	-	-	12	-	18	10	-
Друкованих матеріалів у ЗМІ	5	5	-	2	1	1	3	1	-
Тематичні	13	18	2	6	8	1	11	7	2

уроки									
Часи запитань та відповідей	18	13	2	1	2	-	4	3	-
Тренінги	-	3	1	-	4	-	-	3	2
Відеосюжети	74	61	12	29	47	2	40	17	8
Куточки здоров'я	327	292	36	155	130	23	218	139	53
Санбюлетені	53	41	7	12	17	3	12	24	4
Проведено: - акцій	1	-	-	-	-	-	2	-	-
- лекцій	174	166	24	109	77	22	107	79	21
- інформаційних зустрічей	417	923	173	273	386	106	248	369	84
- бесід	2738	2521	604	1964	1582	437	2067	1715	412
- бесід по відомчим радіовузлам	161	160	53	27	30	5	116	130	34

Криворізький центр здоров'я та лікувально-профілактичні заклади систематично проводять в учбових закладах міста тематичні уроки, часи запитів та відповідей, усні медичні журнали і тренінги у вигляді презентацій по наступній тематиці: «Паління – головна соціальна причина смерті людей в Україні», «Пияцтво – розпуста, алкоголізм – хвороба» та «Наркоманія – дорога в могилу з своєї волі». Збірники з 16 – 24 кольорових слайдів лікар демонструє на екрані протягом 20-30 хвилин. У нас є ці презентації на паперових та електронних носіях та можемо надати їх вам для використання.

Медична статистика свідчить: 36% смертей на дорогах можна було б запобігти якби у першу хвилину після ДТП постраждалому була надана перша допомога. З великим співчуттям самі водії та свідки дорожньої пригоди майже завжди неготові негайно спасати життя постраждалим. Система підготовки водіїв по порятунку життя постраждалим людям у нас поки що недосконала. Методика цієї роботи науково обґрунтована але в практичній площині поки що не реалізована.

На першому етапі треба надати водіям оптимальним об'єм знань з цієї тематики. Криворізький центр здоров'я сумісно з лікарями швидкої медичної допомоги підготували примірні тексти лекцій на українській та російській мовах з теми: «Методика надання першої допомоги постраждалим при нещасних випадках та раптових захворюваннях». Ці тексти в наявності на паперових та електронних носіях в усіх закладах охорони здоров'я міста та активно використовуються ними. Ми готові надати всім бажаючим. Другий етап підготовки вимагає участі також лікарів. Треба практично навчити всіх водіїв основним навичкам надання першої допомоги при нещасних випадках. На третьому і четвертому етапах підготовки водіїв повинні працювати психологи. Їх мета с початку перетворити навички в звички надавати допомогу постраждалим, а потім сформуванати у водіїв потребу робити це. Тільки сумісна

робота лікарів та психологів по спеціальній програмі може запобігти байдужість водіїв в перші хвилини після аварії.

Багато належить зробити і для того, щоб перші свідки дорожньо-транспортної катастрофи мали потребу надавати першу допомогу постраждалим. Соціологічні дослідження показують, що знають, як надавати першу допомогу 17% жителів нашого міста, мають навички її надання 9%, а потребу надавати її сформовано тільки у 5% жителів нашого міста. Чітка система підготовки населення по наданню першої допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах лікарями і психологами потребує своєї модернізації та удосконалення.

Тільки тісна взаємодія профільних спеціалістів з громадськими організаціями здатна поліпшити показники травматизму і смертності людей на вулицях нашого міста від дорожньо-транспортних пригод.

Степанов Олексій Вікторович

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

ОПТИМІЗАЦІЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО СТАНУ ВОДІЯ ДЛЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В СИСТЕМІ ВАДС

За статистикою багато дорожньо-транспортних подій (ДТП) відбувається через так званий «фактор людини» – зниження функціонального стану водія автотранспортного засобу (АТЗ). Відомо, що водій АТЗ в транспортному процесі, для контролю свого функціонального стану, змушений постійно адаптуватися до безперервно мінливих ланок системи «Водій – Автомобіль – Дорога – Середовище» (ВАДС). Особливістю такої адаптації, що відрізняє водія від біологічних об'єктів інших видів, є його властивість змінюватися під впливом системи ВАДС, а за допомогою різноманітних засобів створювати умови забезпечення збереження свого функціонального стану на всіх системно-структурних рівнях організму. Для цих цілей створюються різні біотехнічні системи (БТС) – складні системи «людина – машина», що включають біологічні та технічні підсистеми, які функціонують для досягнення спільної мети – безпеки людини, які складаються із організму людини та технічних засобів життєзабезпечення [1, 5, 6, 7]. Тобто для забезпечення безпеки дорожнього руху (БДР) в системі ВАДС особливої актуальності набуває створення БТС для підтримки безпечного та оптимального функціонування стану водія АТЗ.

Відомо, що БДР у транспортному процесі визначається надійністю функціонування системи ВАДС в цілому і надійністю кожної з її складових. Збій у роботі хоча б одного елемента даної системи порушує БДР, що може

призвести до ДТП [2, 5]. При цьому людина, яка керує АТЗ, на сучасному рівні розвитку є найбільш важливою ланкою в системі управління ВАДС [8].

Аналіз БТС медичного призначення показує, що серед складових системи «людина – лікар – медичні технічні засоби (МТС)», найбільшим змінам піддаються останні. Проте використання МТС потребує складного обслуговування, діагностики та терапевтичного впливу на людину, навченого персоналу і спеціальних стаціонарних медичних пунктів [7]. Тобто недоліком системи є обмежена мобільність, відсутність постійного контролю за функціональним станом водія у транспортному процесі та несвоєчасний вплив на функціональний стан водія АТЗ.

Відомо, що стан хвороби людини характеризується порушенням біохімічних процесів у клітинах, що супроводжується нестійким режимом регулювання функціональних систем організму і який можна контролювати за допомогою біологічних активних точок (БАТ) (наприклад, електропунктурний вплив на корпоральні біологічно активні точки дванадцяти головних парних меридіанів організму людини) [4, 7]. Спрощено можна вважати, що в термінах функціонування організм водія може перебувати в двох станах: у стані психофізіологічної активності (здоров'я) або в стані психологічного стресу (хвороби), що в кінцевому підсумку змінює його функціональний стан та впливає на БДР [4].

В основу авторської моделі поставлено завдання: створити мобільну, бездротову систему контролю за функціональним станом водія АТЗ та в автоматичному режимі здійснювати підтримку нормального функціонального стану водія в спокої або русі.

Автором була створена БТС нормалізації функціонального стану водія АТЗ (надалі – Система), яка включає об'єкт контролю, блок збору первинної інформації діагностування, інформаційно-аналітичний блок, який відрізняється від відомих систем тим, що блок збору первинної інформації виконаний у вигляді мініатюрного приладу, що кріпиться за вухом водія, у який вмонтований блок реєстрації показань БАТ із блоком живлення та блоком передачі даних по радіоканалу до інформаційно-аналітичного блоку управління та функціональної діагностики, що складається з аналізатора відхилень показань БАТ, підсилювача біопотенціалів водія з блоком живлення, блоку пам'яті, блоку сигналізації, який пов'язаний з інформаційно-виконавчим блоком, що складається з блоку рекомендацій, який видає команди блоку зупинки АТЗ, включення аварійної сигналізації, повідомлення по каналу стільникового зв'язку спеціальним службам (рис. 1).

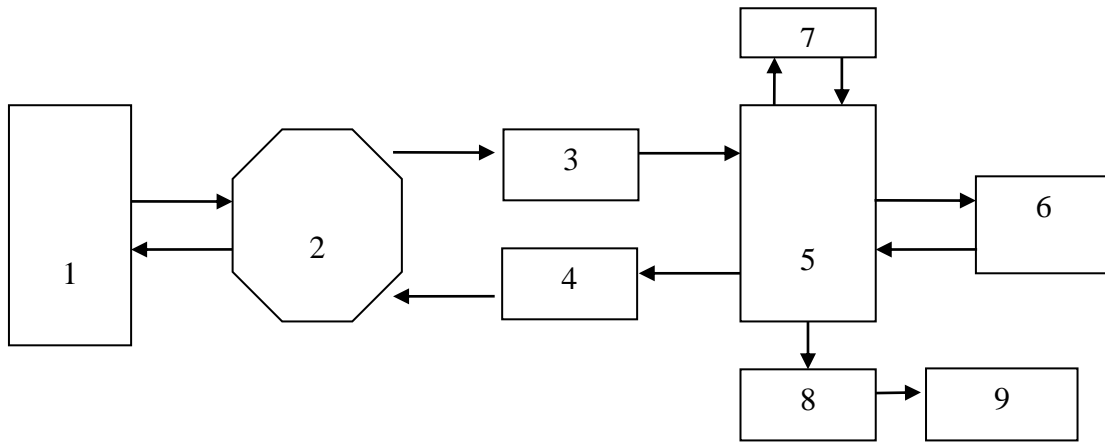


Рис. 1. Блок-схема БТС нормалізації функціонального стану водія АТЗ, що містить: 1 – водій АТЗ (об’єкт контролю функціонального стану); 2 – мініатюрний прилад, який кріпиться за вухом водія для зняття інформації з біологічно активних точок; 3 – засоби діагностики; 4 – засоби впливу; 5 – інформаційно-аналітичний блок управління і функціональної діагностики; 6 – підсилювач біопотенціалів водія (ПБВ); 7 – блок пам’яті; 8 – блок сигналізації; 9 – інформаційно-виконавчий блок.

Система працює наступним чином. Блок збору первинної інформації з біологічно активних точок 2, об’єкта контролю 1 (водія), на підставі даних аналізаторів діагностики 3 по каналу телеметричного зв’язку передає інформацію інформаційно-аналітичному блоку управління та функціональної діагностики 5, де показання діагностування накопичуються, обробляються, аналізуються і порівнюються з блоком пам’яті 7 нормального функціонального стану водія, знятого автоматично з водія перед виїздом АТЗ.

При роботі водія, при наявності відхилень від показників його нормального функціонального стану, інформація надходить на інформаційно-аналітичний блок 5, де (для нормалізації функціонального стану водія) автоматично приймається рішення про включення підсилювача біопотенціалів 6 водія через засоби впливу вушної акупунктури 4 на біологічно активні точки водія 2. У разі критичних показників функціональної діагностики біологічно активних точок 2, інформаційно-аналітичний блок 5 в автоматичному режимі видає команди на включення аварійної світлової та звукової сигналізації 8 для інформування інших учасників дорожнього руху та задіює інформаційно-виконавчий блок 9 на примусове гальмування і зупинку АТЗ із видачею інформації по каналу мобільного зв’язку спеціальним службам (диспетчеру АТП, службі медичної допомоги «03» або службі «102»).

Поставлене завдання автором вирішується за рахунок того, що Система контролює психофізіологічну активність організму водія через БАТ в інтервалах від нормального стану до стану психологічного стресу в спокої або русі за рахунок дискретизації вимірюваних величин і керуючих впливів (прямий зв’язок), а в разі перевищення допустимої норми показників БАТ система, за допомогою підсилювача біопотенціалів водія, нормалізує фізіологічний стан водія (зворотний зв’язок). Додатково, в разі критичних

показників БАТ, система автоматично видає команди для включення виконавчих пристроїв безпеки АТЗ. На запропоновану Систему автором отримано державний Патент на корисну модель.

Підсумовуючи слід додати, що розв'язання проблем БДР на основі інформаційно-інтелектуальних систем є найбільш перспективним і доцільним напрямком наукових досліджень щодо зниження ДТП на дорогах. Зволікання з участю у цих розробках наукових і промислових установ нашої країни є стратегічною помилкою, яка неминуче проявиться на етапі впровадження та ефективного використання таких систем. Тобто необхідно своєчасно внести пропозиції до відповідних загальнодержавних та відомчих планів, насамперед, наукових досліджень та проектних розробок і збудувати таку державну систему управління автотранспортною сферою, яка б здатна була враховувати всі виклики БДР сучасної цивілізації.

Список використаних джерел:

1. Беллман Р. Кибернетика и медицинская диагностика / Р. Беллман. – М.: Знание, 1968. – 48 с.
2. Лобанов Е. М. Роль человеческого фактора в организации и безопасности движения / Е. М. Лобанов. – Тр. МАДИ. 1968, вып. 27. – С. 89-102.
3. Микрокомпьютерные медицинские системы / Под ред. У. Томпкинса и Дж. Уэбстера, пер. с англ. – М. – 1983.
4. Нормальная физиология: Курс физиологии функциональных систем / Под ред. К. В. Судакова. – М.: Мед. информ. агентство, 1999. – 718 с.
5. Основы управления транспортными средствами и безопасность движения / С. В. Филимонов, С. Г. Талышев, Ю. В. Илясов. – Пенза: Изд – во Пенз. гос. Ун- та, 2007. – 98 с.
6. Филатова Н. Н. Моделирование биотехнических систем: учеб. пособие / Н. Н. Филатова / Федер. агентство по образованию; Твер. гос. техн. ун-т. – Тверь: ТГТУ, 2008. – 144 с.
7. Чеглоков А. В. Рефлексодиагностика психофизиологического состояния (ПФС) человека: науч.-метод. пособие / А. В. Чеглоков, В. Г. Иванов. – Харьков: Основа, 2000. – 62 с.
8. Юрьев Н. Человеческий фактор / Н. Юрьев // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра, М. – 2003. – Сентябрь (№ 09). – С. 14-15.

Стрельченко Костянтин Анатолійович

студент 3 курсу медичного факультету № 4 Національного медичного університету ім. О.О. Богомольця

Шевченко Любов Василівна

старший викладач кафедри адміністративного права і процесу Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

МІЖНАРОДНЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСТРЕНОЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ

Основним напрямком державної політики щодо адміністративно-правового регулювання екстреної медичної допомоги в Україні є європейська інтеграція, тобто досягнення європейських міжнародно-правових стандартів у всіх сферах суспільного життя. Так, міжнародно-правові стандарти щодо надання екстреної медичної допомоги – це зафіксовані міжнародно-правовими актами принципи й норми, які визначають зміни й обсяг прав людини у сфері охорони здоров'я при наданні екстреної медичної допомоги і слугують юридичними нормами для національної політики у цій сфері [1, с. 126].

Джерелами, які визначають міжнародно-правові акти у сфері охорони здоров'я є документи, видані Організацією Об'єднаних Націй, Всесвітньою організацією охорони здоров'я, Міжнародною організацією праці, Радою Європи і Європейським Союзом, Всесвітньою і Європейською медичними асоціаціями [2].

Таким чином, до основоположних нормативно-правових актів, якими урегульовано охорону здоров'я, в тому числі й екстрену медичну допомогу, слід віднести наступні: Європейську соціальну хартію (1961 р.); Європейський кодекс соціального забезпечення (1964 р., переглянутий 1990 року); Декларацію про розвиток прав пацієнтів у Європі (1994 р.); Конвенцію про права людини і біомедицину (1997 р.); до фундаментальних актів нормативно-правового регулювання надання медичної допомоги, в тому числі й екстреної медичної допомоги, слід віднести: Європейську конвенцію про соціальну та медичну допомогу (1951 р.); до фундаментальних актів нормативно-правового регулювання екстреної медичної допомоги, в тому числі й екстреної медичної допомоги на нашу думку, треба віднести: Дванадцять принципів надання екстреної медичної допомоги у будь-якій системі охорони здоров'я (1983 р.); Рекомендації з надання екстреної медичної допомоги у сільській місцевості (1983 р.) тощо.

До спеціалізованих актів нормативно-правового регулювання охорони здоров'я, в тому числі й екстреної медичної допомоги, слід віднести Міжнародні документи про охорону здоров'я (переважно Всесвітньої медичної асоціації, створеної у 1947 р.): Міжнародний кодекс медичної етики (прийнятий Генеральною асамблеєю Всесвітньої медичної асоціації у 1948 р., із змінами і доповненнями 1968, 1983, 1994 рр.); Женевську декларацію Всесвітньої

медичної асоціації (прийнята в 1949 р., із змінами і доповненнями 1968 і 1983 рр., орієнтовану на випускників медичних вишів – майбутніх лікарів); Рекомендації для лікарів, що проводять біомедичні дослідження на людині (1964 р.); Лісабонську декларацію про права пацієнтів (1981 р.).

До допоміжних актів нормативно-правового регулювання охорони здоров'я, в тому числі й екстреної медичної допомоги, слід віднести наступні: Заяву про використання протипіхотних засобів і зловживання ними (1983 р.); Заяву про свободу контактів між лікарями (1984 р.); Конвенцію про права дитини. Декларацію з прав людини і особистої свободи медичних працівників (1985 р.); Заяву про торгівлю живими органами (1985 р.); Декларацію про незалежність і професійну свободу лікаря (1986 р.); Декларацію щодо трансплантації людських органів (1987 р.); Мадридську декларацію про професійну автономію і самоуправління лікарів (1987 р.); Декларацію про жорстоке ставлення до людей похилого віку і старих (1990 р.); Заяву про політику у сфері лікування смертельно хворих пацієнтів, які терплять хронічний біль (1990 р.); Заяву про недбале ставлення лікарів до своїх обов'язків (1992 р.); Заяву про професійну відповідальність за якість медичного обслуговування (1996 р.) [3, с. 120].

У зв'язку із тим, що нормативно-правове регулювання охорони здоров'я, надання медичної допомоги та екстреної медичної допомоги охоплюється значною кількістю міжнародно-правових актів, але через обмежений обсяг, ми вважаємо за необхідне здійснити характеристику декількох основних міжнародно-правових актів.

Так, Європейська конвенція про соціальну та медичну допомогу (1951 р.) запроваджуючи принцип рівного ставлення до громадян кожної з держав-членів при застосуванні законодавства, передбачає надання соціальної та медичної допомоги, в тому числі й на надання екстреної медичної допомоги [4].

На підставі зазначеної Конвенції кожна із Договірних Сторін бере на себе зобов'язання забезпечувати, щоб громадяни інших Договірних Сторін, які на законних підставах знаходяться на будь-якій частині її території, на яку поширюється дія Конвенції, та які не мають додаткових джерел, мали право рівне з громадянами цієї держави та на цих же умовах – на соціальну та медичну допомогу, в тому числі й на екстерну медичну допомогу, що передбачається час від часу чинним законодавством на цій частині її території.

Ще одним актом універсального характеру щодо забезпеченням прав дитини на отримання екстреної медичної допомоги є Конвенція про права дитини, яка прийнята ООН 20 листопада 1989 року [5]. Цей міжнародний документ у ст. 24 закріплює право дитини на користування найдосконалішими послугами системи охорони здоров'я, надання екстреної медичної допомоги, засобами лікування хвороб та відновленням здоров'я.

Правове регулювання екстреної медичної допомоги здійснюється також Європейською соціальною хартією, що прийнята 18 жовтня 1961 р. [6] та

ратифікована Україною 14 вересня 2006 року. Хартія – це єдиний документ, який гарантує основні соціальні та економічні права повною мірою.

Здійснивши аналіз міжнародних правових актів щодо надання екстреної медичної допомоги ми бачимо, що відсутні безпосередні всесвітні (універсальні) акти, що безпосередньо регулюють питання надання екстреної медичної допомоги. Разом з тим, у зазначених актах лише фрагментарно регламентується дане право. Саме тому, з метою реального здійснення прав людини, у тому числі й з метою забезпечення права на надання первинної медико-соціальної допомоги, яка включає в себе екстрену медичну допомогу, потрібно на національному рівні створити відповідну законодавчу базу щодо регулювання по наданню зазначених видів медичної допомоги, хоча прийняття одних лише законів не можна розцінюватися як достатній захід, який на міжнародному рівні визначить нормативно-правове регулювання екстреної медичної допомоги. Одночасно, для того, щоб гарантувати в Україні право на охорону здоров'я, в тому числі й право на надання первинної медико-соціальної допомоги, яка включає в себе екстрену медичну допомогу, необхідно вжити комплексних заходів в адміністративній, судовій, політичній, економічній, соціальній, освітній та інших сферах публічного адміністрування.

Список використаних джерел:

1. Карташкин В.А. Международная защита прав человека. / В. А. Карташкин. – М. : Международные отношения, 1976. – 224 с.
2. Сенюта І.Я. Міжнародно-правові стандарти у сфері охорони здоров'я / І. Я. Сенюта // Вісник львів. ун-ту. Серія юридична. – 2004. – Вип. 40. – С. 24-36.
3. Москаленко В.Ф., Грузєва Т.С., Іншакова Г.В. Право на охорону здоров'я у нормативно-правових актах міжнародного та правового рівня / В. Ф. Москаленко, Т. С. Грузєва, Г. В. Іншакова // – Харків : ВПП «Контракт», 2006. – 296 с.
4. Європейська конвенція про соціальну та медичну допомогу (1951 р.) від 11 груд. 1953 р. № ETS № 14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/card/994_649
5. Конвенція про права дитини, яка прийнята ООН 20 листопада 1989 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України 1990 р. – № 1. – Ст. 205.
6. Европейская социальная хартия.: Міжнародний документ від 03 трав. 1996 р. № ETS № 163 // Відомості Верховної Ради України 2007 р. – № 51. – Ст. 2096.

Стрельченко Оксана Григорівна

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

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКСТРЕНОЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ЯК РІЗНОВИДУ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ

Сучасний розвиток цивілізації, суспільства і правосвідомості вимагає вдосконалення нормативно-правового регулювання охорони здоров'я для забезпечення екстреною медичною допомогою населення в рамках правової медицини. Публічне адміністрування соціальної сфери, в тому числі і в сфері охорони здоров'я, здійснюється правовими, адміністративними, економічними, соціально-психологічними механізмами. Нормативно-правове регулювання у сфері охорони здоров'я означає побудову чіткої системи правової вертикалі нормативних правових актів та їх правозастосування. При цьому закони є вищим імперативним виразом волі суспільства, а усі наступні підзаконні нормативно-правові акти видаються на їх основі і на виконання законів.

Якісне оновлення суспільства неможливе без змістовного та системного нормативно-правового регулювання, що забезпечує правову інформованість всіх структур суспільства і кожного громадянина окремо. На жаль, в силу своєї специфіки, нормативно-правова інформація не має достатньо добре налагоджених каналів її публікації й поширення. А у нормативно-правовій базі існуючого законодавства сьогодні чимало протиріч і прогалин, пов'язаних із соціально-політичними та економічними трансформаціями, які відбуваються в країні, а своєчасні зміни та доповнення здійснюється не належним чином. Практика показує, що відсутність численних нормативно-правових документів на місцях істотно знижує керованість системою охорони здоров'я безпосередньо та якість надання екстреної медичної допомоги, зокрема. Чинна нормативно-правова база охорони здоров'я створювалася десятиліттями, внаслідок чого для неї характерно нашарування кількох історичних пластів, що відображають різні етапи розвитку та реформування охорони здоров'я на різних її етапах розвитку.

Слід відзначити, що будь-яка діяльність, в тому числі і надання екстреної медичної допомоги як галузі охорони здоров'я, реалізується через систему правових настанов (юридичних норм), що містяться в актах різної юридичної сили і, які визначають параметри належної поведінки суб'єктів цієї діяльності.

Отже, нормативно-правову базу сфери охорони здоров'я становить комплекс юридичних норм, за допомогою яких держава регулює систему охорони здоров'я та діяльність осіб, що в межах встановленої компетенції, здійснюють діагностику, реабілітацію, профілактику та лікування з метою збереження життя та здоров'я людини.

Водночас, нормативно-правову базу екстреної медичної допомоги становить комплекс юридичних норм, за допомогою яких держава регулює систему екстреної медичної допомоги, та діяльність кваліфікованих

працівників екстреної медичної допомоги щодо надання невідкладних організаційних та лікувальних заходів, спрямованих на врятування та збереження життя людини.

