

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ
КОНСУЛЬТАТИВНА МІСІЯ ЄС В УКРАЇНІ
УКРАЇНСЬКИЙ НДІ МЕДИЦИНИ ТРАНСПОРТУ
АТП «ОДУМ-ПРЕСТИЖ»
МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ДОПОМОГИ
ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДТП**



**ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ
XV Міжнародної науково-практичної конференції
«ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ»**



*м. Кривий Ріг
13 листопада 2020 року*

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 13 листопада 2020 року). Кривий Ріг, 2020. 299 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 5 від 25 листопада 2020 року)*

Публікується за матеріалами XV Міжнародної науково-практичної конференції «Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти», яка відбулася 13 листопада 2020 року у Криворізькому навчально-науковому інституті Донецького юридичного інституту МВС України (м. Кривий Ріг, вул. Співдружності, 92а).

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

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

Аксьонов В.В., Халявка В.В., Ромашко С.В. Експертний підхід щодо визначення швидкості руху транспортних засобів до моменту дорожньо-транспортної пригоди	8
Апостол П.П. Мери по предотвращению дорожно-транспортных происшествий в Республике Молдова	11
Атаманенко Ю.Ю. Інноваційне рішення процесу фіксування аварій із використанням ГІС-технологій	27
Боймуратов О.Р. Діяльність патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки на транспорті: окремі аспекти та шляхи вдосконалення	29
Болобан Д.А. Проблемні питання впровадження та використання платних автомобільних доріг в Україні	32
Болтянський О.В., Болтянська Н.І., Шершенівська А.А. Проблеми підвищення безпеки дорожнього руху	34
Болтянський О.В., Болтянська Н.І., Шершенівська А.А. Надійність водія в системі «водій-автомобіль-дорога-середовище»	37
Бондаренко В.В. Причини виникнення дорожньо-транспортних пригод в Україні	41
Бондаренко О.О. Правове регулювання настання відповідальності за порушення безпеки перевезення громадян під час карантину	43
Брисковська О.М. Окремі аспекти зміцнення правосвідомості учасників дорожнього руху	45
Вайда Т.С. Екологічний компонент культури водія як складова безпеки дорожнього руху	47
Вербовий В.П., Кулакова А.О. Причини виникнення дорожньо-транспортних пригод з вини пішоходів	51
Вітвіцький С.С. Підготовка кадрів і науковий супровід поліцейської діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у Донецькому юридичному інституті МВС України	53
Власова В.П. Державне регулювання безпеки на транспорті	56
Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Жарський А.В., Кривий Р.М. Шляхи підвищення рівня безпеки дорожнього руху та рекомендації з її удосконалення	59
Вовк Ю.Я., Ляшук О.Л., Мадай І.В., Мельничук О.О. Системи управління дорожнім рухом та оптимізація безпеки руху	61
Вовк Ю.Я., Семчишин А.А., Нагірний М.М., Рудейчук Є.І. Зв'язок між транспортними засобами та безпека дорожнього руху	64
Волкова Д.М., Веселов М.Ю. Використання безпілотних літальних апаратів під час огляду місця події (дорожньо-транспортної пригоди)	66
Волкова Д.М., Чабаненко Ю.С. Використання безпілотних літальних апаратів під час розслідування авіаційних подій	70
Волошко Т.А. Проблемні питання, пов'язані з визначенням моменту виникнення небезпеки для руху	74
Гаврилюк А.Ф. Обґрунтування та розроблення системи аварійного знеструмлення транспортного засобу	76

Гаврилюк М.Ю., Веселов М.Ю., Проліз А.В. Окремі питання примусового виконання постанов поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху	77
Ганжерлі А.І., Хоббі Ю.С. Покращення підготовки водіїв: правовий аспект	80
Гаркуша В.В. Проблемні питання кваліфікації правопорушень, пов'язаних з керуванням транспортними засобами у стані сп'яніння	83
Гірін І.В. Рівень конструктивної безпеки сучасних електромобілів	86
Гузенко О.П. Напрями реформування транспортного законодавства та транспортного сектору економіки в контексті вдосконалення транспортної безпеки	89
Гумбатов А.А. Розвиток транспортних сполучень в контексті забезпечення безпеки залізничних перевезень	92
Данилевська Ю.О. Кримінологічна характеристика окремих транспортних злочинів	95
Данилевський А.О. Відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння в контексті реформування законодавства	99
Дворко О.М., Осетрін М.М. Аспекти безпеки руху транспорту та пішоходів в зоні нерегульованого перетину на вулично-дорожній мережі міста	103
Длимов А.А. Проблемы обеспечения безопасности пешехода в темное время суток и пути их решения	106
Добкіна К.Р., Ключєва Є.М., Скок П.О. Особливості здійснення державного контролю по забезпеченню безпеки портів	109
Дробчак А.Л., Шірпал Ю.В. Порівняння стратегій України та Російської Федерації щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху	112
Дужак О.В. Пропаганда дотримання Правил дорожнього руху як шлях до якісної зміни поведінки учасників руху	115
Ємельяненко В.В., Дудоров О.О. Види порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту та їх кримінально-правове значення	118
Захарченко А.М. Щодо правового забезпечення функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів	122
Захарченко О.В. Окремі проблемні питання належності та допустимості доказів адміністративної справи у сфері безпеки дорожнього руху	125
Звєгінцева А.М., Шевяков М.О. Вдосконалення підготовки майбутніх водіїв	127
Зиновенко В.В. Особенности квалификации неостановки транспортного средства	129
Кадала В.В. Аналіз цифровізації окремих державних послуг в галузі транспорту	131
Ключєв С.О. Аналіз напрямків розвитку технічних засобів забезпечення безпеки руху поїздів	134
Кобець Т.В., Хоббі Ю.С. Забезпечення безпеки дітей як учасників дорожнього руху	136

Козар Д.К. Адміністративний вплив патрульної поліції на «третіх осіб» як учасників дорожньо-транспортних пригод	138
Коллер Ю.С. Державний контроль у сфері транспортної безпеки	142
Коробкін В.Ф. Розвиток та виховання безпечної поведінки учасників дорожнього руху як складові захисту життя та здоров'я громадян	145
Котелюх М.О., Алієв Е.К. Поведінка учасників дорожнього руху як чинник зменшення дорожньо-транспортних пригод	148
Криворучко М.М. Проблема підвищення безпеки дорожнього руху з точки зору судового експерта	151
Кубарєв І.В. Сучасні можливості експертних досліджень в розслідуванні дорожньо-транспортних подій	154
Кушнірук М.В., Лукашук І.В. Основні фактори, які сприяють виникненню ДТП	156
Лукомська А.А., Молчанов Р.Ю. Забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: проблеми та шляхи вирішення	158
Лук'янчиков Б.Є., Микитенко О.Б. Питання відеофіксації правопорушень на автошляхах України	162
Ляшук О.Л., Бодоряк Ю.Д., Шминдюк Ю.А., Цьонь О.П. Стан аварійності на автошляхах України	165
Майданов О.М. Класифікація дорожньо-транспортних пригод та причини їх виникнення	169
Мамчій О.І. Проблеми притягнення до адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі	172
Махлай С.М. Застосування автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху в Україні	175
Мисливий В.А. Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту	177
Мітько Н.В. Міжнародно-практичний досвід безпеки дорожнього руху та впровадження заходів до безпеки дорожнього руху України	180
Молчанов Р.Ю. Проблемні питання легалізації персонального легкого електротранспорту в Україні	182
Монастирський Ю.А. Щодо комплектації автомобілів у автосалонах та при виїзді на лінію	185
Мырзабаева Д.Р., Алдияров Е.Т. Компетенція патрульної поліції по здійсненню адміністративного надзора в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Республіці Казахстан	186
Науменко В.В. Заходи з підвищення безпеки проїзду регульованих перехресть	189
Нестерцова-Собакарь О.В. Захист майнових інтересів власників наземних транспортних засобів засобами страхування	191
Ніколенко Л.М., Загородня Н.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах карантину під час пандемії коронавірусу (Covid-19) в Україні	194
Носенко О.М. Дії учасників дорожнього руху, які спричиняють ДТП	197

Пилипенко Є.О. Проблемні питання кваліфікації адміністративних правопорушень, вчинених особами, які керують гужовим транспортом, або погоничами тварин	200
Пилипенко Є.О., Атаманенко Ю.Ю. Щодо окремих питань нормативно-правового врегулювання діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	204
Полупан Є.В., Шевченко С.І., Ободчук С.І. Дослідження композитного фрикційного матеріалу для гальмівних систем автомобілів	208
Равлюк І.І., Кузик М.Я. Порушення швидкісного режиму як одна із причин вчинення дорожньо-транспортних пригод	212
Рад Н.С. Організаційно-практичні заходи державних структур у підвищенні правосвідомості учасників дорожнього руху в контексті трудових відносин та пенсійного законодавства	215
Рейцен Є.О., Кучеренко Н.М. Містобудівні методи підвищення рівня безпеки міського руху при проектуванні і експлуатації транспортних систем міст	218
Сенатосенко В.А. Професійна підготовка кандидатів у водії та їх психологічний супровід в процесі навчання в автошколі	225
Сидоров С.О. Автофіксація порушень Правил дорожнього руху: порушення прав чи законодавча необхідність	230
Сливко О.Я. Административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта по законодательству Республики Беларусь	232
Смик О.М. Необхідність розробки методики досліджень нових типів автомобільних ламп	236
Собакарь А.О. Принципи державного контролю за безпекою руху транспортних засобів	237
Соколенко Д.В. Паркування та зберігання автомобільних транспортних засобів: безпековий аспект	240
Сохацький А.В., Кузьменко А.І. Підвищення транспортної безпеки на підставі моделювання транспортних потоків методом клітинних автоматів	242
Старіков Є.Л. Особливості дослідження обставин ДТП, які відбулися на нерегульованих пішохідних переходах, при провадженні автотехнічних експертиз	246
Сташків М.Я., Дзюра В.О., Романюк О.Б., Чорний Т.В. Підвищення транспортної безпеки на нерегульованому перехресті з кільцевим рухом	248
Тарановський П.І. Актуальні питання щодо запуску та дії системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху	252
Ткалич Є.І. Проблемні питання діяльності прокурорів у судовому провадженні у справах про ДТП	255
Тодераш В.Д. Внесення змін до ПДР України – заходи підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні	258
Тодераш В.Д. Участь санітарного транспорту швидкої медичної допомоги у дорожньому русі	265

Трушевський В.Е. Формалізація авторежимів світлофорного регулювання	267
Фурса В.В. Окремі питання нормативно-правового забезпечення використання лазерного вимірювача швидкості «TruCAM»	270
Хоббі Ю.С. Підвищення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху: правовий аспект	273
Чайка Я.М. Актуалізація проблематики використання окремого дорожнього обладнання та сучасний погляд на розвиток доцільності його встановлення в широкому застосуванні як сталий стандарт безпеки дорожнього руху	276
Червінчук А.В., Веснін А.В. Щодо технічних новацій у практичній діяльності патрульної поліції України	278
Черевко К.О. Щодо питання протидії дорожньо-транспортним злочинам та пригодам	280
Шевяков М.О. Деякі проблемні питання визначення правового статусу користувачів легкого електротранспорту	283
Шеховцов В.В. Нормативно-правовий складник розвитку транспортної інфраструктури як передумова охорони дикої фауни	286
Юзефович Д.В. Особливості взаємодії слідчого з підрозділами патрульної поліції при розслідуванні ДТП	290
Юшкевич О.Г. Медіація як спосіб врегулювання конфлікту в Кодексі України про адміністративні правопорушення	293
Яворська О.О. Вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства як запорука сталого розвитку транспортної галузі	296

Аксьонов Василь Васильович

директор Черкаського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

Халявка Віктор Володимирович

завідувач відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Черкаського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

Ромашко Сергій Володимирович

завідувач сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Черкаського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

**ЕКСПЕРТНИЙ ПІДХІД ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДО МОМЕНТУ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ**

В Україні, як і в усіх країнах світу, проблема безпеки дорожнього руху набуває особливої гостроти, оскільки дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) становлять серйозну проблему в громадській та економічній сферах життя і дуже часто призводять до негативних суспільних наслідків.

Так, лише за 9 місяців 2020 року в Україні було скоєно 19123 ДТП з постраждалими, з яких 7678 випадків (40,2% від загальної кількості ДТП з постраждалими) пов'язані з порушенням швидкісного режиму (7289 випадків – перевищення безпечної швидкості, 389 випадків – перевищення дозволеної швидкості руху).

Під час проведення досудового розслідування у справах про дорожньо-транспортні пригоди перед слідчими часто виникає питання щодо встановлення об'єктивної швидкості руху транспортних засобів на момент ДТП, оскільки покази водіїв, які є зацікавленими особами, часто носять суб'єктивний характер.

Розрахунковим шляхом швидкість транспортного засобу може бути визначена, якщо є дані, що дозволяють встановити витрати кінетичної енергії транспортного засобу з моменту початку гальмування і до зупинки.

Нижче наводиться методика визначення швидкості транспортного засобу у деяких випадках, що найчастіше зустрічаються в експертній практиці.

1. Визначення швидкості транспортного засобу по довжині сліду юзу (гальмування).

Якщо при екстреному гальмуванні колеса транспортного засобу доводяться до блокування, його швидкість перед початком гальмування визначається за формулою:

$$V_a = 1.8 \times t_3 \times j + \sqrt{25.92 \times S_{ю} \times j}, \text{ км/год.}$$

(1)

де:

t_3 – час наростання сповільнення при екстремому гальмуванні, сек;

j – усталене максимальне сповільнення, м/с^2 ;

$S_{ю}$ – довжина сліду юза колеса до повної зупинки транспортного засобу,

м.

При виведенні цієї формули виходили з умови, що довжина сліду юзу дорівнює відстані, на яку переміщається транспортний засіб в процесі гальмування з максимальним сповільненням. Насправді ж слід юзу, як правило, менше цієї відстані, тому для зменшення похибки, значення часу наростання сповільнення, яке береться в розрахунках, перевищує дійсну його величину.

Довжина слідів юзу від різних коліс може бути неоднаковою; однак при справних гальмах, якщо хоча б одне колесо залишає слід юзу, інші колеса гальмують рух транспортного засобу також ефективно, а можливе неповне використання зчпної ваги в цьому випадку враховується при виборі значення коефіцієнта ефективності гальмування. Тому, якщо різна довжина слідів юзу не є результатом заносу, в розрахунках приймається найбільший слід.

2. Визначення швидкості транспортного засобу, якщо в процесі гальмування він перетинав ділянки з різним опором руху.

При перетині загальмованим транспортним засобом декількох ділянок з різним опором руху (мал. 1) швидкість його визначають за формулою:

$$V_a = 1.8 \times t_3 \times j + \sqrt{25.92 \times (S_1 \times j_1 + S_2 \times j_2 + S_3 \times j_3 + \dots)}, \text{ км/год.}$$

(2)

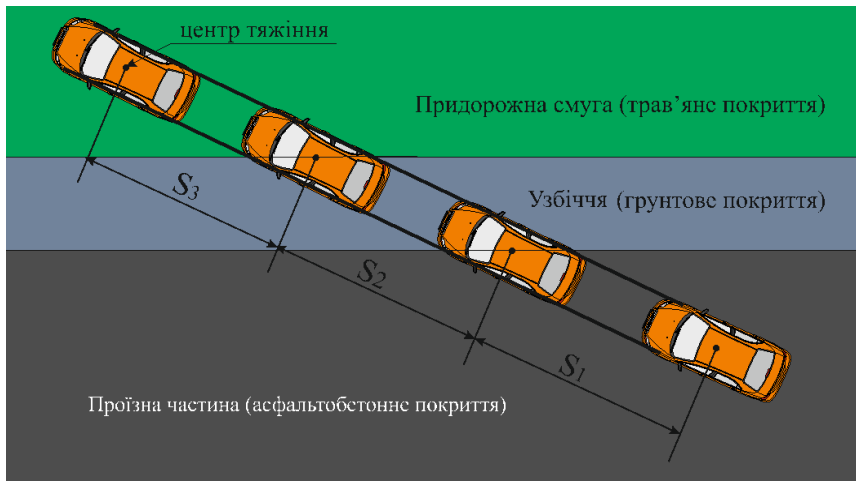
де:

t_3 – час наростання сповільнення при гальмуванні, яке відповідає дійсному значенню сповільнення на першій ділянці, сек;

j – дійсне значення сповільнення на першій ділянці, м/с^2 ;

$S_1-S_2-S_3$ – переміщення центру тяжіння транспортного засобу між точками перетину меж цих ділянок, м.

$j_1-j_2-j_3$ – сповільнення, які відповідають коефіцієнту опору руху загальмованого транспортного засобу на окремих ділянках, визначаються за формулою: $j_i = 9.81 \times \varphi_{oi}$, (φ_{oi} - коефіцієнт опору руху на цій же ділянці).



Малюнок 1.

3. Визначення допустимої швидкості руху по умовах видимості дороги.

Відповідно до вимог п. 12.2 Правил дорожнього руху України, у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги. Також у цих Правилах міститься визначення понять «темна пора доби» та «недостатня видимість».

Темна пора доби – частина доби від заходу до сходу сонця.

Недостатня видимість – видимість дороги в напрямку руху менше 300 м у сутінках, в умовах туману, дощу, снігопаду тощо.

Швидкість, при якій водій може зупинити транспортний засіб в межах зони видимості, визначається за формулою:

$$V = 3.6 \times j \times T * \left[\sqrt{\frac{2 \times S}{j \times T^2} + 1} - 1 \right] \text{ км/год.},$$

(3)

де:

j – усталене максимальне сповільнення, м/с^2 ;

S – відстань видимості елементів дороги з робочого місця водія автомобіля, м .

T – час, необхідний для приведення в дію робочої гальмової системи автомобіля $T = t_6 + t_2 + 0,5 \times t_3$.

Слід мати на увазі, що швидкість, визначена за цією формулою, не дозволяє водієві запобігти ДТП, якщо перешкода переміщається назустріч транспортному засобу по смузі його руху.

4. Визначення допустимої швидкості на заокругленні дороги.

Гранично допустима швидкість транспортного засобу на заокругленні дороги (повороті) по зчепленню або перекиданню може бути визначена відповідно за такими формулами:

$$V_3 = \sqrt{127 \times R_M \times \varphi'} \text{ , км/год.},$$

(4)

$$Vn = \eta_k * \sqrt{127 * R_M * \frac{B}{2 * h_g}}, \text{ км/год.},$$

(5)

де:

R_M – максимальний радіус повороту центра тяжіння транспортного засобу на даному заокругленні дороги, м;

φ' – коефіцієнт зчеплення шин при боковому ковзанні;

η_k – коефіцієнт, що враховує вплив деформації ресор і шин на стійкість транспортного засобу при перекиданні. Для легкових автомобілів $\eta_k = 0.85$, для вантажних автомобілів з навантаженням $\eta_k = 0.85$, без навантаження - $\eta_k = 0.9$;

B – колія транспортного засобу, м;

h_g – висота центру тяжіння транспортного засобу, м.

Слід мати на увазі, що при визначенні допустимої швидкості руху необхідно виходити з максимально можливого на даному заокругленні дороги радіусу повороту центру тяжіння транспортного засобу, а не радіусу заокруглення дороги.

Список використаних джерел:

1. Судебная автотехническая экспертиза. Часть II. Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы: Пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей / ответственный редактор В.А. Иларионов. – М.: ВНИИСЭ, 1980. 166 с.

2. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. М.: ЦНИИСЭ, 1971. 112 с.

3. Кисляков Ю.Д., Кузнецов О.Г., Жанабаев Т.М. Справочно-информационные данные для анализа дорожно-транспортных происшествий. Методические рекомендации. Алматы, 1998. 107 с.

4. Правила дорожнього руху України. Київ, 2002, зі змінами та доповненнями.

Апостол Павел Павлович

начальник отдела учета и анализа дорожных происшествий Управления патрульной полиции Национального инспектората общественной безопасности Генерального инспектората полиции МВД Республики Молдова, капитан полиции

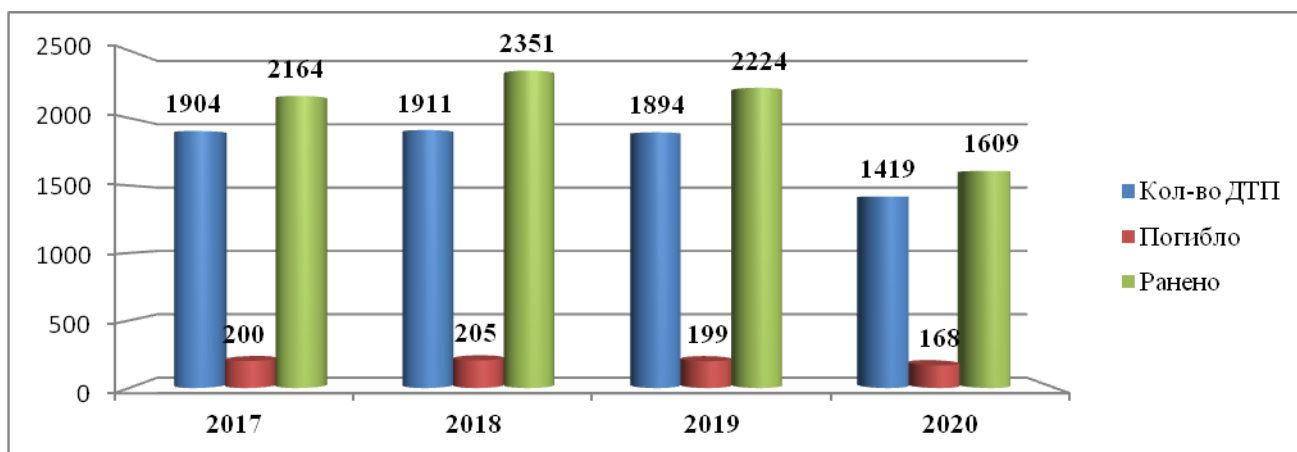
МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РЕСПУБЛИКЕ МОЛДОВА

Безопасность дорожного движения – представляет интерес для всех граждан, а создание условий безопасности дорожного движения для всех категорий участников, сокращение количества дорожно-транспортных

происшествий и их серьезных последствий являются предпосылками, которые способствуют формированию общего чувства безопасности в обществе.

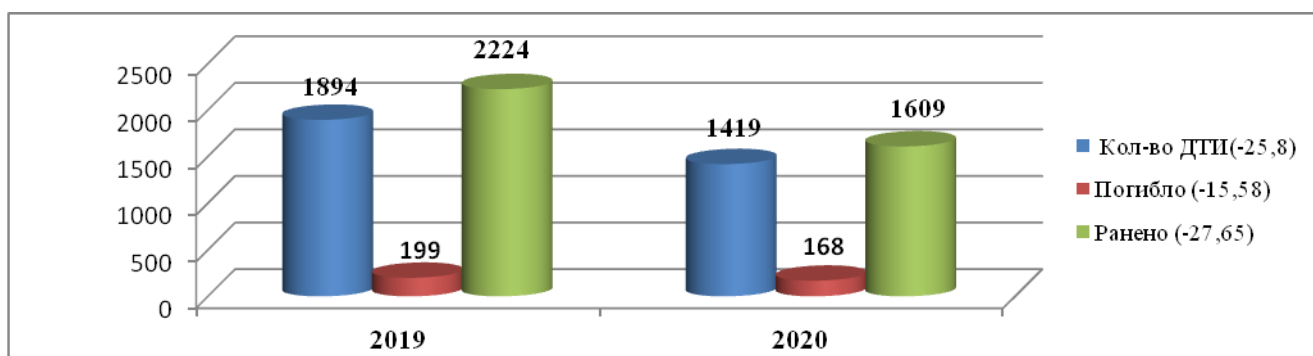
В соответствии с положениями Закона № 131 от 07.06.2007 г. о безопасности дорожного движения в обязанностях МВД входит мониторинг дорожно-транспортных происшествий.

По данным Автоматизированной информационной системы «Государственный регистр дорожно-транспортных происшествий», за девять месяцев текущего года произошло 1419 ДТП, в результате которых погибло **168** человек и еще **1609** человек. были травмированы.



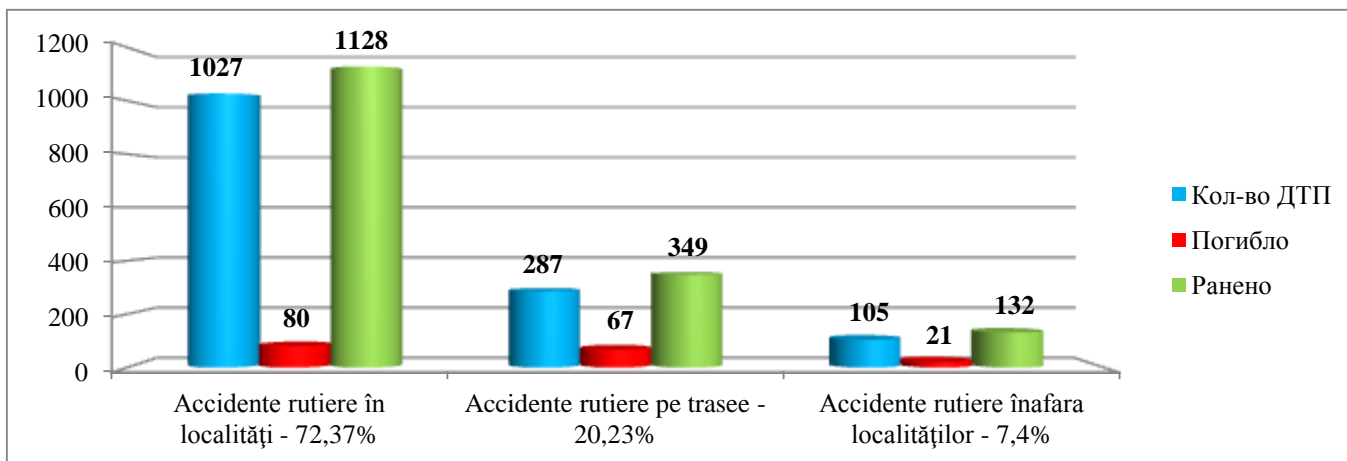
По результатам анализа данных, за период 2017-2020 гг., в 2020 году наблюдается снижение на 25,47% количества ДТП и 25,65% количества травмированных, при этом количество погибших уменьшилось на 16%, по сравнению с 2017 годом.

Таким образом, сравнивая обобщенные данные с периодом прошлого года, то по всем разделам наблюдается снижение количества ДТП на **25,08%**, погибших на **15,58%** и, соответственно, на **27,65%** травмированных.



МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

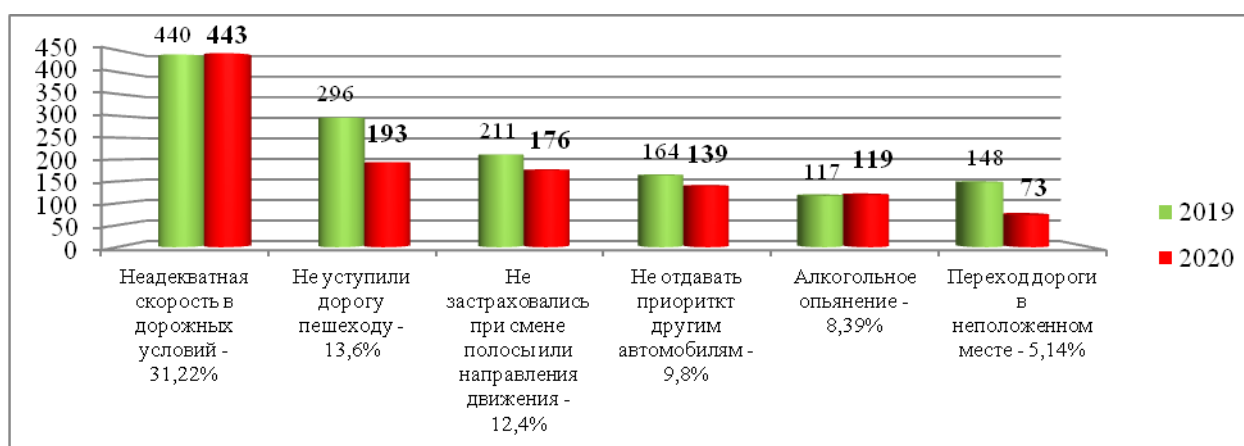
Что касается места происшествий на национальном уровне, выяснилось, что наиболее частые дорожные происшествия происходят в населенных пунктах и на дорогах:



ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДТП НА РЕСПУБЛИКАНСКИХ ДОРОГАХ

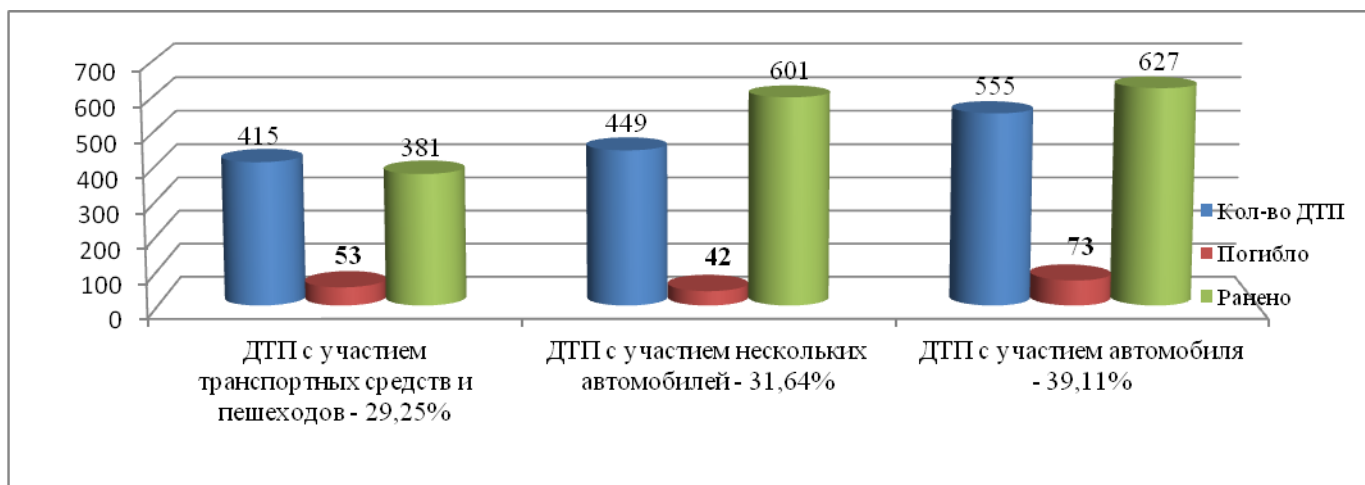
Обобщенные данные на национальном уровне в отношении «причин дорожно-транспортных происшествий» показывают нам, что «чрезмерная скорость в дорожных условиях» остается основной причиной, приведшей к гибели **67** человек и травмам еще **449** человек. При этом, из-за «Вождения в нетрезвом виде» зарегистрировано незначительное увеличение количества ДТП и травмированных людей – **133** человека, а количество смертей снизилось на **44,44%**, или 12 по сравнению с 23 в 2019 году.

Таким образом, по причинам, обозначенным как ведущие, количество ДТП с участием транспортных средств и пешеходов было значительно снижено по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, «*Не уступил дорогу пешеходу*» и «*Переход дороги в неположенном месте*».



ДИНАМИКА ДОРОЖНЫХ АВАРИЙ ПО КАТЕГОРИЯМ

Согласно статистическим данным, полученными из Информационной системы, *Реестр дорожно-транспортных происшествий, управляемых Службой информационных технологий Министерства внутренних дел*, в главе «*категория ДТП и их тип*» пропорциональность ДТП выглядит следующим образом



Анализируя данные из приведенных выше диаграмм, установлено, что большинство людей погибли в результате дорожно-транспортных происшествий с участием транспортного средства – 73 погибших (п.г. 74) и с участием транспортных средств и пешеходов – 53 погибших (п.г. 69).

В связи с видом аварии было установлено, что наибольшее количество ДТП было совершено в результате:

✓ **боковые столкновения – 256** (п.г.352, -27,27%) ДТП, в результате которых:

- погибло – **14** (п.г.18, -22,22%) лиц;
- ранены – **327** (п.г.505, -35,25%) лиц.

✓ **столкновение пешеходов в местах, предназначенные для их движения (тротуар, разметка, островок безопасности и т. д.)– 219** (п.г. 261, – 30,65%) ДТП, в результате которых:

- погибло – **10** (п.г.8, +12,5%) лиц;
- ранены – **215** (п.г.268, -34,33%) лиц.

✓ **столкновение с препятствием за пределами проезжей части – 135** (п.г.147, -8,16%) , в результате которых:

- погибло – **28** (п.г.37) лиц;
- ранены – **166** (п.г.192, -13,54%) лиц.

В то же время отмечается, что в течение отчетного периода по сравнению с тем же периодом **2019** года наблюдается рост во всех разделах типа дорожно-транспортного происшествия как:

✓ **перевернутые – 25,64%** или **196** ДТП по сравнению с **156** зарегистрированными в аналогичный период в 2019 году, в результате чего:

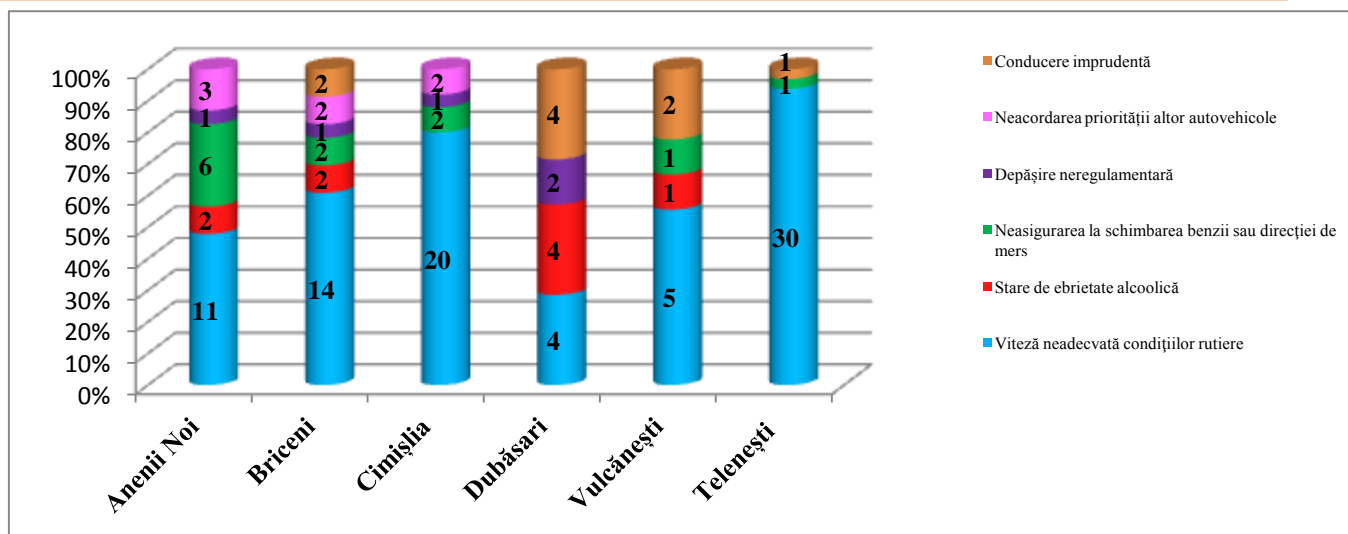
- погибло – **26** (п.г.16, +62,5%) лиц;
- ранены – **225** (п.г.176, +27,84%) лиц.

ДИНАМИКА ДТП В РАЙОНАХ, ЗАРЕГИСТРИРОВАВШИХ РОСТ

В результате сравнительного анализа числа ДТП за восемь месяцев 2020 года, отмечается существенное увеличение числа ДТП и их последствий, по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, в следующих районах:

- **Новые Анены – 30-9-33** (п.г.29-6-31), +3,45% количества ДТП и **50%** погибших;
- **Бричаны – 26-2-28** (п.г.19-1-25), +36,84% количества ДТП и **100%** погибших;
- **Чимишлия – 30-6-31** (п.г.29-4-33), +5,88% количества ДТП и **50%** погибших;
- **Дубоссары – 16-4-14** (п.г.15-2-16) +**100%** погибших;
- **Теленешть – 38-7-50** (п.г.39-3-46), +**133,33%** погибших;
- **Вулканешты – 12-0-16** (п.г.3-0-3), +**300%** количества ДТП и **433,33%** раненых.

ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДТП В ДАННЫХ РАЙОНАХ

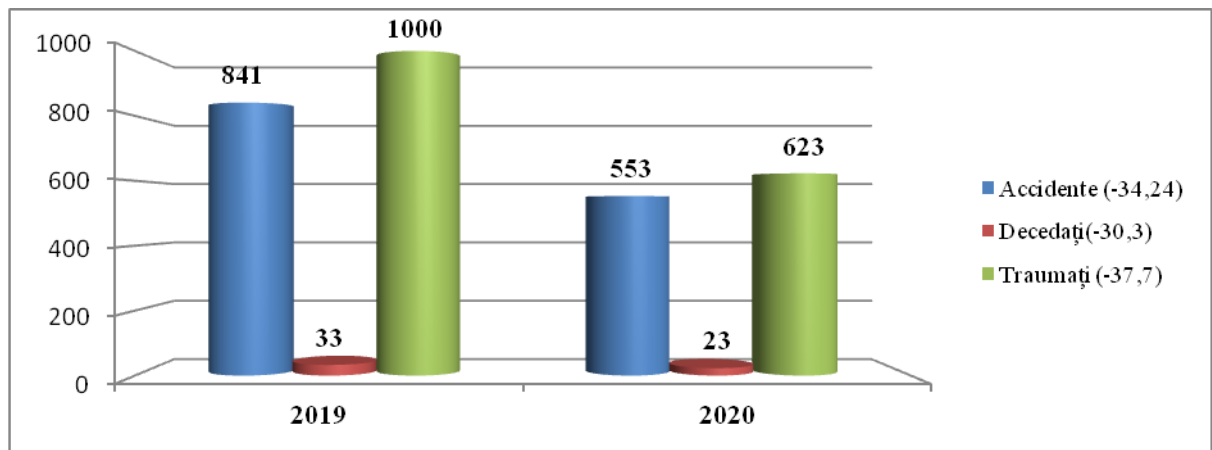


Согласно данным на диаграмме, подчеркивается, что наиболее опасными причинами являются «чрезмерная скорость в дорожных условиях», а также «алкогольное опьянение, засыпание за рулем».

Выявлен населенный пункт, **мун. Кишинев**, с долей ДТП где произошло **38,9%** от общего количества ДТП по стране, или **553** ДТП, в результате которых погибло **23** человека, а еще **623** человека или получили различные травмы..

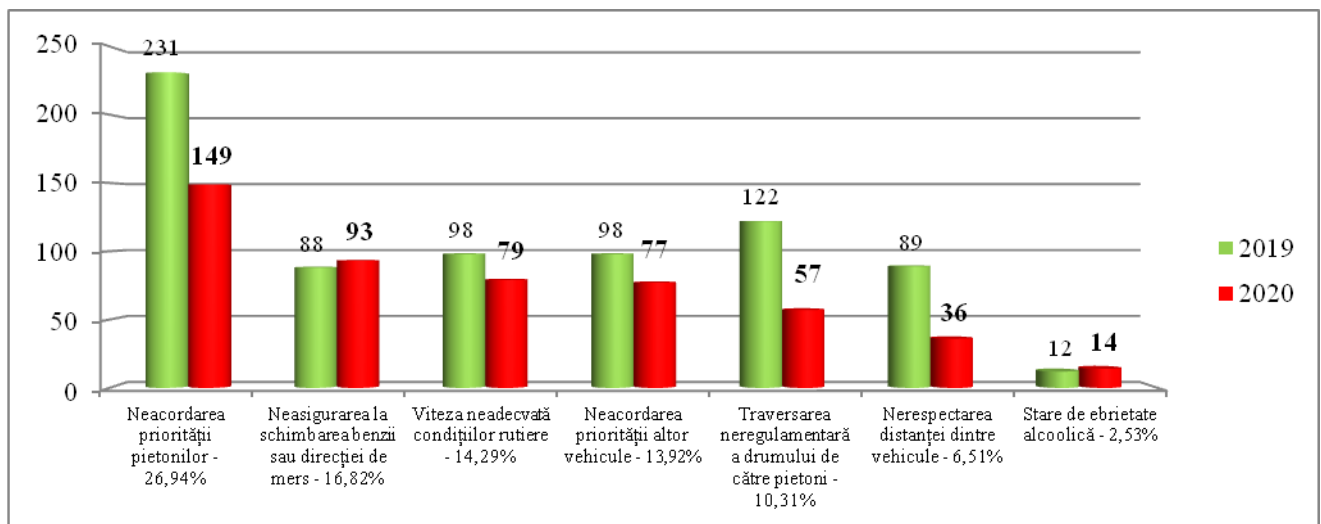
ДАННЫЕ О КОЛИЧЕСТВЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В мун. КИШИНЕВЕ

В течение отчетного периода, согласно данным, зарегистрированным в Автоматизированной информационной системе «Регистр ДТП», в муниципии Кишинев произошло **553** (п.г.841, -**34,24%**) дорожно-транспортных происшествий, в которых **23** (п.г.33, - **30,3%**) погибли, а другие **623** (п.г.1000, - **37,7%**). Анализируемые показатели свидетельствуют о снижении количества ДТП и их последствий.

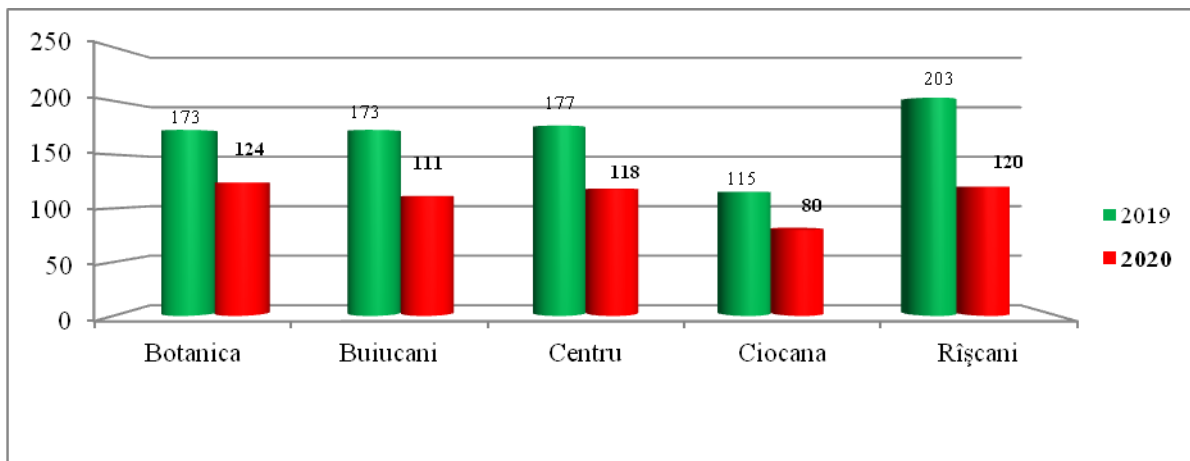


ОБЩИЕ ПРИЧИНЫ В мун. КИШИНЕВ

Анализ зарегистрированных данных, связанных с причинами дорожно-транспортных происшествий в мун. Кишинев показывает, что в данном разделе зарегистрирован рост ДТП из-за того, что *«не уделяют внимание пешеходам»*, тенденция к росту свидетельствует о несоблюдении *«правил маневрирования»* и *«вождение транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения»*.