Оскільки здоров'я людини є найбільшою суспільною та індивідуальною цінністю, значною мірою впливає на процеси і результати економічного, соціального та культурного розвитку країни, демографічну ситуацію і стан національної безпеки, а також є важливим соціальним критерієм ступеня розвитку і благополуччя суспільства в цілому, проблеми охорони здоров'я та, безумовно, надання екстреної медичної допомоги вимагають постійної уваги держави, а їх розв'язання має бути одним з пріоритетних напрямів соціальної політики. Щоб забезпечити ефективність системи охорони здоров'я, в тому числі надання екстреної медичної допомоги, держава зобов'язана забезпечити нормативно-правове регулювання її організації та діяльності, оскільки в цивілізованому суспільстві право є необхідною умовою існування та розвитку будь-якої системи і галузі публічного адміністрування [1, с. 260].

І.Я. Сенюта, здійснивши аналіз чинного законодавства, вітчизняної та зарубіжної наукової літератури у сфері охорони здоров'я систематизувала нормативно-правові акти охорони здоров'я за предметом правового регулювання і виділив такі групи, які стосуються питань: 1) надання медичної допомоги; 2) правового статусу пацієнтів; 3) правового статусу медичних і фармацевтичних працівників; 4) фінансування охорони здоров'я; 5) оздоровчо-профілактичної діяльності; 6) забезпечення безпечних умов для життєдіяльності; 7) організації та управління охороною здоров'я; 8) біоетики [2, с. 62-63].

*В той же час, вважаємо за доцільне, виділити наступні групи нормативно-правових актів, якими урегульовано саме інститут екстреної медичної допомоги: **фундаментальні (основоположні) акти нормативно-правового регулювання екстреної медичної допомоги**, до яких слід віднести акти, що вирішують питання: регулювання охорони здоров'я; надання медичної допомоги; регулювання екстреної медичної допомоги; **спеціалізовані акти нормативно-правового регулювання екстреної медичної допомоги**, до яких слід віднести акти, що вирішують питання: правового статусу медичних і фармацевтичних працівників; оздоровчо-профілактичної діяльності; біоетики тощо; **допоміжні акти нормативно-правового регулювання екстреної медичної допомоги**, до яких слід віднести акти, що вирішують питання: правового статусу пацієнтів; фінансування охорони здоров'я; забезпечення безпечних умов життєдіяльності; організації та управління охорони здоров'я.*

Список використаних джерел:

1. Малейна М И. Человек и медицина в современном праве. – М. : БЕК, 1995.– 260 с.
2. Сенюта І.Я. Медичне право: право людини на охорону здоров'я : монографія / І. Я. Сенюта. – Львів : Астролябія, 2007. – 223 с.

Сушко Анатолий Анатольевич

доцент кафедры административной деятельности органов внутренних дел учреждения образования «Академия МВД Республики Беларусь», кандидат технических наук

К ПОЛУВЕКОВОМУ ЮБИЛЕЮ КОНВЕНЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

В 2018 году исполняется 50 лет подписания в Вене во дворце Хофбург Заключительного акта Международной Конференции по дорожному движению, а также Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах, с оговоркой относительно порядка разрешения спорных вопросов.

По поручению правительства БССР международные документы подписал глава делегации, начальник отдела ГАИ Управления милиции МООП БССР А.В. Зубович.

По поручению правительства УССР – начальник отдела ГАИ Управления милиции МООП УССР И.А. Микитюк.

По поручению правительства Союза ССР – заместитель начальника Управления ГАИ Главного управления милиции МООП СССР, заместитель главы делегации И.С. Храпов.

Согласно первоначальному проекту Конвенций подлинные тексты должны были составляться только на английском и французском языках. Активная позиция СССР, БССР и УССР, а также ряда испано-язычных стран было принято решение составить подлинные тексты Конвенций на пяти официальных языках ООН (английском, испанском, китайском, русском и французском).

Новые конвенции должны были заменить Конвенции о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах, подписанных в Женеве 19 сентября 1949 года.

Первая Международная конвенция относительно передвижения автомобилей была подписана в октябре 1909 года в Париже. Конвенцию 1909 года подписали: Россия, Франция, Германия, Австрия, Венгрия, Бельгия, Болгария, Испания, Великобритания, Италия, Монако, Греция.

Последующие конвенции были подписаны в: 1926 г. (Париж); 1931 г. (Женева); 1949 г. (Женева).

В работе конференции 1968 года принимали участие 64 государства. В общей сложности в работе конференции приняли участие около 400 человек, среди которых были члены делегаций, советники, эксперты, наблюдатели.

Председателем Международной конференции был избран представитель Австрии А.Буцци-Кватрини. Заместителями председателя конференции были избраны представители Австралии, Англии, Аргентины, Голландии, Либерии, Мексики, Польши, ОАР, Саудовской Аравии, СССР, США, Таиланда, Тайваня, ФРГ, Чили, Швеции, Японии.

Столь представительный форум был собран для выработки решения по

стандартизации дорожного движения и создания единой системы дорожных знаков и сигналов на основе практического опыта во всех странах-участницах.

С приветственным словом на торжественном открытии конференции выступил Федеральный президент Австрийской Республики Франц Йонас.

На конференции были образованы Генеральный комитет, Первый, Второй, Третий и Четвертый Главные комитеты, комитет по проверке полномочий и редакционный комитет.

Основной задачей Первого Главного комитета являлось изучение и рассмотрение предложений по вопросам, включенным в проект Конвенции о дорожном движении: правила дорожного движения, условия допуска к международному движению автомобилей и прицепов, велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем, действительность и образцы национального и международного водительских удостоверений.

На рассмотрение комитета было вынесено более четырехсот замечаний и предложений по большинству статей проекта Конвенции. При обсуждении замечаний советская делегация исходила из требований отечественных нормативных документов по этим вопросам, принимая во внимание перспективы развития автомобильного транспорта в Советском Союзе и положительный зарубежный опыт.

Кроме замечаний редакционного порядка, приняты, в частности, предложения Союза ССР, предусматривающие:

действия водителя при вынужденной остановке транспортного средства на железнодорожном переезде;

условия движения транспортного средства задним ходом;

необходимость освещения ночью груза, выступающего спереди транспортного средства;

право Договаривающихся сторон регламентировать более конкретные правила расположения на проезжей части транспортных средств перевозящих груз, а также предписывать более строгие правила обгона на перекрестках и железнодорожных переездах;

указание номера двигателя в свидетельстве о регистрации.

В результате активной позиции делегаций ряда стран, были отклонены предложения предусматривающие:

разрешение обгона справа;

сокращение срока действительности международного водительского удостоверения с трех до одного года;

необязательность фотографии на водительском удостоверении;

допуск к управлению транспортным средством ученика без водителя-наставника;

необязательность проставления номера на двигателе автомобиля;

сообщение Генеральному Секретарю ООН названия ведомства, образцов печатей и подписи лиц, выдающих международные водительские удостоверения.

Учитывая различные условия движения и степень развития парка

транспортных средств в разных странах часть положений Конвенции приняты как обязательные, а другая часть – как рекомендуемые практикой.

На Второй Главной комитет возлагалась задача по изучению и внесению предложений в проект Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

На Третий Главный комитет было возложено рассмотрение технических предписаний по конструкции и оборудованию транспортных средств. (Технические предписания изложены в пятом приложении к Конвенции о дорожном движении)

Четвертый Главный комитет был образован для подготовки заключительных статей проектов Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

Редакционный комитет Международной конференции состоял из представителей 12 государств (Болгария, Испания, Мали, Нидерланды, ОАР, СССР, США, Франция, ФРГ, Швеция, Япония и Тайвань).

На пленарных заседаниях в конце работы Международной конференции были утверждены доклады всех четырех Главных комитетов и комитета по проверке полномочий, а также тексты Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

Вторая глава Конвенции о дорожном движении посвящена Правилам дорожного движения и включает в себя 31 статью.

С 1 января 2006 года в Республике Беларусь действуют Правила дорожного движения (далее – Правила 2006), утвержденные Указом Президента Республики Беларусь № 551 от 28.11.2005 г. (далее – Указ). Они заменили правила, утвержденные Советом Министров Республики Беларусь в 2002 году (далее – Правила 2002) и полностью соответствуют букве и духу второй главы Конвенции о дорожном движении.

Структурно Правила-2006 состоят из 212 статей сгруппированных в 27 глав и 5 приложений, в то время как Правила-2002 состояли из 207 статей сгруппированных в 28 глав и 5 приложений. Сравнительная таблица изменений, дополнений и исключений Правил-2006 и Правил-2002 насчитывает 340 позиций.

За последние 10 лет в содержание Правил-2006 шестнадцатью Указами Президента Республики Беларусь внесено 169 изменений и дополнений. Интенсивный нормотворческий процесс в отношении Правил-2006 отражает те изменения, которые претерпевает дорожное движение и, в частности, подходы в обеспечении его безопасности.

Сюравчик Валерій Григорович

доцент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права (науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку навчально-наукового інституту № 3) Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РЕФОРМУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ ЗЛОЧИНАМ

Дорожньо-транспортні (автотранспортні) злочини відносяться до злочинності з необережності, під якою розуміють сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі *злочинної недбалості та злочинної самовпевненості* на території країни за певний проміжок часу і характеризується кількісними (станом і динамікою) і якісними (структурою) показниками.

Актуальність проблеми автотранспортних злочинів обумовлюється інтенсивним зростанням кількості джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів, та ускладненням вимог до осіб, які управляють ними. Небачені потужності, швидкості і рушійна потенція техніки, що використовується, супроводжуються інтенсифікацією психічної діяльності людини. Усе це при обмежених психофізичних можливостях людини обумовлює зростання імовірності вчинення автотранспортних злочинів. Щорічно у світі в дорожньо-транспортних подіях гине понад півмільйона людей, ще п'ять мільйонів отримують травми чи каліцтва. На жаль, Україна вносить до світової статистики досить вагому частку, яка значно перевищує аналогічні показники інших країн.

Щороку в Україні зростає аварійність, щодня на автошляхах відбуваються смертельні аварії. За даними Департаменту патрульної поліції України, за півроку 2017 року зареєстровано 76 тисяч ДТП, в яких загинули тисяча триста тридцять сім чоловік (за аналогічний період 2016-го – 72 208 ДТП і 1417 жертв). За день на українських дорогах гине більше людей, ніж за день в АТО, – в середньому 8 осіб. Найбільше аварій в Київській, Дніпропетровській, Львівській, Одеській та Харківській областях [1].

Так, Україну сколихнула страшна аварія в Харкові 18 жовтня 2017 року, яка забрала життя шістьох людей, а ще п'ятеро отримали тяжкі травми. Автомобіль «Лексус», за кермом якого знаходилась 20-річна Олена Зайцева вилетів на тротуар в самому центрі міста, збивши на переході 11 людей. За попередньою версією МВС, саме вона стала винуватицею трагедії, адже їхала на великій швидкості на червоне світло. За словами експертів, кількість ДТП не піде на спад, тому що водії відчують свою безкарність і не реагують на нову поліцію. 5 серпня 2007 року у м. Харкові «Мерседес» на великій швидкості влетів у зупинку: на місці загинув 63-річний пенсіонер, а ще двоє отримали тяжкі травми. У м. Миколаєві водія, який збив на світлофорі трьох осіб (одна жінка померла), засудили до трьох років умовно і випустили на свободу прямо

із залу суду. У 2008 році в м. Харкові на зупинці водій позашляховика збив на смерть шістьох людей і отримав 10 років позбавлення волі, звільнився з колонії достроково в 2015 році [1]. При цьому найчастіше винних у вчиненні ДТП з тяжкими наслідками суди відпускають під домашній арешт, або ж взагалі винні залишають місце ДТП, не надавши допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані, і не повідомивши про такий стан особи належним установам чи особам (ст. 136 КК України) [2].

Глава МВС України Арсен Аваков вже повідомив, що в парламент внесено зміни до чинних законів, якими передбачається посилити штрафи для водіїв (в тому числі за водіння в нетверезому вигляді), а також впровадити відеофіксацію порушень. У той же час глава Мінінфраструктури Володимир Омелян запропонував зниження швидкості руху в містах з нинішніх до 50 км / год, чим уже викликав шквал критики на свою адресу і звинувачення в піарі на трагедії. Експерти стверджують: проблема не в обмеженнях, а у відсутності контролю на дорогах. І трагедія в Харкові – це вирок системі. Зараз в містах практично немає патрулів, які контролювали і швидкісний режим, і дотримання ПДР. Обіцяли це врегулювати за допомогою камер, але оскільки їх досі немає, то траси без контролю. Водії про це знають і не бояться порушувати. При цьому часто і самі патрульні не знають, як себе вести на дорозі. Поліція дуже погано знає свої повноваження. Тому водії в прямому сенсі сідають на голову патрульним. А оскільки в самій поліції зараз велика текучка і підготовлені кадри йдуть все частіше, то ситуація на дорогах тільки погіршується [1].

Поняттям *дорожньо-транспортних (автотранспортних) злочинів* охоплюють такі склади злочинів: 1) порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 286 КК України); 2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України); 3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); 4) порушення пішоходом, велосипедистом, їздовим, ремонтником тощо правил, які забезпечують безпечну роботу автотранспорту (ст. 291 КК України) [2].

Як показало дослідження, *найбільш характерними видами дорожньо-транспортних пригод є такі*: зіткнення транспортних засобів – 29,8 %; перекидання транспортних засобів – 17,6 %; наїзд транспортних засобів на перешкоду – 5,2 %; наїзд транспортних засобів на пішохода – 36,8 %; наїзд транспортних засобів на велосипедиста – 2,9 %; падіння пасажирів – 1,5 %; інші події – 1,6 %. Більш 66 % усіх автотранспортних злочинів відбувається з *вини водіїв*, 25 – 30 % – з *вини пішоходів*. З *вини водіїв індивідуальних* автомобілів сталося більше 60 % усіх смертей і травм. 20 % ДТП допускають *п'яні водії* [3].

Визначаючи умови, пов'язані з людським фактором, тобто учасниками дорожнього руху, В.И. Жулев зазначив, що вони пов'язані, у першу чергу, з безкарністю за минулі адміністративні правопорушення. Істотно впливають на криміногенність людського фактору автотранспортних злочинів психофізіологічні властивості осіб, які управляють транспортними засобами (розбещеність, безвідповідальність, зневага до заборон і відсутність

самодисципліни). Слабка професійна підготовка водіїв в автошколах, а для пішоходів – пропаганда правил безпеки в освітніх установах, трудових колективах і за місцем проживання, недоліки системи перепідготовки водіїв автолюбителів в автогосподарствах також впливають на формування низької культури поведінки на автодорогах [4].

Поряд із заходами, що забезпечують дотримання водіями норм безпеки (підбір, навчання, виховання, контроль), важливими є заходи, що забезпечують безпечний рух інших його учасників, зокрема пішоходів, а також заходи, що попереджують та усувають умови виникнення аварійних ситуацій, які залежать від стану доріг і транспортних засобів. Велика робота повинна проводитися *інженерною службою* патрульної поліції і дорожніми організаціями по забезпеченню доріг інформаційно-вказівними знаками, розміткою, огороженнями та іншою облаштуваністю, що сприяє безпеці руху. Найважливіший напрям загальносоціальної запобігання пов'язаний із забезпеченням якісної підготовки і підвищення кваліфікації водіїв.

Як зазначає О.М. Мойсюк, до *спеціальних заходів віктимологічного запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням та злочинам* належать: контроль за дотриманням правил безпеки руху; припинення порушень незлочинного характеру, які можуть перерости в автотранспортні злочини; виховний та правовий вплив на порушників; виявлення та усунення конкретних обставин, що сприяють виникненню аварійної обстановки (стан доріг, транспортних засобів, водіїв); виявлення та усунення за матеріалами кримінальних справ причин і умов конкретних злочинів; проведення правової і виховної роботи з водіями, які обслуговують населення [5].

Нині головним *суб'єктом спеціального запобігання дорожньо-транспортним злочинам* виступають підрозділи Національної поліції, зокрема Департаменту патрульної поліції, які здійснюють правовиховну роботу з безпеки руху серед водіїв, а також серед населення. Патрульною поліцією здійснюється правовиховна робота з безпеки руху серед водіїв на транспортних підприємствах, а також серед населення.

Значимо, що реформа правоохоронних органів України – дуже болючий, складний процес, який може мати вкрай небезпечні наслідки для суспільства, держави і громадян у разі допущення помилок. На наш погляд, під час реформування МВС України помилково знищено старі служби і підрозділи, зокрема Державтоінспекцію і дорожньо-патрульну службу, а у вересні 2017 р. ліквідовано Управління безпеки дорожнього руху [6], яке було створено в 2015 році, після ліквідації ДАІ. На підрозділ було покладено забезпечення превентивної та профілактичної діяльності, організація дозвільної системи, підготовка нормативних актів та інші питання, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху. З цього моменту контроль безпеки вантажних і пасажирських перевезень, їх супроводження та оформлення необхідних документів здійснюватиме патрульна поліція. До юрисдикції патрульної поліції перейшов і контроль за транспортуванням небезпечних вантажів, затвердження маршрутів і видача дозвільних документів.

Потрібно відмітити, що за існування Державтоінспекції (ДАІ) велику роботу щодо спеціального запобігання дорожньо-транспортним злочинам проводили інженерна служба ДАІ і дорожні організації (Укравтодор) щодо забезпечення доріг інформаційно-вказівними знаками, розміткою, огороженнями та іншою облаштованістю, що сприяє безпеці руху.

Підрозділи патрульної поліції, що покликані виконувати функції, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, на жаль, за браком часу не в змозі, наприклад, разом з оформленням ДТП, виконувати більш значущі функції насамперед із запобігання злочинам та правопорушенням. Адже на групи швидкого реагування – нові структурні підрозділи патрульної поліції, до складу яких входять два спеціально підготовлені працівники, покладено занадто багато функціональних обов'язків. Зокрема вони зобов'язані оперативно реагувати на виклики та забезпечувати порядок у місті, цілодобово оперативно реагувати на повідомлення, прибувати на місце події у найкоротший термін, запобігати злочинам та адміністративним правопорушенням, надавати допомогу громадянам, в тому числі й медичну, активно співпрацювати з населенням та вивчати їх проблемні питання, проводити профілактичну роботу з раніше судимими та іншими особами, які перебувають на спеціальних обліках, забезпечувати безпеку дорожнього руху та нагляд за дотриманням Правил дорожнього руху, а також здійснювати оформлення ДТП.

Зазначимо, що створені нині підрозділи дорожньої поліції на базі підрозділів Департаменту патрульної поліції, на наш погляд, не відповідають викликам сьогодення, адже до їх функцій належить лише – забезпечення безпеки дорожнього руху на великих автомагістралях. А у великих містах, де за статистикою ДТП вчиняються набагато більше, ніж на трасах, функції з безпеки дорожнього руху покладені патрульну поліцію.

Отже, на наше переконання, у структурі Національної поліції потрібно створити окремі підрозділи дорожньої поліції, передбачивши їх основними завданнями:

- запобігання злочинам та правопорушенням;
- забезпечення безпеки дорожнього руху;
- застосування превентивних заходів адміністративного впливу та примусу до правопорушників серед учасників дорожнього руху;
- оформлення ДТП (оформлення необхідних документів та організація заходів безпеки на місці ДТП);
- надання первинної медичної та невідкладної допомоги громадянам під час ДТП, а також у разі потреби в інших випадках;
- забезпечення публічного безпеки та порядку на вулицях населених пунктів та за їх межами.

Список використаних джерел:

1. Газета «Вести». 19 жовтня 2017 р. URL: <https://vesti-ukr.com/harkov/261592-trahedija-v-kharkove-voditeli-poterjali-strakh>

2. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25–26. Ст. 131 (за станом на 03 вер. 2017 р.) URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>

3. Кримінологія: навч. посіб. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Г. Колб, Ю. О. Левченко, В. Г. Сюравич та ін.; за заг. ред. проф. О. М. Джужі. – К. Нац. акад. внутр. справ, 2009. 348 с.

4. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989.

5. Мойсюк О.М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 1999.

6. Управління безпеки дорожнього руху. URL: <https://www.facebook.com/UBDRUA/posts/1581395835214656>

Таран Ксенія Валентинівна

Голова молодіжного виконкому при виконкомі Саксаганської районної у місті Кривому Розі ради

МОРАЛЬНИЙ КЛІМАТ ЯК ВИЗНАЧАЛЬНА СКЛАДОВА БЕЗПЕКИ РУХУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ І ПІШХОДІВ

Етика поведіння водія означає сукупність моральних правил в стосунках до інших учасників руху. Згідно з цими правилами недопустимі грубість, агресивне поведіння, невнимателіть, пренебреження до норм поведінки на дорозі.

Доволі помітно різниця в стосунках водіїв різних кваліфікацій до інших учасників руху. У майстра своєї справи стиль поведінки на дорозі, як правило, уважливий і ввічливий. Такі водіїв об'єднує єдиність інтересів, високий рівень водійського майстерства.

Деякі водіїв при інтенсивному русі в транспортному потоці вклинюються між автомобілями, примушуючи інших різко гальмувати, перешкоджають обгану збільшенням швидкості і т. п., створюючи нервозну обстановку на дорозі і «рваний» ритм руху.

Одним з небезпечних конфліктів є конфлікт між водіями маршрутних транспортних засобів і водіями приватних автомобілів. Останнім не вистачає майстерства, тому вони, нерідко, створюють перешкоди на дорозі. Водіїв маршрутних транспортних засобів зі своєї сторони не проявляють до них належного розуміння і терпіння. Крім того, в багатьох випадках в погоні за прибутком ці водіїв самі допускають грубі порушення Правил. Вони часто різко від'їжджають від зупинки, різко гальмують і зупиняються для висадки і посадки пасажирів в заборонених місцях, на другій і навіть на третій смузі, на пішохідних переходах, на перехрестках, звужуючи проїзну частину і створюючи небезпечні ситуації для роз'їзду.

Отдельные водители пренебрежительно относятся к ученикам за рулем.

Они могут сократить дистанцию, угрожая наездом, могут «подрезать», совершая маневр непосредственно перед автомобилем, эмоциональными жестами выказывают свое недовольство по поводу допущенных огрехов. А ведь новички должны учиться этике поведения прежде всего у опытных водителей. Начинающим требуется поддержка, внимание и тактичное отношение.

Правилами дорожного движения предусмотрено особое отношение к таким участникам дорожного движения, как дети, лица пожилого возраста и лица с явными признаками инвалидности.

Водитель-профессионал – это вежливый и предсказуемый водитель. Неотъемлемым условием этичности является его поведение на дороге, а это – точное выполнение требований Правил дорожного движения в единстве с уважительным отношением к другим участникам движения. Такой водитель никогда не припаркует свой автомобиль в таком месте, где создаст помеху для движения пешеходам и затруднит движение транспорта. Он не позволит себе выехать со второстепенной дороги на главную, не пропустив автомобили, движущиеся по ней. Никогда не позволит себе рисковать жизнью людей.

Недопустимы на дороге проявления чувства мщения (увеличением скорости в случаях обгона, «подрезанием» транспорта, резким торможением, уменьшением интервала или дистанции и т. п.).

Важное этическое значение имеет реагирование водителя на обращение за помощью. По устоявшимся неписаным правилам водитель должен прийти на помощь тем, кто в ней нуждается. Настоящий водитель никогда не останется в стороне, если его коллега обратится к нему за технической помощью.

Обязательно нужно оказать доврачебную помощь потерпевшим в ДТП, вызвать скорую помощь, при необходимости доставить пострадавшего в лечебное учреждение.

Много конфликтных ситуаций возникает во взаимоотношениях водителя или кондуктора частных маршрутных транспортных средств и пассажиров, водителей и пешеходов, в случаях нарушений на пешеходных переходах. Некоторые водители не задумываются о состоянии пассажиров, когда резко стартуют или тормозят.

Этичными должны быть взаимоотношения между водителями и инспекторами ГАИ. Этичность определяется общей культурой и системой обучения и воспитания граждан. В свою очередь, от этичности поведения в определенной степени зависит безопасность дорожного движения, здоровье и жизнь всех его участников.