В результате анализа, с целью определения места, где было совершено большинство дорожно – транспортных происшествий в течение указанного периода, установлено, что в секторе **Ботаника** – **124** (п.г.173, -28,32%) ДТП, в результате которых 8 (п.г.11, -27,27%) человек погибло и **151** (п.г.209, -27,75%) травмированы и сектор **Рышкань** – **120** (п.г.203, -40,89%) ДТП, в результате которых 5 (п.г. 6, -16,67%) человек погибло и **129** (п.г.229, -43,67%) травмированными, эти секторы значатся как территориальные органы с высоким риском дорожно-транспортных происшествий.



Основная причина дорожно-транспортных происшествий в сек. **Ботаника** была выявлена: *«не отдавали приоритет другим транспортным средствам»*, 25 (п.г. 17, +47,06%) ДТП, в результате которых 1 (п.г. 0, +100%) человек погиб и 36 (п.г. 20, + 80%) были ранены, таким образом был зарегистрирован рост на 47,06% по количеству дорожно-транспортных происшествий, на 100% погибших и на 80% раненых. Следующая причина *«не уступили дорогу пешеходам»*, в результате чего было зарегистрировано 25 (п.г.36, -30,56%) ДТП, в результате которых 1 (п.г.0, + 100%) человек погиб и 24 (п.г.39, -38,46%) получили травмы. Далее следуют *«чрезмерная скорость в условиях плохой видимости и дорожных условий»* зарегистрировано 19 (п.г.19, 0%) ДТП, в результате которых 4 (п.г.4, 0%) человека погибли и 19 (п.г.33, – 42,42%) получили ранения, и *«не застрахованность при смене полосы или направления движения»* показывает тенденцию роста как дорожного события, так и как его последствия.

Что касается ситуации в сек. **Рышкановке**, то отмечается, что главной причиной ДТП является тот факт, что **не уступили дорогу пешеходам**, и как результат имеются 32 (п.г. 58, -44,83%) ДТП, которые привели к 1 (п.г.4, -75%) погибшему и 31 (п.г. 55, -43,64%) травмированных лиц. Далее следует **чрезмерная скорость в условиях плохой видимости и дорожных условий** где было зарегистрировано 21 (п.г. 32, -34,38%) ДТП, с 1 (п.г. 1) погибшим и 26 (п.г. 39, -33,33%) травмированных лиц, а при **переходе дороги в неправильном месте пешеходами**, то было зарегистрировано значительное снижение – примерно на 60%. В то же время, отмечается постепенный рост происшествий из-за того, что **не застраховались при смене полосы или направления движения** – 23 (п.г.21, + 9,52%)ДТП, в результате чего 1 (п.г.0, +100) человек погиб и 25 (п.г.28, -10,71%) получили ранения.

Таким образом были рассмотрены данные о количестве дорожно-транспортных происшествий на улицах мун. Кишинев отдельно для каждого сектора.

В секторе **Рышкань** больше всего аварий было зарегистрировано на улице Калеа Орхеюлуй – 10 случаев, на улицах Албишоара и Петрикань – по 8 случаев, на улице Калеа Мошилор, бул. Григоре Виеру – 7 случаев и а шоссе Балкань – 6 случаев.

В секторе **Ботаника** самым высоким риском дорожно-транспортных происшествий были проспект Дачия – 23 случаев, пр. Дечебал – 17 случаев, шоссе Мунчешть – 13 случаев, улица Сармизегетуза – 10 случаев, пр. Куза Вода – 8 случаев.

Топ-5 улиц с высоким уровнем ДТП в Кишиневе				
Ботаника - 124	Рышкань - 120	Чентру - 118	Буюкань - 111	Чеканы - 80
Дачия – 23	Каля Орхеюлуй–10	Исмаил – 19	Каля Ешилор – 9	Мирча чел Бэтрын-10
Дечебал – 17	Альбишоара – 8	Штефан чел Маре-12	Алба Юлия – 9	М. Маноле - 7
Мунчешть – 13	Петрикань – 8	шос. Хынчешть–8	Штефан чел Маре–8	Узинелор – 7
Сармизегетуза– 10	Каля Мошилор – 7	Гренобле – 7	Ион Крянгэ – 5	Д. Латинэ – 6
Куза Вода – 8	Григоре Виеру – 7	В.Александрри – 6	Балкань – 4	М. Садовяну – 6

При этом выявлено, что сектор **Ботаника** является местом с наибольшим количеством погибших, 8 человек: на пр. Куза Вода – 2, пр. Дечебал – 1, шоссе Мунчешть – 1, пр. Траян – 1, ул. Пэшунилор – 1, с. Добружа – 1, трасса М3 Кишинев – Комрат – Джурджулешты – граница с Румынией, км 13 + 950м – 1.

По данным того же источника, наименьшее количество ДТП в Кишиневе зарегистрировано в секторе **Чеканы** – 80 случаев.

ДИНАМИКА ДТП НА НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАССАХ

На национальных трассах было совершено **287 (п.г. 417, -31,18%)** ДТП, в результате которых **67 (п.г. 87, -22,99%)** человек погибло и **349 (п.г. 516, -32,36%)** получили травмы. После анализа данных, отмечается, что основные причины дорожно-транспортных происшествий на национальных трассах остаются теми же: *чрезмерная скорость в неподлежащих дорожных условиях*, (137-35-158), или около 47,8% от общего количества дорожно-транспортных происшествий, произошедших на трассах, *не застраховались при изменении направления движения* (29-6-34), или 10,10% и *не предоставили приоритет другим транспортным средствам* (25-1-37) на 8,7%.

Ссылаясь на категории дорожно-транспортного происшествия, который зарегистрировал рост за отчетный период, то это **переворот** транспортного средства, где наблюдается 73 (п.г.60, +21,67%) ДТП, в результате которых 15 (п.г.7, +114,29%) человек погибло и другие 76 (п.г. 65, +16,92%) получили ранения. Эта категория ДТП занимает первое место среди дорожных происшествий на национальных трассах.

Разделяя национальные трассы по маршрутам, где имеется самый высокий риск возникновения дорожно-транспортного происшествия с определенными последствиями, то выделяются следующие направления:

- **трасса R6 Кишинев-Орхей-Бельцы**, зарегистрировала **35** (п.г. 44) ДТП, в результате которых **6** (п.г. Р.7) погибших и **49** (п.г. 68) травмированных лиц,

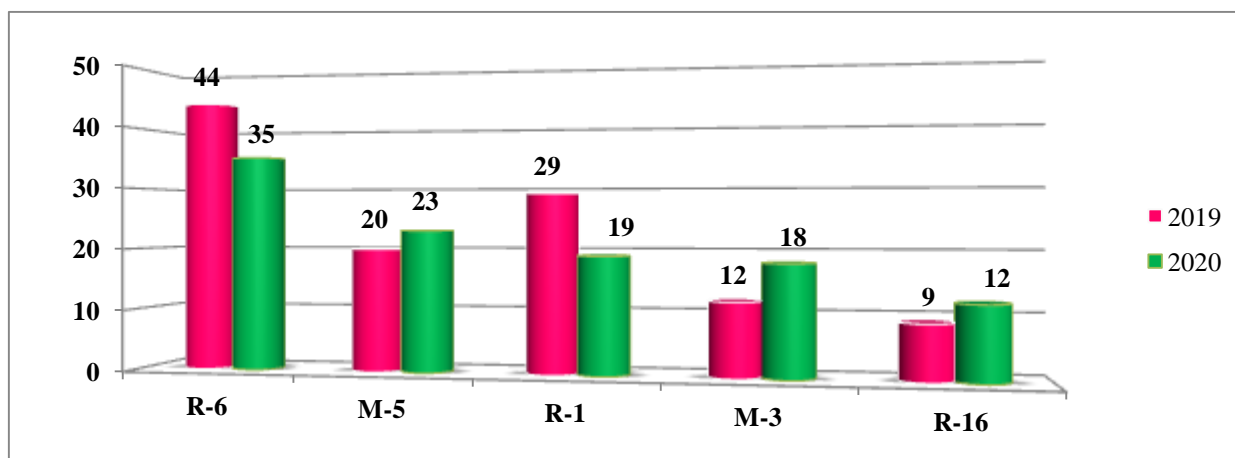
- **трасса M5 граница с Украиной-Крива-Бельцы-Кишинев-Тирасполь - граница с Украиной**, зарегистрировала 23 (п.г. 20) ДТП, в результате которых погибли 9 (п.г. 1) человек и 31 (п.г. 31) пострадали,

- **трасса R1 Кишинев-Унгень-граница с Румынией**, зарегистрировала 19 (п.г. 29) ДТП, в результате которых погибли 8 (п.г. 7) человек и 17 (п.г.34) пострадали.

В то же время, анализ зарегистрированных данных, показывает рост по всем направлениям на следующих трассах:

- **трасса M3 Кишинев-Комрат-Джурджулешть-граница с Румынией**, зарегистрировала 18 (п. 12) ДТП, в результате которых 6 (п.г. 5) человек погибло и 21 (п.г. 13) получили травмы,

- **трасса R16 Белцы-Фэлешть-Скулень-Унгень**, зарегистрировала 12 (п.г. 9) ДТП, в результате которых 4 (п.г. 0) человек погибли и 11 (п.г. 10) получили травмы.



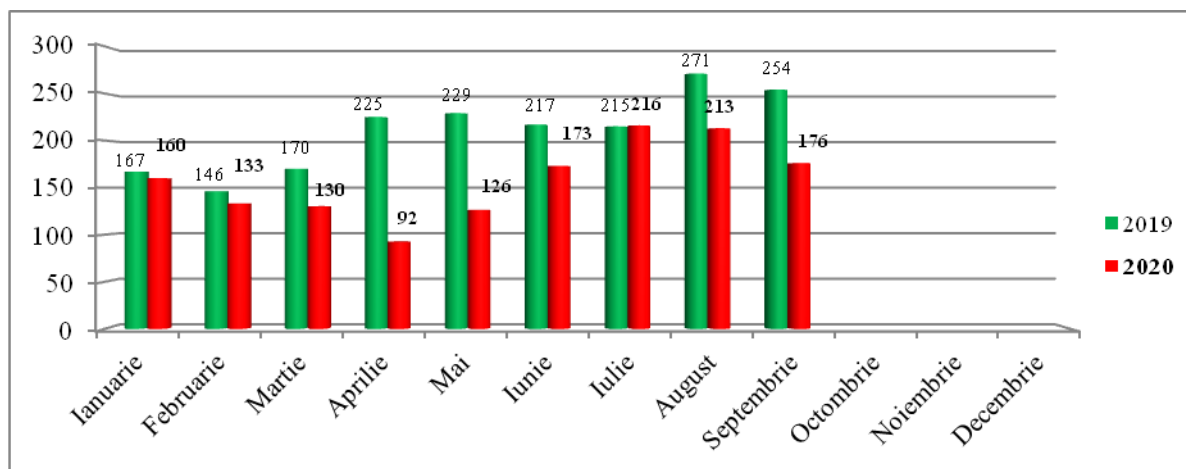
Также, подчеркивается, что большинство людей погибли в результате ДТП, произошедших в:

- Страшенском р-не, на трассе R1, 6 человек;
- Оргеевский р-он, на трассе R6, 5 человек;
- Фалештский р-он, на трассе M5 – 2 человека, а на трассе R16 – 3 человека.

ЕЖЕМЕСЕЧНЫЕ ДАННЫЕ СОВЕРШЕНИЯ ДТП

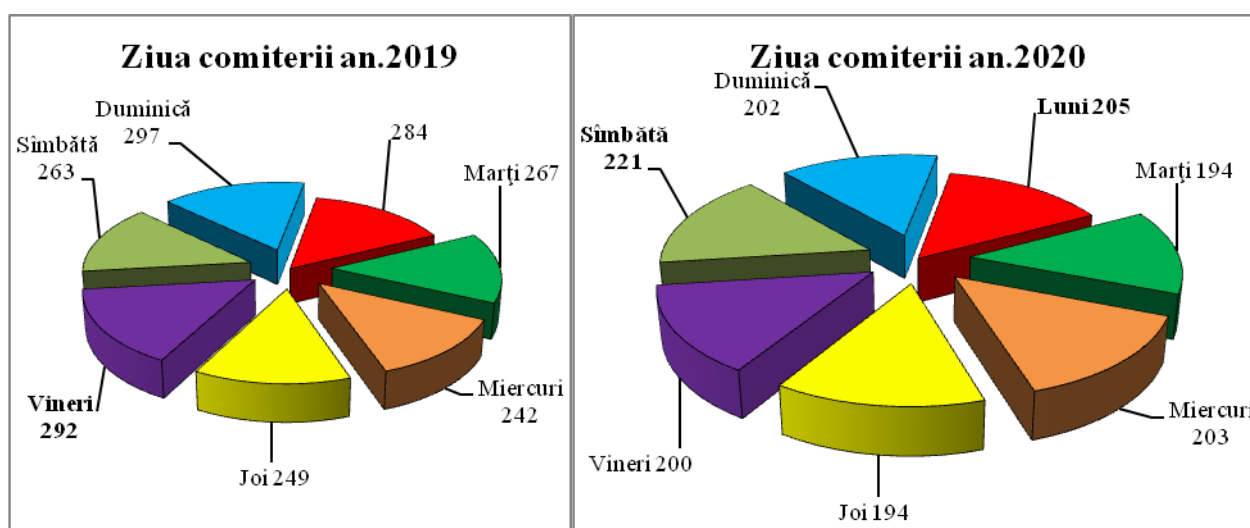
Учитывая ежемесячную динамику совершения дорожно – транспортных происшествий в течение девяти месяцев 2020 года, то установлено, что большинство случаев были зарегистрированы в **июле** – **216** случаев, таким

образом, ситуация практически идентична с прошлым годом, когда были зарегистрированы – **215** ДТП. (данные в диаграмме скорректированы)



РЕГУЛЯРНОСТЬ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ДНЯ СОВЕРШЕНИЯ

В результате анализа представленных показателей, в разделе «количество дорожно-транспортных происшествий, зарегистрированных в зависимости от дня совершения», было установлено, что в течение отчетного периода большинство ДТП были совершены по **субботам – 221** случаев и по **понедельникам – 205** случаев. По сравнению с аналогичным периодом 2019 года, установлено, что наибольшее количество несчастных случаев было совершено по **воскресеньям – 297** случаев, и по **пятницам – 292** случаев.



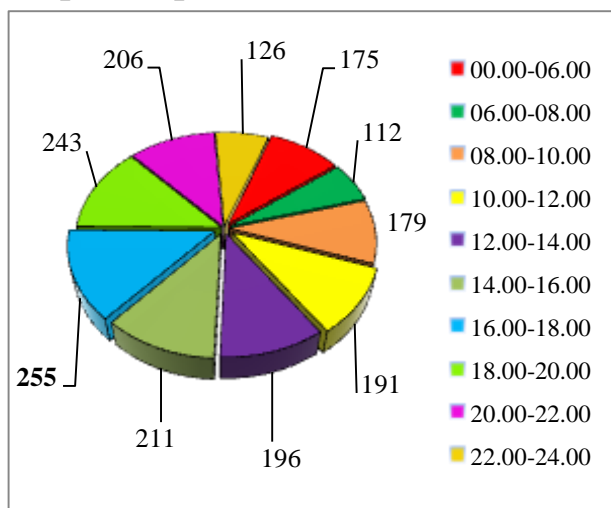
ВРЕМЯ СОВЕРШЕНИЯ ДТП

Согласно имеющимся данным, в разделе «количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных в зависимости от временного интервала», установлено, что большинство зарегистрированных случаев в

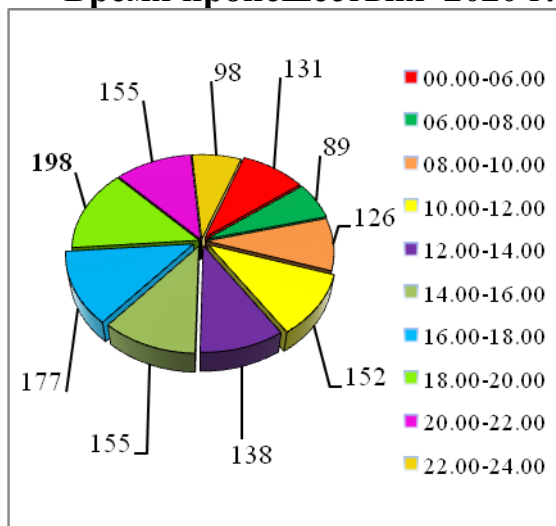
течение отчетного периода были совершены в промежутке времени **18:00-20:00 часов (198 случаев).**

В этот же период наблюдается большое количество погибших людей, зафиксирована смерть 26 человек (п.г. 23). В то же время, был отмечен При этом отмечается существенное снижение количества погибших на **-72,73%** в период с **10: 00 до 12:00**, констатируя **6 погибших по сравнению с 22 в 2019 году.**

Время происшествия 2019 г.



Время происшествия 2020 г.



Учитывая число травмированных лиц, зарегистрированных на 2020 год, было установлено, что большинство людей пострадали в результате ДТП в промежуток времени с 18:00 до 20:00 (219 травмированных), период, увеличения транспортного потока.

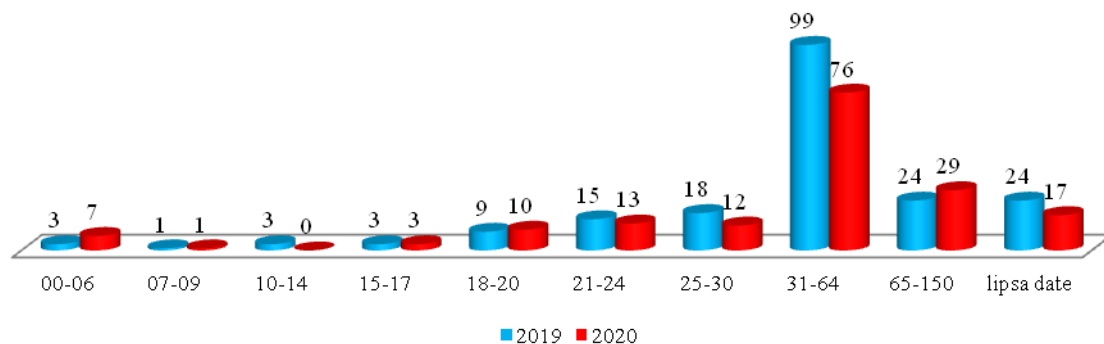
ВОЗРАСТНАЯ КАТЕГОРИЯ ЖЕРТВ ДТП

По статистическим данным, полученными за указанный период, ссылаясь на возраст жертв, пострадавших в результате ДТП, было установлено **1777** лиц, (погибшие + травмированные) из которых:

- лёгкая степень травм– **1095**;
- тяжёлые травмы– **514**;
- погибшие – **168**.

В результате анализа общего числа погибших было установлено, что **44,6%** или **75** человек из общего числа составляют лица в возрасте от **31 до 64 лет**, 29 погибших – лица старше **65 лет (17,2%)**.

Numărul și categoria de vârstă a persoanelor decedate în accidente

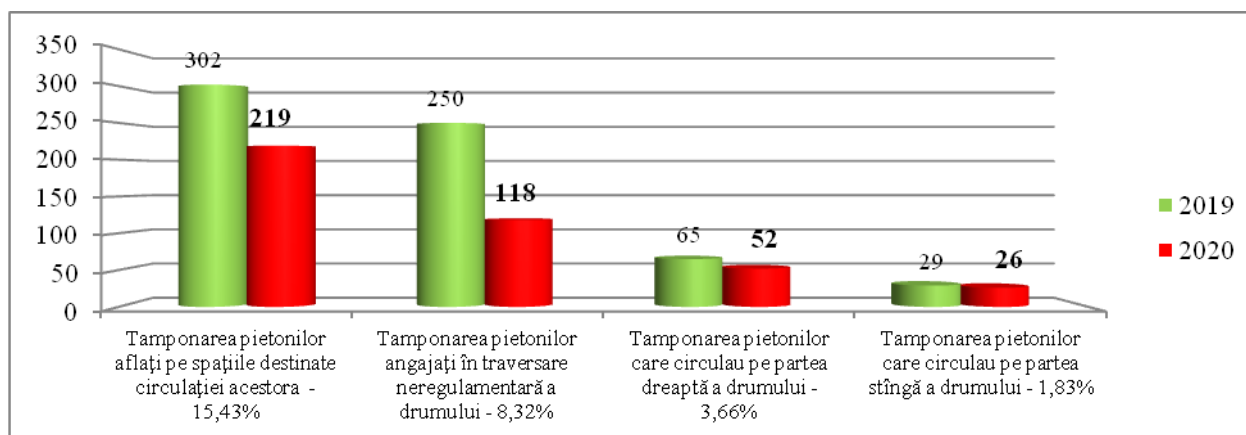


В результате анализа, последствий полученных от дорожно-транспортных происшествий (**травмированных людей**), в зависимости от возраста пострадавших показывает, что наиболее травмированные люди были в возрасте от **31 до 64 лет**, **464** человека получили легкие травмы и **217** человек получили тяжелые травмы, в течении 2020 г.