Основные этические советы водителям следующие:

1) обратите внимание, какие действия водителей вас раздражают тогда, когда вы являетесь пешеходом, и наоборот, обратите внимание, что в поведении пешеходов раздражает вас как водителя, и никогда не поступайте

так же. Отметим, что культурный и воспитанный человек соответствующим образом ведет себя в любом месте и в любой ситуации, в том числе и за рулем. То же самое относится к хамам и грубиянам. Если человек в семье, на работе, в обществе ведет себя безобразно, то и за рулем он будет всячески демонстрировать свое дурное «я»;

2) не стоит адекватно реагировать на поведение агрессивных водителей, вы их все равно не перевоспитаете, только впустую потратите свои нервы. Более того, отвечая им тем же, вы вольно или невольно ставите себя на один уровень с ними, а точнее, опускаетесь до их уровня. Относитесь с уважением к другим участникам дорожного движения, соблюдайте правила водительской этики и солидарности, не позволяйте себе раздражаться за рулем – и ваша езда будет комфортной и безопасной;

3) старайтесь доставлять как можно меньше неудобств другим участникам движения. Культурный водитель всегда пропустит женщину с ребенком, инвалида или обычного пешехода и вне пешеходного перехода. Не забывайте, что при езде по крайней правой полосе в дождливую погоду вы можете случайно забрызгать пешехода грязью;

4) если вы паркуетесь на стоянке, где мало свободных мест, ставьте машину компактно, чтобы не занимать сразу два места. Отвратительный поступок – «подпереть» чужую машину и уйти. Если у вас нет иного выхода – оставьте под стеклом на приборной панели лист с номером своего мобильного телефона, чтобы вас могли вызвать в случае необходимости;

5) не торопите водителя стоящей впереди машины громким и длинным звуковым сигналом. Если он не тронулся с места вовремя на разрешающий сигнал светофора, лучше «моргнуть» ему фарами – это будет уважительнее и этичнее;

6) никогда не отказывайте попавшим в беду коллегам, помогите завести машину, одолжите насос или домкрат, не жалейте нескольких литров бензина. От неприятностей никто не застрахован, в том числе и вы;

7) если едущий впереди автомобиль подает сигнал маневрирования, но не может его осуществить, пропустите его;

8) не создавайте помех, если вас кто-то обгоняет, и, наоборот, всячески содействуйте выполнению этого сложного маневра;

9) не пытайтесь объехать поток в крайнем правом ряду. Вы обязательно упруетесь в припаркованную машину и начнете вклиниваться в левый ряд. Этим вы создадите проблемы другим водителям, нарушите ритм движения;

10) прежде чем проявлять свое недовольство, подумайте, почему водитель едущей впереди машины ведет себя так. Посмотрите на номера (приезжий), на водителя (женщина, пенсионер), состояние машины;

11) по тому, какой ряд занимает едущая впереди машина, какие знаки впереди, какая марка машины (что дает знание мощности, маневренности, психологии водителя), можно с максимальной точностью предсказать, как поведет себя водитель этой машины. Исходя из этого, вы можете планировать свои маневры;

12) помните об ответственности за сидящих рядом пассажиров, никогда не рискуйте;

13) используйте наиболее безопасные приемы управления своим транспортным средством.

14) никогда не садитесь за руль в нетрезвом состоянии;

15) постоянно следите за техническим состоянием и внешним видом своего транспортного средства;

16) не забывайте, что безопасное движение требует не соревнования, а сотрудничества между водителями;

17) если на автомагистрали вы кого-то догоняете, вежливый водитель передней машины обязательно примет вправо, создавая максимально удобные условия для обгона; когда вас догоняют, то ждут таких же действий.

Ткаченко Роман Олександрович

начальник Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області, аспірант Донецького юридичного інституту МВС України, підполковник поліції

ПАТРУЛЬНА ПОЛІЦІЯ ЯК ОБ'ЄКТ ГРОМАДСЬКОГО КОНТРОЛЮ ПІД ЧАС ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Актуальні питання громадського контролю за діяльністю співробітників патрульної поліції під час забезпечення безпеки дорожнього руху за нинішніх умов набувають важливого значення. Адже результати відповідних практичних спостережень та наукових досліджень доводять вдосконалення, або навіть розроблення механізму взаємодії громадськості і представників держави в особі співробітників патрульної поліції, які сприятимуть послідовному, комплексному й системному реформуванню сучасної системи громадського контролю та Національної поліції, як з огляду на позитивну практику зарубіжних країн, так і з урахуванням вітчизняного досвіду.

Неузгодженість теоретико-методологічного та науково-практичного бачення взаємодії обумовлює необхідність у виробленні сучасного й універсального його розуміння.

Проблематику визначення поняття громадського контролю, його суміжних понять та їх співвідношення досліджували такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як: Л. Акопов, О. Андрійко, В. Аніщев, Р. Арутюнян, М. Безуглова, В. Беляєв, С. Братель, А. Буханевич, С. Вітвіцький, В. Гаращук, А. Гончаров, С. Денисюк, П. Десятих, О. Забралова, А. Завалунов, Є. Захаров, С. Зубарєв, О. Коломитцева, С. Кушнір, А. Мукшименко, Л. Наливайко, Т. Наливайко, В. Пальченкова, О. Полещук, Г. Пришляк, Л. Рогатіна, О. Селіванова, І. Сквірський, О. Сушинський, О. Чуб, В. Федоров, С. Шестак та ін.

Ці вчені зробили вагомий внесок у дослідження вказаного питання, проте сучасний стан його наукової розробки характеризується відсутністю комплексних теоретичних розвідок, особливо у напрямі співвідношення

поняття «громадський контроль» з іншими взаємопов'язаними термінами, що викликає потребу ґрунтовного аналізу цієї проблематики.

Громадський контроль є методом координації та об'єднання зусиль суспільства для вирішення нагальних завдань, способом контролю громадських структур за прийняттям політико-адміністративних рішень щодо основних векторів соціально-економічного розвитку; важливою складовою соціального механізму трансформації цінностей у суспільстві. Істотними ознаками громадського контролю є його системність та всебічність всіх ланок державно-громадського життя. Такий контроль схильний до трансформаційних процесів, які є складними і тривалими.

Із розвитком громадянського суспільства в Україні об'єктивно зростає потреба участі громадськості в управлінні державними справами. О. Оболонський вказував, що для осіб, які знаходяться за межами державного апарату, є два основних модули поведінки у відношенні до державного управління: виконання норм і приписів та участь в управлінні [1, с. 126-129]. Право кожного члена будь-якої спільноти, асоціації, у тому числі державної, брати участь в управлінні загальними справами – невід'ємне демократичне підґрунтя в її організації [2, с. 154]. Нині право громадян на участь в управлінні справами держави являє собою фундаментальну гарантію переходу до системи політичної демократії та наповнює її реальним змістом як безпосередньо, так і через своїх представників.

Отже, патрульна поліція взаємодіє з громадськістю шляхом підготовки та виконання спільних проектів, програм та заходів для задоволення потреб населення та покращення ефективності виконання поліцією покладених на неї завдань, особливу увагу приділяючи питанням пов'язаним з забезпеченням безпеки дорожнього руху, питанням напрацювань виробленням єдиної системи вимірювання швидкості та ін.

Співпраця вкрай необхідна задля досягнення єдиної мети – зменшення негативних наслідків, смертності та травматизму на шляхах нашої країни. Єдиний порив між поліцією та громадськістю повинен бути спрямований на виявлення та усунення проблем, пов'язаних із здійсненням поліцейської діяльності, і сприяння застосуванню сучасних методів для підвищення результативності та ефективності здійснення такої діяльності.

Список використаних джерел:

1. Оболонский А. В. Человек и государственное управление / А. В. Оболонский. – М. : Наука, 1987. – 255 с.
2. Наливайко Л. Р. Громадська експертиза як інноваційна управлінська технологія / Л. Р. Наливайко // Актуальні проблеми правоохоронної діяльності та юридичної науки : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., 19-20 вересня 2013 р., м. Дніпропетровськ. – Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2013. – С. 41-43.
3. Про Національну поліцію [Електронний ресурс] : Закон. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19>

Ткаченко Юрій Сергійович

заступник начальника відділу кримінальної поліції Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області, аспірант Донецького юридичного інституту МВС України, майор поліції

ВЗАЄМОДІЯ ГРОМАДСЬКОСТІ ТА ПУБЛІЧНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ В ЧАСТИНІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У більшості наукових досліджень проблеми сутності і змісту громадського контролю надаються близькі за сутністю визначення. Різниця постає у застосуванні вузького чи широкого підходів до формування поняття громадського контролю. Так, у вузькому значенні громадський контроль розуміється як контроль, здійснюваний окремими суб'єктами та інститутами громадянського суспільства за функціонуванням державних органів з метою виявлення й припинення зловживань владою; у широкому значенні його розглядають як суспільне явище, при якому інститути громадянського суспільства беруть участь у вирішенні суспільно-значимих проблем, у визначенні головних напрямів внутрішньої та зовнішньої політики держави [1].

У широкому сенсі громадський контроль розуміється як організована система (механізм) контрольних заходів, проведених інститутами громадянського суспільства та окремо громадянами, спрямованих на виявлення й припинення порушень прав і свобод людини з органів публічної адміністрації, на підприємствах різної форми власності, з метою зміцнення стабільних громадських відносин у суспільстві, підвищення надійності та ефективності діяльності держави, а також забезпечують дотримання дисципліни та правопорядку. У вузькоспеціалізованому сенсі під контролем громадськості пропонується розуміти процес впливу населення на органи державної влади і управління з метою якісного забезпечення з боку останніх своїх зобов'язань перед суспільством. При цьому, весь спектр можливих дій з реалізації громадського контролю може бути представлений, в загальному вигляді, двома складовими: а) багатосторонньою системою постійного громадського моніторингу (спостереження); б) активними діями щодо попередження та усунення виявлених відхилень [2].

Під громадським контролем Є. Захаров вважає публічну перевірку громадянським суспільством діяльності держави на відповідність проголошеним нею цілям, коригування цієї діяльності та самих цілей, підпорядкування політики держави, діяльності її органів і посадових осіб інтересам суспільства, а також нагляд громадянського суспільства за діяльністю державних органів та органів місцевого самоврядування, спрямованою на захист й забезпечення прав і законних інтересів людини та фундаментальних свобод, і на повагу до них [3].

В. Речицький пропонує встановити нормативну базу для існування дієвого громадського контролю в Україні. Його слід розширити за рахунок парламентського та позапарламентського контролю, контролю об'єднань

громадян (громадян України, іноземних громадян та осіб без громадянства, що проживають в Україні) [4, с. 110]. В. Трипольський зазначає, що здійснення народом безпосереднього, дієвого контролю за усіма гілками, інститутами державної влади є однією з основних передумов народовладдя. Тлумачення громадського контролю, запропоноване О. Зеленцовим, передбачає включення до цього поняття таких складових: контроль з боку парламенту і місцевих виборних органів; контроль народу; контроль з боку політичних партій (правлячих та опозиційних) і об'єднань громадян; контроль з боку засобів масової інформації та громадської думки. А діяльність омбудсмана, на думку автора, становить окремий різновид несудових форм контролю за діяльністю виконавчої влади, до яких, крім політичного та контролю омбудсмана, входить ще й адміністративний контроль.

Враховуючи те, що учасники дорожнього руху є активними учасниками громадськості, яка контролює стан інфраструктури, що відноситься до безпеки дорожнього руху, та дії учасників дорожнього руху прямо дозволяють їм здійснювати як, взаємодію, так і контролювати стан забезпечення вуличної мережі необхідним приладдям, що у свою чергу призводить до зменшення негативних наслідків, то необхідна чітка система взаємодії та контролю громадськості та органів публічної адміністрації в забезпеченні безпеки дорожнього руху.

У найбільш загальному вигляді, враховуючи статичний і динамічний аспекти, громадський контроль над органами публічної адміністрації запропоновано розуміти як активне спостереження представників громадськості за діяльністю органів публічної влади з використанням системи правових, організаційних, інформаційних та інших засобів (перевірки, порівняння, оцінювання) з метою забезпечення неухильного дотримання законності, реалізації та захисту прав і свобод громадян.

Список використаних джерел:

1. Рогатіна Л. П. Громадський контроль над державою: сутність, механізми реалізації та перспективи розвитку: дис. ... канд. політ. наук : 23.00.02 / Рогатіна Ліда Петрівна. – О., 2011. – 175 с.

2. Положення про громадські слухання в місті Ужгород [Електронний ресурс] : Рішення Ужгородської міської ради від 11 квітня 2014 р. – Режим доступу: http://rada-uzhgorod.gov.ua/download/s/R_1269_pro_gromad_slyhan_v_misti_Uzhgorod.pdf

3. Залюбовська І. К. Парламентський контроль за діяльністю органів виконавчої влади як засіб забезпечення законності у сфері державного управління: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Залюбовська Ірина Костянтинівна. – О., 2002. – 181 с.

4. Зеленцов А. Б. Контроль за деятельностью исполнительной власти в зарубежных странах : учеб. пособие / А. Б. Зеленцов. – М. : РУДН, 2002. – 128с.

Ткачук Борис Олександрович

студент 1 курсу Національної академії внутрішніх справ

Куценко Дмитро Володимирович

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (науковий керівник)

«ЄВРОНОМЕРИ» В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Вітчизняна проблема з нерозмитненими автомобілями (автомобілями з так званими «єврономерами») виникла відносно недавно, але стала доволі резонансною як для суспільства, так і для держави. На дорогах країни стали дуже помітні іномарки з литовськими, німецькими, польськими, болгарськими номерами. Влада робить спроби пошуку ефективних шляхів легального переміщення автомобілів через кордон з урахуванням побажань численного співтовариства любителів придбання іноземних авто за розумні гроші. У цій статті йтиметься про проблеми, що виникли у зв'язку з даною ситуацією, а також про можливі шляхи їх розв'язання.

Безпосередньо питання тимчасового ввезення транспортних засобів особистого користування з іноземною реєстрацією законодавчо регулюється положеннями Митного Кодексу України [1] та Конвенції про тимчасове ввезення [2]. Відповідно, тимчасове ввезення громадянами-нерезидентами на митну територію України транспортних засобів особистого користування дозволяється на строк до одного року (ч. 1 ст. 380 Митного кодексу), а також тимчасове ввезення громадянами-резидентами транспортних засобів особистого користування дозволяється на строк до одного року під письмове зобов'язання про їх зворотне вивезення за умови письмового декларування в порядку, передбаченому законодавством України для громадян, після сплати всіх митних платежів, які відповідно до закону підлягають сплаті при імпорті таких транспортних засобів (ч. 3 ст. 380 Митного кодексу). Існує ще один варіант ввезення автомобіля – ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування з метою транзиту через митну територію України (ст. 381 Митного кодексу). Громадянам дозволяється ввозити транспортні засоби особистого користування з метою транзиту через митну територію України за умови їх письмового декларування в порядку, передбаченому для громадян, та внесення на рахунок органу доходів і зборів, що здійснив пропуск таких транспортних засобів на митну територію України, грошової застави в розмірі митних платежів, що підлягають сплаті при ввезенні таких транспортних засобів на митну територію України з метою вільного обігу (ч. 1 ст. 381 Митного кодексу). Але ч. 1 ст. 95 Митного кодексу передбачає такі строки транзитних перевезень для автомобільного транспорту: 10 діб, а у разі

переміщення в зоні діяльності однієї митниці – 5 діб. Саме так виглядає законодавча сторона зазначеної проблеми.

Фактично ж ситуація з тимчасово ввезеними на територію України автомобілями дещо інша. Загалом з 1 січня 2015 року по 30 червня 2017 року в режимі «транзит» ввезено 313,3 тис. авто з іноземною реєстрацією, з яких майже 112 тис. – у 2017 році. Тимчасово ввезених автомобілів з іноземною реєстрацією для особистого користування за аналогічний період налічується 1,4 млн., з них майже 381 тис. – у 2017 році [3].

Значна кількість автомобілів з іноземною реєстрацією наразі перебуває в Україні з порушенням митних правил. Причому порушниками є не тільки ті громадяни, які ввезли транспортний засіб і не виконали своє зобов'язання щодо його вивезення або не оформили авто у вільний обіг, а й ті, які його придбали. Часто безпосередньо громадяни використовують авто не для транзиту, а для власного користування.

Аби нашим співгромадянам не потрібно було кожні п'ять днів перетинати кордон, створюються схеми з реєстрації авто на литовську або польську компанію, а потім продають. Тільки негромадяни України законно можуть їздити на автомобілі з іноземною реєстрацією рік. Щоб обійти закон, за кордоном створюють компанії, які за довіреністю передають громадянам України автомобілі або реєструють таку особу своїм працівником. Громадяни України й самі створюють різні умови, за яких намагаються якнайдовше не перетинати кордон в порушення митних правил. Типовими є «хвороби» особи, яка ввезла автомобіль або «ремонт» машини на СТО, що документально підтверджується. Хоча насправді часто з митниці особа їде на СТО, оскільки автомобіль, ввезений за такими схемами ненормальний і дійсно потребує ремонту.

Автомобіль, ввезений на митну територію України, знаходиться на контролі на митниці, яка впустила цей транспортний засіб для транзиту. Відповідальність за перевищення встановленого строку транзитного переміщення транспортних засобів передбачена ст. 470 Митного кодексу. Якщо таке перевищення не більше однієї доби, то власнику загрожує попередження або штраф у розмірі 170 грн. У випадку перевищення більш ніж на 1 добу, але не більше ніж на 10 діб, штраф складає 3 400 грн, якщо понад 10 діб, то сума штрафу зростає до 8 500 грн [4].

Відповідальність за перевищення строку тимчасового ввезення або тимчасового вивезення товарів (в тому числі автомобілів) статтею 481 передбачена Митного кодексу. За перевищення не більш ніж на три доби загрожує штраф у розмірі 850 грн., більш ніж на 3 доби, але не більш ніж на 10 діб та у разі, якщо протягом року ця особа вже притягалась до відповідальності за вчинення такого правопорушення – 5 100 грн. За перевищення більш ніж на 10 діб доведеться сплатити вже 17 тис. грн.

За сім місяців поточного року працівниками митниць ДФС було виявлено 8979 правопорушень, пов'язаних з перевищенням встановленого строку транзитного переміщення транспортних засобів. Власникам нараховано штрафів на суму 46,6 млн грн. За порушення ст. 481 Митного кодексу лише

протягом січня-липня 2017 р. порушникам нараховано до сплати 22,1 млн грн., що вже перевищило показник всього 2016 р. Для порівняння – протягом 2015 та 2016 рр. ці суми становили 16,5 млн грн та 16,8 млн грн відповідно [4].

Інша сторона проблеми з нерозмитненими автомобілями полягає у неможливості забезпечення правопорядку на дорогах, оскільки часто, потрапивши в ДТП, водії таких авто просто кидають машину, за кермом не завжди знаходиться власник, який перетнув, кордон або ж цивільна відповідальність власника транспортного засобу не застрахована. Поліція не може відстежити, в якому режимі і на яких підставах перебуває той чи інший автомобіль з іноземною реєстрацією, хто знаходиться за кермом.

Більше того, останнім часом все більшої популярності набувають не стільки автомобілі на польських чи литовських номерах, а на болгарських номерах, що набуває більшого поширення у південних областях України. Справа в тому, що болгарські номери зовні подібні до українських. Часто водії обирають номери з літерами «СА», «СВ» і «ВТ», якими у нас позначаються відповідно Черкаська, Чернігівська та Херсонська області. Більше того, болгарські продавці, реагуючи на попит, готові запропонувати українському покупцю номера, що максимально нагадують українські. Звісно ж така ілюзія не забезпечує захисту від проблем з митними органами та поліцією.

Основними причинами виникнення даної проблеми варто вважати відносно дешевизну не розмитнених автомобілів порівняно з розмитненими та неузгодженість дій митної служби та поліції у подоланні даної проблеми. Часто наші співгромадяни добровільно сплачують штрафи, передбачені Митним кодексом, а потім спокійно їздять на нерозмитненому автомобілі, показуючи поліції при затриманні документи про сплату штрафу. Звісно ж справа не у високому рівні правосвідомості та законслухняності таких громадян, а у неможливості притягнення за одне правопорушення до відповідальності двічі.

Більше того, власники нерозмитнених автомобілів влаштовують акції протесту, в тому числі під стінами Верховної Ради України чи Кабінету Міністрів України, висуваючи вимоги про доступні умови розмитнення, скасування обмежень на перепродаж ввезених авто, спрощення механізму розмитнення, створення дієвого механізму розмитнення вже ввезених авто, припинення переслідування авто на євро номерах до прийняття рішення щодо доступного розмитнення.

Разом з тим, зазначена проблема породжує не лише конфлікт власників автомобілів на євро номерах з державою в особі митної служби та поліції, але й безпосередньо внутрішньо соціальний конфлікт з громадянами України, які або купили автомобіль в Україні, або ввезли автомобіль з-за кордону, сплативши необхідні митні збори.

Розв'язання зазначених конфліктів лежить у кількох площинах. Найперше – це законодавча площина. Саме на парламент покладається основний тягар у вирішенні даного питання та зміні відповідного законодавства. Порадившись з суспільством, врахувавши політичні та економічні чинники, Верховна Рада може вчинити досить ліберально,

дослухавшись до вимог власників не розмитнених авто, або ж більш радикально, зокрема, надавши відповідним органам право конфіскувати не розмитнені транспортні засоби. В кожному разі також необхідно внести зміни у законодавства стосовно координування дій митної служби та поліції. По-друге, поліція має бути забезпечена відповідними технічними ресурсами (скажімо, системою «Сирена», що дозволить виокремлювати будь-який автомобіль, що не перебуває на обліку, із загального дорожнього потоку) та інструментами взаємодії з митними органами. І на останок, безвізовий режим України з Європою відкрив перед громадянами України нові реалії та нові стандарти життя, тож проблема з єврономерами не повинна стати чинником соціального конфлікту в середині держави, а інструментом наближення і законодавства, і рівня життя українців до європейських стандартів.

Список використаних джерел:

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44-45; № 46-47; № 48. – Стаття 552.
2. Конвенція про тимчасове ввезення // Офіційний вісник України. – 2004. – № 36. – Ст. 2445.
3. Який порядок тимчасового ввезення закордонних авто в Україну? // Закон і бізнес [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zib.com.ua/ua/122457-yakiy_poryadok_timchasovogo_vvezennya_zakordonnih_avtomobili.html
4. Авто з іноземною реєстрацією: якщо порушено термін ввезення // Вісник державної фіскальної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.visnuk.com.ua/uk/news/100005393-avto-z-inozemnoyu-reyestratsiyu-yakscho-porusheno-termin-vvezennya>

Трушевський Вячеслав Едуардович

доцент кафедри транспортних технологій Запорізького національного технічного університету, кандидат технічних наук

ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ З МЕТОЮ ЗАПОБІГАННЯ АВАРІЙНИМ СИТУАЦІЯМ

Одним з важливих елементів навчання майбутніх водіїв Правилам дорожнього руху (ПДР) є набуття ними навичок автоматичного застосування більшості пунктів, що є особливо важливим для запобігання аварійним ситуаціям на дорогах. Необхідною умовою для такої можливості повинен бути чіткий і логічний зміст пунктів Правил, що виключає необхідність складних пояснень, коментарів та можливість подвійного тлумачення вимог ПДР. Саме такі принципи лягли в основу запропонованих змін.

Під час виконання службових обов'язків співробітниками оперативних і спеціальних служб часто виникає потреба, особливо у великих містах, відступати від вимог [1] при виборі місця стоянки і зупинки. Оскільки характер

задач, що їх виконують оперативні і спеціальні служби, вимагає швидкого їх виконання, то для того, аби мати право відступити від [1] під час зупинки чи стоянки, водії оперативного транспорту вмикають в цей час пробліскові маячки. Таке застосування маячків не пов'язано із передачею сигналу для інших водіїв дати дорогу оперативним транспортним засобам і часто (окрім, наприклад, оформлення ДТП чи проведення дорожніх робіт на проїзній частині) не пов'язано із позначенням перешкоди для руху інших транспортних засобів. Таке використання пробліскових сигналів із невластивими для них функціями нервує учасників дорожнього руху, перевантажує їх інформацією і нівелює проблісковий сигнал як сигнал тривоги, що подається у невідкладних випадках та вимагає термінових дій від водія. Практика застосування пробліскових маячків синього кольору у постійному режимі під час патрулювання, що має місце в Патрульній поліції, призвела до інертного ставлення водіїв до цих сигналів. Така думка підтверджується багатьма публікаціями у пресі інтерв'ю з водіями ДСНС, швидкої медичної допомоги.