ИНФОРМАЦИЯ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ С УЧАСТИЕМ ПЕШЕХОДОВ

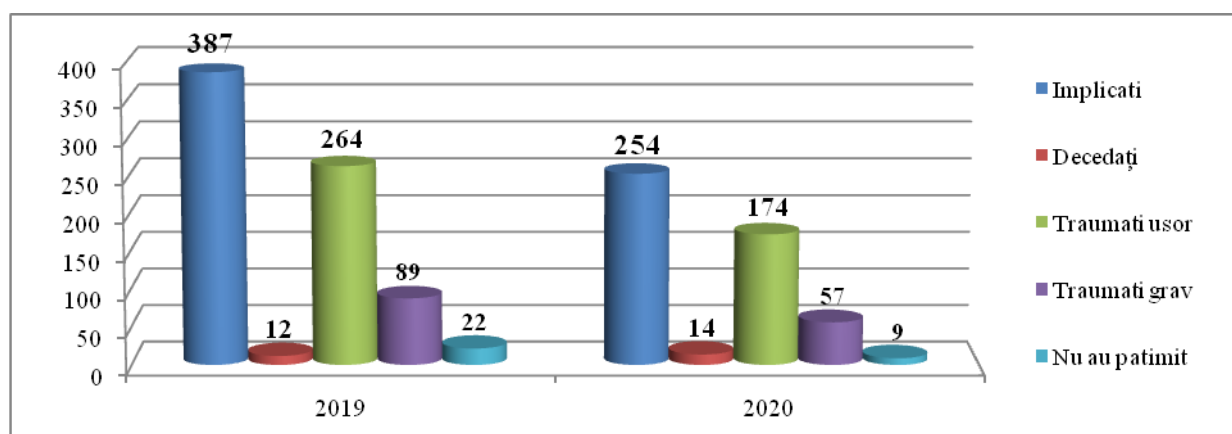
Согласно обобщенным данным, пешеходы являются наиболее уязвимой категорией участников дорожного движения, подверженные риску получения травм.

Полученные результаты анализа, по категории дорожно-транспортных происшествий, выявили, что чаще всего пешеходы пострадали при регулярном пересечении дороги, находясь на пространствах, предназначенных для их передвижения. В то же время, данные анализа показывают, что большое количество людей, погибло в результате перехода дороги в неправильном месте.



ДАнные об участии несовершеннолетних в ДТП

В то же время, в дорожно-транспортных происшествиях были вовлечены и несовершеннолетние, **254** (п.г. 387, -33,9%) человек, что составляет **14,29%** от общего числа жертв ДТП, из них **14** (п.г. 12, +16,7%) несовершеннолетних погибло, **174** (п.г. 264, -34,1%) были легко травмированы, **57** (п.г. 89, -36%) получили серьезные травмы, и **9** (п.г. 22) никак не пострадали. При этом, зарегистрировано снижение числа вовлеченных несовершеннолетних, а также серьезных последствий по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.

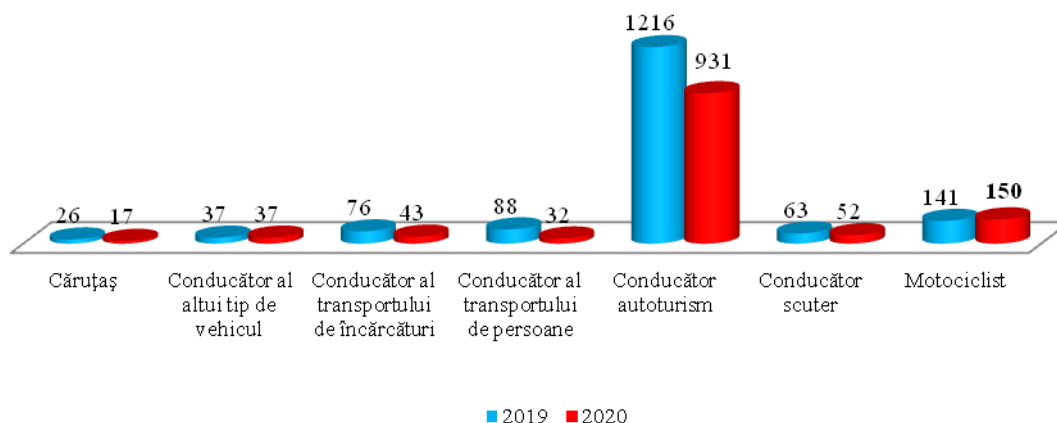


В то же время дорожно-транспортные происшествия произошли и по вине несовершеннолетних, зарегистрировав 48 (стр. 77, -37,7%) вовлечённых лиц, в том числе 1 (стр. 2, -50%) погиб, 32 (стр. 41, -22%) были легко травмированы, 11 (стр. 29, -62,1%) сильно травмированы, а 4 (стр. 5) не пострадали, отмечается снижение по всем категориям.

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ В СООТВЕТСТВИИ С КАТЕГОРИЕЙ ВОДИТЕЛЕЙ

Если говорить о категории виновных участников, в качестве водителей транспортных средств, в большинстве случаев виновными являются водители легковых автомобилей, составляющие 73,77% от общего числа аварий в стране. При этом наблюдается, что помимо водителей легковых автомобилей, чаще всего в ДТП вовлечены и мотоциклисты, имеем 150 (п.г.141, + 6,4%) ДТП, в результате чего 19 (п.г. 23, -17,4 %) погибли и другие 157 (п.г. 153, +2,61%) получили травмы.

Categoria de conducători auto culpabili în accidentele rutiere



Большое количество ДТП, произошедших по вине мотоциклистов и скутеров во многом связано с климатическим фактором, так как были зарегистрированы высокие температуры в январе-марте этого года, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ С УЧАСТИЕМ ЛИЦ, ПОКИНУВШИХ МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ

В процессе мониторинга ситуации с ДТП, координируются деятельность специализированных подразделений ГИП, с целью установления и документирование дорожно-транспортных происшествий с участием лиц, покинувших место происшествия.

Анализ результатов по возбужденным уголовным делам, по факту дорожно-транспортного происшествия, свидетельствует о том, что в течение 8 месяцев 2020 года были квалифицированы как преступления **470 (-15%) случаев (п.г.552 случая)**.

В результате проведения необходимых действий по уголовному преследованию, прокурору были направлены **355** уголовных дел, что составляет **75,5%**, с предложением о завершении уголовного преследования, в результате чего было прекращено уголовное преследование по 293 дел, направленные в суд 152 дела, прекращено 107.

В течение отчетного периода, согласно информации, из **36** дорожно-транспортных происшествий, с серьезным последствиям, в которых виновные лица покинули место преступления, то в **29** случаях виновные были найдены, что составляет **80,55%**, в **7** случаях преступники еще не были установлены, таким образом:

- мун. Кишинев - **5.0.5** (не установлен)
- ИП Яловень – **1.0.2** (не установлен)
- ИП Окница – **1.0.1**(не установлен)

В то же время, из **36** случаев, **11** случаев были с летальным исходом, а в **25** случаев получили травмы **27** человек, и в **29** случаях виновник аварии был установлен.

В то же время, согласно статистическим данным программы единого учета, в течение 8 месяцев 2020 года было составлено **7944** протоколов о правонарушениях на основании ст. 242 пункт. (1) и (2) Кодекса РМ о правонарушениях. За то, что сбежали с места совершения дорожно-транспортного происшествия, были составлены **1431** протоколов, на основании статьи 243 пункт. (1) и (2) Кодекса РМ о правонарушениях.

РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА

В рамках деятельности правоохранительных органов в течение девяти месяцев 2020 года работниками (НИОБ – INSP) были установлены **162 414** (п.г.135 908) правонарушений, применены **152 899** (п.г.129 534) штрафов в размере **121 026 587** (п.г.96 214 380) леев и **418 195** (п.г.379 330) штрафных очков, были оплачены **136 524** (п.г. 117 593) правонарушения в размере **51 820 116** (п.г. 44 755 076) леев, в том числе **73 452** (п.г. 77 215) случаев о превышении установленной скорости, **2 452** (п.г. 2 452) случаев пересечения перекрестка на запрещающий сигнал светофора, **5 941** (п.г.3 849) случаев неиспользования ремня безопасности и детского кресла, а также **6 941** (п.г.840) правонарушений, совершенные пешеходами и другими категориями участников дорожного движения. Из-за совершения особо серьезных правонарушений, решением судебной инстанции были лишены водительских прав **155** (п.г. 267) человек.

В то же время, в течение отчетного периода на национальном уровне произошло **4120** ДТП (+19,3%, п.г. 3454), в которых были вовлечены водители в состоянии алкогольного опьянения. Из них **3309** (+16,6%, п. 2837) ДТП были квалифицированы как преступления и **811** (+31,4% от п. 617) – документированы как правонарушения.

От общего количества подтвержденных случаев управления транспортных средств лицами в состоянии алкогольного опьянения, доля случаев правонарушений составляет **19,68%**, а уголовных дел – **80,31%**.

В результате предпринятых мер, из **3309** уголовных дел, возбужденных органами уголовного преследования по факту вождения транспортных средств в состоянии высокого алкогольного опьянения или в состоянии наркотического опьянения (ст. 264¹ УК), **3127** (что составляет 94,5% от общего числа возбужденных дел) были завершены и переданы на рассмотрение прокурору, уголовное преследование было завершено в **2683** случаев с принятием следующих решений:

- передано в суд – 2553 дел;
- прекращены – 6 дел;
- остаются в производстве – прокуратура: 444 дел.

Также, остались 182 дел в органах по уголовному преследованию.

Изучение решений, применяемых по завершенным делам по правонарушениям, инициированных уполномоченными органами, свидетельствуют о том, что из **811** возбужденных правонарушений на **347** (что составляет 42,78% от общего числа правонарушений) процедура была

прекращена и направлена на рассмотрение в судебную инстанцию, на другие **436** (53,76%) дел по правонарушениям были применены штрафы (уполномоченными органами), а еще **28** (3,45%) дел остаются в производстве в соответствующих органах.

По 347 дел, отправленных в суд, были приняты следующие решения:

- лишение права на управление любого транспортного средства – 77 дел;
- штраф – 64 дел;
- арестован – 1 дело;
- остаются в производстве – 182 дел.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

✓ В результате анализа, было выявлено увеличение числа дорожно-транспортных происшествий и их последствий в районах: Анений Ной, Бричень, Чимишлия, Дубэсарь, Теленешть и Вулканешты;

✓ Частота дорожно-транспортных происшествий указывает на то, что большинство ДТП произошли рядом с населенными пунктами;

✓ В течение девяти месяцев 2020 года самое большое количество дорожно-транспортных происшествий были зарегистрированы в Мун. Кишинев, Орхей, Бельцы и Яловены;

✓ В отчетном периоде наиболее распространенными причинами ДТП являются: **«чрезмерная скорость в дорожных условиях», «не дали преимущество другим транспортным средствам», «не застраховались при смене направления движения» и «вождение в нетрезвом виде»;**

✓ Результат анализа ситуации с ДТП в мун. Кишинев констатирует, что большинство случаев зарегистрированы в сек. Ботаника и Рышкановка, и больше всего пр. Дачия сек. Ботаника;

✓ В течение отчетного периода по сравнению с тем же периодом 2019 года, наблюдается рост ДТП с перевернутыми транспортными средствами;

✓ Наибольший риск возникновения дорожно-транспортных происшествий и их последствий были установлены на следующих маршрутах, **R6 Кишинев-Оргеев-Бельцы, M5 граница с Украиной-Крива-Бельцы – Кишинев – Тирасполь – граница с Украиной, R1chişinau – Унгены – граница с Румынией, M3 Кишинев – Комрат – Джурджулешты-граница с Румынией и R16 Бельцы-Фалешты-Скулень-Унгены;**

✓ Ежедневная динамика дорожно-транспортных происшествий свидетельствует о том, что большинство ДТП были зарегистрированы по **субботам** – 221 случай и в промежуток времени между 18:00-20:00;

✓ В группу риска, повлекшей за собой смерть в результате ДТП, входят люди в возрасте от 31 до 64 лет;

✓ На увеличение числа дорожно-транспортных происшествий водителям мототранспорта в значительной степени повлияли климатические условия, так как были зарегистрированы высокие температуры в январе-марте по сравнению с предыдущим годом. Большое количества этой категории транспорта на дорогах (что не является специфическим в этот период), привело

к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий, а также к серьезным последствиям;

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ЧИСЛА АВАРИЙ

✚ Повышение уровня безопасности дорожного движения за счет усиления правоприменительной деятельности на участках национальных трасс, которые зафиксировали наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий, на:

✓ R6 Кишинев-Оргеев-Бельцы, контролируемая патрульным управлением «Север» и патрульным управлением «Центр»;

✓ M5 граница с Украиной-Крива-Бельцы-Кишинев-Тирасполь - граница с Украиной, участок трассы, который контролируется патрульным управлением "Север" и патрульным управлением «Центр»;

✓ R1 Кишинев-Унгень-Скулень-граница с Румынией, контролируемая патрульным управлением «Центр»;

✓ M3 Кишинев-Комрат-Джурджулешть-граница с Румынией, часть контролируемая патрульным управлением «Центр» и патрульным управлением «Юг»;

✓ R16 Бельцы-Фэлешть-Скулень-Унгень, контролируется патрульным управлением "Север" и патрульным управлением «Центр»;

✓ населенных пунктов, зарегистрировавших рост ДТП, в: мун. Оргеев, р-н Басарабьяска, р-н Фэлешть, р-н Стрэшень, р-н Унгень.

✚ Уделение особого внимания пешеходам, особенно несовершеннолетним и лицам пожилого возраста, которые самостоятельно перемещаются по дорогам в ночное время, в дождливое время или в условиях низкой видимости;

✚ Продолжение реализации (НИОБ–INSP) кампаний по информированию водителей транспортных средств, нарушающих правила дорожного движения, путем проведения запланированных и необъявленных рейдов, направленных на их обнаружение и привлечении к закону.

Атаманенко Юлія Юріївна

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

ІННОВАЦІЙНЕ РІШЕННЯ ПРОЦЕСУ ФІКСУВАННЯ АВАРИЙ ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ ГІС-ТЕХНОЛОГІЙ

Існуюча методика фіксування аварій патрульними поліцейськими в Україні має низку недоліків, які суттєво впливають на якість та точність складання схем дорожньо-транспортних пригод (ДТП). У зв'язку з цим

встановлено нагальність завдань підвищення оперативності та достовірності процесу фіксування аварій із використанням сучасних технологій. Альтернативним рішенням у теперішній час є застосування безпілотних літальних апаратів під час реєстрації дорожньо-транспортних пригод [1, 2]. Однак, якість картографічної продукції місця скоєння дорожньо-транспортних пригод залежить від способів її опрацювання.

Задля оперативного та якісного опрацювання картографічної продукції місця ДТП розроблено та запропоновано структурно-функціональну модель вебпорталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» («ІАЦ моніторингу ДТП») [3, 4]. Ключовим призначенням вебпорталу є автоматизація та інформаційна підтримка діяльності патрульної поліції в процесі фіксування ДТП, опрацювання аерознімків місця аварій та генерування протоколу місця скоєння ДТП. До меж інформаційної підтримки патрульних поліцейських відносять функціональні можливості та можливості створення готових запитів.

Функціональні можливості включають в себе:

- ведення бази даних (БД) (авторизація, створення нового ДТП, редагування ДТП, видалення ДТП, формування pdf-звіту, детальний перегляд ДТП);
- забезпечення логічної несуперечливості БД;
- забезпечення захисту даних від несанкціонованого або випадкового доступу (визначення прав доступу);
- реалізація запитів у готовому вигляді, які найбільш часто виникають;
- надання можливості сформувати довільний запит на мові маніпулювання даних.

До можливостей створення готових запитів відносяться:

- отримання списку всіх зареєстрованих ДТП;
- отримання списку інспекторів, які реєстрували ДТП;
- отримання повної інформації про зареєстроване ДТП;
- отримання відомостей про конкретного учасника ДТП;
- отримання ортофотопланів місця ДТП.

Розроблена система інтегрована із веб-орієнтованим продуктом, а це означає, що в структурі бази даних містяться дані про зареєстровані ДТП, які необхідні для функціонування вебпорталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП».

Для того, щоб зареєструвати ДТП та отримати протокол, інспектор повинен отримати в результаті аерознімання цифрові матеріали ДТП опрацювати на комп'ютерному пристрої, який містить завантажений вебпортал, або має вихід до Інтернету. Вихідна адреса вебпорталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» – **DTP-BPLA.dp.ua**.

Структура вебпорталу «ІАЦ моніторингу ДТП» також включає в себе підрозділ «Реєстрація повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду» та підрозділ «Додати учасника ДТП», якими передбачено реєструвати особисті дані учасників ДТП. Процес опрацювання аерознімків місця скоєння аварій на вебпорталі здійснюється відповідно до запропонованих п'яти етапів сценарію дій, а саме: завантаження аерознімку на вебпортал, введення висоти польоту

БПЛА над місцем ДТП, обчислення масштабу цифрового аерознімку, побудова віддалей на аерознімку місця скоєння ДТП та збереження опрацьованого аерознімку.

Отже, результатом оформлення ДТП на вебпорталі «ІАЦ моніторингу ДТП» є документація зареєстрованого ДТП у вигляді згенерованого звіту, який включає в себе особисті дані учасників ДТП та опрацьовані аерознімки місця скоєння аварій з нанесеними на них віддалями.

Висновки. Застосування даного інноваційного рішення процесу фіксування аварій у сучасних умовах на основі застосування ГІС-технологій дозволяє розв'язати низку питань, серед яких особливе місце займає оперативність, ефективність та якість процесу фіксування місця скоєння аварій. Тому, можна стверджувати, що розроблене геоінформаційне забезпечення вебпорталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» призначено для збору, реєстрації, картографування, формування та видачі відповідної документації про стан місцевості аварії.

Список використаних джерел:

1. Куликовская О. Е., Атаманенко Ю. Ю. Оптимальная область применения современных технологий – беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). *Качество минерального сырья*. 2017. т. 1. С. 617–623.

2. Атаманенко Ю. Ю. Застосування новітніх приладів під час оформлення дорожньо-транспортних пригод на автошляхах України. *Правовий часопис Донбасу*. 2019. Вип. 3 (68). С. 161 – 166.

3. Kulikovska O. Y., Atamanenko Y. Y., Kopyahora O. K. Innovative solution of mapping process of accident site. *East European Scientific Journal*. 2018. № 3 (31). Part 3. P. 15–22.

4. Куліковська О. Є., Атаманенко Ю. Ю. Методика опрацювання матеріалів аерознімання дорожньо-транспортних пригод на веб-порталі «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП». *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: 2017 рік* : зб. матеріалів ХІІ міжнар. наук.-практ. конф., 17 листопада 2017 р. Кривий Ріг, 2017. С. 140–142.

Боймурадов Олег Рустамович

викладач циклу загальноправових дисциплін Державної установи «Криворізька академія патрульної поліції», старший лейтенант поліції

ДІЯЛЬНІСТЬ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ: ОКРЕМІ АСПЕКТИ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ

Найбільш важким порушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна вважати такий вид правопорушення, як керування транспортним засобом у стані сп'яніння, а тяжким наслідком при вчиненні такого правопорушення може бути ДТП. Проаналізувавши данні за 2019 рік, було

встановлено, що у 2019 році було скоєно понад 150 тисяч з яких 5,1 тисяч ДТП було зареєстровано через перебування водіїв у нетверезому стані. 1 216 таких ДТП із загиблими та травмованими особами, в яких – 106 людей загинули та 1 616 отримали травми [1].

Однією з причин виникнення ДТП є незадовільний технічний стан транспортних засобів. Близько у 50% ДТП що сталися внаслідок цього у 2019 році були травмовані або загиблі люди [1]. Причини такого технічного стану, полягає в тому що більшість автомобілів не проходять обов'язкового технічного контролю, що не дає змоги своєчасно виявити несправності та невідповідності до стандартів, а також високий середній вік автомобілів України який складає по неофіційним даним 21 рік, що також негативно впливає на стан транспортних засобів.

Наразі для здійснення своїх повноважень у сфері забезпечення дорожнього руху з метою виявлення водіїв які перебувають у стані сп'яніння та виявлення транспортних засобів у неналежному технічному стані, поліція в своїй діяльності керується та використовує низку нормативно-правових актів такі як ЗУ «Про національну поліцію» [2], ЗУ «Про дорожній рух» [3] та інші які не дають в повному обсязі здійснити контроль за додержанням водіями правил дорожнього руху та виявляти транспортні засоби у не відповідному технічному стані.

На сьогоднішній день, для виявлення водіїв які перебувають у стані сп'яніння, відповідно до ст. 35 ЗУ «Про національну поліцію» [2], існує 10 законних підстав зупинки транспортного засобу до яких відносяться такі як: порушення водієм ПДР, якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу, транспортний засіб перебуває у розшуку і таке інше, тобто водій або транспортний засіб причетний або може бути причетний до здійснення адміністративного чи кримінального правопорушення, або необхідність залучення водія до процесуальних дій чи надання допомоги і лише один пункт цієї статті нам дає право зупиняти транспортний засіб у профілактичних цілях: якщо зупинка транспортного засобу, який зареєстрований в іншій країні, здійснюється з метою виявлення його передачі у володіння, користування або розпорядження особам, які не ввозили такий транспортний засіб на митну територію України або не поміщували в митний режим транзиту. Так само для виявлення транспортних засобів у неналежному технічному стані які експлуатуються автомобільними дорогами для їх зупинки поліцейський буде керуватися ст. 35 ЗУ «Про національну поліцію» [2]. Головною проблемою у даному випадку: по-перше, те, що поліцейський не може в повному обсязі здійснити контроль технічного стану транспортного засобу на місці зупинки, а по-друге огляд технічного стану транспортного засобу, що не підлягають періодичному технічному огляду, зазначені у ст. 35 ЗУ «Про дорожній рух», взагалі не є можливим [3].