Пропонується позиціонувати проблісковий сигнал та сирену як сигнали, що подаються у невідкладних випадках, коли економія часу у дорозі для оперативної машини є крайньою потребою і не використовуються в інших випадках. Для цього пропонується до розділу 15 ПДР додати п. 15.1¹ такого змісту: «Водіям оперативних транспортних засобів, що мають пофарбування відповідно ДСТУ 3849–99, дозволено відступати від вимог цього розділу за умови забезпечення безпеки дорожнього руху».

Пункт 16.5 [1] вказує: «У разі подання сигналу регулювальником або ввімкнення сигналу світлофора, що дозволяє рух, водій зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, що завершують рух через перехрестя, а також пішоходам, які закінчують перехід». На під'їздах до перехресть, що мають кілька смуг руху, водій транспортного засобу, який проїздить стоп-лінію, має обмежену оглядовість площини переходу через транспортні засоби, що знаходяться у перерізі стоп-лінії на сусідніх смугах. При цьому водії тих транспортних засобів можуть пропускати пішохода, якого вони бачать, рухаючись з низькою швидкістю, тому водій транспортного засобу, який перетинає стоп-лінію в умовах обмеженої оглядовості, не має жодних сигналів про наявність за іншими транспортними засобами пішохода, який завершує перехід. Такий підхід іде у розріз з логікою п. 18.4 [1], у якому йдеться: «Якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися і можуть продовжити (відновити) рух лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека». Тобто водій мусить зупинитися, лише отримавши сигнал від іншого водія, який побачив небезпеку для руху.

Для запобігання можливим аварійним ситуаціям за участю пішоходів у таких випадках, пропонується викласти п. 16.5 ПДР у такій редакції: «Водії, які по кожній зі смуг руху після ввімкнення дозволяючого сигналу світлофора або подання його регулювальником першими проїздять місця, вказані у п. 8.10 цих

Правил, зобов'язані дати дорогу транспортним засобам, що завершують рух через перехрестя, а також пішоходам, які закінчують перехід».

Пункт 16.11 [1] встановлює, що на всіх рівнозначних перехрестях перевагу у русі перед нерейковими транспортними засобами мають транспортні засоби, що наближаються з правого боку. Це суперечить статті 41 [2], яка на перехрестях з круговим рухом надає перевагу тим водіям, що вже рухаються по колу. Для приведення ПДР у відповідність із [2] пропонується доповнити п. 16.11 [1] другим абзацом такого змісту: «На рівнозначних перехрестях, перед якими встановлено дорожній знак 4.10 "Круговий рух", водії нерейкових транспортних засобів при в'їзді на перехрестя повинні дати дорогу тим водіям, які вже рухаються по ньому».

При наближенні до ділянки проїзної частини, рух на якій регулюється регулювальником, водій повинен заздалегідь встановити наявність регулювальника за однозначними зовнішніми ознаками. Важко собі уявити, що водій, перед тим як виконувати сигнали-жести, буде перевіряти наявність посвідчення в особи, що їх подає. Тому визначення, подане у п. 1.10 [1], слід записати у такій редакції: «Регулювальник – це службова особа, уповноважена регулювати дорожній рух, яка, знаходячись на проїзній частині чи біля неї у світлоповертальному одязі зеленого чи оранжевого кольору, подає сигнали, зазначені у цих Правилах, положенням корпусу та руками із жезлом, або диском червоно-білого кольору, або червоним прапором».

Поняття основної та додаткових світлофорних секцій є зайвими у ПДР. Воно ускладнює нормативний документ, вимоги якого повинні бути зрозумілими для широких верств населення із різним інтелектом, різним ступенем обізнаності та зацікавленості у процесі дорожнього руху. Така думка підтверджується відсутністю цих понять у [3]. Сигнали основної та додаткових світлофорних секцій вирізняються кольором, взаємним розташуванням (знаходженням поруч в одному світлофорі та на одній чи різних уявних горизонтальних лініях). Форма та колір є виключними ознаками, що дозволяють абсолютно точно передавати й сприймати значення сигналів.

Так, наприклад, п. 8.7.3 (ж) ПДР можна сформулювати таким чином: «контурні стрілки на червоному та жовтому сигналах вказують напрями, в яких регулює рух даний світлофор». Пункт 8.7.3 (г) слід викласти у такій редакції: «якщо на зеленому сигналі нанесено контурні стрілки, то вони позначають напрями, у яких діє сигнал, та інформують, що рух в інших напрямках дозволено лише за сигналом у вигляді стрілки зеленого кольору». Така редакція допускає скасування абсолютно нелогічного пункту 8.7.3 (з) ПДР: «вимкнений сигнал додаткової секції забороняє рух у напрямку, вказаному її стрілкою (стрілками)». Навряд можна вимагати у водія виконувати вимкнений сигнал, а, особливо, бачити напрям стрілки, яка не підсвічується. Другий абзац п. 8.7.3 (б) ПДР наразі не стосується контурних стрілок основної секції, що не є логічним. Слід викласти його у такій редакції: «Стрілки, що дозволяють рух ліворуч, дозволяють і розворот, якщо він не заборонений». У третьому абзаці цього ж пункту теж немає необхідності у введенні поняття «додаткова секція». Без цього терміну можна обійтися: «Якщо сигнал у вигляді стрілки зеленого кольору ввімкнено одночасно із зеленим круглим сигналом, то під час руху в

напрямі стрілки (в тому числі при розвороті у дозволених випадках) водій має перевагу перед транспортними засобами, що рухаються з інших напрямів».

Пункти 16.12 – 16.14 [1] дуже складно і громіздко описують випадки і порядок застосування простого принципу роз'їзду транспортних засобів, які мають однаковий пріоритет. Пропонується замінити їх двома пунктами. «16.12. На перехресті рівнозначних доріг водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, що наближаються до нього праворуч. Цим правилом також повинні керуватися між собою водії, що в'їхали на перехрестя по головній дорозі, по другорядній дорозі (другорядних дорогах), водії трамваїв». «16.13. На будь-якому нерегульованому перехресті трамвай, незалежно від напрямку руху, має перевагу перед нерейковими транспортними засобами, що рухаються по рівнозначній (рівнозначних) з ним дорозі (дорогах)».

Положення пункту 8.2 [1] щодо переваги постійних дорожніх знаків над дорожньою розміткою слід скасувати як таке, що суперечить ст. 25 [3] та п. 8.5 [1], у яких однаково йдеться, що розмітка лише підкреслює та уточнює вимоги дорожніх знаків.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху України: офіц. текст. – Введ. 2001–10–10. – К.: Моноліт, 2017. – 57 с.
2. Про дорожній рух: [закон України : офіц. текст: за станом на 05 лист. 2017 р. – К. : Парламентське вид-во, 2017. – 35 с.
3. Про дорожні знаки та сигнали : [Конвенція : офіц. текст: за станом на 05 лист. 2017 р. – К. : Парламентське вид-во, 2017. – 239 с.

Тунтула Александра Сергеевна

доцент кафедри громадянського і уголовного права и процесса Черноморского национального университета имени Петра Могилы, кандидат юридических наук, доцент

НОВАЯ ДОКТРИНА БАЗИСНОЙ КОНСТИТУЦИОННОЙ ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Наиболее эффективное, рациональное и качественное построение взаимодействия различных социосубъектов в направлении обеспечения безопасности дорожного движения и наиболее полного восстановления нарушенного правового статуса его участников можно построить, исходя из разработанной автором, А. А. Кириченко и Ю. А. Ланцедовой **новой доктрины конституционной обязанности государство и двоих ступеней недопустимости ухудшения правового статуса социосубъектов** [1, с. 50-56; 2, с. 19-32 и др.], основные положения которых следует отразить в ряде статей перспективного конституционного кодекса Украины в такой редакции:

I. «Базисную обязанность государства и основную направленность деятельности государственных органов составляют:

- познание природного (основанного на общечеловеческих ценностях и принципе справедливости) правового статуса (прав, свобод, обязанностей, интересов) социосубъектов (физических или юридических лиц либо государства или межгосударственного образования);

- правовое признание этого правового статуса социосубъектов (преобразование природных прав, свобод, обязанностей и интересов социосубъектов в субъективный правовой статус физических, юридических лиц, государства, межгосударственного образования);

- обеспечение реализации названного правового статуса указанных социосубъектов;

- наиболее полное оперативное, а при невозможности иное восстановление права, свободы, обязанности и/или интереса потерпевшего социосубъекта посредством:

- возмещения физического, материального и/или первичного и вторичного морального ущерба;

- иного восстановления нарушенного правового статуса социосубъекта».

II. «Правомерность реализации правового статуса определенного социосубъекта заканчивается там, где начинается нарушение любой из базисных составляющих категорий (права, свободы, обязанности, интереса) правового статуса другого социосубъекта, когда правотворческие государственные органы обязаны избегать и искоренять конкуренцию правовых статусов различных социосубъектов, а там где это невозможно, допускать только кратковременную конкуренцию их правовых статусов, в которой должен уступать тот социосубъект, который, исходя из общечеловеческих ценностей и принципа справедливости, имеет более низкий уровень мотивации к такой реализации, а при равенстве этих уровней - тот социосубъект, реализация правового статуса которого в условиях конкуренции начинается либо должна начаться позже.

Предложенная редакция **новой доктрины границ правомерности конкурентной реализации правового статуса различных социосубъектов** занимает особое место в системе новых доктрин и концепций правового статуса социосубъектов и может быть применима для успешного решения аналогичных проблем в самых деликатных правоотношениях, к примеру, религиозных, межнациональных и др.

III. «Является правонарушением использование прав, свобод, обязанностей и/или интересов одного социосубъекта за счет ущемления любой из базисных категорий правового статуса иного социосубъекта, за исключением случаев конкуренции их правовых статусов, должным образом компенсационно урегулированных законом».

IV. «Каждое лицо обязано предотвратить или пресечь любое правонарушение, в том числе и криминальное, если при этом ему не может

быть причинен существенный и более вред, а должностное лицо антиделиктных органов обязано предупреждать и/или пресекать такие правонарушения в любой ситуации, за исключением очевидного достижения данной цели лишь ценой его жизни».

V. *«Первая ступень абсолютной недопустимости ухудшения правового статуса социосубъектов проявляется в том, что общественное развитие и, как следствие, его правовое регулирование, может осуществляться только в направлении улучшения правового статуса физических и/или юридических лиц, а потому не может приниматься новый правовой акт или вноситься изменения в действующий правовой акт, которые ухудшают содержание и объем правового статуса указанных разновидностей социосубъектов».*

Сущность предложенной редакции **новой доктрины первой ступени абсолютной недопустимости ухудшения правового статуса социосубъектов** отражена в отечественном конституционном и в международном законодательстве лишь частично и следующим образом.

Согласно ч. 1 ст. 5 Международного пакта о гражданских и политических правах и Международного пакта об экономических, социальных и культурных правах, «ничто в настоящем Пакте не может толковаться как означающее, что какое-либо государство, какая-либо группа или какое-либо лицо имеет право заниматься какой бы то ни было деятельностью или совершать какие бы то ни было действия, направленные на уничтожение любых прав или свобод, признанных в настоящем Пакте, или на ограничение их в большей мере, чем предусматривается в настоящем Пакте».

В соответствии с ч. 3 ст. 22 Конституции Украины, «при принятии новых законов или внесении изменений в действующие законы не допускается сужение содержания и объема существующих прав и свобод», а согласно ч. 1 ст. 157 Основного закона, «Конституция Украины не может быть изменена, если изменения предусматривают упразднение либо ограничение прав и свобод человека и гражданина ...».

В обоих указанных случаях речь идет, во-первых, лишь о части базисных категорий правового статуса социосубъектов, а не обо всем их правовом статусе, и, во-вторых, только о законах, а не о каких-либо правовых актах, в том числе и подзаконных, которые чаще, чем сами законы, изменяют правовой статус социосубъектов и, прежде всего, физических и/или юридических лиц

И практически не всегда в существующих условиях распространенного юридического нигилизма субъектов властных полномочий удается доказать, что содержание и объем каждой из базисных категорий социосубъектов должны устанавливаться только законом, как это и предусмотрено п. 1 ч. 1 ст. 92 Конституции Украины, согласно которой «исключительно законами Украины определяются права и свободы человека и гражданина, гарантии этих прав и свобод; основные обязанности гражданина ...», а подзаконный акт в данном случае вышел за пределы закона и противоречит ему.

VI. *«Сущность второй ступени относительной недопустимости ухудшения правового статуса социосубъектов состоит в том, что новые*

правовые акты и внесенные изменения в существующие правовые акты не имеют обратной силы, то есть не распространяются на те правоотношения, которые начались до вступления данного правового акта в силу, кроме правовых актов, улучшающих правовой статус физического и/или юридического лица».

Предназначение предложенной редакции **новой доктрины второй степени относительной недопустимости ухудшения правового статуса социосубъектов** заключается в том, чтобы уменьшить негативные последствия, если все же не удастся удержать общественное развитие в направлении его улучшения и возникает все же необходимость принятия нового закона или внесения изменений в действующий закон.

В доктринальном аспекте и в международной и в отечественной конституционной отрасли права данная степень известна как концепции недопустимости обратной силы закона и выглядит следующим образом.

Согласно ч. 1 ст. 15 Международного пакта о гражданских и политических правах, «никто не может быть признан виновным в совершении какого-либо уголовного преступления вследствие какого-либо действия или упущения, которое, согласно действовавшему в момент его совершения внутригосударственному законодательству или международному праву, не являлось уголовным преступлением. Равным образом, не может назначаться более тяжкое наказание, чем то, которое подлежало применению в момент совершения уголовного преступления. Если после совершения преступления законом устанавливается более легкое наказание, действие этого закона распространяется на данного преступника».

В соответствии же с ч. 1 ст. 58 Конституции Украины, «законы и иные нормативно-правовые акты не имеют обратного действия во времени, кроме случаев, когда они смягчают или отменяют ответственность лица», а согласно ч. 2 данной статьи, «никто не может отвечать за деяния, которые на момент их совершения не признавались законом как правонарушения».

Список использованных источников:

1. Тунтула А. С. Система новых доктрин и концепций правового статуса молодежи: приглашение к дискуссии / А. С. Тунтула, А. Ю. Шличек // The Journal of Eastern European Law. Журнал східноєвропейського права. – Міжнар. наукометричні бази Index Copernicus International, HeinOnline. – 2017. – № 38. – С. 46-66.

2. Кириченко О. А. Курс лекцій зі спецкурсу «Новітній правовий статус студентської молоді»: навч. посібник для предметної спеціальності 014.03 «Середня освіта. Історія» освітньої програми «Історія, правознавство» ОКР «Бакалавр» / О. А. Кириченко, О. С. Тунтула. – Миколаїв : МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2017. – 228 с.

Фат Даріна Вадимівна

курсант 4 курсу факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Казначесв Дмитро Георгійович

доцент кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Життя людини має дуже велику цінність для держави. Про це зазначається у всіх без виключення міжнародних конвенціях з прав людини та ст. 3 Конституції України [1].

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, за рік жертвами дорожньо-транспортних пригод стають 1,2 млн людей, травмуються – до 50 млн. осіб. Показник смертності від ДТП в Україні – один з найгірших у Європі (5 місце серед 40 країн Європейського континенту). Щорічно відбувається майже 200 000 ДТП, в яких близько 40 тисяч осіб отримують травми, а понад 4 тисячі – гинуть [2].

Дорожній рух – соціальне явище, безпека якого розглядається як невід'ємний показник загальної безпеки держави. Захищеність учасників дорожнього руху є показником не тільки безпеки дорожнього руху, а й громадської безпеки. Змістом безпеки дорожнього руху є захищеність життєво важливих інтересів учасників дорожнього руху і суспільства від загрози виникнення ДТП та їх негативних наслідків [3 с. 266].

Водночас, проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху завжди була актуальною серед науковців розв'язання поставленої у цій статті проблематики спирається на роботи Т.О. Гуржія, В.В. Гаркуші, Г.В. Галімшина, В.С. Гуславського, С.М. Гусарова, В.В. Доненка, М.М. Долгополової, М.М. Стоцької, А.М. Подоляки, В.М. Лозового та ін.

У разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції України, поліцейський виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання відповідного протоколу (ст. 222, 258 КУпАП).

Наразі в Україні можливо виокремити проблему з фіксації ПДР з перевищення швидкості, яка породжена відсутністю належного технічного обладнання, а саме автоматичних приладів фіксації. Отже, єдиним доказом правопорушення є очі поліцейського та його рапорт.

Наказ МВС України та Міністерства охорони здоров'я України (далі – МОЗ) від 09.11.2015 року затвердив Інструкцію про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та

швидкість реакції факт алкогольного сп'яніння особи під час керування транспортним засобом, яка передбачає фіксацію указанного стану водія [4].

Огляд на стан сп'яніння проводиться поліцейським на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування Міністерством охорони здоров'я України та Держспоживстандартом (далі – СТЗ), нині – це так званий «Драгер», або лікарем закладу охорони здоров'я. Установлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться з використанням СТЗ, показники яких після проведення тесту мають цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові [4].

Акт обстеження стану, наприклад, наркотичного сп'яніння є виключною компетенцією працівників закладу охорони здоров'я. При цьому, затримання особи для передачі її закладу охорони здоров'я для медичного огляду на законодавчому рівні прямо не прописана, а існуюча стосується лише психіатричних закладів.

Незважаючи на наявність певних прогалин у законодавстві, законодавець вдається до всіх, навіть, непопулярних методів боротьби з ПДР з метою забезпечення безпеки дорожнього руху. Навіть не приводячи статистики, очевидно, що найбільш розповсюдженою ситуацією, в якій вчиняється ДТП, є керування транспортним засобом у нетверезому стані. Тому, 5 квітня 2016 року у Верховній Раді України було зареєстровано проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції)» [5].

Виникає така ситуація, коли притягнути водія до відповідальності за перевищення швидкості або проїзд на червоне світло має певні труднощі з доказовою базою. Серед доказів є тільки рапорт поліцейського і, можливо, пояснення свідків. Очевидно, що обидва докази можуть містити суб'єктивну оцінку події.

Таким чином, у нормативно-правовому забезпеченні безпеки дорожнього руху постійно відбуваються позитивні зміни, спрямовані на підвищення їх ефективності. Очевидно, що в подальшому слід більше уваги приділяти правовому вихованню учасників дорожнього руху, у тому числі, поваги до роботи патрульних поліцейських, створення умов щодо відповідального ставлення до сплати штрафів за постановами. Зазначене вимагає подальших реформ у сфері безпеки дорожнього руху, а отже – глибокого вивчення розглядуваної тематики та впровадження європейського позитивного досвіду.

Список використаних джерел:

1. Бельский К.С. Полицейское право: лекционный курс / под ред. канд. юрид. наук А.В. Куракина. – М., 2004.
2. Кутерга М.В. Збірник тез: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. – Дніпропетровськ, 20 листопада 2015 р. – С. 158.

3. Безпеку на дорогах України забезпечуватимуть сучасні та високотехнологічні патрульні автомобілі / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mvs.gov.ua/mvs/control/main/uk/publish/article/1427719>

4. Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції)» / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc555>

5. Автомобильный юридический портал 2015 года / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://driveua.net/shtrafnyie-ballyi-za-narusheniya-pdd-v-ukraine-kak-eto-rabotaet/>

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

ДІ ПОЛІЦЕЙСЬКИХ ЩОДО ЕВАКУАЦІ ТРАВМОВАНОГО ПОЛІЦЕЙСЬКОГО АБО ГРОМАДЯНИНА

Евакуація травмованого – це заходи, що включають винесення (вивезення) поранених з метою їх доправлення до лікарняних закладів для надання своєчасної і повної медичної допомоги та лікування.

Евакуація негативно впливає на стан здоров'я травмованого, тому необхідно у короткий проміжок часу транспортувати травмованого.

Отже, порятунок поліцейського або громадянина це операція, яка пов'язана з високим ступенем ризику, проводиться для пошуку, захисту та евакуації захопленого або травмованого поліцейського або громадянина.

При проведенні зазначеної операції поліцейські повинні дотримуватися пріоритетності в порятунку, а саме:

- заручники;
- безневинні громадяни або жертви;
- поліцейські;
- підозрювані;
- докази.

Під час порятунку поліцейського або громадянина слід враховувати наступні чинники:

1) стан жертви:

- чи ще жива жертва?
- чи потребує жертва негайної медичної допомоги?
- чи знаходиться жертва у небезпечному та незахищеному місці, де неминучі подальші напади;

2) відстань від жертви до:

- автомобільного рятувального патруля;
- пішого рятувального патруля;

3) спосіб порятунку (автомобільний або піший рятувальний патруль);

4) місцезнаходження підозрюваного;

5) доступне прикриття або укриття;

6) доступна кількість поліцейських.

Дії поліцейського, який забезпечує прикриття:

- наближається до пораненого поліцейського або громадянина;
- закриває собою пораненого, створивши укриття від загрози;
- забезпечує безпеку зони порятунку;
- належним чином запобігає будь-яким загрозам;
- обмежує пересування підозрюваного, в разі потреби, відкриває

вогонь;

- відступає за командою рятувальників;
- обирає зброю за ситуацією;
- рятує за викликом.

Для тривалого прикриття поліцейській займає визначену позицію з відповідним маскуванням та озброєнням [1].

Відкриття вогню поліцейськими здійснюється для стримування загрози підозрюваного або по останньому відомому місцю його перебування. При здійсненні кругових обстрілів поліцейським слід дотримуватись закону України «Про Національну поліцію» [2] та відомчих нормативних актів МВС України.

При евакуації травмованого особливе значення має рятувальник, який:

– відповідальний за контакт із пораненим поліцейським та його переміщення до безпечного місця;

- супроводжує поліцейського під прикриттям до пораненого;
- оцінює поранення;

– переміщує пораненого поліцейського назад до безпечного місця;

– указує поліцейському, що забезпечує прикриття, коли можна виходити;

– переміщає пораненого працівника патрульної служби до рятувального автомобіля;

- указує поліцейському, що забезпечує прикриття, коли виходити;
- забезпечує захист пораненого працівника в автомобілі;
- оцінює поранення.

Дії пішого рятувального патруля:

- формуються невеликі команди;

- поліцейські, що забезпечують прикриття, створюють стіну захисту;

- наближення до пораненого поліцейського та закриття його собою від небезпеки;

- рятувальники захищають та відступають з пораненим поліцейським;

- рятувальник вказує колезі, що забезпечує прикриття, коли можна переміщатися;

- поліцейські, що забезпечують прикриття, забезпечують захист команди рятувальників з моменту евакуації;

- команда повинна швидко змінювати свої дії відповідно до ситуації [1].

Автомобільний рятувальний патруль. Використання автомобілів для порятунку є доцільним, оскільки більшість поліцейських має патрульні автомобілі.

При проведенні операції автомобіль використовують для:

- швидкого прибуття на місце;
- перевезення команди працівників патрульної служби;
- переміщення працівників під прикриттям;
- швидку евакуацію.

При цьому водієві слід враховувати:

- відстань до пораненого працівника або громадянина;
- стан особи, яка потребує евакуації;
- останнє відоме місцезнаходження підозрюваного;
- доступне прикриття та/або укриття;
- доступні працівники патрульної служби;
- озброєння, транспорт, балістичний захист, тривале прикриття, відкриття вогню;

- зворотній маршрут;

- готовність до евакуації.

Підсумовуючи, слід зазначити, що від налагодженої взаємодії всіх поліцейських задіяних в евакуації травмованого поліцейського або громадянина та чіткого виконання ними завдань залежить життя та здоров'я всіх учасників операції.

Список використаних джерел:

1. Реагування органів та підрозділів Національної поліції на повідомлення про правопорушення або інші події [Текст] : метод. рек. / В. Л. Костюк, Є. М. Корж, В.А. Куліков, Н. В. Федоровська. – К. : Нац. акад. внутр. справ, 2017. – 44 с.

2. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 06.11.2017).

3. Евакуація працівника органів внутрішніх справ / громадянина (тема №11) // Тактична підготовка. 2015.

Холодненко Дмитро Вікторович

заступник начальника відділення поліції – начальник слідчого відділення Довгинцівського відділення поліції Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області, аспірант Донецького юридичного інституту МВС України, капітан поліції

ЕФЕКТИВНІСТЬ КОНТРОЛЬНИХ ФУНКЦІЙ ПУБЛІЧНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Систематизація різних наукових підходів щодо визначення змісту категорії «методологія» дозволила визначити зміст похідної категорії «методологія дослідження контролю як гарантії законності діяльності публічної адміністрації» як концептуальну складну систему підходів, методів, принципів, способів, шляхів досягнення певної мети, яка являє собою єдність внутрішньо узгоджених рівнів пізнавальної та практичної діяльності, за допомогою яких здійснюється пізнання контролю. Запропоновано розглядати методологію дослідження контролю як гарантії законності діяльності публічної адміністрації у двох аспектах – дискрептивному і прескрептивному. Дискрептивний аспект формується у логічному взаємозв'язку і взаємообумовленості із гносеологією та прагне до моделі ідеального знання, а прескрептивний охоплює набір способів і прийомів наукового пізнання, що дозволяє опанувати (виявити, сформулювати) мету контролю та досягти її за допомогою сформованого правового інструментарію, впровадженого у чинне законодавство.

Ієрархічно побудована методологічна система дослідження проблематики контролю як гарантії законності діяльності публічної адміністрації включає такі чотири основні рівні:

- 1) загальні (філософські) підходи (діалектика, феноменологія, герменевтика, антропологія, синергетика тощо);
- 2) загальнонаукові методи (системний, логічний, структурно-функціональний, історичний тощо);
- 3) спеціальні методи (соціологічний, контент-аналізу тощо);
- 4) власні методи (юридичні) (формально-юридичний, порівняльно-правовий, прогностично-правовий тощо).

Термін «контроль» як у науковій літературі, так і на практиці використовується досить часто та належить до найбільш диференційованих і невизначених у сучасній науковій літературі. Нині у науці існує широкий спектр концептуальних підходів до тлумачення контролю, в яких неодмінно проглядається кореляція історичної епохи з ідеологічними та пізнавальними установками.

Контроль – явище соціальне. У вітчизняній та зарубіжній філософській, соціологічній, політологічній, юридичній, управлінській та іншій літературі авторами сформульовано низку дефініцій існує поняття «контроль», «нагляд», «соціальний контроль», «державний контроль», «громадський контроль» тощо. Це, безпосередньо, пов'язано із трансформаційними заходами, що відбуваються

в Україні та в інших державах та зі розвитком і удосконаленням правової доктрини щодо форми, сутності, змісту контролю тощо. Нині ці правові явища доцільно вивчати категорії як ідею, процес, дійсність. Контроль має бути не епізодичним (ситуативним), а постійним, планомірним, цілеспрямованим процесом.

Проблема дослідження контролю в Україні, його теорії та практики є широкою та багатогранною. Контроль не може розглядатися як надбання однієї науки. Дослідження феномена контролю має міждисциплінарний і багатоаспектний характер. Наукове осмислення контролю здійснюється за різними напрямками дослідницького пошуку та розглядається з позиції філософії, соціології, політології, економічної та юридичної науки, науки державного управління тощо. Разом з тим, неосяжний масив дослідницької літератури, присвяченої проблемам контролю, сам по собі є підставою для переосмислення та узагальнення оцінок і висновків попередників як найбільш загальних питань, так і щодо реалізації контролю в умовах, які склалися сьогодні в Україні.

Теоретичне осмислення феномену контролю впродовж багатьох років є предметом дослідження представників з адміністративного права, соціального управління, яке свідчить, що в визначенні сутності контролю серед учених немає єдності. Різноманітні авторські підходи зумовлюють розуміти контроль, як: метод, форму, інститут, систему, елемент, засіб, умову, функцію, фактор, діяльність, зворотний зв'язок, гарантію тощо.

Контрольна функція органів публічної адміністрації під час забезпечення безпеки дорожнього руху на сучасному свідчить про недостатню її розробленість та наявність цілого ряду дискусійних питань змістовного та функціонального характеру.

Незважаючи на стійкий дослідницький інтерес, багато проблем, в тому числі – найважливіші аспекти контролю – залишаються спірними. Насамперед, це питання: історичного походження контролю; специфіки громадського контролю, що мають сприяти глобалізації; умов і перспектив розвитку та удосконалення, механізму реалізації контролю; формування механізмів контролю, насамперед в аспекті становлення громадянського суспільства; подальший розвиток різних форм контролю; модернізації системи державного та громадського контролю; розвиток та удосконалення, парламентського, судового та конституційного контролю, контрольної діяльності прокуратури, Уповноваженого з прав людини, Рахункової палати тощо. Вкрай недостатньо досліджена проблема контролю в умовах глобалізації та становлення інформаційного суспільства.

Список використаних джерел:

1. Бойкова М. А. Діалектична методологія ефективного державотворення і прогнозування розвитку країни : монографія / М. А. Бойкова, О. Ф. Омельченко. – К. : К.І.С., 2011. – 128 с.
2. Кельман М. С. Методологія сучасного правознавства: становлення та

основні напрями розвитку: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / Кельман Михайло Степанович. – К., 2013. – 449 с.

3. Тароєва В. В. Інститути контрольної влади в сучасній Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень» / В. В. Тароєва. – О., 2010. – 21 с.

Цуркан Олексій Петрович

викладач кафедри спеціальних дисциплін та фізичного виховання факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Донецького юридичного інституту МВС України, майор поліції

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ОФОРМЛЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД СПІВРОБІТНИКАМИ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Не зважаючи на появу на території України новостворених підрозділ патрульної поліції, до основних завдань яких входить завдання попередження, виявлення фактів та оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) не зменшилась. За офіційними даними Національної поліції України загальна кількість кримінальних правопорушень, за фактами вчинення дорожньо-транспортних пригод з потерпілими збільшилася на 4%. У той же час кількість таких подій зі смертельними наслідками навпаки зменшилася на 4% [1].

Лише в місті Кривому Розі в 2016 році сталося 1732 ДТП, з яких в 577 випадках власники транспортних засобів зазнали матеріальних збитків. В 516 дорожньо-транспортних пригодах 676 водіїв та пасажирів отримали тілесні ушкодження різного ступеню, серед яких 44 особи загинуло від завданих травм. Основними видами ДТП з потерпілими були: зіткнення – 195 випадків; наїзд на пішохода – 181; наїзд на транспортний засіб – 27; наїзд на перешкоду – 64; наїзд на велосипедиста – 23 та падіння вантажу – 18 випадків.

У зв'язку з виконанням функцій щодо розслідування порушень правил дорожнього руху, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна перед співробітниками патрульної поліції постають наступні завдання:

- якнайшвидшого прибуття на місце події, організація дорожнього руху повз місце пригоди або організація його об'їзду по безпечному маршруту, забезпечення охорони місця пригоди та збереження слідів і речових доказів;
- проведення оперативної та якісної фіксації обставин ДТП, встановлення особи, винної у його вчиненні та процесуальне оформлення адміністративного правопорушення;

- усунення перешкод та відновлення безпечних умов дорожнього руху [2].

Поряд з цим особлива увага приділяється питанням упровадження нових форм і методів забезпечення безпеки дорожнього руху. З цією метою на окремих автошляхах державного та міжнародного значення розпочали роботу підрозділи патрульної поліції. Триває впровадження системи фіксації в автоматичному режимі порушень правил дорожнього руху. Відповідні системи в пілотному режимі вже працюють у містах Києві та Одесі [1].

Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначає, що у разі порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці ДТП складається протокол про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, до якого додаються:

- 1) схема місця ДТП, яку підписують учасники ДТП та поліцейський;
- 2) пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- 3) показання технічних приладів (у разі їх наявності);
- 4) показання засобів фото- та/або відеоспостереження (у разі їх наявності);
- 5) інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі.

У випадках, коли внаслідок ДТП її учасникам заподіяно тілесних ушкоджень, викликається слідчо-оперативна група для проведення слідчих дій на місці пригоди відповідно до вимог Кримінального процесуального кодексу України [3].

Прес-служба Департаменту патрульної поліції України опублікувала статистику дорожніх пригод, які трапилися в Україні за участі автомобілів з іноземною реєстрацією.

Лише за шість місяців 2017 року на території України сталося більше 4,5 тисячі дорожніх аварій за участю транспортних засобів, зареєстрованих за кордоном. В них загинуло 43 людини, 429 осіб зазнали травм. Нерозмитнені авто стали учасниками 4% ДТП зі смертельними наслідками.

За даними Департаменту серед авто, що зазнали аварію, на іноземній реєстрації, 1197 – були на польських номерах, 692 – на литовських і 165 – на болгарських. Найбільша кількість таких ДТП сталися в Київській, Львівській і Одеській областях, а також на Волині, на Закарпатті та Чернівецькій області.

Що буде, якщо водій на іномарці з європейськими номерами зіб'є людину або здійснить зіткнення з автомобілем на українській реєстрації? Він залишить місце пригоди і ніхто його не знайде, бо за документами автомобілем кермував нерезидент України, який ввіз цей автомобіль.

Теоретично цього водія можна знайти. Але тоді потрібна доказова база, проведення дактилоскопічної експертизи, щоб можна було зняти відбитки пальців із керма автомобіля та порівняти із відбитками підозрюваного. А встановити шляхи придбання даного автомобіля стає надто складно.

Якщо при ДТП один з його учасників зник з місця пригоди, поліцейський оформляє схему місця ДТП, відбирає пояснення в потерпілого, свідків (у разі їх наявності), встановлює наявність засобів зовнішнього відео-, фотоспостереження та невідкладно повідомляє уповноважену особу підрозділу патрульної поліції, відповідальну за розшук осіб, що зникли з місця ДТП. Остання зобов'язана вжити всіх можливих заходів для встановлення винуватців ДТП та обставин її вчинення в найкоротший строк, але не більше двох місяців.

Розшук осіб, що зникли з місця ДТП, здійснюється шляхом використання інформаційно-аналітичних баз даних, відкритих джерел інформації, надсилання запитів про отримання необхідних фото- та/або відеофіксацій відповідної пригоди, виклику осіб для прибуття до підрозділу або відвідування їх за місцем проживання (перебування), роботи.

При встановленні транспортного засобу, який зник з місця пригоди, проводяться його огляд на предмет наявності характерних пошкоджень, інших обставин ДТП та фотофіксація.

У випадку встановлення факту проживання власника транспортного засобу на території, яку обслуговує інший підрозділ поліції, матеріали надсилаються за територіальністю [3].

Викладене дає підставу констатувати, що питання створення єдиної бази обліку автомобілів, що зареєстровані за кордоном і завезені на територію України потребує термінового узгодження між Національною поліцією України, Державною прикордонною службою України та Державною фіскальною службою України. Додатковим кроком є необхідність забезпечення підрозділів патрульної поліції достатньою кількістю якісних технічних засобів фото- та відеофіксації.

Список використаних джерел:

1. Звіт про діяльність Національної поліції України за 2016 рік. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.npu.gov.ua/uk/publish/article/2139890>

2. Червінчук А.В. Проблемні питання оформлення дорожньо-транспортних пригод співробітниками патрульної поліції. – Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Київ, 13 листопада 2015 року). – К., 2015. – С. 154-158.

3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі; наказ МВС України № 1395 від 07.11.2015 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15> .

Червінчук Андрій Васильович

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

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЛЮДЕЙ

Свобода пересування є одним із основоположних прав громадянина України, Кожна людина може вільно та безперешкодно за своїм бажанням переміщатися по території України у будь-якому напрямку, у будь-який спосіб, у будь-який час, за винятком обмежень, які встановлюються законом. Для задоволення своїх потреб у швидкому, зручному та комфортному пересуванні людина здебільшого використовує автомобільний транспорт. Однак, отримуючи таку зручність, кожен, хто перебуває у транспортному засобі наражається на певні ризики. Це стосується не лише водіїв, а й пасажирів.

Так, за даними Національної поліції протягом 9 місяців 2017 року в Україні зареєстровано 116833 дорожньо-транспортних пригод, у тому числі з постраждалими – 19385, у яких 2317 осіб загинуло та 25082 отримали травми. Переважне число потерпілих (53,2%) в автомобільних аваріях – це пасажирів. Перебуваючи в транспортних засобах в якості пасажирів внаслідок ДТП загинуло 1310 (56,5%) та було травмовано 13256 (52,9%) осіб. На жаль, в цих пригодах постраждали й діти, 127 із них загинули та 3377 отримали травми [1].

Одним із чинників, що сприяють травмуванню та загибелі людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод, є порушення установлених правил водіями, так й іншими учасниками дорожнього руху. На жаль, питанням безпеки перевезення пасажирів приділяється недостатньо уваги. На перший погляд режим перевезення людей колісними транспортними засобами є достатньо врегульованим. Йому присвячений, зокрема розділ 22 Правил дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, де визначено як загальні вимоги до перевезення пасажирів, так і порядок перевезення людей різними категоріями транспортних засобів. Регламентовано порядок перевезення організованих груп дітей, встановлено ряд заборон і обмежень [2].

Окремо на законодавчому рівні визначено права і обов'язки пасажирів. А саме: 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 – вастебнутому мотошоломі [3]. Стосується пасажирів також й заборона відчиняти двері транспортного засобу, залишати їх відчиненими і виходити з транспортного засобу, якщо це загрожує безпеці і створює перешкоди іншим учасникам дорожнього руху.

У той же час досягнення беззаперечного виконання установлених правил можливо лише за допомогою дієвих важелів впливу. Одним із таких важелів виступає адміністративний примус, насамперед такий його вид як накладення адміністративних стягнень.

Однак, чинним адміністративним законодавством України передбачено відповідальність лише до окремих категорій водіїв транспортних засобів та лише за деякі види порушень правил перевезення пасажирів. Такими проступками визнається:

- перевезення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, пасажирів понад максимальну кількість, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб, а також перевезення водіями транспортних засобів, що здійснюють міжміські чи міжнародні перевезення, пасажирів, кількість яких перевищує кількість місць для сидіння, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб (ч. 1 ст. 122-2 КУпАП);

- порушення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, правил зупинки під час здійснення посадки (висадки) пасажирів (ч. 2 ст. 122-2 КУпАП);

- перевезення пасажирів на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів одним водієм (ч. 3 ст. 122-2 КУпАП).

Для водіїв, що здійснюють перевезення на міських та приміських маршрутах вказана відповідальність може бути застосована лише у випадку виконання перевезень у режим маршрутного таксі, хоча Закон України «Про автомобільний транспорт» визначає п'ять режимів перевезення пасажирів: 1) перевезення пасажирів у звичайному режимі руху; 2) перевезення пасажирів в експресному режимі руху; 3) перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі; 4) перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення; 5) перевезення пасажирів у індивідуальному порядку (таксі).

За будь-які інші порушення правил перевезення людей адміністративна відповідальність не передбачена, тому дії водія у такому випадку кваліфікуються як правопорушення, передбачені ст. 125 КУпАП, за що встановлена відповідальність лише у вигляді попередження. Переважна більшість учасників дорожнього руху не вважають цей вид стягнення за покарання, тому його застосування не забезпечує досягнення завдань законодавства про адміністративні правопорушення.

Відповідальності пасажирів за вчинені порушення правил дорожнього руху чинна редакція Кодексу України про адміністративні правопорушення взагалі не передбачає.

Порушення правил перевезення людей, як правило, не стає безпосередньою причиною виникнення дорожньо-транспортної пригоди, але значно збільшує вірогідність отримання пасажиром травм або настання летальних наслідків. Отже ступінь суспільної небезпеки таких проступків можливо порівняти з такими видами адміністративної правопорушень як

перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів та порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками. Саме тому дотримання водіями і пасажирями правил безпеки при пересуванні у транспортних засобах має прискіпливо контролюватись уповноваженими суб'єктами владних повноважень. Для порушників зазначених правил повинні застосовуватись суворі заходи адміністративного впливу. З цією метою слід запровадити адміністративну відповідальність за порушення правил перевезення людей та віднести цей вид проступків до правопорушень, передбачених частиною першою статті 122 КУпАП.

Єдиною категорією учасників дорожнього руху, яка не несе відповідальності за вчинення протиправних дій через відсутність відповідної нормативно-правової бази в адміністративному законодавстві України є пасажирі. Задля усунення наявних прогалин та стимулювання зазначеної категорії учасників руху до сумлінного виконання діючих правил доцільно передбачити можливість накладення адміністративних стягнень до осіб, які не виконують покладені на них обов'язки під час перебування в транспортних засобах у якості пасажирів.

Чинна редакція статті 127 КУпАП передбачає відповідальність за порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин. З огляду на актуальність питань відповідальності пасажирів за невиконання законодавства у сфері безпеки дорожнього руху очевидною стає необхідність доповнення згаданої статті новою нормою, котра б визначала міру відповідальності осіб, які користуються транспортними засобами і перебувають в них, але не причетні до керування.

Запровадження окреслених юрисдикційних змін дозволить домогтися суттєвого зміцнення правопорядку на автомобільних шляхах та запобігти людським жертвам.

Список використаних джерел:

1. Лист Департаменту патрульної поліції Національної поліції України від 17.10.2017 року № 518зг/41/2/02-2017.
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 / [Електронний ресурс] режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.
3. Про дорожній рух. Верховна Рада України; Закон від 30.06.1993 № 3353-ХІІ / [Електронний ресурс] режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/paran20#n20>.

Черненко Дар'я Анатоліївна

курсант 2 курсу факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Вітвіцький Сергій Сергійович

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

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАСОБІВ ПРИМУСОВОГО ЗМЕНШЕННЯ ШВИДКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Виробники машин пройшли довгий шлях за останні 100 років. Сучасні технології дієво впливають на людину, що дає нам можливість з роками їхати все швидше і швидше, але це також стає причиною багатьох проблем, зокрема, призводить до дорожньо-транспортних пригод, під час яких гинуть та отримують травми люди.

Найбільш поширеною причиною скоєння ДТП в Україні є перевищення безпечної швидкості. З цієї причини з початку 2017 року сталося 4667 автопригод, у яких загинула 821 людина і 6228 отримали травми. Причиною 60% від усіх ДТП із постраждалими виступає недотримання водіями безпечної швидкості руху. Це дуже високі показники. Перевищення швидкості часто стає причиною тяжких дорожньо-транспортних пригод, однак водії ставляться до цієї проблеми без належної уваги. Навіть законослухняні водії, які ніколи не дозволяють собі водіння в нетверезому вигляді, виїзд на зустрічну смугу тощо, не вважають небезпечним «невелике» (до 20 км/год.) перевищення дозволеної швидкості [1].

Для впорядкування швидкісного режиму на вулично-дорожній мережі Правилами дорожнього руху введені певні обмеження, зокрема, у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 60 км/год., у житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год. Запроваджено обмеження для різних типів транспортних засобів, водіїв-початківців тощо. Однак, найбільш дієвим способом змусити водія зменшити швидкість на небезпечних ділянках є застосування елементів примусового зниження швидкості. Це – обладнання безпеки дорожнього руху, що застосовується у випадках необхідності фізичного обмеження швидкості автомобільного транспорту в певному місці на дорозі або на окремому проміжку дороги у ситуації, коли інші методи не можуть бути застосовані чи їх ефективність є недостатньою [2].

Такі підвищення проїзної частини для примусового зменшення швидкості транспортних засобів зазвичай улаштовуються перед пішохідними переходами поблизу загальноосвітніх шкіл, навчальних закладів при значній інтенсивності руху пішоходів без влаштування регульованого переходу [3].

Вперше штучні дорожні нерівності (ІДН) або «лежачі поліцейські» стали застосовувати в США на початку ХХ століття для примусового обмеження швидкості руху автомобілів на небезпечних ділянках доріг [4].

Правила застосування пристрою примусового зниження швидкості передбачають можливість їх застосування в районі розташування дитячих та навчальних закладів, зон масового відпочинку, перед нерегульованими пішохідними переходами, розташованими поза межами перехресть, перед нерегульованими перехрестями за відповідного обґрунтування.

Елементи примусового зниження швидкості можна застосовувати в місцях інтенсивного руху транспортних засобів у житлових зонах та прилеглих до дороги територіях [5].

Ми часто можемо побачити автомобіль, який мчить на величезній швидкості. Для таких водіїв притаманно робити безглузді вчинки, коли на дорозі відсутні поліцейські чи камери відеоспостереження. Для дисциплінування саме таких учасників руху передбачені засоби примусового зменшення швидкості. Однак, поряд з позитивним ефектом застосування таких конструкцій існують й негативні наслідки. Дуже часто лінії розмітки і супроводжуючі дорожні знаки відсутні на під'їздах до штучних нерівностей на дорозі, внаслідок чого навіть сумлінні водії не встигають зреагувати, завчасно зменшити швидкість перед небезпечними ділянками, що призводить до псування вузлів та агрегатів транспортних засобів.

Зарубіжні дослідники також особливо звертають увагу і на те, що «лежачі поліцейські» знижують швидкість автомобілів екстрених служб, для яких зайвий десяток секунд, особливо в разі необхідності термінової доставки хворого в госпіталь або виклику на пожежу, часом має критичне значення. У таких випадках замість того, щоб поліпшити дорожню ситуацію і підвищити безпеку руху, «лежачий поліцейський» призводить до зворотних наслідків, до того ж знижуючи комфорт руху і погіршуючи екологічну обстановку.

Сьогодні ми пропонуємо новий вихід з даної ситуації для України.

На етапі бурхливого розвитку науково-технічного прогресу стає можливим застосування сучасних «лежачих поліцейських», які активуються тільки тоді, коли автомобіль, проїжджаючи повз, перевищує швидкість. Тому він не впливає на всіх інших, законотворчих водіїв. Це означає, що під час руху на дозволеній швидкості, «лежачий поліцейський» залишиться на землі, але у разі перевищення швидкості, він автоматично піднімається в міру наближення транспортного засобу, і також працює в якості попередження і дає водієві час, щоб сповільнити швидкість.

На нашу думку такі «розумні поліцейські» слід встановити і на українських дорогах, це зможе допомогти сумлінним водіям в якійсь мірі зберегти своє авто у справному стані і у кілька разів зменшити витрати а його обслуговування. В той же час недисциплінованим водіям такі засоби допоможуть бути уважніше на дорогах та дотримуватись швидкісного режиму.

Для запровадження такого новітнього пристрою на українських дорогах звичайно, потребує певних коштів, однак перш за все слід підготувати

відповідну нормативно-правову базу, внести зміни до державних стандартів та будівельних норм. Коли існуватиме правова визначеність щодо порядку, умов та правил застосування таких пристроїв, значно полегшиться процес залучення інвестиційних коштів, що сприятиме поширенню такого роду інженерного облаштування на автомобільних шляхах і суттєво покращить стан дорожньої безпеки.

Список використаних джерел:

1. Перевищення швидкості – основна причина ДТП [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cityukraine.info/?citynews=64268>.
2. «Безпека руху», Олексій Пекун. – Будівництво й нерухомість. – 2006. – № 40. – С. 23.
3. ДБН В.2.3-5-2001. Споруди транспорту ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТИВ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://profidom.com.ua/v-2/v-2-3/1587-dbn-v-2-3-5-2001-sporudi-transportu-vulici-ta-dorogi-naselenih-punktiv>.
4. Правила дорожнього руху. – М.: Академія, 2000.
5. ДСТУ 4123-2006 ПРИСТРІЙ ПРИМУСОВОГО ЗНИЖЕННЯ ШВИДКОСТІ "ЛЕЖАЧІЙ ПОЛІЦЕЙСЬКИЙ" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ustltd.com/188>.