Отже для забезпечення безпеки дорожнього руху та виявлення водіїв які керують транспортними засобами в стані сп'яніння, слід розширити підстави зупинки транспортних засобів поліцейським з метою виявлення таких правопорушень. Необхідно ввести до ст. 35 ЗУ «Про національну поліцію» [2]

зміни, а саме додати пункт 11 наступного змісту: Поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі: «якщо така зупинка здійснюється під час проведення профілактичних заходів з метою проведення огляду водіїв з використанням спеціальних технічних засобів для перевірки на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Профілактичні заходи здійснюються на підставі організаційно-розпорядчого акта керівника поліції, який оприлюднюється на офіційному веб-сайті Національної поліції дану зміну до законодавчого акту нам пропонує законопроект № 2695 від 27.12.2019 [4].

Для здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів необхідно запровадити обов'язковий технічний огляд усіх категорій механічних транспортних засобів з періодичністю від шести місяців до двох років, таку зміну до ст. 35 ЗУ «Про дорожній рух» [3] нам пропонує законопроект який на даний час знаходиться на обговоренні та опублікований на сайті Міністерства інфраструктури України [5].

Для зменшення середнього віку автомобілів України, враховуючи соціально-економічний стан в країні, необхідно зробити умови для доступного розмитнення вживаних авто з Європи, що дасть можливість суттєво зменшити середній вік транспортних засобів, та підвищити рівень безпеки експлуатації таких автомобілів. Дану зміну до нормативних актів нам пропонують декілька законопроектів, а саме законопроекти № 4172 від 30.09.2020 та № 4173 від 30.09.2020 «Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України щодо пільгових умов ввезення на митну територію України транспортних засобів» [6], [7].

Враховуючи те, що ситуація на дорогах України з кожним роком ускладнюється, необхідно своєчасно і постійно змінювати методи контролювання дорожньої безпеки та попередження правопорушень. З одного боку розширюючи повноваження поліцейського, з іншого посилюючи контроль за технічним станом автомобілів.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за 2019 рік. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 04.11.2020).

2. Закон України «Про Національну поліцію». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 04.11.2020).

3. Закон України «Про дорожній рух». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 04.11.2020).

4. Проект Закону № 2695 від 27.12.2019 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67814 (дата звернення: 04.11.2020).

5. Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та

Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони». URL: <https://mtu.gov.ua/projects/262/> (дата звернення: 04.11.2020).

6. Проект Закону № 4172 від 30.09.2020 «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо пільгових умов ввезення на митну територію України транспортних засобів». URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70088 (дата звернення: 04.11.2020).

7. Проект Закону № 4173 від 30.09.2020 «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо пільгових умов ввезення на митну територію України транспортних засобів». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70089 (дата звернення: 04.11.2020).

Болобан Дмитро Анатолійович

аспірант кафедри адміністративного та господарського права Запорізького національного університету

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПЛАТНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ

Транспорт є однією найважливіших складових економіки будь-якої країни, оскільки від його розвитку залежить можливість ефективної роботи всіх інших галузей економіки, а отже, і економічний добробут країни в цілому, саме тому забезпечення розвитку транспорту є одним із стратегічних завдань для України.

Важливою умовою розвитку транспорту є забезпечення належного рівня його безпеки, яка в Україні поки що не є досягнута. Так, на сьогодні, Україна має одні з найгірших показників із безпеки дорожнього руху серед країн Європи та посідає одне з перших місць за кількістю загиблих від дорожньо-транспортних пригод у розрахунку на 1 млн транспортних засобів. Підтвердженням цього є офіційні статистичні дані департаменту патрульної поліції України, відповідно до яких лише за 9 місяців 2020 року в Україні зареєстровано понад 110 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких 20 тисяч осіб (85 осіб за добу) травмовано та майже 2,5 тисячі осіб (9 осіб за добу) загинуло [1].

Здійснивши аналіз наведених статистичних даних, можна дійти висновку, що найпоширенішими причинами дорожньо-транспортних пригод є порушення правил дорожнього руху водіями та пішоходами, помилкові дії водіїв, технічні несправності автомобіля, а також незадовільний стан автомобільних доріг.

Наведене вище свідчить про нагальну потребу у розробленні та впровадженні комплексу заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, одним з яких є проведення масштабної реконструкції українських автомобільних доріг. Проте зважаючи на значну вартість такої реконструкції та

наявність у держави інших не менш важливих проблем, на даний момент її проведення є майже неможливим, з огляду на що альтернативним заходом, є впровадження платних автомобільних доріг в Україні, що і зумовлює актуальність дослідження його проблемних питань.

Проаналізувавши вітчизняне та зарубіжне законодавство про автомобільні дороги, численні дослідження українських та міжнародних громадських організацій, а також політико-правову публіцистику можна виділити наступні основні проблеми, які є перешкодою для впровадження та використання системи платних доріг в Україні:

1. Відсутність якісної нормативної бази. Сьогодні в національному законодавстві відсутній базовий закон, який регулює питання впровадження і використання платних автомобільних доріг, про окремі норми, що стосуються даного питання розкидані по значній кількості нормативно правових актів, через що наявна значна кількість колізій. З огляду на це, існує потреба в розробленні базового закону, який би врегулював дані відносини.

2. Відсутність ефективної системи суб'єктів регулювання сфери платних автомобільних доріг. На сьогодні в Україні наявна значна кількість органів, які здійснюють управління даною сферою, крім того в національному законодавстві відсутнє чітке розмежування повноважень між ними, що значно ускладнює подальше впровадження платних автомобільних доріг та підтверджує необхідність внесення відповідних змін до законодавства.

3. Критична нестача фінансових ресурсів для розбудови сучасної мережі платних автомобільних доріг в Україні та її подальшого утримання в належному експлуатаційному стані. Зазначене обумовлює необхідність запровадження раціонального підходу щодо використання наявних фінансових ресурсів для вже існуючої дорожньої мережі, а також створення нових механізмів для залучення приватних інвесторів для фінансування створення платних автомобільних доріг [2].

4. Відсутність сприяння держави залученню приватних інвестицій для будівництва платних автомобільних доріг в Україні.

5. Непрозорість тендерних процедур та існування корупційних схем на всіх стадіях будівництва та ремонту доріг, які призводять до удорожчання вартості робіт, збільшення строків їх виконання, а також зниженню інтересу приватних інвесторів до участі у будівництві платних автомобільних доріг [2].

Отже, здійснивши дослідження проблемних питань впровадження та використання платних автомобільних доріг в Україні, можна дійти висновку про необхідність вдосконалення правового регулювання даної сфери, який полягає в створенні єдиного базового закону, який би містив загальні норми, що визначали механізм правового регулювання даної сфери, та забезпечували узгодженість всіх норм інших галузей, які застосовуються при правовому регулюванні впровадження та використання платних автомобільних доріг в Україні, а також передбачали розмежування повноважень між суб'єктами управління автомобільними дорогами.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 30.10.2020: Національна поліція. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.
2. Щодо удосконалення механізмів розвитку дорожньої галузі в контексті реалізації реформи державного управління автомобільними дорогами. Аналітична записка. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1661/>.

Болтянський Олег Володимирович

доцент кафедри «Мехатронні системи та транспортні технології» Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного, кандидат технічних наук

Болтянська Наталя Іванівна

доцент кафедри «Технічний сервіс та системи в АПК» Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного, кандидат технічних наук

Шершенівська Анастасія Андріївна

магістр 2 курсу спеціальності 208 «Агроінженерія» механіко-технологічного факультету Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного

ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Питання безпеки на дорогах України вже давно перейшло із площини дорожньої статистики у площину національної трагедії. Кількість ДТП має тенденцію до підвищення. Кожних 16 хвилин в Україні трапляється ДТП, майже кожні 2 години гине людина. В середньому за добу в ДТП гинуть 14 і отримують травми різного ступеня тяжкості понад 100 осіб. Тяжкість наслідків ДТП (кількість загиблих в ДТП на 1000 автомобілів) в Україні гірша ніж у Польщі у 2,5 рази, у Франції – у 5 разів, у Швеції – в 10 разів. Також гірші показники щодо кількості постраждалих на 100 ДТП і щодо кількості загиблих на 100 постраждалих в ДТП. Сьогодні кількість загиблих у ДТП в Україні становить 13% від загиблих у дорожніх подіях усієї Європи, тоді як кількість автомобілів – лише 2% від усього європейського автомобільного парку. Ймовірність нашим громадянам потрапити в дорожньо-транспортну пригоду зі смертельним наслідком в Україні у п'ять разів вища, ніж у західноєвропейських країнах [1, 2].

Стан транспортної безпеки в Україні порівняно з розвиненими країнами світу є незадовільним. Насамперед це стосується автомобільного транспорту, який є основним джерелом загроз у сфері транспортної безпеки. Комісія ЄС констатувала, що близько 90% усіх надзвичайних пригод на транспорті трапляється на автодорогах. Тому на сьогодні саме забезпечення автотранспортної безпеки є пріоритетним завданням поміж іншими її видами в

усьому світі. Відповідно саме рівень автотранспортної безпеки є основним показником рівня транспортної безпеки країни.

Складна обстановка з аварійністю і наявність тенденцій до подальшого погіршення ситуації багато в чому пояснюються наступними причинами:

- постійно зростаюча мобільність населення;
- зменшення перевезень громадським транспортом і збільшення перевезень особистим транспортом;
- наростаюча диспропорція між збільшенням кількості автомобілів і протяжністю вулично-дорожньої мережі, нерозрахованих на сучасні транспортні потоки.

Так, сучасний рівень забезпечення автомобілями в містах вже перевищив 200 одиниць на 1 тис. жителів, тоді як дорожньо-транспортна інфраструктура відповідає рівню 60-100 одиниць на 1 тис. жителів. В останні роки процес автомобілізації особливо інтенсивний і немає підстав вважати, що ці темпи в найближчому майбутньому будуть знижені. Наслідком такого стану справ є погіршення умов дорожнього руху, порушення екологічної обстановки, збільшення кількості заторів, а також зростання кількості дорожньо-транспортних пригод. В даний час в містах і населених пунктах відбувається більше 70% всіх дорожньо-транспортних пригод. Темпи збільшення кількості осіб, які постраждали в результаті дорожньо-транспортного пригоди в містах, випереджають темпи збільшення кількості дорожньо-транспортного пригоди.

Згідно результатів дослідження статистичних показників аварійності на автомобільних дорогах України, легко зробити висновок – за останні 5 років спостерігається зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) [3].

Серед ДТП з постраждалими переважають такі види ДТП, як «Зіткнення», «Наїзд на пішохода», «Наїзд на перешкоду», «Перекидання» (рис. 1).

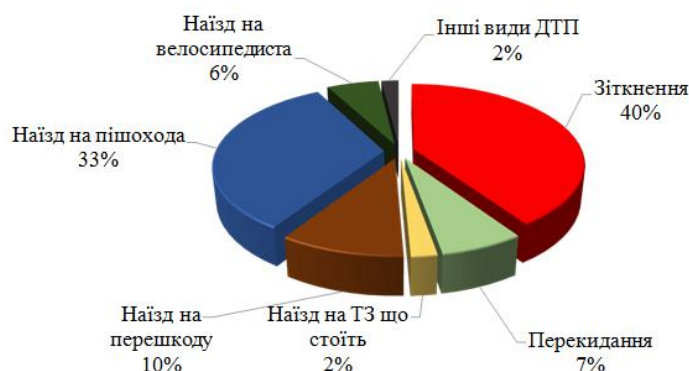


Рис. 1. Частка ДТП з постраждалими за видами пригод на дорогах державного значення за 2019 рік

Система забезпечення безпеки дорожнього руху, сформована без застосування програмно-цільового методу, характеризується недостатньою комплексністю та відсутністю ефективного механізму координації дій органів виконавчої влади, що веде до роз'єднаності при здійсненні діяльності в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Сформований стан справ погіршується неефективним використанням реальних важелів впливу на негативні процеси, що відбуваються в області забезпечення безпеки дорожнього руху. Заходи, що вживаються, не носять цілеспрямованого характеру, не підпорядковані єдиному завданню і, як наслідок, не можуть докорінно змінити існуючі негативні тенденції в цій області.

В Україні фактично відсутня система організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів у містах. Реалізовані заходи носять епізодичний характер. Чи не визначені повноваження органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, пов'язані з проведенням зазначених заходів. Тому в містах постійно виникають затори, істотно ускладнюють і обмежують дорожній рух.

Система організації прибуття на місце ДТП та надання допомоги особам, які постраждали в результаті дорожньо-транспортної пригоди, неефективна. Так, за даними Міністерства охорони здоров'я, частка осіб, які загинули до прибуття в лікувальний заклад, становить 55 % загальної кількості осіб, які загинули внаслідок ДТП.

Сформована критична ситуація в області забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах відсутності програмно-цільового методу характеризується наявністю тенденцій до її подальшого погіршення, що визначається наступними факторами:

- високий рівень аварійності і тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод (в тому числі дитячий травматизм).

- значна частка людей найбільш активного працездатного віку (26 – 40 років) серед осіб, які загинули в результаті дорожньо-транспортного пригод;

- тривале погіршення умов дорожнього руху в містах;

- низький рівень безпеки перевезень пасажирів автомобільним транспортом.

Необхідно застосування програмно-цільового методу, який дозволяє здійснити:

- розвиток і використання наукового потенціалу при дослідженні причин виникнення дорожньо-транспортних пригод, а також формування основ і пріоритетних напрямків профілактики ДТП та зниження тяжкості їх наслідків;

- координацію діяльності державних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху;

- реалізацію комплексу заходів, в тому числі профілактичного характеру, що знижують кількість ДТП із потерпілими і кількість осіб, які загинули в результаті ДТП.

Автомобіль міцно увійшов в життя сучасної людини, однак разом з тим породив одну з гострих соціальних проблем сучасності – проблему забезпечення дорожнього руху. Сьогодні всім зрозуміла величезна шкода, яку несуть суспільству ДТП. За словами «безпека руху» стоять людські життя. Безпека дорожнього руху – це соціальна проблема державного масштабу.

Дорожньо-транспортні пригоди забирають значно більше життів і є причиною великих матеріальних втрат, ніж будь-які епідемії, отже, і боротися з

ДТП необхідно, як з епідеміями, всіма доступними організаційними, виховними, науково-технічними засобами сучасного суспільства.

На наш погляд, принципово важливо в корені змінити думку про систему організації дорожнього руху, як про суто організаційно-технічну діяльність по оснащенню доріг засобами регулювання руху. Її слід розглядати як методологію встановлення правового порядку, що забезпечує безпеку всіх учасників дорожнього руху, в якій технічні заходи виконують функції по її реалізації. Вкрай потрібна розробка нової системної технології організації дорожнього руху, що забезпечує адекватність параметрів всіх елементів багатофакторної транспортної системи.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/243881770>

2. Глобальний план здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2010-2020 роки / Генеральна Асамблея ООН, березень 2010 року. URL: <http://www.who.int/roadsafety/>

3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження КМУ. Стратегія від 14 червня 2017 р. № 481-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-p>

Болтянський Олег Володимирович

доцент кафедри «Мехатронні системи та транспортні технології» Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного, кандидат технічних наук

Болтянська Наталя Іванівна

доцент кафедри «Технічний сервіс та системи в АПК» Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного, кандидат технічних наук

Шершенівська Анастасія Андріївна

магістр 2 курсу спеціальності 208 «Агроінженерія» механіко-технологічного факультету Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного

НАДІЙНІСТЬ ВОДІЯ В СИСТЕМІ «ВОДІЙ-АВТОМОБІЛЬ-ДОРОГА-СЕРЕДОВИЩЕ»

За даними міжнародної статистики, внаслідок ДТП щорічно в світі гине близько 1,25 мільйона людей та до 50 мільйонів людей отримують травми. З метою стабілізації і скорочення прогнозованого рівня смертності в результаті ДТП Генеральна Асамблея ООН своєю Резолюцією від 10.05.2010 р. № 64/255 проголосила 2011-2020 роки «Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки

дорожнього руху з метою стабілізації та подальшого скорочення прогнозованого рівня смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод у всьому світі шляхом активізації діяльності на національному, регіональному та глобальному рівнях». Крім того, згідно з Резолюцією ООН з підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі від 23.05.2012 р. № 66/260 та від 29.04.2014 р. № 68/269 відправною точкою є визнання так званого «фактора людини» – людської помилки. Україна в 2010 р. затвердила Транспортну стратегію України на період до 2020 року, в 2011 році приєдналася до Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на 2011–2020 роки, а 30.05.2018 р. схвалила оновлену Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року [1].

Сучасні погляди на проблему безпеки АТЗ дозволяють зробити висновок, що загрозою безпеки в транспортному процесі є комплекс різних факторів, які одночасно впливають як на учасників дорожнього руху, так і на АТЗ. Безпека руху на автомобільному транспорті забезпечується в системі «автомобіль-водій-дорога-середовище», тому послаблення або незадовільний стан одної із ланок цієї системи завжди буде являтися передумовою до здійснення ДТП.

З кожним роком покращуються техніко-експлуатаційні показники як автомобільних доріг, так і транспортних засобів, але водій і надалі залишається найменш вивченою та прогнозованою ланкою системи ВАДС. Як свідчить статистика у більшості випадків саме водій та його дії є причиною виникнення ДТП. При цьому передумовами скоєння ДТП можуть бути як порушення правил дорожнього руху водієм чи умов його роботи, так і його функціональний стан [2].

Враховуючи складність та відповідальність роботи водія зростає необхідність щодо визначення та дослідження основних психофізіологічних показників водія, які можуть адекватно відобразити вплив зовнішніх чинників руху на його функціональний стан. Це зумовлено тим, що під дією негативних чинників впливу водій може перебувати у стані надмірного напруження, приймати хибні рішення, нехтувати правилами дорожнього руху, втрачати контроль над транспортним процесом тощо. Зазвичай, це є передумовою ДТП із наслідками різної важкості.

Безвідмовна робота транспортної системи залежить від дії різного роду чинників. До таких можна віднести і психофізіологічні показники водія, як оператора транспортного процесу.

Водія автомобіля можна розглядати як оператора складної системи ВАДС. Водій автомобіля більшу частину інформації (до 95%) отримує від автомобіля, дороги, середовища руху і лише невелику частину закодованої інформації – від контрольно-вимірювальних приладів автомобіля. Відволікання уваги в швидко мінливій дорожній обстановці навіть на 1...2 с іноді призводить до виникнення аварійної ситуації. Однак водій, змінюючи швидкість руху або маршрут, може зменшувати або збільшувати кількість інформації, що надходить в одиницю часу.

Надійність водія – це його здатність безпомилково керувати автомобілем в будь-яких дорожніх умовах протягом всього робочого часу. Надійність

визначається комплексом взаємопов'язаних медико-біологічних, психофізіологічних і зовнішніх чинників (рис. 1).

До основних факторів, що визначають надійність водія, належать його професійна придатність, підготовленість і висока працездатність. Професійна надійність водія характеризується великою кількістю параметрів, показників і факторів. Водій займає особливе місце в системі ВАДС і має безпосереднє відношення до її надійності [3].

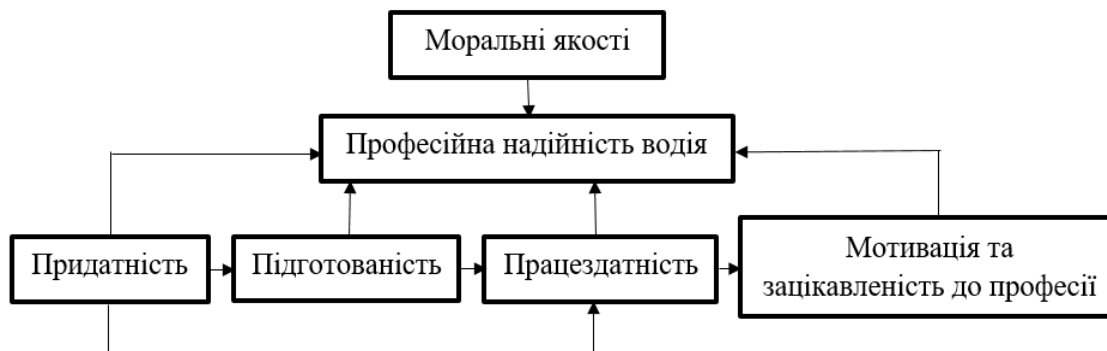


Рис. 1. Основні фактори, що визначають професійну надійність водія

Професійна придатність водія визначається станом здоров'я, психологічними та особистісними якостями. Придатність за станом здоров'я встановлюється при медичному огляді. Психологічна придатність – це відповідність психологічних і особистісних якостей вимогам водійської діяльності. Нерідко такі якості водія, як воля, самовладання, сміливість, рішучість, швидка кмітливість, швидкість сприйняття і реакції, вирішують результат критичної ситуації.

Висока працездатність – це стан людини, що дозволяє йому виконувати роботу з високою продуктивністю і високими якісними показниками протягом певного часу. Висока працездатність має велике значення для забезпечення надійності водіїв. При зниженій працездатності водій може допустити грубі помилки при управлінні автомобілем, які нерідко призводять до ДТП.

Працездатність знижується після прийому алкоголю, наркотиків, при захворюванні, втомі, в стані сильного нервового збудження або в пригніченому стані. Збереження високої працездатності водіїв забезпечується раціональною організацією праці і відпочинку, а також контролем за їх станом перед рейсом і в дорозі.

Надійність водія залежить і від стану інших ланок системи: автомобіля, дороги і середовища руху. Високі техніко-експлуатаційні характеристики автомобіля, його справність, підігнане по зросту сидіння, хороша оглядовість, інформативність контрольно-вимірювальних приладів, легкість роботи з органами управління, відповідний санітарно-гігієнічним вимогам мікроклімат в кабіні сприяють збереженню високої працездатності водіїв, а, отже, підвищують їх надійність.