Чечель Софія Олександрівна

студентка 1 курсу Національної академії внутрішніх справ

Куценко Дмитро Володимирович

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (науковий керівник)

УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

В наш час стан розвитку автомобільної інфраструктури, як у Європі, так і в Україні характеризується зростанням кількості учасників дорожнього руху, кількості сучасного швидкісного транспорту і, відповідно, зростанням негативних для соціума наслідків. Характерною ознакою автомобілізації в Україні є невідповідність вулично-шляхової мережі кількості транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху, які є одними з головних причин ДТП.

Статистика говорить, що у першому півріччі 2017 року на дорогах України загинуло 1377 осіб. Про це свідчать дані Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України. Загалом кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні у першій половині 2017 року зросла на 6,1% в

порівнянні з аналогічним періодом 2016-го – до 76,6 тисяч. Щоправда, кількість ДТП з постраждалими зменшилась на три відсотки – загалом у 2017 році майже кожна сьома аварія закінчувалась травмами або фатально. Головною причиною ДТП з постраждалими є перевищення швидкісного режиму (2155 випадків), щоправда, кількість таких випадків скоротилась на 9,5%. Упершому півріччі 2017 на 56,5% скоротилась кількість ДТП із постраждалими, скоєних у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння – 528 випадків.

За питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах – членах ЄС (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1 відсотка загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, на 100 тис. транспортних засобів – вісім загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 8 і 22,1 відсотка осіб.

Причинами смертності й травматизму внаслідок ДТП в Україні є:

- 1) нерегульований швидкісний режим і перевищення швидкості руху (27,7 %);
- 2) керування транспортним засобом у неадекватному стані (4,8 %);
- 3) нехтування використанням ременів безпеки, шоломів та засобів безпеки для дітей, інших засобів безпеки (5,1 %);
- 4) нерегульований контроль технічного стану транспортних засобів та їх обладнання відповідно вимогам стандартів, що несе за собою використання старих транспортних засобів, які перебувають у поганому технічному стані або в яких відсутні засоби безпеки (0,5 %);
- 5) застаріле обслуговування дорожньої інфраструктура, яка не забезпечує безпеки пішоходів (1,2 %);
- 6) недостатнє забезпечення дотримання законодавства у сфері ДР (5,4 %);
- 7) необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38 відсотках випадків.

Стан системи забезпечення безпеки дорожнього руху її роль потребує вдосконалення, а також вимагає формування державної політики з убезпечення дорожнього руху, охорони життя та здоров'я його учасників. Забезпечення безпеки дорожнього руху є актуальним у наш час та постає складним завданням для держави, тому що включає дослідження у галузі юридичної науки для детального дослідження причин та умов учиненню злочинів і правопорушень, підстав кримінальної відповідальності, особливостей їх кримінологічної характеристики та запобігання. Саме проблеми, пов'язані з організаційно-правовим забезпеченням БДР.

Існуюча система управління безпекою руху залишається недосконалою. Вона не в змозі у повному обсязі виконувати поставлені завдання щодо ефективного запобігання автотранспортним злочинам, в короткі проміжки часу надавати необхідну кваліфіковану допомогу учасникам дорожнього руху, які потрапили в ДТП.

Однією з проблем державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів є відсутність належного організаційно-правового регулювання діяльності суб'єктів протидії правопорушенням і злочинам, які відповідно до нормативно-правових актів зобов'язані виконувати заходи, спрямовані на усунення причин та умов, що сприяють учиненню дорожньо-транспортних пригод.

При розбудові сучасної системи забезпечення безпеки дорожнього руху у 2014 році в Україні була розпочата реформа МВС про реформування правоохоронного відомства, яка була запозичена у країн, які мають значно кращі показники, ніж в Україні. Практична частина реформи МВС була розпочата з ліквідації ДАІ і запуску патрульної поліції.

Реформа була здійснена з метою оптимізації структури системи управління безпекою руху на всіх ланках державного управління, удосконалення контрольно-наглядової діяльності у сфері забезпечення БДР з правовим визначенням завдань, функцій, повноважень, організаційно-правової основи координації діяльності суб'єктів у сфері БДР.

Також невід'ємною частиною реформування системи БДР в подальшому є впровадження в дію таких принципів:

- 1) обов'язкове викладання в навчальних закладах, починаючи з дошкільних, ПДР і правових основ відповідальності за порушення цих норм;
- 2) інформування всіх учасників ДР про можливість виникнення небезпеки, погіршення метеорологічних умов на автомобільних шляхах;
- 3) створення комплексної системи своєчасного виявлення або ДТП з можливістю вчасного надання медичної допомоги потерпілим;
- 4) підвищення якості організаційно-правових заходів, які будуть спрямовані на контроль допуску до керування транспортними засобами осіб з медичними протипоказаннями та тих, які не мають достатнього досвіду керування транспортними засобами;
- 5) підвищення рівня підготовки потенційних водіїв та вдосконалення програми навчання при урахуванні індивідуальних особливостей;
- 6) посилення заходів адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Для вирішення всіх аспектів недосконалості забезпечення БДР у червні 2017 року Кабінет міністрів України прийняв розпорядження «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року».

Стратегія також передбачає:

- 1) поліпшення доступу до громадського транспорту; проведення наукових досліджень і розробок з метою поліпшення інфраструктури;
- 2) реформування системи контролю над технічним станом транспорту згідно з нормативами ЄС і введення перевірки їх технічного стану під час експлуатації на дорозі;
- 3) систематизацію порядків проведення профілактичних наркологічних оглядів, обов'язкових психологічних оглядів водіїв та кандидатів у водії;

4) підвищення відповідальності за порушення габаритно-вагових норм на дорогах; введення європейської системи допуску до ринку автомобільних перевезень пасажирів і вантажів.

Отже, можна прийти до висновку, що комплексна система, яка контролює та забезпечує безпеку дорожнього руху, повинна набути значного розвитку враховуючи затверджену Кабміном низку нововведень, які повинні стати рушійною силою для реформування управлінських аспектів, які забезпечуватимуть безпеку дорожнього руху. Метою є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму.

Список використаних джерел:

1. Гуржій Т.О. Актуальні проблеми державного прогнозування в сфері безпеки дорожнього руху / Т.О. Гуржій // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: зб. наук. пр. ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка. – 2009. – № 3. – С. 68-73.

2. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схвалена Розпорядженням Кабінету міністрів України від 14 червня 2017 р.

Чибирик Мар'яна Сергіївна

здобувач ступеня вищої освіти рівня магістр навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, старший лейтенант поліції

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 (науковий керівник)

ОСОБЛИВОСТІ ПОЧАТКОГО РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Як свідчить статистика останніх років, динаміка вчинення дорожньо-транспортних пригод несприятлива. Згідно зі статистикою МВС України, щодня в Україні внаслідок ДТП гине 12 осіб, а за рік ця цифра складає 4,5 тис., щорічно на наших дорогах травмується понад 32 тис. осіб [1]. Не останню роль у подібній тенденції щодо зростання ДТП відіграють кваліфіковані, всебічні та об'єктивні кримінальні провадження. Правильне та кваліфіковане проведення початкового етапу розслідування дорожньо-транспортних пригод зазвичай є основою подальшого безперешкодного встановлення механізму розвитку пригоди та встановлення вини осіб, причетних до їх вчинення.

Проблематиці розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту присвячували такі вчені як: Р.С. Белкінім, В.Ю. Шепітько, М.І. Панов, М.С. Романов, В.А. Мисловий, П.В. Галаса, А.М. Шабадей, С.О. Шевцов, В.І. Ткаченко та інші.

Актуальність даної теми зумовлена прийняттям у 2012 році Кримінально-процесуального кодексу, який змінив порядок проведення досудового розслідування й судового провадження, використання спеціальних знань. Тому, виникає нагальна потреба у виробленні нової сучасної методики початкового розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [2, с. 15–19].

Кримінальні провадження даної категорії відносяться до найбільш складних, адже більшість обставин ДТП може бути встановлена і доведена тільки в результаті комплексного дослідження із залученням відповідних спеціалістів. Для проведення досудового розслідування даної категорії злочинів в територіальних відділах поліції функціонують спеціалізовані підрозділи – відділи з розслідування ДТП. Основними завданнями є проведення досудового розслідування за фактами ДТП, пов'язаними із загибеллю людей.

Початок досудового розслідування (внесення відомостей про подію злочину до Єдиного реєстру досудових розслідувань (надалі – ЄРДР) розпочинається за фактом ДТП з тяжкими наслідками, як правило, за ст. 286 КК України, але повідомлення особі про підозру у вчиненні злочину (притягнення до відповідальності) здійснюється через проміжок часу. Таким чином, початковий етап розслідування може тривати досить значний час, що є суттєвою відмінністю кримінальних проваджень щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. На даному етапі розслідування закладається основа для визначення особи, винної у порушенні певних правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту та їх причинно – наслідковий зв'язок з тяжкими наслідками [3, с. 154].

Надзвичайно важливу роль у здійсненні досудового розслідування займає саме початковий етап, адже швидкоплинність ДТП пов'язана із її техногенним характером та складністю механізму, обумовлює потребу у невідкладності і точності фіксації інформації, яка має значення для встановлення істини у кримінальному провадженні. Якість початкової (первинної) інформації, яку забезпечують підрозділи патрульної поліції, на яких відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» покладається функція регулювання дорожнього руху, здійснення контролю та подання попередньої інформації про ДТП до чергової частини органу Національної поліції [4].

При визначенні обставин, що підлягають доказуванню, необхідно враховувати, що виявлена на місці події обстановка, не завжди є наслідком ДТП. Тому, потрібно використовувати систему версій, які по-різному пояснюють походження виявленої обстановки місця події: порушення водієм транспортного засобу правил дорожнього руху – ст. 286 КК України; порушення водієм правил експлуатації транспортного засобу – ст. 286 КК України; грубе порушення пішоходами (велосипедистами, погоничами худоби) правил дорожнього руху – ст. 291 КК України; технічна несправність окремих

вузлів чи агрегатів транспортного засобу – ст. 287 КК України; самогубство потерпілого; випадковий збіг обставин, який не міг передбачити водій та інші учасники дорожнього руху; умисне вбивство з використанням механічного транспорту як знаряддя вбивства – ст. 115 КК України [5].

Основний зміст початкового етапу розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту складають слідчі (розшукові) дії. Як правило, їхнє проведення надається в певній послідовності: огляд місця події і транспортних засобів, допит водія, допит свідків, допит потерпілих, розшук транспортного засобу і затримання водія, експертизи тощо. Такий підхід дає уявлення про зміст досудового розслідування у кримінальних провадженнях даної категорії.

Як відомо, метою розслідування кожного злочину є встановлення істини шляхом певної послідовності дій слідчого для забезпечення доцільності та економічності розслідування. Із цією метою при розслідуванні окремих видів злочинів використовуються типові криміналістичні програми, які полягають у визначенні послідовності проведення слідчих (розшукових) дій з орієнтацією на типізовані слідчі ситуації і відповідні їм тактичні завдання розслідування. Аналіз типової слідчої ситуації надає можливість сформулювати версії, що підлягають перевірці, вивести типові завдання розслідування, а також комплекс раціональної послідовності проведення слідчих дій, що, в свою чергу, сприяє розробці типового алгоритму розслідування [6, с. 10].

Підставою для виділення типових слідчих ситуацій, що складаються на початковому етапі розслідування, є характер первинних відомостей, що вносяться до ЄРДР, а саме, інформація щодо знаходження на місці ДТП транспортних засобів, їх водіїв, інших учасників дорожнього руху та їх поведінки. З урахуванням наведеної ознаки визначені наступні типові ситуації:

1) досудове розслідування починається при наявності потерпілого, водія і транспортного засобу на місці події;

2) досудове розслідування починається при наявності потерпілого (трупа) і транспортного засобу, водій якого зник з місця події;

3) досудове розслідування починається при наявності тільки потерпілого на місці ДТП (водій зник разом з транспортним засобом);

4) досудове розслідування починається при надходженні потерпілого до лікувального закладу, доставленого водієм автомобіля – учасником ДТП.

Наведені слідчі ситуації обумовлюють визначення відповідних тактичних завдань розслідування і засобів їх вирішення – слідчо-розшукових дій, які проводяться за певною послідовністю (огляд місця події і транспортного засобу, допит водія, допити свідків і потерпілого, слідчий експеримент, проведення експертиз) [7, с. 147].

Підсумовуючи, слід зазначити, чітко, уважно, неухильно проведення первинних слідчих дій на початковому етапі розслідування злочинів у сфері порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту є запорукою подальшого кваліфікованого та професійного здійснення досудового розслідування та встановлення істини у кримінальному провадженні.

Список використаних джерел:

1. Які дороги небезпечні / Ю. Максимчук. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/dorogi/na-yakih-dorogah-dtp-stayutsya-najchastishe-306662.html> (дата звернення: 01.11.2017).
2. Бандурка О. М. Актуальні питання впровадження нового кримінально-процесуального кодексу України у діяльність органів внутрішніх справ та підготовці кадрів / О.М. Бандурка // Актуальні проблеми застосування нового кримінально – процесуального законодавства України та тенденції розвитку криміналістики на сучасному етапі: матеріали Всеукр. наук.–практ. конф. (Харків, 5 жовт. 2012 р.). – Х.: Харк. нац. ун-т. внутр. справ, 2012. – С. 15–19.
3. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти): монографія / М. П. Климчук. – Львів: ЛьвДУВС; «Край», 2008. – 216 с.
4. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 01.11.2017).
5. Кримінальний Кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 01.11.2017).
6. Луцюк П.П. Розслідування порушень правил дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів: автореф. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / П. П. Луцюк. – К.: Київ. нац. ун-т. внутр. справ, 2007. – 19 с.
7. Криміналістика: підруч. / В. Д. Берназ, В. В. Бірюков, А. Ф. Волобуєв; за заг. ред. А.Ф. Волобуєва. – Х.: ХНУВС, 2013. – 666 с.

Чорний Юрій Олегович

Національний координатор Всесвітньої організації охорони здоров'я МОЗ України з питань безпеки дорожнього руху

СТАН БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Протягом останніх років у світовому співтоваристві відбулось суттєве переосмислення проблем безпеки дорожнього руху та шляхів їх вирішення. Безпека на дорогах визнана однією із основних проблем сучасності і питання забезпечення безпеки дорожнього руху є вкрай актуальним як на національному рівні, так і на глобальному, оскільки людські втрати від дорожньо-транспортного травматизму є серйозним чинником, що негативно впливає не тільки на життя та здоров'я людей, але й на соціально-економічний розвиток країни.

Будь-який транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, яка полягає в самій суті його використання. Зростаюча з кожним роком аварійність є однією з серйозніших проблем держави. Україна безперервно втрачає свій працездатний потенціал та несе щорічні економічні збитки.

За статистикою, показник аварійності у нас у 2-2,5 рази вищий, ніж у Європі й США. І це, незважаючи на те, що рівень «автомобілізації» в Україні приблизно втричі нижчий, ніж у європейських країнах.

Проблема безпеки дорожнього руху в Україні була і залишається одним із найгостріших питань, що потребують цілеспрямованих зусиль усіх державних органів влади й громадськості. За роки незалежності в Україні у ДТП загинули більше 140 тис. людей і понад 950 тис. зазнали травм. Водночас, щодня на дорогах і автошляхах держави трапляється близько 70 ДТП, у яких гине 11 осіб і близько 90 зазнають травм різної важкості.

За даними Світового банку, збитки економіки через ДТП на дорогах України складають 1,5-2,5% ВВП. Втрачається 4,5 млрд доларів від транспортних пригод на рік.

Необхідно підкреслити, що турбує не лише кількісна характеристика аварій, скільки важкість їх наслідків. Важливим аспектом цієї проблеми являється зростання тяжкості травми. Дослідження по структурі травматизму свідчать, що за останні роки виявляється тенденція до зменшення хворих з ізольованою травмою та зростання на 10-15% постраждалих з тяжкою поєднаною травмою, смертність яких навіть на госпітальному етапі досягає 60-70%.

Співвідношення кількості смертельних випадків до кількості аварій в Україні вчетверо перевищує аналогічний показник для розвинених країн західної Європи. В більшості випадків причиною аварій був людський фактор.

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є одним із найвищих в Європі. У 2016 році зафіксовано ріст кількості ДТП та травмованих у них осіб порівняно з 2015 роком. Особливо тривожним є те, що понад 50% загиблих у ДТП у 2016 році – пішоходи та велосипедисти. Велике занепокоєння викликає те, що за 2016 рік на дорогах України сталося 4345 аварій за участю дітей, в яких загинуло 172 дитини віком до 18 років, а постраждало – 3823.

Слід зазначити, що максимальний показник смертності – 50-60% – відноситься до людей в віці 15-44 років, серед яких значно переважають чоловіки. Ці дані свідчать, що сучасний стан травматизму на дорогах країни представляє собою важливу соціальну проблему з точки зору зменшення середньої тривалості життя, чим просто з точки зору статистики загальної смертності.

За даними статистики в Україні у 2016 році сталося 158776 ДТП .

Аварії із травматизацією в 2016 році було зафіксовано (це стосується аварій, які призвели до *нелетальних травм або смерті*, але не включає в себе аварії, які призвели лише до матеріальних збитків) 26782.

Смертей в 2016 році у результаті ДТП було зафіксовано 4687.

Кількість смертельних випадків за 2016 У РЕЗУЛЬТАТІ ДТП за статеві-віковими групами.

Розподіл загиблих за статтю

Чоловіки	3544
Жінки	1143

Розподіл загиблих за віковими групами

0-4 роки	35
5-14 років	81
15-29 років	1166
30-44 роки	1314
45-59 років	1096
60-69 роки	512
70+ років	477
Вік невідомий	6

Смертельні випадки у результаті ДТП у 2016 (розбивка за типом учасника руху):

Кількість від загального числа смертей водіїв чотириколісних легкових автомобілів і легких транспортних засобів (у тому числі фургонів, спортивних автомобілів, пікапів) – **770**

Кількість від загального числа смертей пасажирів чотириколісних легкових автомобілів і легких транспортних засобів (у тому числі фургонів, спортивних автомобілів, пікапів) – **824**

Кількість від загального числа смертей водіїв/пасажирів двоколісних моторизованих транспортних засобів і моторизованих триколісних транспортних засобів – **406**

Кількість від загального числа смертей велосипедистів – **331**

Кількість від загального числа смертей пішоходів – **1962**

Кількість від загального числа смертей водіїв/пасажирів важкого вантажного транспорту – **47**

Кількість від загального числа смертей водіїв/пасажирів автобусів – **36**

Інше – **311**

За питомими показниками аварійності та наслідків ДТП Україна також є одним із лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах-членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5,1 загиблих у ДТП, на 100 тис. транспортних засобів – 8 загиблих, тоді як в Україні ці показники становлять відповідно 8,0 та 22,1 особи.

Зазначаємо, що розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р затверджено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Її мета – зниження рівня смертності внаслідок ДТП і ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат України від дорожньо-транспортного травматизму. Якісна реалізація положень Стратегії дозволить зменшити до 2020 року травматизм та кількість загиблих і травмованих на дорогах на 30 відсотків.

Шабан Александр Анатольевич

адъюнкт научно-педагогического факультета учреждения образования «Академия МВД Республики Беларусь», подполковник милиции

О ПОНЯТИИ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ»

Необходимость повышения эффективности контроля (надзора) за соблюдением требований норм права в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта актуализирует разработку проблем деятельности государственных инспекций. При этом первостепенное значение имеет уяснение понятия «государственная инспекция».

Для уяснения понятия и содержания деятельности рассматриваемых инспекций представляется целесообразным применить традиционный подход к проведению исследования (от простого к сложному, от части к целому), начав его с анализа термина «государственная инспекция».

Следует отметить, что определение термина «государственная инспекция» в законодательстве Республики Беларусь отсутствует.

В справочно-терминологических изданиях под государственной инспекцией понимается специальный орган, входящий в состав органа государственного управления и созданный для осуществления контроля и надзора за исполнением законов, соблюдением специальных правил, регулирующих виды деятельности, которые имеют общегосударственное значение. При этом полномочия данного органа распространяются на все организации, предприятия и учреждения, независимо от их ведомственной подчиненности, а также на граждан [1, с. 473]; специальный узкоспециализированный государственный орган, который выполняет функции надзора и контроля за выполнением организациями, предприятиями, учреждениями и гражданами норм и правил, регулирующих виды деятельности общегосударственного значения [2, с. 245–246]; специальный орган государственного управления, предназначенный для осуществления контроля (надзора) за соблюдением специальных норм и правил. [3, с. 563]; особый вид органов управления, призванных наблюдать за выполнением правил, и совмещающих контрольные функции с некоторыми административно-распорядительными полномочиями. [4, с. 250].

Схожие определения приводятся и в научной литературе, где под государственной инспекцией понимается специальный орган государственного управления, деятельность которого направлена на осуществление контроля за законностью и единообразным исполнением законов [5, с. 84]; специально созданный контрольный орган, призванный вести борьбу с нарушением законов, за укрепление и соблюдение государственной дисциплины [6, с. 7]; специальный орган государственного управления, осуществляющий надзор за соблюдением законодательства в различных отраслях государственного управления [7, с. 9]. При этом, как отмечается рядом авторов, наименование «государственная» инспекция указывает на общегосударственный характер их

деятельности, выходящий за рамки какой-либо одной отрасли государственного управления [6, с. 8; 8, с. 12].

Вместе с тем подход отдельных ученых (М. С. Студеникина, А. А. Кармолицкий) к определению государственной инспекции как органа государственного управления представляется не вполне обоснованным, поскольку особенностью деятельности данных инспекций является не управление в широком смысле этого слова, а осуществление лишь функции государственного контроля. Как справедливо отмечает Я.А. Здир, деятельность государственных инспекций состоит преимущественно в реализации функций контролирующего характера и не является управлением в широком смысле [9, с. 5]. Подтверждением этому является и отсутствие государственных инспекций в законодательно закрепленном перечне органов государственного управления Республики Беларусь.

С учетом отмеченного, анализ определений государственных инспекций позволяет выделить следующие их сущностные признаки:

во-первых, государственная инспекция является составной частью органа государственного управления;

во-вторых, по своей природе рассматриваемые инспекции являются контрольными (надзорными) органами;

в-третьих, целью деятельности государственных инспекций является обеспечение выполнения требований норм права подконтрольными объектами;

в-четвертых, деятельность рассматриваемых инспекций является общегосударственной и не ограничивается пределами одной отрасли;

Таким образом, под государственной инспекцией следует понимать специальный государственный орган, осуществляющий функцию контроля (надзора) за соблюдением законодательства, регулирующего деятельность различных объектов управления независимо от их отраслевой подчиненности.

Список использованных источников:

1. Государственные инспекции // Большая сов. энцикл. / редкол. А.М. Прохоров [и др.]. – М. : Сов. энцикл., 1972. – С. 473.

2. Інспекцыя дзяржаўная // Юрыдычны энцыклапедычны слоўнік / рэдкал.: С. В. Кузьмін [і інш.]. – Мінск : Бел. энцыкл., 1992. – С. 245–246.

3. Инспекция // Белорусская юридическая энциклопедия / редкол. С.А. Балашенко [и др.]. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2007. – С. 563.

4. Инспекция // Юрид. словарь / А.Н. Азрилиан [и др.]. ; под общ. ред. А.Н. Азрилиана. – М. : Институт новой экономики 2007. – С. 250.

5. Студеникина, М.С. Государственный контроль в сфере управления / М.С. Студеникина. – М. : Юрид. лит., 1974. – 159 с.

6. Розин Л.М. Государственные инспекции и их место в советском государственном аппарате : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.02 / Л.М. Розин – М., 1952. – 15 с.

7. Кармолицкий А.А. Правовое регулирование полномочий государственных инспекций : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.02 /

А. А. Кармолицкий ; МГУ им. М.В. Ломоносова – М., 1976. – 21 с.

8. Кармолицкий А.А. Административно-правовое регулирование надведомственных полномочий государственных инспекций / А.А. Кармолицкий. – М. : Изд-во МГУ, 1985. – 83 с.

9. Здир Я.А. Правовые вопросы организации и деятельности государственных инспекций в СССР : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.02 / Я.А. Здир – М., 1965. – 16 с.

Швець Тимур Миколайович

член відокремленого підрозділу «Місцевий осередок Всеукраїнської громадської організації «Громадський комітет транспортної безпеки» у Дніпропетровській області»

ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЄВОЇ ТА ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І НАЛЕЖНОЇ ЇЇ ФУНКЦІОНУВАННЯ – ЦЕ ЧИЄСЬ ВРЯТОВАНЕ ЖИТТЯ!!! ПАМ'ЯТАЙМО, БО ЦЕ ВАЖЛИВО ДЛЯ КОЖНОГО З НАС

Питання забезпечення і покращення безпеки дорожнього руху, безаварійної експлуатації автомобільного транспорту на сьогодні в Україні та в суспільстві в цілому є **надзвичайно важливим та актуальним і стає головним пріоритетом**. Порівняно з сусідніми країнами та країнами ЄС, Україна має дуже низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат через смертність та травматизм на дорогах, приблизно 1,25 мільйона людей гинуть щороку внаслідок аварій на дорогах, відповідно до Загального інформаційного звіту Всесвітньої Організації Охорони Здоров'я за 2015 рік.

Так, за результатами дослідження ВООЗ «Глобальний тягар хвороб» дорожньо-транспортні пригоди є першою за поширеністю причиною смерті українців у віці від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті українців у віці від 5 до 14 років. Соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. дол. США (приблизно 3,4% валового внутрішнього продукту країни за 2014 р.). І з кожним роком ситуація стає більш напруженою.

Одними з серйозних проблем в Україні є доволі низький рівень виховання українського суспільства у галузі безпеки дорожнього руху та перевищення швидкості руху, особливо у зонах населених пунктів. Якщо в країнах ЄС стандартом обмеження швидкості в міській зоні є 50 (а іноді 30) км/год., то в Україні – 60, а в деяких місцях 80 км/год.

ЦІЛЯМИ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ, прийнятих Генеральною Асамблеєю ООН, **передбачають зменшення смертності та травмувань у аваріях на дорогах на 50% до 2020 р.** згідно з резолюцією прийнятою 2 березня 2010 року, світова спільнота офіційно оголосила 11 травня 2011 року початок

ДЕСЯТИЛІТТЯ ДІЙ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА 2011-2020 роки.

Відповідно до статті 3. Конституції України «Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю».

Термін «безпека» означає «стан, коли кому-небудь чи чому небудь ніщо не загрожує». Якщо перевести його в термін «безпека дорожнього руху» та співвіднести з соціальним змістом «дорожнього руху, то в результаті отримаємо визначення: **безпека дорожнього руху – це стан, коли учасникам дорожнього руху ніщо не загрожує.**

Адже безпеку дорожнього руху, як поняття, неможливо вирвати з контексту суспільних відносин в цілому. Насамперед, це серйозна наука, якою займаються фахівці у всьому світі. Тут багато складових, починаючи з діючого законодавства, дорожньої інфраструктури, організації перевезень, підготовки водіїв, в тому числі надання необхідної домедичної допомоги *потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод* і завершуючи суто ідеологічними аспектами, пов'язаними з *потребою вчити громадян поважати закон.*

Сучасні технології надають в руки людини значні потужності, які вона має адекватно використовувати. Природно, це вимагає наявності певних необхідних навичок, вмінь, правових знань у фахівців (спеціалістів), а також значної мобілізації їх потенціалу перед та в процесі виконання своїх професійних (службових) функцій, адже сучасні технічні та технологічні засоби виробництва можуть бути потенційно небезпечними як для суб'єктів, які ними управляють, так і для оточуючих.

«Транспорт» (від лат. Transporto – переносу, перемішую, перевозжу) – одна з найважливіших системних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби галузей економіки і населення у перевезеннях.

Економіка будь-якої держави не може ефективно функціонувати без транспорту. Він відіграє значну роль у задоволенні потреб країни у вантажних і пасажирських перевезеннях.

«Автотранспортні підприємства» – це важлива сфера, оскільки вони мають вагомий вплив на покращення безпеки на дорогах, який впроваджується шляхом застосування дієвої та ефективної системи управління безпеки дорожнього руху.

Враховуючи факт, що на ринку надання автотранспортних послуг, в переважній більшості, працюють невеликі перевізники, вважаємо, що ключовими спеціалістами стають: керівники (власники), фахівці з безпеки на транспорті, охорони праці, медичні працівники, персонал, який перевіряє технічний стан колісних транспортних засобів (далі – КТЗ) та водії.

В свою чергу на підприємствах організаторами *дієвої та ефективної системи управління безпеки дорожнього руху та безпеки перевезень і належної її функціонування* виступає персонал автомобільного транспорту, тобто саме розуміння, знання норм законодавства, можливість вірної їх

інтерпретації (застосування) та реалізації повинно забезпечуватись **кваліфікованим персоналом** (починаючи від водія і закінчуючи керівником, від роботи яких у певній мірі залежить життя та здоров'я громадян) – є **ключовим і відіграє вирішальну роль**.

Вся система безпеки дорожнього руху починається набагато раніше, зокрема викладання правил дорожнього руху, підготовка, перепідготовка та підвищення рівня професійної кваліфікації водіїв автотранспортних засобів, керівників підприємств їх заступників у тому числі з безпеки дорожнього руху, головних інженерів, відповідальних за охорону праці (техніку безпеки), пожежну безпеку, спеціалістів (Механіків КТП, Контролерів технічного стану автотранспортних засобів, Інженерів з безпеки руху, Начальників відділів організації безпеки дорожнього руху, Медичних працівників, що проводять щозмінні медичні огляди водіїв) встановлення відповідальності за порушення законодавства, проведення техоглядів, медоглядів, системи надання домедичної допомоги потерпілим від ДТП, ефективна і злагоджена робота служби з безпеки дорожнього руху та інші аспекти безпеки на транспорті потребують вдосконалення та постійного контролю якості.

У великих організаціях діяльність служби управління безпекою дорожнього руху та безпекою перевезень в деяких відділах більш помітна, ніж в інших, але система має бути інтегрована в «реальний стан справ» усієї установи. Це досягається шляхом впровадження і постійної підтримки послідовної політики безпеки транспортних процесів та відповідно, добре розроблених та злагоджених між собою процедур.

Поняття про розуміння належної культури безпеки транспортних процесів, як організаційної складової дієвої та ефективної системи управління безпеки дорожнього руху та безпеки перевезень і належної її функціонування, можна виділити п'ять основних ключових і досить важливих аспектів:

1) **Поінформованість** – підприємство (організація) збирає інформацію про нещасні випадки та інциденти, а також здійснює та вживає активні заходи протидії, шляхом проведення перевірки стану безпеки транспортних процесів і огляду загальних умов їх дотримання;

2) **Звітування** – всі працівники, які взаємопов'язані повідомляють про свої помилки та можливі загрозливі ситуації, а також беруть безпосередню участь в опитуваннях про культуру безпеки транспортних процесів, тощо;

3) **Справедливість** – підприємство (організація) повиння підтримувати атмосферу довіри, заохочення своїх працівників до надання інформації про помилки та інциденти, діяти шляхом переконання їх у своєму справедливому неупередженому та мудрому ставленні щодо будь-яких вчинених ними помилок;

4) **Гнучкість** – підприємство (організація) має можливість та повинна змінювати свої методи щодо підходів з впровадження безпечних систем управління транспортних процесів;

5) **Навчання (підвищення фахової кваліфікації)** – підприємство (організація) робить висновки з повідомлень про інциденти, внутрішніх аудитів

безпеки транспортних процесів, проводить відповідні семінари тренінги для працівників для недопущення в подальшій роботі, направляє на курси підвищення фахової кваліфікації, що вціломупризводить до підвищення рівня безпеки функціонування транспортних процесів та їх систем.

Крім цього культура безпеки транспортних процесів в підприємстві (організації) тісно пов'язана з її внутрішньою культурою і підходами та знаходиться під впливом зовнішніх факторів, такі як закони, підзаконні нормативно-правові акти (постанови, Накази, Укази, тощо), державний нагляд, контроль, ринкова ситуація тощо. Оскільки культуру безпеки транспортних процесів в підприємстві (організації) можна вважати частиною її загальної культури, то мабуть доцільно очікувати, що між культурою безпеки транспортних процесів і робочим середовищем існуватиме тісний взаємозв'язок.

На культуру безпеки транспортних процесів впливають формальні системи безпеки, такі як правила, інструкції та певні процедури всередині підприємства (організації) та безпосередній вплив є ставлення і поведінка працівників щодо цього.

ПРИМІРНУ СТРУКТУРУ ЗА ДОПОМОГОЮ ЯКОЇ ЗАБЕЗПЕЧУЄТЬСЯ ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЄВОЇ ТА ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І НАЛЕЖНОЇ ЇЇ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОЖНА РОЗГЛЯНУТИ В НАСТУПНОМУ ФОРМАТІ:

Першою ключовою фігурою є водій автотранспортного засобу, тому найголовнішим питанням являється усвідомлення керівниками транспортних підприємств очевидного факту: «з водійським складом постійно потрібно працювати», починаючи з їх **1) працевлаштування, що регулюється трудовим законодавством** у тому числі положенням про дисципліну та правилами внутрішнього трудового розпорядку, **2) ознайомлення з посадовою інструкцією, 3) проведення відповідних інструктажів з безпеки руху, охорони праці, пожежної безпеки, 4) періодичного навчання методам надання домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод, 5) проводити роз'яснювальну роботу з питань безпеки перевезень, охорони праці, пожежної безпеки, 6) забезпечувати умови праці та відпочинку згідно з вимогами законодавства, таким чином вирощувати «водійську еліту».** Певна річ, це довготривалий процес, який, до того ж, потребує певних витрат, але перспектива такого підходу до роботи виправдає себе, «відсіє» недобросовісних з транспортної галузі.

На превеликий жаль враховуючи те, що професія водія у наш час не належить до найбільш престижних та затребуваних у нашій державі, особливо якщо враховувати небезпечність цієї професії. При цьому, забувається найголовніше – високий рівень відповідальності водіїв автотранспортних засобів, а особливо, які працюють на громадському транспорті загального користування (автобус, тролейбус, трамвай) забезпечують безпечно, регулярно перевезення учнів (організовані групи дітей) «Шкільний автобус», адже користуючись цим видом транспорту пасажирів довіряють водію своє життя,

здоров'я та майбутнє... Отже, сама професія – важлива та необхідна для громадян. Чому ж тоді привабливість цієї професії постійно знижується, і як результат – погіршується якість водійського складу на транспортних підприємствах.

Другим ключовим моментом є забезпечення проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв, який здійснюється за допомогою Медичного працівника, що проводять щозмінні медичні огляди водіїв, повинні мати кваліфікацію лікаря лікувального профілю та/або молодшого медичного працівника з медичною освітою за спеціальністю “сестринська справа”, “лікувальна справа”.

Третім та надзвичайно важливим є організація технічного забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки транспортні засоби відносяться до об'єктів підвищеної небезпеки, яка втілюється в життя шляхом проведення контролю технічного і санітарного стану транспортних засобів перед виїздом на маршрут та забезпечується кваліфікованими спеціалістами (Механіками КТП, Контролерами технічного стану автотранспортних засобів).

Четвертим ключовим моментом є проведення робіт з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів на підприємстві, а у разі відсутності спеціалістів замовляти дану послугу.

П'ятим моментом є забезпечення дієвого контролю за злагодженою роботою чотирьох вищенаведених факторів, який забезпечується в першу чергу керівниками підприємств, їх заступниками у тому числі з безпеки дорожнього руху, головних інженерів, відповідальних за охорону праці (техніку безпеки), пожежну безпеку, працівниками служб з безпеки дорожнього руху.

Суть впровадження ефективної і дієвої системи управління безпекою руху та безпеки перевезень на автомобільному транспорті – це забезпечення розвитку і покращення безпеки автомобільного транспорту та поліпшення макроекономічних показників ринку автоперевезень, що і є головною метою та досягається наступним шляхом:

- 1) Визначається відповідальність всіх її учасників;
- 2) Встановлюються загальні правила для організаційного управління, регулювання та нагляду за безпечними транспортними процесами;
- 3) Гарантування безпечних перевезень пасажирів і вантажів;
- 4) Зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, аварій та їх наслідків;
- 5) Зменшення та або повне усунення факторів, що спричиняють нещасні випадки та травми;
- 6) Зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище.

Отже виходячи з вищенаведеного головною ціллю та метою цього методичного посібника, є сприяння:

- 1) загальному розумінню та застосуванню базових підходів серед автотранспортних компаній та підприємств, які мають транспортні засоби;
- 2) створення організаційних методик, яких необхідно дотримуватись операторам автомобільного транспорту, менеджерам автопарків, інспекторам з охорони праці і безпеки праці з автоперевезень, керівники кадрових служб,

менеджери з безпеки на транспорті, водіям та іншому персоналу операторів автомобільного транспорту (наприклад менеджери з автомобільного транспорту), користувачам операторів автомобільного транспорту та іншим зацікавленим сторонам;

3) надання базових та практичних знань для проведення заходів пов'язаних з безпекою на автомобільному транспорті та безпекою перевезень;

4) визначенні основних принципів організаційної безпеки транспортних процесів завдяки послідовному впровадженню та навчанню із застосування структури примірних методик «Систем управління безпеки дорожнього руху та безпеки перевезень».

Отже, візьміть на себе зобов'язання з **«ОРГАНІЗАЦІЇ ДІЄВОЇ ТА ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І НАЛЕЖНОЇ ЇЇ ФУНКЦІОНУВАННЯ – БО ТРАНСПОРТНУ БЕЗПЕКУ МОЖНА ЗАБЕЗПЕЧИТИ СПІЛЬНИМИ ЗУСИЛЛЯМИ І ТІЛЬКИ РАЗОМ!»**

ТРАНСПОРТ МАЄ БУТИ БЕЗПЕЧНИМ !!!

ТІЛЬКІ ВІД НАС З ВАМИ ЗАЛЕЖИТЬ СТВОРЕННЯ КОМФОРТНИХ І БЕЗПЕЧНИХ УМОВ НА ДОРОЗІ, ЯК ДЛЯ ПІШОХОДІВ ТАК І ДЛЯ ІНШИХ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ!!!

Шевцов Сергій Олександрович

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

ЕКСПЕРТИЗА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ПИТАННЯ АКРЕДИТАЦІЇ ЕКСПЕРТНИХ УСТАНОВ ЗА МІЖНАРОДНИМИ СТАНДАРТАМИ

До сучасних принципів організації діяльності регіональних Науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів (далі – НДЕКЦ), як підрозділів Експертної служби МВС України, слід віднести цілеспрямоване підвищення якості досліджень та жорсткий контроль за достовірністю їх результатів. Підвищення достовірності досліджень досягаються організацією чіткого функціонування системи підготовки та перепідготовки персоналу, намаганням застосовувати передові методики, упровадженням сучасного устаткування, засобів вимірювальної техніки, випробуванням і налагодженням устаткування, участю міжлабораторних порівняльних дослідженнях.

Зазначеним принципам відповідає активна діяльність регіональних НДЕКЦ, спрямована на створення системи управління якістю (далі – «СУ») та акредитацію за міжнародними стандартами якості лабораторій з різною експертною спеціалізацією. У тому числі і лабораторій автотехнічних досліджень.

Слід зазначити, що впровадження «СУ» у діяльність судово-експертних установ держав світу відбувається шляхом їх акредитації, відповідно до вимог міжнародного стандарту ISO/IEC 17025/2005 «General requirements for the competence of testing and calibration laboratories». Цей стандарт гармонізований в Україні, як ДСТУ ISO/IEC 17025:2006 «Загальні вимоги до компетентності випробувальних та калібрувальних лабораторій» (далі – ДСТУ) та впроваджений, як національний нормативний документ.

Під «СУ» слід розуміти сукупність взаємозалежних і взаємодіючих елементів, яка дає змогу встановлювати політику та цілі і досягати цих цілей, і яка спрямовує та контролює діяльність експертної установи щодо якості. Це інструмент, за допомогою якого НДЕКЦ може поліпшувати свою діяльність та якість надання послуг замовникам.

В розрізі напрямків дослідження автотехнічної експертизи актуальності набуває акредитація такого напрямку, як дослідження технічного стану транспортних засобів (далі – ТЗ). У ролі замовника тут частіше виступає слідчий, у провадженні якого знаходяться матеріали дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) з ознаками кримінального правопорушення. У загальному випадку весь комплекс питань, що цікавлять слідчого, із технічного стану ТЗ (учасників ДТП), незалежно від стану об'єкта дослідження, вирішується у процесі послідовного виконання контрольних і перевірочних робіт в три етапи. Кожен етап призначений для дослідження своїх об'єктів із використанням певних прийомів і способів перевірки.

Дослідження технічного стану ТЗ є одним із етапів дослідження ДТП. Без проведення такого дослідження повний і об'єктивний аналіз конкретної дорожньо-транспортної ситуації неможливий. Зазвичай встановлений характер несправності ТЗ визначає і характер подальших слідчих дій, спрямованих на отримання відомостей, необхідних для встановлення дійсних причин події.

Враховуючи важливість отримання об'єктивних даних про технічний стан ТЗ на момент події, слідчий призначає відповідну судову експертизу. Для забезпечення достовірності отриманих в ході експертного дослідження результатів, «СУ» передбачає розробку та виконання стандартних операційних процедур (далі – «SOP»), і яких прописуються послідовність та діпазон необхідних до виконання дій. Так для експертизи технічного стану розробляються дві «SOP»: 1) «Експрес-діагностика колісних транспортних засобів категорії М1» [5]; 2) «Контроль температури навколишнього середовища та стану дорожнього покриття на ділянках дороги, де проводиться вимірювання» [6].

Перша процедура («Експрес-діагностика колісних транспортних засобів категорії М1») розробляється для досліджень технічного стану рульового керування, ходової частини, робочої гальмівної системи транспортних засобів категорії М1 шляхом проведення експрес-діагностики.

Експрес-діагностика – діагноз, що формується з найменшого числа загальних діагностичних параметрів. Загальне діагностування може

застосовуватись як експрес діагностика систем, що забезпечують безпеку руху, по критеріям ефективності та функціональної працездатності [5, с. 5].

До основних питань, які можуть бути вирішені за допомогою даної процедури відносяться [5, с. 3]:

- 1) Чи знаходяться деталі рульового керування ТЗ в працездатному стані?
- 2) Чи знаходяться деталі ходової частини ТЗ в працездатному стані?
- 3) Чи знаходяться деталі робочої гальмівної системи ТЗ в працездатному стані?

На розсуд слідчого (суду) можуть ставитися й інші питання, які не виходять за межі компетенції експерта-автотехніка.

Слід зауважити, що поняття «працездатність» та «справність» не ідентичні. Працездатний об'єкт на відміну від справного відповідає лише тим вимогам нормативно-технічної документації, які забезпечують його нормальне функціонування та виконання заданих функцій. При цьому може не задовольняти, наприклад, вимогам, що відносяться до зовнішнього вигляду. Працездатний об'єкт може бути несправним, але його несправності не настільки суттєві, щоб порушити нормальне функціонування [2, с. 155; 5, с. 4-8].

Згідно визначених в «SOP» термінів: працездатний стан (працездатність) – стан об'єкта, при якому він здатний виконувати задані функції, зберігаючи значення основних вихідних параметрів в межах, встановлених нормативно-технічною документацією; справний стан (справність) – стан об'єкта, при якому він відповідає всім вимогам, встановленим нормативно-технічною документацією.

Друга «SOP» описує процедуру контролю температури навколишнього середовища та стану дорожнього покриття на ділянках дороги, де проводиться вимірювання при проведенні досліджень.

Основної уваги безумовно потребує перша з розглянутих «SOP» – «Експрес-діагностика колісних транспортних засобів категорії М1». Згідно визначеної в процедурі термінології, під діагностикою технічного стану ТЗ слід розуміти сукупність контрольних технологічних операцій, на основі яких складається висновок. А під діагностуванням – процес визначення та оцінки технічного стану об'єкта дослідження без його розбирання, по сукупності виявлених діагностичних параметрів (симптомів) [5, с. 5].

Експрес-діагностика – це діагноз, що формується з найменшого числа загальних діагностичних параметрів. Основним завданням експрес-діагностики є установлення наявності (відсутності) відмови в системах ТЗ, що забезпечують безпеку руху. У результаті її проведення є можливість переконатися у працездатності систем, а також виявити систему, що знаходиться в стані відмови.

Що стосується порядку проведення експрес-діагностики колісних транспортних засобів категорії М₁, то під час її проведення застосовуються визначені методи: 1) візуальний метод, 2) функціональне опробування на місці; 3) ходові випробування [4, с. 53; 5, с. 10-15].

1. Візуальний метод:

Передбачає отримання попередньої загальної інформації про стан об'єкта дослідження – ТЗ. Дозволяє отримати попередню загальну інформацію про стан ТЗ, а в деяких випадках і уточнити частину даних, що характеризують подію (наприклад, характер і напрям руху, особливість контактування ТЗ і тому подібне), і також установити можливість проведення експрес-діагностики в повному обсязі.

2. Функціональне опробування на місці:

Передбачає дослідження нормального впливу на органи керування системами (заданого вхідного сигналу або параметру) та подальше спостереження або вимір вихідного параметра. Дозволяє виявити відмови систем ТЗ або виділити систему, в якій необхідно шукати несправності, а також вирішити питання про подальший обсяг досліджень.

3. Ходові випробування:

Передбачають перевірку працездатності систем ТЗ та вихідних параметрів, визначають в процесі руху в умовах, максимально наближених до експлуатаційних. Дозволяє виявити несправності: 1) керованість, здатність зберігати напрям руху, що задається водієм; 2) легкість управління; величину зусилля при повороті рульового колеса, перемиканні передач, натисненні на педаль зчеплення і гальма; 3) величину люфта рульового колеса; 4) ефективність гальмування на даній ділянці дороги; 5) визначити середнє значення величини уповільнення ТЗ при екстремому гальмуванні; 6) здатність зберігати прямолінійний рух при екстремому гальмуванні; 7) повноту розгальмування при відпусканні педалі гальма.

Стандартні операційні процедури по суті упорядковують, визначають поетапність та послідовність виконання робіт, додають системності дослідженню технічного стану ТЗ та визначають критерії його оцінки. Так процедурою «Експрес-діагностика колісних транспортних засобів категорії М1» передбачені такі етапи: 1) підготовка до досліджень; 2) проведення дослідження; 3) вимоги до досліджуваних систем (до рульового керування, до ходової частини, до гальмівних систем); 4) методи контролювання (рульового керування, ходової частини, гальмівних систем). При чому «SOP» регламентує конкретні дії, на яких слід зупинитися детальніше.

Впровадження «СУ» за напрямком автотехнічної експертизи підвищує рівень довіри до результатів досліджень та забезпечує прозорість усього комплексу робіт: від реєстрації постанови слідчого до видачі висновку експертизи. В ході цього процесу вживіються дії, які запобігають створенню невідповідностей у процесі виконання досліджень, що підвищує також і конкурентність експертної установи.

Своє позитивне значення має і рівень акредитації згідно ДСТУ ISO/IEC 17025:2006, оскільки сам стандарт формує ряд принципів політик, які запобігають адміністративному впливу на достовірність результатів експертних досліджень.