Дорога має свої параметри: ширина проїжджої частини, конфігурація в плані і профілі, стан покриття, межу (тротуар, кювет, узбіччя). До дороги мають

відношення транспортні засоби, пішоходи, тварини, світлофорні об'єкти, дорожні знаки і розмітка, нерухомі перешкоди, що знаходяться на ній і в придорожньому просторі. Облаштування дороги і рівень організації дорожнього руху можуть полегшувати або ускладнювати роботу водія і, таким чином, надавати прямий вплив на його надійність.

Середовище руху характеризується освітленістю, вологістю, температурою, запиленістю і видимістю. Від негативного впливу середовища водій повинен бути захищений відповідним технічним облаштуванням автомобіля.

Працездатність водіїв, а, отже, їх надійність, залежить від часу доби, сонячної геомагнітної активності і перепадів барометричного тиску. Таким чином, надійність водіїв визначається суб'єктивними і об'єктивними факторами (рис. 2).

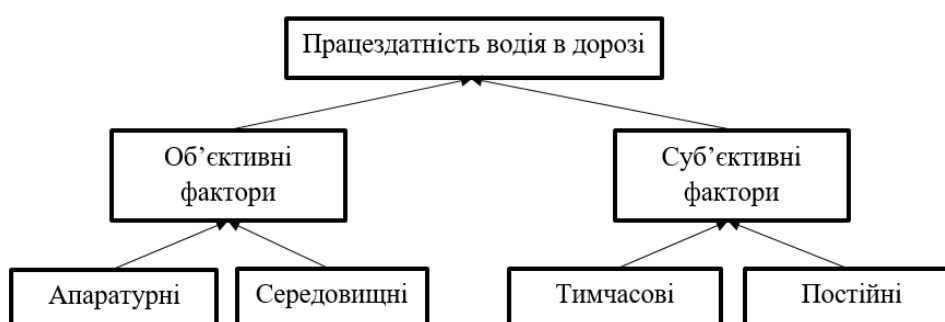


Рис. 2. Основні фактори, що впливають на працездатність водія в дорозі

Від здатності водія сприймати і своєчасно реагувати на інформацію, що надходить до нього, багато в чому залежить безпека руху. Швидкість і точність реагування перебувають у прямій залежності від інформаційних характеристик сигналів, що надходять.

Безпека і надійність роботи системи «водій – автомобіль – дорога – середовище» залежить від безперебійної, якісної роботи всіх її складових частин та елементів. У більш ніж в 70% випадках відмови в цій системі відбуваються з вини водія. Тому при проектуванні системи ВАДС особлива увага повинна бути приділена психофізіології водія і ергономічним характеристикам автомобіля. З точки зору безпеки дорожнього руху, необхідно створити на дорогах такі умови, при яких водій постійно отримував би оптимальну кількість інформації.

Список використаних джерел:

1. Road traffic injuries. URL: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>
2. Статистика аварійності в Україні. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua//ua/static/21.htm>.
3. Дятлов М.Н., Долгов К.О., Тодорев А.Н. Профессиональная надежность водителя автомобильного транспорта. *Молодой ученый*. 2013. № 10. С. 134–138.

Бондаренко Владислав Валентинович

судовий експерт відділу судової експертизи (м. Мелітополь) Запорізького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД В УКРАЇНІ

У всіх країнах світу дорожньо-транспортні пригоди давно становлять серйозну проблему в громадській та економічній сферах життя, адже можуть призвести до негативних суспільних наслідків.

Дослідженням умов та причин, які сприяють виникненню ДТП, займається особа, яка володіє науковими, технічними або іншими спеціальними знаннями. Він дає оцінку події з метою відтворення умов виникання дорожньо-транспортної пригоди, така оцінка складає одну із головних задач судової експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод [3].

Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули (автокатастрофа) або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1].

Дорожньо-транспортні пригоди класифікують за видами [2]:

- зіткнення – подія, при якій рухомі транспортні засоби зіткнулися між собою;

- перекидання – подія, при якій рухомий транспортний засіб перекинувся.;

- наїзд на транспортний засіб – подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на нерухомий транспортний засіб, а також причіп або напівпричіп;

- наїзд на перешкоду – подія, при якому транспортний засіб наїхав або ударився об нерухомий предмет;

- наїзд на пішохода – подія, при якій транспортний засіб наїхав на людину або вона сама натрапила на рухомий транспортний засіб, до цих обставин відносяться також події, при яких пішоходи постраждали від перевезення транспортним засобом вантажу або предмета;

- наїзд на велосипедиста – подія, при якій транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам натрапив на рухомий транспортний засіб;

- наїзд на гужовий транспорт – подія, при якій транспортний засіб наїхав на запряжених тварин, а також на вози які транспортуються тваринами;

- наїзд на тварин – подія, при якій транспортний засіб наїхав на птахів, диких або домашніх тварин;

- інші події – події, що не належать до перерахованих вище видів. До інших обставин відноситься схід трамвая з рейок, падіння вантажу, що перевозиться або відкинутого колесом транспортного засобу предмета на людину, тварину або на інший транспортний засіб.

Причини дорожньо-транспортної пригоди поділяються на об'єктивні та суб'єктивні.

До суб'єктивних причин дорожньо-транспортної пригоди відносяться:

- порушення Правил дорожнього руху водієм, пішоходом, пасажиром або іншим учасником дорожнього руху;
- порушення правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів.

До об'єктивних причин дорожньо-транспортної пригоди відносяться:

- недоліки в плануванні вулиць і автомобільних доріг;
- освітленість проїжджої частини в темний час доби;
- стан дорожнього покриття;
- різні засоби регулювання, в тому числі дорожні знаки;
- гальмівні, маневрені та інші властивості транспортного засобу.

Основними причинами дорожньо-транспортної пригоди, які залежать від водія транспортного засобу є: перевищення встановленої швидкості руху, недотримання безпечної дистанції руху транспортного засобу, що забезпечує безпеку руху, керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, порушення правил обгону, недотримання черговості проїзду, порушення правил маневрування та інші причини такі як, різке гальмування, відсутність світлових покажчиків маневру, ігнорування заборонних знаків, сон за кермом та інші.

Отже, однією з основних причин дорожньо-транспортних пригод є порушення правил дорожнього руху та дуже низька дисципліна учасників дорожнього руху. Ситуація, що склалася на дорогах і вулицях, свідчить про неповажне ставлення значної частини громадян, зокрема водіїв транспортних засобів, до законів та правил, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху транспортних засобів.

Список використаних джерел:

1. Дорожньо-транспортна пригода // Юридична енциклопедія : [у 6 т.] / ред. кол. Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) [та ін.] К. : Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 1998. Т. 2 : Д-Й. 744 с. ISBN 966-7492-00-8.
2. Домке Е. Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / Е. Р. Домке. Москва, 2009. 15 с. (Академия).
3. Теоретико-прикладні проблеми експертного забезпечення досудового розслідування : монографія / Пиріг І. В. Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ ; Ліра ЛТД, 2015. 432 с.

Бондаренко Ольга Олегівна

доцент кафедри цивільного, трудового права та права соціального забезпечення Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ НАСТАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ГРОМАДЯН ПІД ЧАС КАРАНТИНУ

Відповідно до статті 29 Закону України «Про захист населення від інфекційних хвороб» з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, з урахуванням рішення Державної комісії з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій в державі оголошений карантин. Це спричинило ряд обмежень у всіх сферах життєдіяльності громадян, безпосередньо і в питаннях перевезення осіб транспортними засобами.

У Міністерстві охорони здоров'я України закликають громадян і надалі дотримуватися соціальної дистанції, користуватись масками та антисептиками. Адже загроза COVID-19 досі залишається серйозною, а карантин продовжує діяти. Особливо це стосується пасажирських перевезень. Було розроблено відповідні рекомендації щодо організації протиепідемічних заходів при наданні послуг з перевезення пасажирів на період карантину у зв'язку з поширенням коронавірусної хвороби [1].

Відповідно до цих рекомендацій необхідно як і працівникам так і пасажиром дотримуватися певних санітарно-гігієнічних правил. Але чи дійсно можливо забезпечити безпечне перевезення громадян на громадському транспорті? Спробуємо розібратися в правовому механізмі, що діє на території України в такий складний час.

На державному рівні було прийнято рішення про збільшення сировості покарання у разі порушення правил та заборон, встановлених з метою запобігання епідемічним та іншим інфекційним хворобам. Зокрема, 17 березня 2020 року Верховна Рада прийняла Закон України № 530-ІХ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19)» («Закон № 530-ІХ»), яким було встановлено адміністративну відповідальність та посилено кримінальну відповідальність за порушення норм, спрямованих на запобігання поширенню COVID-19 [1].

Кабмін України у постанові від 25.03.2020 р. № 239 також заборонив регулярні та нерегулярні перевезення пасажирів автомобільним транспортом у приміському, міжміському, внутрішньообласному та міжобласному сполученні. Але є і винятки із загального правила.

Перш за все звертаємо увагу що це не стосується легкових автомобілів. Також, дозволено перевозити працівників підприємства, але виключно в межах кількості місць для сидіння і за маршрутами руху, погодженими з органами Національної поліції. Те ж саме ми бачимо і з громадським транспортом, в

якому можна перевозити одночасно таку кількість пасажирів, яка не перевищує облаштованих сидячих місць.

У разі порушення умов карантину громадяни будуть підлягати адміністративній відповідальності на підставі ст. 44-3, яка передбачає, що порушення правил щодо карантину людей, санітарно-гігієнічних, санітарно-протиепідемічних правил і норм, передбачених Законом України «Про захист населення від інфекційних хвороб», іншими актами законодавства, а також рішень органів місцевого самоврядування з питань боротьби з інфекційними хворобами, – тягне за собою накладення штрафу на громадян від однієї до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від двох до десяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [2].

Крім того, звертаємо увагу, що підвищена кримінальна відповідальності за порушення санітарних правил і норм щодо запобігання інфекційним захворюванням та викласти ст. 325 Кримінального кодексу в такій редакції: «Порушення правил та норм, встановлених з метою запобігання епідемічним та іншим інфекційним хворобам, а також масовим неінфекційним захворюванням (отруєнням) і боротьби з ними, якщо такі дії спричинили або завідомо могли спричинити поширення цих захворювань, – карається штрафом від тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням волі на той самий строк» [3].

Але погоджуємося з думкою Юрія Колос та Дмитра Деркача, що наведена стаття Кримінального кодексу, як і стаття 44-3 КУпАП, має істотні юридичні недоліки. Вони полягають в тому, що стаття не відповідає принципу правової визначеності. Кримінальна відповідальність фактично прив'язана до порушення невизначеного переліку правил та норм стосовно боротьби з епідемічними, інфекційними та неінфекційними хворобами.

Також, кримінальна відповідальність за статтею 325 КК України фактично дублює адміністративну відповідальність за статтею 44-3 КУпАП. Звертаємо увагу на санкції: за адміністративне правопорушення посадовою особою передбачено штраф від 34 тис. до 170 тис. грн, а за кримінальне правопорушення – від 17 тис. до 51 тис. грн. Відтак, відсутнє чітке розмежування складу адміністративного правопорушення і складу злочину, а штраф за адміністративне правопорушення є навіть більшим [1].

Отже, можемо зробити висновок, що правове регулювання покарання за порушення норм та правил карантину, і безпосередньо при перевезенні громадян, потребує удосконалення. Дане питання є актуальним на даний час і буде надалі вивчатися науковцями.

Список використаних джерел:

1. Деркач Д. Колос Ю. Карантин: нові штрафи та відповідальність для бізнесу. Публікація 01.04.2020. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://vkr.ua/publication/karantin-novi-shtrafi-ta-vidpovidalnist-dlya-biznesu>

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

3. Кримінальний кодекс України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

Брисковська Оксана Миколаївна

провідний науковий співробітник наукової лабораторії з проблем протидії злочинності навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ЗМІЦНЕННЯ ПРАВОСВІДОМОСТІ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Одна із основних причин транспортних пригод які призводять до тяжких та непоправних наслідків в Україні – це свідомі порушення правил дорожнього руху як зі сторони водіїв, так і пішоходів. Це свідчить про низький рівень правосвідомості учасників дорожнього руху, адже однією з вагомих причин порушень правил дорожнього руху, є нерозуміння настання їх наслідків. Чимало науковців розкривали у своїх роботах питання правосвідомості учасників дорожнього руху Л. Ю. Веселова, В.В. Доненко, Н. В. Давидова, В. В. Новіков, Ю. С. Коллер, П. І. Пархоменко, А. М. Подоляка, В. Й. Развадовський, О. Ю. Салманова, В. К. Шкарупа, Х. П. Ярмакі та багато інших. Саме пропаганда безпеки дорожнього руху вбачається одним із дієвим механізми зниження аварійності на автошляхах країни та запобігання дорожньо-транспортного травматизму [1, с. 1].

Проводячи систематичну, безперервну, всеосяжну, на території держави, пропаганду безпеки дорожнього руху можливо сформувати свідоме ставлення населення до дотримання правил дорожнього руху, а також відповідальне ставлення не тільки до власної безпеки, але й до всіх учасників дорожнього руху (інших водіїв, пішоходів, пасажирів).

На сьогодні інформаційно-роз'яснювальна та соціальна робота, більшою мірою спрямована на молоде, підростаюче покоління з метою виховання розуміння дотримання правил дорожнього руху та посилення відповідальності за поведінку на дорозі. Такі заходи проводяться як у дошкільних виховних так і у шкільних навчальних закладах, а саме запровадили єдиний національний урок «Безпека на дорозі – безпека життя», конкурси, вікторини, театралізовані уроки, виставки дитячих малюнків, виховні години, тематичні лінійки, флеш-моби з тематики безпеки дітей на дорозі та проведення щорічного всеукраїнського конкурсу фото-та відеоробіт «Молодь за безпеку дорожнього руху» [2].

Після закінчення загальноосвітніх шкіл I-III ступенів пропаганда та виховання населення щодо дорожньо-транспортної дисципліни, можна сказати, майже не проводиться. У цей віковий період випускники ЗОШ I-II ступенів

активно стають водіями або власниками автомобілів, які є джерелами підвищеної небезпеки. А тому, роз'яснювальна робота повинна бути розрахована на різні вікові групи населення. Це, зокрема, профілактичні акції, масові заходи щодо дотримання правил дорожнього руху, та попередження дорожньо-транспортних пригод. Доцільно на постійній основі створювати та поширювати у ЗМІ соціальні реклами щодо пропаганди безпеки дорожнього руху шляхом висвітлення, наслідків недотримання правил дорожнього руху. Приміром, наслідки щодо небезпеки для життя та здоров'я, а також правові наслідки з відповідальності за правопорушення у сфері транспортної безпеки (не використання ременів безпеки, дитячих крісел, світлоповертальних елементів, небезпечні зупинки, порушення правил проїзду пішохідних переходів, порушення небезпечної швидкості та недотримання дистанції, порушення правил маневрування, водіння у нетверезому стані чи несправним автомобілем і т.д).

Найбільш дієвими заходами пропаганди дотримання правил дорожнього руху є заходи з кримінологічної обізнаності населення. Та розуміння того, що безпека на дорозі – це справа кожного і навіть незначне, здавалося б, порушення може стати причиною непоправної трагедії [3].

А тому до відповідних засобів впливу доцільно віднести:

- засоби масової інформації (преса, радіо, телебачення) – які не тільки найбільш доступні серед населення, але й мають безліч можливостей. Наприклад, висвітлення в рубриках газет, новинах, соціальних рекламах, спеціальних теле- та радіо- програмах, спрямованих на профілактику таким правопорушенням, з широким залученням фахівців з Національної поліції України; інформування громадськості щодо питань про те, якою мірою поведінка й обстановка (умови), створена ними, може сприяти настанню негативних наслідків; запровадження циклу передач або друкованих рубрик, щодо пропаганди дотримання правил дорожнього руху;

- соціальна реклама наслідків для життя та здоров'я дорожньо-транспортних пригод;

- Інтернет-мережі, як «Facebook» через відповідні публікації,

- веб-сервіси (відеохостинги), як «You Tube» шляхом перегляду соціальної реклами;

- проведення лекцій, бесід, зборів з населення (колективами працівників на підприємствах, в установах, організаціях; пенсіонерами, за місцем проживання і т. ін.).

Отже, важливу роль у зміцненні правосвідомості учасників дорожнього руху відіграє забезпечення безперервної просвітницької роботи, через засоби масової інформації, соціальні мережі, сайти, бесіди, лекції для охоплення усіх соціально-демографічних верств населення. Все це є ефективним заходом підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зниження рівня смертності та ступеня тяжкості наслідків від дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Давидова Н. В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис. канд. юрид. наук (доктора філософії) : 12.00.07. Донецьк, 2019. 232 с.
2. Speak_Up_to_Save_LIVES: Генасамблея ООН внесла Україну до когорти лідерів з пропаганди безпеки дорожнього руху. URL: https://medtransvp.com.ua/speak_up_to_save_lives-vooz-vnesla-ukra%D1%97nu-kogorti-lideriv-z-propagandi-bezpeki-dorozhnogo-ruhu/
3. З початку року покровські поліцейські задокументували понад 2500 порушень у сфері безпеки дорожнього руху. 09.10.2020. URL: <http://pokrovsk-police.dn.ua/news/view/10073>

Вайда Тарас Степанович

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

ЕКОЛОГІЧНИЙ КОМПОНЕНТ КУЛЬТУРИ ВОДІЯ ЯК СКЛАДОВА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Актуальність проблеми. За роки незалежності чимало громадян України здійснюють ділові чи туристичні поїздки Європою на власних автомобілях чи транспортними засобами, котрі беруть напрокат (завжди перебувають у відмінному технічному стані). Проїзд на високій швидкості якісними європейськими автошляхами мальовничою (екологічною) місцевістю справляє надовго незабутнє враження.

Незважаючи на показну відсутність за кордоном дорожньої поліції, порушення Правил дорожнього руху (*дали* – ПДР) здебільшого нею оперативно виявляються, правопорушник притягується до відповідальності, причому штрафи є досить значними навіть для європейців із середнім рівнем достатку. Хоча їх призначення в першу чергу – підтвердження принципу невідворотності покарання – виступає елементом формування культури водіння. Можемо стверджувати, що культура водіння є міжнаціональною категорією, в сьогоднішніх умовах відбувається культурна інтеграція учасників дорожнього руху з різних країн на основі європейських цінностей.

Складовою частиною загальної культури водія виступає її екологічний компонент. Розглянемо окремі фактори прояву цього особистісного утворення водія та запропонуємо деякі шляхи його формування [1, с. 16-18].

Результати дослідження. Засмічені проїзні частини вулиць населених пунктів (поліетиленові пакети, різні флакони, картонні коробки, пачки від сигарет, упаковка від соків, цукерок, незліченна кількість недокурків та ін.; зустрічаються на дорозі й розбиті скляні пляшки, гострі залізні предмети, що становить небезпеку не тільки для пішоходів, а й для ходової частини транспортного засобу – наїзд на них може спричинити пошкодження цілісності шин).

Загальновідомо, що всі автомобілі обладнано попільницями і незрозуміло, навіщо водіям чи пасажиром викидати тліючі недокурки у вікно. Аморальним виглядає вчинок водія, який, вийшовши з автомобіля, кидає недопалок на тротуар, спльовує і все це розтирає ногою. У цивілізованих країнах так поводитись у публічних місцях не прийнято. Сьогодні у країнах Європи не носять із собою навіть носових хусточок, вважаючи негігієнічним розміщувати бруд у кишені (їх заміняють разові серветки, котрі викидаються відразу після використання в урну).

Низьку екологічну культуру учасників дорожнього руху підтверджує й наявність на дорозі сміття, яке з часом нагромаджується поблизу бордюру. Небезпека цього факту полягає в тому, що безпосередньо біля них (бордюрів – *уточнено нами*) розміщені стоки зливної каналізації, котрі з часом забиваються цими відходами життєдіяльності. Внаслідок цього під час рясних дощів утворюються величезні калюжі, котрі спричинюють серйозну перешкоду для руху автомобілів (під час проїзду глибоких калюж вода може залити розподільники системи електрозапалювання, вивести з ладу електросистему транспортного засобу, внаслідок зіткнення з гарячим картером двигуна відбувається значне пароутворення, що призводить до порушення належного стану електричних контактів) [2, с. 19-21].

Порожні пакети з-під напоїв, обгортки від морозива, шоколаду доцільно складувати у салоні в порожній поліетиленовий пакет, скидати туди всі непотрібні відходи. Потім такий пакет легко викинути в урну чи в бак для сміття, що стоять біля проїзних частин на вулиці. У країнах далекого зарубіжжя за викидання з автомобіля навіть невеликого клаптика паперу накладається на винну особу значний за розмірами штраф. На вітчизняних вулицях із вікон автомобілів летять недокурки, рекламні аркуші паперу, обгортки, пакети тощо. Мало хто з учасників дорожнього руху задумується про такий вияв своєї антикультури, про те, скільки коштує збирання цього сміття, кожним керує в першу чергу бажання позбутися непотребу.

Багатьом громадянам добре відома інформація про незадовільний екологічний стан міста чи іншого населеного пункту. Тому стає ще більш обурливим той факт, коли з припаркованого автомобіля через відчинені двері сміття викидають під днище автомобіля, керуючись тим, що ніхто цього не бачить.

У міжквартальних проїздах, які, як правило, заасфальтовано неповністю, автомобілям доводиться з'їжджати з твердого покриття і паркуватися на ґрунті (газоні), котрий є здебільшого м'яким, тому що в містах високий рівень ґрунтових вод. Вїжджаючи потім на асфальт, транспортні засоби виносять своїми колесами значну кількість бруду (землі) на проїзну частину.