Список використаних джерел:

1. ДСТУ 3649:2010 – Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання. – К.: Держспоживстандарт України, 2010. – 19 с.
2. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод / Авт.-уклад. С.О. Шевцов. – Х.: СПД-ФО Чальцев О.В., 2005 – 308 с.
3. Правила дорожнього руху з коментарями та ілюстраціями (затверджені Постановою КМУ № 1306 від 10.10.2001 – зі змінами). Навчальний посібник. – Х. ТОВ «Видавництво «Моноліт», 2017. – 216 с.
4. Судова автотехнічна експертиза (частина III). Основи судово-експертного дослідження технічного стану транспортних засобів. Під редакцією Разумова О.Б. Укладач Жилинський Г.В. – К.: КНДІСЕ, 1987 – 158 с.
5. SOP.A.19/121/7-5.4-01 «Експрес-діагностика колісних транспортних засобів категорії М1». – Харківський НДЕКЦ МВС України, 2016. – 18 с.
6. SOP.A.19/121/7-5.3-01 «Контроль температури навколишнього середовища та стану дорожнього покриття на ділянках дороги, де проводиться вимірювання». – Харківський НДЕКЦ МВС України, 2016. – 5 с.

Ширін Валерій Вікторович

доцент кафедри організації та безпеки дорожнього руху факультету транспортних систем Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, кандидат технічних наук, доцент

Циркуленко Сергій Сергійович

слухач магістратури факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, лейтенант поліції

Салманова Олена Юрїївна

завідувач кафедри адміністративного права і процесу факультету № 3 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, полковник поліції (науковий керівник)

ЩОДО АНАЛІЗУ СУЧАСНОЇ ПРАКТИКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Актуальним питанням сучасної України, яке значною мірою впливає на її економічне зростання, розвиток соціальної сфери, є питання забезпечення безпеки дорожнього руху. Щорічно на дорогах України гинуть тисячі людей і десятки тисяч отримують тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості. Важливо відзначити, що тенденція зростання випадків загибелі людей на дорогах України має негативний характер. На жаль, Україна займає лідируючі

позиції серед держав за рівнем аварійності на дорогах. Тому вирішення питання забезпечення безпеки дорожнього руху є вкрай актуальним та своєчасним.

Перелік важливих факторів та задач щодо забезпечення безпеки дорожнього руху можна сформулювати на підставі аналізу так званої системи «В-А-Д-С» (Водій-Автомобіль-Дорога-Середовище) [1].

Зважаючи на рівень технологій активної та пасивної безпеки, що застосовуються в автомобілебудуванні, можна стверджувати, що сучасний автомобіль має достатньо високий рівень технічного та технологічного забезпечення, аби його не можна було вважати основним фактором високого рівня аварійності. Зауважимо, що питання контролю технічного стану автомобілів вимагає окремого дослідження і не є предметом даної роботи.

Середовище, в якому відбувається дорожній рух, природно, впливає на безпечність дорожніх умов, але за певних обставин (ожеледиця, туман, тощо) саме водій має обирати режим руху автомобіля, який забезпечуватиме безпеку всіх учасників дорожнього руху. Тому найбільший вплив на безпеку руху спричиняють саме підсистеми «Водій» та «Дорога».

Неналежний стан доріг призводить до значної кількості ДТП. Під поняттям «неналежний стан дороги», як інженерної споруди [2] слід розуміти певний стан чи сукупності станів, таких як: пошкодження дорожнього покриття, його часткова чи повна відсутність, неналежний стан зелених насаджень вздовж доріг, що обмежують видимість для водіїв, розміщення малих архітектурних форм та рекламних носіїв в межах смуги відведення автомобільної дороги, що обмежує видимість та відволікає увагу учасників дорожнього руху; відсутність штучного зовнішнього освітлення на небезпечних ділянках дороги; пошкодження або відсутність окремих технічних засобів організації дорожнього руху в тих чи інших дорожніх умовах; незабезпечення безпечних та комфортних умов для окремих категорій учасників дорожнього руху згідно чинного законодавства [3, 4]; тощо.

Місцеві органи самоврядування формують виконавчі комітети та їх структуру з урахуванням особливостей та специфіки регіону, його промислових, економічних та соціальних складових [5]. Аналіз сталої практики формування органів місцевого самоврядування показує, що забезпечення безпеки дорожнього руху, згідно чинного законодавства, відноситься до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій. Ефективне виконання покладених завдань із забезпечення безпеки дорожнього руху значною мірою визначається компетентністю відповідальних посадових осіб, що передбачає наявність достатньо специфічних знань та вмінь в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху. Питання кадрового забезпечення органів місцевого самоврядування регламентується чинним законодавством України [6, 7]. Варто відзначити, що вимоги до професійних якостей співробітників, до відповідних структурних підрозділів органів місцевого самоврядування, та структура цих підрозділів – законодавчо не врегульовані. Зазначена практика призводить до неякісного виконання вищезазначеними підрозділами своїх функцій в процесі

експлуатації вулично-дорожньої мережі. Як наслідок, кошти громад, державні кошти витрачаються неефективно, а поточний рівень аварійності на дорогах сучасних міст неприпустимо високий.

Аналіз практики застосування процедури публічних закупівель, згідно чинного законодавства, показує окремі прояви відвертого непрофесіоналізму або неприхованого, так би мовити, «заплутування» умов закупівлі, коли навіть професійні юристи не спроможні відстежити усі так звані «підводні камені», що закладаються в тендерній документації. Умисні такі дії чи це приклад некомпетентності посадовців – питання відкрите і вимагає окремого дослідження [8].

Важливою задачею забезпечення безпеки дорожнього руху є якісне виконання контрольних функцій структурними підрозділами центральних органів виконавчої влади, які безпосередньо покликані виконувати це завдання [9]. В нашій державі такі функції покладаються на Міністерство інфраструктури, Національну поліцію України, тощо. Відповідно до чинного законодавства на органи та підрозділи НПУ покладені задачі, зокрема, з виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень, вжиття, у межах компетенції, заходів для їх усунення, видачі та погодження дозвільних документів у сфері безпеки дорожнього руху, регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням ПДР його учасниками та контролю за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [10]. На жаль, й досі залишається невирішеним питання нормативного закріплення кола повноважень окремих підрозділів поліції, а саме патрульної поліції, у сфері організації та забезпечення безпеки дорожнього руху. Слід відзначити, що виконання функцій контролю неможливе без наявності специфічних знань у патрульних поліцейських. Існуюча система підготовки патрульних поліцейських не передбачає надання їм таких специфічних знань. До 2015 року в Україні функції контролю у сфері ЗБДР виконувала Державна автомобільна інспекція (ДАІ) МВС України. В структурі Департаменту ДАІ МВС України функціонував Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем, кадровий апарат якого включав фахівців та інженерів в сфері організації та забезпечення безпеки дорожнього руху. Змінена структура правоохоронних органів в процесі реформування не передбачає наявності таких «вузьких» спеціалістів, що об'єктивно обмежує функції сучасної Національної поліції в цілому, та патрульної поліції, зокрема, доцільним було б урахувати зазначені особливості при удосконаленні системи підготовки професійних кадрів правоохоронних органів.

Проведений аналіз сучасної практики забезпечення безпеки дорожнього руху дозволив виділити наступні недоліки у цій сфері:

- 1) відсутність чітких законних вимог до професійних якостей кадрового забезпечення при формуванні структури виконавчих органів самоврядування, що мають формувати та реалізовувати політику забезпечення безпеки дорожнього руху на місцевому рівні;

- 2) низький рівень відповідальності посадових осіб в системі органів місцевого самоврядування за неналежне виконання функціональних обов'язків;
- 3) розосередженість контрольних функцій центральних органів виконавчої влади;
- 4) недоліки правового регулювання повноважень підрозділів НПУ на небезпечні ситуації, пов'язані з забезпеченням безпекою дорожнього руху;
- 5) відсутність правового закріплення відсильних норм на галузеві спеціалізовані документи, що містять дефініції, стандарти, категорії та умови виконання певного виду діяльності у сфері ЗБДР (ДБН, ДСТУ, ВБН, тощо).

Список використаних джерел:

1. В. И. Коноплянко Безопасность движения: Учебное пособие. Коноплянко В. И., Гуджоян О. П., Зырянов В. В., Березин А. С. – Кемерово: Кузбассвузиздат, 1998. – 72 с.
2. Закон України «Про Автомобільні дороги» від 08.09.2005 р. № 2862-15 URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2862-15/page2> (Звернення від 07.11.2017 р.)
3. Державні будівельні норми В.2.2-17:2006 «Будинки і споруди. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення».
4. Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» від 21.03.1991 р. № 875-XII URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/875-12> (Звернення від 07.11.2017 р.)
5. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/280/97-вр> (Звернення від 07.11.2017 р.)
6. Наказ Національного Агентства України з питань державної служби «Про затвердження Порядку визначення спеціальних вимог до осіб, які претендують на зайняття посад державної служби категорій «Б» і «В»» від 06.04.2016 р. № 72 URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0647-16> (Звернення від 07.11.2017 р.)
7. Закон України «Про державну службу» від 10.12.2015 р. № 889-VIII <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/889-19> (Звернення від 07.11.2017 р.)
8. Закону України «Про публічні закупівлі» від 25.12.2015 р. № 922-8 URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/922-19> (Звернення від 07.11.2017 р.)
9. Постанова Кабінету міністрів України «Про затвердження Положення про Національну поліцію» від 28.10.2015 р. № 877 URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-п> (Звернення від 07.11.2017 р.)
10. Закон України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 р. № 580-VIII URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/card/580-19> (Звернення від 07.11.2017 р.)

Ющенко Вікторія Петрівна

курсант 2 курсу Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

Куценко Дмитро Володимирович

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (науковий керівник)

ВПЛИВ СТАНУ ВОДІЯ НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Проблема безпеки дорожнього руху завжди була актуальною для нашої країни. Зростання кількості дорожньо-транспортних пригод через помилки водіїв, спричинених так званим «людським фактором», водіння у стані алкогольного або іншого сп'яніння, психофізіологічний відбір водіїв, спонукає психологів та психологів вивчати особливості поведінки водіїв на дорозі.

Україна є лідером за показниками смертності від дорожньо-транспортних пригод.

За останні 6 років в Україні сталося 170 тисяч дорожніх аварій. А саме, 39% – пішоходи, 8% – велосипедисти, 16% – загиблі водії легкового транспорту, 23% – їх пасажери, 12% – водії та пасажери мотоциклів і по 1% – водії та пасажери великовантажного транспорту [1].

Розглянемо декілька проблем сучасності про несвідомість водіїв, про водіння машини в «емоційному», збудженому стані. Психічний стан водія під час керування транспортним засобом. Оптимальний психічний стан водія – це стан, при якому найбільш швидко і якісно проходить весь процес від сприйняття інформації до відповідних дій. Відхилення від оптимального стану (збудження, депресія, стрес, дистрес) ускладнюють процес сприйняття та опрацювання інформації, збільшуючи ймовірність помилкових дій водія. Саме тому психологічні особливості водія мають велике значення для безаварійної роботи.

Існує також проблема у проходженні тесту на «Драгері» на місці події. Подібні питання регламентуються спільним наказом Міністерства внутрішніх справ і МОЗ України від 9 листопада 2015 р. № 1452/735 «Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції», який визначає обов'язковість процедури відбору аналізів у особи, яка керувала транспортним засобом у разі ДТП з потерпілими. Але зазвичай, більшість водіїв які знають що вживали заборонені речовини, відмовляється від проходження цього тесту, а примусовість цієї процедури, яка проводиться виключно медичним працівником, є протизаконною для лікарів, також водії часто не погоджуються з результатами та оспорюють їх у подальшому.

Згідно статистиці відокремлюють декілька причин аварій на дорогах:

- через помилкові дії людини – 60% - 70%;
- через незадовільний стан доріг і невідповідність дорожніх умов характеру руху – 20% - 30%;
- через технічні несправності автомобіля – 10% - 15%.

Багато дослідників вважають, що 2/3 усіх пригод виникає з вини людей і лише 1/3 через фактори, які не залежать від їхньої волі та діяльності.

Аналіз цих статистичних даних свідчить про те, що найбільш небезпечним на дорозі є відволікання уваги від керування транспортним засобом, хибна переоцінка своїх можливостей та самовпевненість під час руху на транспортному засобі притаманна передусім водіям, які засвоїли певні навички керування, але не мають достатнього досвіду. Характерна особливість таких водіїв – постійне перевищення швидкості.

На перший погляд здається, коли людина опиняється в ролі водія, то всю увагу вона повинна сконцентрувати лише на контролі дорожньою обстановкою під час руху, пам'ятаючи, що автомобіль – джерело підвищеної небезпеки. Та в реальності водій занадто часто відволікається на другорядні обставини та умови. Подібні дії особливо небезпечні під час керування автомобілем, бо у разі виникнення критичної ситуації, водій не зможе вчасно помітити небезпеку, оцінити обставини і прийняти рішення, аби уникнути її.

Сучасною причиною аварій на дорогах є використання мобільних телефонів під час керування транспортним засобом. Мобільні дзвінки (мелодія) вже відволікають увагу, розмови ж ще більше, не говорячи вже про смс та спілкування у соціальних мережах, що відповідно впливає на сконцентрованість водія.

Дослідження психофізіологічного стану водія та впливу інформативного забезпечення на його стан, зазначає, що правильне прийняття рішення водієм залежить в першу чергу від його психофізіологічного стану та досвіду керування автомобілем, що у свою чергу бажано врахувати при:

- 1) видачі дозволу на право керування транспортним засобом;
- 2) конструюванні і експлуатації транспортних засобів;
- 3) проектуванні й експлуатації автомобільних доріг, в тому числі, організації дорожнього руху;
- 4) профілактиці дорожньо-транспортних пригод.

Для визначення проблеми психофізіологічного відбору водіїв потрібно знати, що таке функціональний стан водія, який можна визначати при цьому відборі. Адже під час руху транспортного засобу водій повинен сприймати та опрацьовувати великий обсяг інформації, цьому й забезпечує функціональний стан водія.

Функціональний стан – це комплекс особистісних характеристик тих функцій і якостей людини, що обумовлюють виконання трудової діяльності.

Практика показує недоцільність діючого психофізіологічного відбору під час проходженні водіями психіатричного і психологічного обстеження.

Ми погоджуємось із думкою Д.Г Кофто, з приводу змісту психологічного обстеження водіїв, особливо, якщо це водії таксі або громадського транспорту, який має складати:

- 1) дослідження зору вдень, вночі і зорової пам'яті;
- 2) сенсомоторні реакції і їх тривалість;
- 3) зосередженість уваги;
- 4) координація руху;
- 5) піддатливість сонливому стану і втомленості;
- 6) володіння собою;
- 7) емоційна рівновага;
- 8) стійкість вестибулярного апарату [7, с. 89].

Однак, на жаль, психіатричний огляд згідно наказу МОЗ України № 12 від 17.01.02 «Про затвердження Інструкції про проведення обов'язкових попередніх і періодичних психіатричних оглядів», такий огляд проводиться лише поверхнево.

В результаті огляду судять по об'єктивним даним:

- 1) орієнтування в часі, просторі і особистості;
- 2) особистісні ознаки – зовнішній вигляд.

Під час психіатричного огляду не виявляють особистісні якості – наприклад, тривожність, утримання особливої уваги саме на негативних переживаннях, імпульсивність, залежність від думки оточуючих.

Вважаємо, що на даний момент висновок психіатра не відповідає вимогам європейського законодавства. Тому, що «перебуває /не перебуває на обліку» – що не є завданням огляду. Згідно європейському законодавству, огляд повинен продемонструвати або встановити психологічні особливості особистості водія – його адекватність, зібраність, упевненість, комунікативність, відсутність агресії, якостей сприяючих ефективному виконанню професійних функцій.

Потрібно акцентувати увагу на тому, що комісія з медичних оглядів водіїв під час формування кінцевого висновку щодо придатності особи до керування транспортним засобом обов'язково повинна врахувати висновки психіатра, нарколога та результати психофізіологічного обстеження. Отже вважаємо, що внесення відповідних змін до Положення «Про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів», затвердженого спільним наказом МОЗ і Міністерством внутрішніх справ України від 31.01.2013 р. за № 65/80 призведе до покращення рівня скоєння ДТП на дорогах України.

Список використаних джерел:

1. Впровадження змін щодо медичного огляду водіїв в Україні : Укр. мед. часопис, 2017, 11 травня. – [Електронний ресурс]: http://www.umj.com.ua/wp/wp-content/uploads/2017/05/KS_MOZ.pdf
2. Мишурич В.М. Надійність водія і безпека руху / Мишурич В.М., Романов А.Н. – М., 1990. – С. 167.

3. Наказ МОЗ України та МВС України «Про затвердження Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів» № 124/345 від 05.06.2000 р. – Київ. – 2000.

4. Наказ МОЗ України «Про затвердження Інструкції про проведення обов'язкових попередніх і періодичних психіатричних оглядів» № 12 від 17.02.02 – Київ. – 2002.

5. Наказ МОЗ України «Про затвердження Порядку видачі медичної довідки для отримання дозволу (ліцензії) на об'єкт дозвільної системи» № 252 від 20.10.1999. – Київ. – 1999.

6. Нестеренко В. Небезпека – у наших головах / В. Нестеренко // Вісник Державтоінспекції МВС України. – К. : Аванті, 2005. – № 9. – С. 6-7, 16-17.

7. Кофто Д.Г. Професійний відбір працівників автотранспортних підприємств // Д.Г. Кофто. – Збірник тез доповідей XV міжнародної конференції науково-педагогічних працівників, наукових співробітників та аспірантів «Проблеми та перспективи розвитку технічних та біоенергетичних систем природокористування» (23–27 березня 2015 року). Секції механіко-технологічного факультету / НДІ техніки, енергетики та інформатизації АПК Національного університету біоресурсів і природокористування України. – К., 2015. – 143 с.; С. 88-89.

8. Енаннов В. Чи відповідає підготовка водіїв в автошколах вимогам сьогодення? / В. Енаннов // Вісник Державтоінспекції МВС України. – К.:Аванті, 2005. – № 8. – С. 8-9, 18-19.

Ющенко Наталія Петрівна

курсант 2 курсу Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

Куценко Дмитро Володимирович

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (науковий керівник)

ПОМИЛКИ, ЯКІ ДОПУСКАЮТЬ ПРАЦІВНИКИ ПОЛІЦІЇ У СКЛАДАННІ ПРОТОКОЛІВ ДТП

Патрульна поліція, що здійснює цілодобове патрулювання вулиць, першим реагує на виклики 102, займається забезпеченням дорожнього руху, організацією контролю за додержанням законів з питань безпеки дорожнього руху, затримання осіб та їх доставлення, складання протоколів при ДТП.

Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдано матеріальної шкоди. У разі ДТП складається протокол про адміністративне правопорушення.

Протокол – це процесуальний документ, який складається уповноваженою особою, що здійснює адміністративне провадження, в якому фіксуються зміст і результати проведеної процесуальної дії (ст. 254 КУпАП).

Протокол процесуальної дії складається з трьох частин.

1. У вступній частині:

- зазначається місце і дата провадження процесуальної дії;
- перераховуються особи, які брали участь або були присутні при провадженні цієї дії;
- визначаються посилання на відповідні статті КУпАП.

І в ряді випадків зазначаються підстави і мета провадження процесуальної дії.

2. В описовій частині:

- викладаються дії у тому порядку, в якому вони мали місце, та виявлені при їх провадженні суттєві для справи обставини;
- відмітка про роз'яснення прав та обов'язків учасникам процесуальної дії.

3. В заключній частині:

- вказуються заяви осіб, що брали участь у провадженні цієї дії;
- згадуються додатки до протоколу (плани, схеми, фотознімки, аудіо, відеоплівка, зліпки, матеріали звукозапису ст. 99 КПК), вилучені в результаті процесуальної дії предмети і документи;
- обов'язково перелічені об'єкти повинні бути завірені підписом посадової особи, яка проводить процесуальну дію та додані до протоколу самої дії;
- вказуються зауваження осіб, які беруть участь у процесуальній дії, і, в першу чергу, понять.

Всі особи, що прийняли участь у процесуальній дії, повинні підписати протокол.

Протоколи бувають такі як:

- протокол про огляд місця ДТП;
- протокол стану автомобілів (транспортних засобів);
- протокол адміністративно транспортні пригоди (ДТП);
- протокол про адміністративне правопорушення;
- протоколи вилучення речей і документів;
- протоколи огляду речей та особистого огляду (ст.261 КУпАП).

Згідно Наказу МВС України від 07.11.2015 р. № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі», протокол (з1116-12) складається уповноваженими на те посадовою особою або представником громадської організації чи органу громадської самодіяльності.

Складається в двох екземплярах, один із яких під розписку вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності (ст. 254 КУпАП).

У змісті протоколу зазначаються:

- дата і місце його складання, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол;
- відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності;
- місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення;
- нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення;
- прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є;
- пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності;
- підписується особою, яка його склала і особою, яка притягається до адміністративної відповідальності;
- при наявності свідків і потерпілих протокол може бути підписаний також і цими особами.

До цього протоколу долучаються:

- письмові пояснення свідків правопорушення у разі їх наявності;
- акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу у разі здійснення його затримання;
- акт огляду на стан сп'яніння (у разі проведення огляду).

Помилки здебільшого можна систематизувати за такими групами:

помилки правового та процесуального характеру;

логічні;

фактичні;

мовностилістичні;

логіко-лінгвістичні;

помилки структурного характеру.

Помилками правового та процесуального характеру можна віднести: невірна кваліфікація діяння і декриміналізації кримінально-карного діяння; здебільшого не вказані дата, місце й час проведення процесуальної дії; відсутність підпису посадової особи; виправлення та доповнення не засвідченні учасниками дії.

Логічні помилки: виявляються у порушенні послідовності висловлювання; логічна суперечність; повторення думки висловленої раніше; відсутність зв'язку між частинами у реченнях; двозначність фраз; абсурдність висловлювання.

Фактичні помилки полягають у неточному позначенні місця події; неточне позначення часу події; неточне посилання на статті законів та нормативно-правові акти; неточне відтворення часових меж описуваних фактів.

Мовностилістичні помилки полягають у неправильному написанні слів; нерозуміння значення слова; вживання не кодифікованих термінів; порушенні структури простих і складних речень; недоречне вживання жаргонної та професійної лексики; пунктуаційні; ненормативне скорочення.

Логіко-лінгвістичні помилки використання тавтології.

До структурних помилок відносяться помилки з неправильним оформленням реквізитів, які є обов'язковими для певного виду документа для визнання його дійсним.

До типових помилок також можна віднести:

- 1) протокол складений не уповноваженою на те особою;
- 2) неправильне визначення суб'єкта правопорушення;
- 3) неправильна класифікація порушення;
- 4) неповно зазначені данні про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності;
- 5) не розкрито суті адміністративного правопорушення, а саме – не зазначені конкретні дії посадової особи;
- 6) заповнення реквізитів протоколу розбірливим почерком та державною мовою.

Поліцейські повинні знати типові сліди ДТП, їх особливості та вміти розбиратися в механізмі їх утворення. Грамотне складання та оформлення процесуальних документів є важливим умінням у професійній діяльності поліцейського. Неправильне оформлення тягне за собою втрату доказів, порушення законності. Щоб запобігати таких помилок в заповненні процесуальних документів поліцейський повинен постійно підвищувати свій рівень професіоналізму, юридичної обізнаності.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : № 8073-Х, редакція станом на 26.10.2017 року / Верховна рада України. – Офіц. вид. – Київ : Парлам. вид-во, 1984. – (Бібліотека офіційних видань).
2. Типові процесуальні документи в діяльності працівників поліції громадської безпеки [Текст] : метод. рек. / Калюк О.М., Куценко Д.В., Костюк В.Л., Муранова В.В. – Київ : Нац. акад.внутр. справ, 2014. – 64 с.
3. Наказ «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» : № 1395, редакція станом від 09.12.2016 року / Міністерство юстиції України. – Київ : МВС України, 2015.

*Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
17 листопада 2017 року*

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

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

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

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