Як відомо, уздовж автомагістралей установлюються знаки, що інформують про зруйноване узбіччя. У свою чергу автомобіль, який з'їжджає на нього з великою швидкістю, може перекинутись. Як мінімум, їзда м'яким узбіччям може призвести до пробуксовування коліс, тому бруд на колесах транспортного засобу стає перешкодою для руху інших учасників дорожнього руху, спричиняє забруднення асфальтового покриття, і кожен водій повинен знати – винесення землі на дорогу є виявом його антикультури.

Деколи за кермом автомобіля можна побачити водія, який курить. Це може бути й вихована, інтелігентна людина. Але йому не вистачає елементарної водійської культури, оскільки він змушує своїх пасажирів в невеликому салоні вдихати тютюновий дим. Якщо скло в салоні опущене, то під час проїзду на малій швидкості дим відчувають і пішоходи на тротуарі. Багато людей не переносять цього запаху через захворювання.

Куріння пов'язане з істотним психофізіологічним впливом на організм – воно часом підбадьорює водія, додає йому зухвальства, підвищує життєвий тонус, що в цілому впливає на егоїстичність. Почуття егоїзму за кермом – це також істотна характеристика антикультури водія. Такий водій переконаний, що дорога призначена тільки для нього, що інші транспортні засоби є другорядними і з ними можна не рахуватися. Безмежність такого егоїстичного почуття призводить до утвердження вищості – водій не пропускає пішоходів на позначеному пішохідному переході; проїжджаючи повз інспектора патрульної поліції – презирливо від нього відвертається тощо [2, с. 36-38].

Головним провідником і пропагандистом культури водіння, яка сформована суспільством, є патрульна поліція. Але існує й монокультура, створена окремими водіями індивідуально й суб'єктивно, нагромадження знань у цій сфері фільтрується ПДР і заохочується патрульною поліцією.

Проявом екологічного компоненту антикультури водія є наїзди на зелені насадження, паркування на газонах (не всюди можна встановити дорожні знаки, які забороняють ці дії). У багатьох місцях можна побачити автомобіль, який припаркований на траві. Це буває і поблизу річок та водойм, і в приміських посадках чи міських парках, поблизу лісових масивів, зон відпочинку тощо. Якщо такому водієві пояснювати, що колесами чи краплями масла або бензину він знищує зелені насадження, внаслідок чого зменшується виділення кисню і змінюються кругові цикли життєдіяльності природи, то він не зверне на це уваги. Адже не всі громадяни усвідомлюють, що під впливом трудової діяльності сучасної людини, внаслідок збільшення в атмосфері пилу і парникових газів зростає площа пустирів, де багато років нічого не буде рости. Ось чому таким важливим елементом культури водіння транспортних засобів є екологічна складова особистості водія [2, с. 67-68].

Автомобілі повинні також відповідати вимогам екологічного законодавства щодо викидів у навколишнє середовище; кожен водій без будь-якого талона про проходження техогляду повинен володіти такою екологічною культурою, котра б змушувала його не наїжджати на елементи природи, які потрібно зберігати. Шкоду можна завдати не тільки прим'ятій колесами траві, трапляються (хоч й дуже рідко) водії-садисти, які можуть задавити собаку, переїхати кішку, птаха, їм невтямки, що цю трагедію бачать діти – подія може травмувати вразливих молодих осіб, цей прояв жорстокості їм надовго запам'ятається. Звичайно, наїхати на тварину може й культурний та досвідчений водій, який не справився з керуванням. Для багатьох з них це також може стати травмою на все життя.

На деяких вулицях міст нашої держави тривалий час після дощу можуть зберігатися калюжі як результат неякісного дорожнього покриття. Часто найбільші калюжі – поблизу бордюрів, забивають змитим сміттям зливні

стокуи. Водій, що має низьку культуру, в'їжджає у воду без зменшення швидкості і, звичайно ж, забризкує своє вітрове скло, непоодинокими є випадки оббризування безневинних пішоходів, що йдуть тротуаром. Вода на одязі залишає брудні патьоки, головним винуватцем, безумовно, є сам водій автомобіля. Неможливо вважати культурним водія, який завдав пішоходові збитків, хоч і невеликих, зіпсував йому настрій, налякав дитину. Щоб цьому запобігти, достатньо тільки знизити швидкість, обережно переїхати калюжі, дивитися не тільки на дорогу, а й на тротуар, намагатись не рухатися близько до бордюру. Вже в найближчому майбутньому сучасні автомобілі будуть обладнані мобільними шинами з глибокими канавками протектора для можливості витіснення води, під час руху калюжами такі колеса значно менше розбризкуватимуть воду.

Нерідко трапляються випадки, коли з автомобіля лунає гучна музика. В Європі це кваліфікується як вуличне хуліганство, до того ж – це ознака несмаку і нерозуміння музики. Але в реальному житті вулиці населених пунктів переповнені сигналами автомобілів. Нервові, нетерплячі водії сигналять з найменшого приводу – водій ще не виїхав на жовтий сигнал, а вже позаду підганяють його звуковим чи світловим сигналом; у разі об'їзду автомобіля праворуч, який завжди є небезпечним, водій може просигналізувати, що також може призвести до переляку його водія. Це реалії міських доріг, і це є порушенням ПДР, припинення котрого відноситься до компетенції патрульної поліції [2, с. 56-58].

Доцільно згадати про охоронну сигналізацію автомобіля з погляду шумового забруднення довкілля. Сьогодні такою сигналізацією обладнано більшість транспортних засобів, найменший дотик до машини призводить до вмикання звукових сигналів, що ревуть, виють або виконують якусь мелодію в різних тонах. Як відомо, сигналізація може запрацювати і без дотику чужих рук до автомобіля. Це означає, що в поле дії датчиків потрапила перешкода. Сигналізація не розрізняє дня чи ночі, вона активно сигналізує у будь-яку пору доби. Звичайно, у нічній тиші її сигнали енергійніші, тому що в цей час доби звук поширюється швидше і сильніше впливає на органи слуху людини, яка спить. Крім того, сигнали подаються протягом тривалого часу. Проблема не тільки в тому, як працює сигналізація, а перш за все у тому, що власник до цієї машини не підходить (господар не чує сигналів чи не поспішає їх відключити, оскільки знає, що через якийсь час вона сама вимкнеться).

Така охоронна сигналізація не виконує свого призначення – грабіжники можуть розкрити автомобіль, будучи впевненими у безкарності, мало хто зверне на це увагу. Звукова сигналізація дратує в перш чергу мешканців сусідніх будинків, пішоходів. Боротися з цим явищем можна лише одним способом: вчити власників автомобілів нормам моралі, підвищувати професійну культуру водія. Якби встановлення охоронної сигналізації супроводжувалося інструкцією або укладанням відповідного зобов'язання, то не було б такої байдужості. Разом з тим реальність є зовсім іншою: звукові сигнали в населеному пункті заборонено застосовувати, а звукова охоронна сигналізація довго й гучно працює, і робиться це, начебто, на законних підставах.

Висновки. Екологічні проблеми посідають провідне місце в різних галузях економіки, в тому числі й в секторі забезпечення безпеки дорожнього руху. Вміння водія з турботою ставитися до експлуатації свого автомобіля, турбуватися за належний стан навколишнього природного середовища відображатиметься в майбутньому й на безпеці життєдіяльності людини, чистоті вулиць, автомобільних доріг, що в цілому відповідатиме прогнозованому розвитку людської цивілізації.

Доцільно пам'ятати, що збільшення кількості транспортних засобів на вулично-дорожній мережі як елемент комфортного життя може призводити до неконтрольованого ускладнення екологічних умов проживання людини. Тому під час засвоєння кандидатами у водії програми підготовки з відповідної категорії необхідно приділяти достатню увагу вивченню такої навчальної дисципліни як «Професійна етика водія та культура водіння».

Список використаних джерел:

1. Виходець О. М. Культура та етика водіння : підруч. для учнів проф.-техн. навч. закл. / Виходець О. М., Кизилова Е. О., Слоб'як З. Ю. К. : Пед. преса, 2008. 320 с.

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

Вербовий Василь Петрович

завідувач кафедри тактико-спеціальної, фізичної та вогневої підготовки Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ), кандидат наук з фізичного виховання і спорту, підполковник поліції

Кулакова Аміна Олегівна

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

ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД З ВИНИ ПІШОХОДІВ

Усім відомо, що учасниками дорожнього руху є не лише водії, а й пішоходи. Проте дуже часто пішоходи забувають про це або відносяться до питання безпеки дорожнього руху безвідповідально. І наслідки такого відношення до правил дорожнього руху бувають дуже трагічними. Варто зазначити, що випадки, коли винним у ДТП є пішохід бувають різноманітні та в кожному конкретному випадку є свої нюанси та причини наїзду на пішохода.

Відповідно до статистики, яку нам надає Національна поліція, загалом в Україні за 2019 рік зі всіх ДТП із постраждалими 776 сталося з вини пішоходів, під час яких 107 людей загинуло та 716 було травмовано. Найбільше людей з

вини пішоходів загинуло в Івано-Франківській (12 осіб), Чернігівській (10 осіб), Дніпропетровській (10 осіб) та Полтавській (10 осіб) областях [1].

Можна навести декілька причин виникнення ДТП з вини пішоходів:

- пішохід рухався по проїжджій частині, коли можна було йти по тротуару або пішохідній доріжці;
- на слизькій чи мокрій дорозі значно збільшується гальмовий шлях транспортних засобів, що може призвести до наїзду на пішоходів, що раптово з'являться на проїжджій частині;
- водій скоїв наїзд на пішохода, який стояв на проїжджій частині, при цьому зупинка пішохода не пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху;
- транспорт збив пішохода, що переходив проїжджу частину поза пішохідним переходом. Такі неприємні ситуації дуже часто трапляються через зайву ввічливість водіїв. Наприклад, коли пішохід вирішив перейти дорогу у недозволеному місці, водій зупинився і пропустив пішохода, але ж не всі учасники дорожнього руху можуть встигнути зреагувати на це;
- причиною аварій за участю пішоходів може стати також погана видимість. Вночі і під час опадів значно погіршується оглядовість, особливо коли дорога не освітлена. Не дарма у ПДР вказано, що в темну пору доби пішоходи повинні мати на своєму одязі світло повертальні елементи [2], аби водії могли заздалегідь їх побачити. Проте не всі пішоходи дотримуються цього правила;
- окрім цього, пішоходи нерідко переходять дорогу, ігноруючи сигнали світлофора чи регулювальника та, як наслідок, потрапляють під колеса автомобіля.

Отже, можна сказати, що пішоходу заборонено виходити на проїзну частину, не впевнившись, що для нього і для інших учасників руху немає небезпеки. Крім цього, пішоходам заборонено переходити дорогу у недозволеному місці та рухатися по проїжджій частині, затримуватися на ній, а також зненацька вибігати на дорогу. Згідно із статистикою, саме порушення правил дорожнього руху найчастіше призводять до дорожньо-транспортних пригод [3].

Яку ж відповідальність будуть нести пішоходи?

З урахуванням наявності у його діях вини щодо порушення ПДР, внаслідок яких іншим учасникам дорожнього руху було завдано майнову або моральну шкоду, пішохід має нести цивільно-правову відповідальність щодо відшкодування шкоди на загальних підставах.

Адміністративна відповідальність за невиконання пішоходами сигналів регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху тягнуть за собою попередження або накладення штрафу в розмірі трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Якщо була спричинена аварійна обстановка – накладення штрафу в розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від двадцяти до сорока годин.

У Верховній раді зареєстровано законопроект про збільшення відповідальності пішоходів за порушення Правил дорожнього руху. Законопроектом пропонується прибрати з відповідальності варіант «попередження» та збільшити суму штрафу до 255 гривень [1]. Загалом ми підтримуємо умови цього законопроекту, тому що автомобілісти та пішоходи порушують правила дорожнього руху, які в подальшому стають причиною дуже трагічних наслідків. Тому потрібно запобігати порушенню правил дорожнього руху, шляхом психологічного впливу на людей. Можна сказати, що людина буде боятися відповідальності і тому не буде вчиняти протиправних дій. Звичайно це не вплине на всіх, але може зменшити відсоток певних аварій.

Отже, пішоходи є також учасниками дорожнього руху та можуть вчиняти аварійні ситуації та нести відповідальність за них. Тому потрібно сумлінно дотримуватися правил дорожнього руху, щоб уникати заподіяння шкоди собі та оточуючим.

Список використаних джерел:

1. Скільки ДТП сталося з вини пішоходів та як вони за це відповідають. Слово і діло: аналіт. портал. 11.02.2020. URL:<https://www.slovoidilo.ua/2020/02/11/infografika/suspilstvo/skilky-dtp-stalosya-vyny-pishoxodiv-ta-yak-vony-ce-vidpovidayut> (дата звернення 02.11.2020 р).
2. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 02.11.2020).
3. Єфименко Р.В., Попович Н.І., Беленчук О.В. Аналіз причин виникнення ДТП і розробка заходів із підвищення безпеки дорожнього руху: Науково-виробничий журнал № 6 (248) 2015 р. С. 34–35.

Вітвіцький Сергій Сергійович

ректор Донецького юридичного інституту МВС України, доктор юридичних наук, доцент, полковник поліції

ПІДГОТОВКА КАДРІВ І НАУКОВИЙ СУПРОВІД ПОЛІЦЕЙСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У ДОНЕЦЬКОМУ ЮРИДИЧНОМУ ІНСТИТУТІ МВС УКРАЇНИ

Донецький юридичний інститут як заклад вищої освіти із специфічними умовами навчання має багаторічну історію підготовки висококваліфікованих фахівців у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Ще до недавнього часу наш інститут був єдиним навчальним закладом в Україні, до складу якого входив факультет безпеки дорожнього руху. За роки його існування успішно пройшли навчання 1085 курсантів з усіх куточків нашої держави, які згодом очолили посади інспекторів організації дорожнього руху, адміністративної практики, розшуку автотранспорту, оформлення дорожньо-транспортних

пригод, а згодом і керівників підрозділів Державної автомобільної інспекції. Навіть сьогодні, серед очільників Управлінь патрульної поліції областей є випускники саме нашого факультету безпеки дорожнього руху.

Не зважаючи на усі труднощі, що переніс інститут у зв'язку із подіями на Сході нашої держави, ми змогли зберегти традиції підготовки висококваліфікованих фахівців-правоохоронців, у тому числі, для забезпечення безпеки дорожнього руху. Говорячи про підготовку курсантів за спеціальністю «Правоохоронна діяльність» сьогодні, слід зазначити, що у 2019 році Донецький юридичний інститут приєднався до експерименту Міністерства внутрішніх справ щодо підготовки поліцейських за новою освітньо-професійною програмою «2 роки курсант – 1 рік слухач». Навчаючись за даною програмою, курсанти отримують знання та практичні навички зі здійснення превентивної поліцейської діяльності, складання адміністративних матеріалів за порушення Правил дорожнього руху, оформлення матеріалів дорожньо-транспортних пригод, а також кваліфікованого надання домедичної допомоги постраждалим при автопригодах. Також особлива увага приділяється тактико-спеціальній та вогневій підготовці курсантів, навчанню швидкої та якісної роботи з базами даних та приладами, що використовують у своїй діяльності патрульні поліцейські.

Також під час навчання курсанти мають можливість отримати посвідчення водія категорії «В», одночасно проходячи курси в автошколі інституту, яка оснащена сучасним обладнанням, необхідним для теоретичних та практичних занять. Після отримання посвідчення водія, кожен курсант має можливість постійно удосконалювати свої навички керування автомобілем протягом всього часу навчання в інституті.

За програмою «2 роки курсант – 1 рік слухач» протягом 2019-2020 років лави Національної поліції поповнило 98 курсантів інституту. Серед них 92 курсанта було направлено для проходження служби до Управлінь патрульної поліції Дніпропетровської, Донецької, Запорізької, Луганської, Львівської, Миколаївської та Кіровоградської областей на посади поліцейських патрульної поліції. 6 курсантів направлено до Головних управлінь Національної поліції Дніпропетровської, Полтавської та Чернігівської областей на посади поліцейських секторів реагування патрульної поліції.

Питання забезпечення безпеки на транспорті є вкрай важливим та актуальним питанням для нашої держави. Разом з тим і практичні підрозділи Національної поліції України, що здійснюють контроль за безпекою дорожнього руху, мають певні проблемні питання під час виконання своїх службових обов'язків. Тому, задля вирішення цих проблемних питань, надання всебічної допомоги практичним підрозділам Національної поліції України і проведення наукових досліджень у сфері транспортної безпеки, в Донецькому юридичному інституті функціонує такий підрозділ, як науково-дослідна лабораторія з проблемних питань правоохоронної діяльності.

Так, в рамках співпраці та взаємодії у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з практичними підрозділами Національної поліції України, іншими правоохоронними органами нашої держави, науково-дослідною

лабораторією на замовлення таких органів постійно здійснюються наукові дослідження, а також науково-практичні та соціально-виховні заходи з тематики забезпечення безпеки на транспорті.

За останній час на замовлення Департаменту патрульної поліції науковцями лабораторії здійсненні наукові дослідження та опубліковані видання для забезпечення діяльності патрульної поліції у сфері контролю за дорожнім рухом. Зокрема, методичні рекомендації «Техніка ручного регулювання дорожнього руху співробітниками патрульної поліції» спрямовані надати допомогу патрульним поліцейським щодо вироблення навичок та правильності виконання ручного регулювання дорожнього руху, а також заходам особистої безпеки поліцейського.

Науково-практичні рекомендації «Захисник у справах про адміністративні правопорушення у сфері» спрямовані надати допомогу патрульним поліцейським під час складання та розгляду матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

У свою чергу, науково-методичні рекомендації «Оформлення матеріалів дорожньо-транспортних пригод співробітниками патрульної поліції», які також видано на замовлення Департаменту патрульної поліції, направлені на надання допомоги поліцейським під час огляду місця події, складання схеми ДТП, опитуванні учасників та свідків пригоди, складанні протоколу про адміністративне правопорушення.

Задля зручності оформлення матеріалів дорожньо-транспортних пригод співробітниками патрульної поліції науковцями було розроблено та запатентовано об'єкт інтелектуальної власності – промисловий зразок «Трафаретна лінійка для оформлення схем дорожньо-транспортних пригод», який призначено для нанесення спеціальних умовних позначень під час документування порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило загибель чи травмування людей, пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

З метою апробації експериментальних зразків трафаретної лінійки Донецького юридичного інституту у підрозділах Національної поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху, Міністерством внутрішніх справ України було направлено їх до Департаменту патрульної поліції. В рамках співпраці та налагодженого взаємозв'язку між інститутом та практичними підрозділами Національної поліції України, від Управлінь патрульної поліції областей надійшли відгуки щодо впровадження у практичну діяльність поліцейських підрозділів зазначеної трафаретної лінійки.

На сьогодні співробітники підрозділу працюють над впровадженнями нових інноваційних технологій у діяльність патрульної поліції України щодо оформлення та реєстрації дорожньо-транспортних пригод із використанням безпілотних літальних апаратів.

Щороку науково-дослідна лабораторія спільно з Українським науково-дослідним інститутом медицини транспорту Міністерства охорони здоров'я

України та Міжнародним благодійним фондом допомоги постраждалим внаслідок ДТП в рамках I та II етапів Тижня безпеки дорожнього руху організовує та проводить науково-практичні заходи за напрямом дослідження актуальних питань у сфері забезпечення транспортної безпеки в Україні. Це і Молодіжна науково-практична конференція «Безпека на дорозі», яка проводиться щорічно у травні місяці і має за мету привернення уваги усієї молоді нашої держави щодо необхідності безпечної поведінки на дорозі. І вже традиційна для нашого вишу Міжнародна науково-практична конференція «Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти», яка проводиться у третю неділю листопада і приурочена Всесвітньому дню пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод. Цей захід має за мету консолідацію дій усіх представників державних органів, наукових установ, громадських організацій, засобів масової інформації щодо розв'язання проблем безпеки на транспорті, апробації прогресивних поглядів, ідей та інноваційних технологій, а також напрацювання спільних проектів і пропозицій до законодавства України.

Також з метою привернення уваги найменших учасників дорожнього руху до безпечних навичок поведінки на дорозі науково-дослідна лабораторія щороку проводить конкурс дитячих малюнків «Мій кращий друг – безпечний рух» серед учнів 1-4 та 5-7 класів закладів загальної середньої освіти і вихованців закладів позашкільної освіти за напрямом образотворчого мистецтва.

Ми глибоко переконані, що діяльність Донецького юридичного інституту МВС України у сфері підготовки поліцейських та наукового супроводу поліцейської діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху сприятиме покращенню рівня безпеки на транспорті на теренах нашої держави відповідно до міжнародних стандартів.

Власова Валентина Петрівна

доцент кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, кандидат економічних наук

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

Вступ. Безпека на транспорті є важливою складовою національної безпеки будь якої держави. Зазначимо, що дослідження, проведені багатьма країнами [1], визначили загальне правило, згідно з яким смерть однієї особи коштує близько 70 валових внутрішніх продуктів на одну особу, а кожне серйозне травмування людини становить приблизно 17 валових внутрішніх продуктів на одну особу. Отже, після нескладних розрахунків із застосування даного правила, стає зрозуміло, що вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від ДТП та їх наслідків тільки за 2019 рік становить близько 4,79 млрд. доларів США (3,18 %

валового внутрішнього продукту України) [2]. Очевидною, стає потреба в державному регулюванні безпеки на транспорті.

Дослідження державного регулювання безпеки на транспорті є основним завданням даної роботи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні різні аспекти державного регулювання транспортної сфери досліджено в достатній мірі, проте безпеці на транспорті приділено недостатньо уваги.

Виклад основного матеріалу дослідження. Міністерство інфраструктури України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті. Для цього створено Директорат з безпеки на транспорті, основні його завдання подано на рисунку 1.

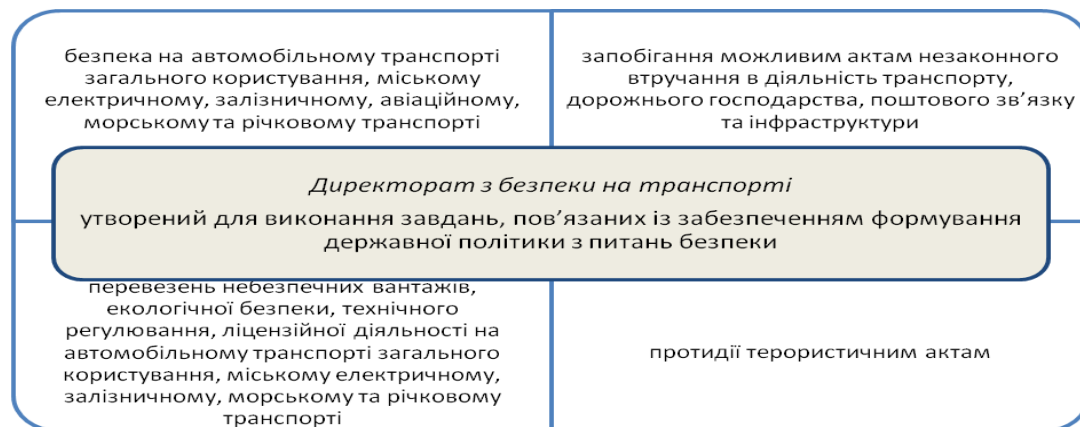


Рисунок 1. Основні завдання Директорату з безпеки на транспорті

Джерело: згруповано автором за [3]

Забезпечення належного рівня безпеки на транспорті це не лише завдання Міністерства інфраструктури. В таблиці 1 подано основні державні структури на яких покладено дане завдання.

Таблиця 1

Пріоритетні завдання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020

№	Завдання	Виконавці
1.	Удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	Нацполіція, Укртрансбезпека, Міносвіти, Укравтодор
2.	Удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП	МВС, Нацполіція
3.	Підвищення рівня безпечності транспортних засобів	МВС, Нацполіція

4.	Покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв	Нацполіція
5.	Покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху	Нацполіція, Міносвіти
6.	Удосконалення порядку здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП	МОЗ, ДСНС, МВС, Нацполіція
7.	Забезпечення дотримання правил дорожнього руху	МВС, Нацполіція
8.	Підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом	Укртрансбезпека, Нацполіція
9.	Підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури	Укравтодор

Джерело: згруповано автором за [4]

Завдання щодо підвищення рівня безпеки на транспорті стоять не лише перед державними органами, але у перед регіональними органами управління. У 2018 році Пунктом 4 постанови КМУ від 25.04.2018 № 435 передбачено облдержадміністраціям утворити координаційні ради та затвердити регіональні програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [2]. На кінець 2019 року в Дніпропетровській, Запорізькій, Львівській, Харківській та Херсонській облдержадміністраціях координаційні ради з безпеки дорожнього руху не утворено, решта областей справилась із поставленим завданням. Головне, щоб координаційні ради приступили до виконання покладених на них обов'язків.

Державною програмою передбачено, що облдержадміністрації відповідальні за виконання заходів за рахунок місцевих бюджетів та інших джерел. Аналіз регіональних програм і стану їх виконання, а також складу відповідних регіональних координаційних рад з безпеки дорожнього руху, потребує значних часових та інших ресурсів і є предметом окремого дослідження, яке варто проводити у зв'язку з тим, що відбувається децентралізація.

Висновки. Отже, необхідно запроваджувати в дію державну стратегію і заходи щодо забезпечення належного рівня безпеки дорожнього руху. Дана проблема має бути постійно на контролі державних органів влади та всього суспільства.

Важливо всім уповноваженим органам державної влади працювати над цим питанням скоординовано, отримувати достатнє фінансування визначених Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні заходів. Також відповідні державні органи повинні здійснювати цільове використання коштів та звітуватися про виконання програми в повному обсязі.

В наступних дослідженнях буде проведено аналіз регіональних програм і стану їх виконання, а також складу відповідних регіональних координаційних рад з безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. McMahon, K & Dahdah, S. (2008). The True Cost of Road Crashes: Valuing life and the cost of serious injury. iRAP: Hamshire, UK.
2. Стан аварійності на транспорті URL: <https://mtu.gov.ua/content/stan-avariynosti-na-transporti.html> (дата звернення 07.10.2020).
3. Завдання та функції Мінінфраструктури та Директорату з безпеки на транспорті у сфері безпеки на транспорті URL: <https://mtu.gov.ua/content/zavdannya-ta-funkcii-ministerstva-u-sferi-bezpeki-na-transporti.html> (дата звернення 07.10.2020).
4. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Олександра Погорілого за 2019 рік URL: <https://dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby> (дата звернення 07.10.2020).

Вовк Юрій Ярославович

доцент кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

Вовк Ірина Петрівна

старший викладач кафедри управління інноваційною діяльністю та сферою послуг Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат економічних наук

Жарський Андрій Володимирович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

Кривий Роман Миколайович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ З ЇЇ УДОСКОНАЛЕННЯ

Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі [1].

У зв'язку із зазначеним міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема,

Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 02 березня 2010 року резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Резолюцією проголошено 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху.

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

Грунтуючись на основних напрямках реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [1], зокрема:

- удосконалення та запровадження системи і методики збору (збільшення кількості критеріїв дослідження причинно-наслідкових зв'язків) та обробки даних щодо дорожньо-транспортних пригод (база даних дорожньо-транспортних пригод) для проведення системного наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження;

вважаємо за необхідне:

- перевести на науковий рівень збір, аналіз і трактування інформації отриманої шляхом моніторингу в критичних зонах та ділянках транспортної інфраструктури;

- введення коректив в транспортні моделі з врахуванням показників аварійності, рівня смертності та ступеня тяжкості наслідків від дорожньо-транспортних пригод;

- запровадження постійного моніторингу й адаптивного динамічного корегування транспортної моделі, циклів світлофорного регулювання, переспрямування транспортних потоків, повідомлення про ДТП та/або погіршення умов руху.

Рекомендаціями є:

- тотальне запровадження ІТС та збір за їх допомогою інформації про існуючу транспортну інфраструктуру в усіх критичних зонах;

- передавання інформації в режимі онлайн в центри обробки інформації та транспортного моделювання;

- оперативне управління транспортними потоками та поінформування учасників руху про дорожню ситуацію;
- прогнозування дорожньо-транспортної ситуації з використанням сучасних інформаційних систем ґрунтуючись на актуальній інформації з транспортної інфраструктури;
- розроблення стратегії сталого розвитку [2], [3] транспортної інфраструктури та втілення її у вигляді удосконалення стандартів, нормативно-правових актів, норм та рекомендацій.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [Electronic resource] // Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/481-2017-%D1%80> (accessed: 12.10.2020).
2. Вовк І.П. Особливості впровадження заходів ресурсозбереження та методика визначення їх ефективності на машинобудівних підприємствах в контексті ресурсономії // Вісник Сумського державного університету. Сер.: Економіка. 2012. № 4. Р. 107–117.
3. Vovk Y. Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development. Overview of initiatives and strategies // Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics. 2016. Vol. 1, № 1. Р. 6–10.

Вовк Юрій Ярославович

доцент кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

Ляшук Олег Леонтійович

завідувач кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, доктор технічних наук

Мадай Іван Володимирович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

Мельничук Олена Олександрівна

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ РУХОМ ТА ОПТИМІЗАЦІЯ БЕЗПЕКИ РУХУ

Затори та дорожньо-транспортні пригоди є ключовими проблемами у повсякденному житті громадян та подорожуючих. Пробки засмучують автомобілістів; затори на дорогах можуть спричинити сигнали з боку автотранспортних засобів, агресію водіїв та навіть аварії, коли нетерплячі водії

намагаються обігнати інших учасників руху. Існує думка, що інтегрована інформаційна система може покращити досвід подорожей та згладити рух транспорту без значних інвестицій у дороги [1], [2], [3].

Удосконалені системи управління дорожнім рухом, що еволюціонували з області інтелектуальних транспортних систем (ITS), передають в реальному часі транспортні дані з усієї інфраструктури руху в один Центр управління транспортом. ЦУТ обробляє дані та здійснює інтелектуальні дії, що підвищують ефективність транспорту, зменшують затори на дорогах та покращують безпеку.

Інтелектуальні ліхтарі, датчики та детектори, вбудовані в інфраструктуру, не є футуристичними ідеями, вони є компонентами розумних систем дорожнього руху, що використовуються сьогодні у багатьох містах. У міру зростання населення міста ефективний транспорт стає критично важливим для якості життя, економічної ефективності та довкілля. Розумні системи трафіку – це простий спосіб їх вдосконалити, не вимагаючи великих вкладень у фізичну інфраструктуру.

Інтелектуальне управління дорожнім рухом – це система, що використовується для регулювання міського трафіку. Вона використовує датчики та дорожні сигнали для моніторингу, контролю та реагування на умови дорожнього руху. Ці централізовані датчики та сигнали дорожнього руху знаходяться, як правило, на головних магістралях міста.

Мета інтелектуальних систем управління дорожнім рухом:

- зменшувати повсякденні затори, покращивши транспортний потік;
- визначати пріоритетність руху відповідно до змін умов дорожнього руху в режимі реального часу;
- зменшувати забруднення шляхом обмеження пробок;
- забезпечувати пріоритети для громадського транспорту, які в'їжджають на перехрестя;
- збільшувати час реагування на дорожньо-транспортні пригоди, створивши більш ефективну систему моніторингу та управління дорожньо-транспортними подіями;

Розумні компоненти системи управління дорожнім рухом.

Розумні системи управління дорожнім рухом зазвичай використовують три пристрої:

- центральна система управління;
- розумні світлофори;
- камери та детектори черг (заторів).

Камери та детектори черг інформують систему управління в режимі реального часу про стан руху на завантажених міських дорогах. Система управління оперативно підраховує, чи потрібно регулювати активність світлофора. Інтелектуальна система управління дорожнім рухом негайно адаптується та пристосовується для покращення дотримання графіку руху громадського транспорту автобусів, зменшення кількості транспортних засобів, що стоять у черзі, та внесення інших змін, які можуть підвищити ефективність руху та зменшити забруднення.

Розумні світлофори та сигнали.

Розумні світлофори мінімізують затори або кількість транспортних засобів, що чекають на порожніх перехрестях. Мережа розумних світлофорів може виявляти закономірності в умовах дорожнього руху та оновлювати їх сигнали в режимі реального часу.

Розумні сигнали дорожнього руху покращують рух транспорту завдяки:

- виявлення заторів: світлофори та датчики збирають інформацію з датчиків інфраструктури та спілкуються з транспортними засобами на дорозі, використовуючи цю інформацію для впливу на схему руху;
- синхронізація активності між світлофорами: датчики, розміщені на перехрестях, збирають інформацію про дорожній стан для синхронізації світлофорної активності;
- оновлення хронометражу світлофора в режимі реального часу: світлофори регулюють свої терміни відповідно до умов дорожнього руху в режимі реального часу. Таким чином, світлофори більше не обмежуються подачею сигналів через заздалегідь визначені інтервали часу;
- оновлення та інформування водіїв про оптимальну швидкість: деякі розумні світлофори допомагають водіям, пропонуючи оптимальну швидкість руху. Водії, які підтримують таку швидкість, завжди добиратимуться до наступного світлофора, коли він буде зеленим. Це допомагає регулювати дорожній рух та створює концепцію «завжди зелених світлофорів»;
- пріоритетність транспортного потоку: світлофори та сигнали надають перевагу громадському транспорту над приватними транспортними засобами; коли автобуси, машини швидкої допомоги, таксі чи велосипедисти наближаються до світлофора, вони завжди отримують перевагу над приватними автомобілями на дорозі, що перетинається.

Розумні світлофори мають кілька переваг:

- зменшують затори та час, витрачений на дорогу, для підвищення ефективності;
- роблять дорогу безпечнішою, зменшивши ймовірність аварій;
- надають дані для подальшого покращення транспорту;
- зменшують забруднення за рахунок зменшення заторів.

Розумні дорожні системи: нова цифрова інфраструктура, що вирішує проблему дорожнього руху.

У ХХ столітті єдиним способом поліпшити транспортний потік та зменшити затори була фізична інфраструктура. Додавання або вдосконалення доріг – це складне, дороге та руйнівне завдання, яке пропонує лише часткове рішення.

Розумні системи дорожнього руху – це революція, оскільки вони можуть мати значний вплив на рух транспорту та затори при невеликій частці вартості будівництва нової дороги. Що ще важливіше, вони вирішують корінь проблеми – регулювання структури руху, удосконалення громадського транспорту та ефективне балансування приватного та громадського транспорту.

Замість того, щоб просто додавати більше ємності транспортній інфраструктурі, хоча обсяги трафіку зростають нестримно, розумні системи трафіку насправді можуть зменшити та стримувати проблему трафіку. Вони можуть покращити якість життя, зменшити забруднення і навіть врятувати

життя, зменшивши кількість аварій, надаючи водіям інформацію в режимі реального часу та допомагаючи містам регулювати рух на завантажених дорогах та перехрестях.

Список використаних джерел:

1. Vovk Y. Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development. Overview of initiatives and strategies // Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics. 2016. Vol. 1, № 1. P. 6–10.

2. Mandhare P.A., Kharat V., Patil C.Y. Intelligent Road Traffic Control System for Traffic Congestion A Perspective // International Journal of Computer Sciences and Engineering. ISROSET: International Scientific Research Organization for Science, Engineering and Technology, 2018. Vol. 6, № 7. P. 908–915.

3. Вовк І.П. Особливості впровадження заходів ресурсозбереження та методика визначення їх ефективності на машинобудівних підприємствах в контексті ресурсономіки // Вісник Сумського державного університету. Сер. : Економіка. 2012. № 4. P. 107–117.

Вовк Юрій Ярославович

доцент кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

Семчишин Арсен Андрійович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

Нагірний Микола Михайлович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

Рудейчук Євген Ігорович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

ЗВ'ЯЗОК МІЖ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ТА БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Сучасні інформаційні технології, розвиток інтелектуальних систем транспорту та навігації учасників руху дозволяють перейти на новий рівень функціонування транспортної системи [1], [2], [3].

Vehicle to Vehicle Communication (V2V) – це сучасна технологія, що розробляється такими компаніями, як Tesla і Toyota, а також численними стартапами. Вона дозволить зробити водіння людини безпечнішим і стати засобом для автономного водіння шляхом підключення транспортних засобів та дорожньої інфраструктури через спеціальні мережі.

Після повного впровадження, системи V2V можуть зменшити кількість аварій, спричинених людськими помилками, до 65-85% і можуть мати значний вплив на затори та викиди вуглецю.

Зв'язок між транспортними засобами допомагає транспортним засобам формувати спонтанні бездротові мережі на ходу та передавати дані через спеціальну мережеву мережу. Кожен транспортний засіб надсилає звіти про дорожній рух та дорожні умови, положення та швидкість транспортного засобу, напрямок маршруту, втрату стійкості та гальмування, якщо вони трапляються.

Інформація додається до мережі та служить попередженням про безпеку для інших транспортних засобів. Дуже як радіостанції дорожнього руху надають інформацію для людей. Індивідуальні машини використовують інформацію з мережі, щоб створити динамічний вигляд свого оточення. Повний огляд дозволяє автомобілю надсилати попередження про небезпеку та заохочувати дії, що запобігають аваріям та зменшують дорожні затори [2], [4].

Переваги V2V:

Запобігає ДТП: внаслідок автомобільних аварій щорічно вмирає близько 33 000 людей у всьому світі, і їх кількість щороку зростає. Безпека стала основною проблемою, і, незважаючи на зусилля з підвищення обізнаності та просвітництва щодо безпечної їзди, основною причиною автомобільних аварій залишаються помилки людей. Технологія зв'язку від автомобіля до транспортного засобу може допомогти пом'якшити де завгодно до 70% - 80% аварій транспортних засобів, що спричиняє людські помилки.

Покращує управління дорожнім рухом та зменшує затори: правоохоронці можуть використовувати зв'язок між транспортними засобами для моніторингу та управління дорожнім рухом, використовуючи потокове передавання даних у реальному часі з транспортних засобів, щоб зменшити затори. Зв'язок V2V може допомогти чиновникам перенаправити рух, відстежувати місця розташування транспортних засобів, адаптувати графіки руху світлофорів та вирішувати обмеження швидкості. Водії, які використовують зв'язок V2V, можуть уникнути пробок і підтримувати безпечну відстань від інших автомобілів.

Підвищує ефективність використання палива завдяки взводу вантажних автомобілів: зв'язок від транспортного засобу до транспортного засобу дозволяє паркам вантажних автомобілів їхати в тісному формуванні. Вантажівка спереду виступає в ролі ведучого зграї, після чого всі вантажівки йдуть за нею. Вантажівки взводу залишаються у постійному складі та регулюють свою швидкість та місце розташування на основі постійного потоку зв'язку. Випробування показали, що взвод вантажних автомобілів може заощадити споживання палива до 5 відсотків для ведучої вантажівки та до 10 відсотків для наступних вантажівок.

Оптимізує маршрути: як тільки технологія зв'язку автомобіль до транспортного засобу буде повністю застосована комерційно, кожен транспортний засіб на дорозі отримає вигоду від кращої навігації. Відкритий канал зв'язку між усіма транспортними засобами забезпечить точне розташування, швидкість та інформацію про позиціонування, які допоможуть кожному транспортному засобу оптимізувати маршрути в реальному часі.

Отже, такого роду інтелектуальні транспортні системи можуть суттєво підвищити рівень безпеки дорожнього руху і мають бути впроваджені задля сталого розвитку суспільства та держави Україна.

Список використаних джерел:

1. Vovk Y. Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development. Overview of initiatives and strategies // Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics. 2016. Vol. 1, № 1. P. 6–10.

2. Mandhare P.A., Kharat V., Patil C.Y. Intelligent Road Traffic Control System for Traffic Congestion A Perspective // International Journal of Computer Sciences and Engineering. ISROSET: International Scientific Research Organization for Science, Engineering and Technology, 2018. Vol. 6, № 7. P. 908–915.

3. Вовк І.П., Вовк І.П., Vovk I.P. Класифікація ресурсів підприємства. Сучасні підходи [Electronic resource]: Article. 2011. URL: <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/123456789/1295> (accessed: 01.02.2016).

4. EUROCITIES smart cities: Automated traffic management in Skopje [Electronic resource]. URL: <http://www.eurocities.eu/eurocities/allcontent/EUROCITIES-smart-cities-Automated-traffic-management-in-Skopje-WSPO-AANCW4> (accessed: 10.11.2017).

Волкова Дар'я Максимівна

студентка 2 курсу Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»

Веселов Микола Юрійович

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

ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ ПІД ЧАС ОГЛЯДУ МІСЦЯ ПОДІЇ (ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ)

Порушення Правил дорожнього руху трапляються доволі часто і відрізняються підвищеною суспільною небезпекою. Так, за показниками офіційних статистичних даних, в Україні у період з 01.01.2020 по 20.09.2020 року сталося 118884 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). У той же період на території Дніпропетровської області трапилось 9050 ДТП, у результаті яких 211 чоловік загинули, а 2107 травмовані [1]. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, ситуація з ДТП погіршується. Смертність унаслідок аварій на дорогах зросла до 1,35 млн людей на рік, або в середньому близько 3700 летальних випадків щодня [2]. Вбачаємо, що не останню роль у зміні подібної тенденції мають відігравати кваліфіковані, всебічні та об'єктивні кримінальні провадження.

Зважаючи на сучасний стан науки, техніки та суспільних відносин загалом ефективна протидія кримінальним правопорушенням неможлива без використання органами досудового розслідування новітніх науково-технічних засобів, ефективних тактичних та організаційних прийомів і способів виявлення, фіксування та вилучення доказів безпосередньо на місці події [3, с. 82]. Огляд місця події є вузловою процесуальною дією, від якості проведення якої залежить хід усього розслідування і правильність прийнятих рішень, оскільки дозволяє отримати широке коло доказової інформації, визначити шлях пошуку відомостей з інших джерел, а також забезпечити перевірку їх об'єктивності [4, с. 101]. Кваліфіковано проведений огляд місця ДТП, є основою для подальших судових експертиз (як правило транспортно-трасологічної або автотехнічної). Отримані вихідні дані дозволяють успішно вирішувати цілий комплекс ідентифікаційних і діагностичних завдань, в кінцевому рахунку, від них залежить ефективність розслідування в цілому.

Дорожньо-транспортна пригода має складний механізм, що багато в чому обумовлено динамічністю цієї події. У зв'язку з цим необхідне застосування сучасних технічних засобів, які допоможуть швидко і ефективно провести детальний огляд.

Ще кілька десятиліть тому відеозапис був малодоступним, а прилади відеозапису великогабаритними. Але у стрімкому темпі розвитку технологій громіздкі відеокамери змінили компактні та зручні екземпляри: мобільні телефони, карманні відеокамери та інші пристрої, у яких вбудовано відеокамеру. Останнім часом великого поширення набули безпілотні літальні апарати (БПЛА). Здійснюючи політ заданого маршруту в автоматичному або в напівавтоматичному режимі, отримують точні та достовірні матеріали про особливості рельєфу місцевості, на якій будуть проводитися будівельні роботи, здійснюватиметься наземне лазерне сканування, відбуватиметься моніторинг стану автомобільних та залізничних доріг, аеропортів. Отримані матеріали цифрового аерофотознімання є основою для створення цифрових та електронних карт, складання топографічних планів місцевості й можуть стати основою при складанні схем місця аварій. [5, с. 31].

В науці і техніці сформувалися і активно застосовуються деякі дефініції, які безпосередньо охоплюють досліджувану нами сукупність, серед яких слід виділити:

а) дрон (англ. drone – трутень) «безпілотний дистанційно-керований літальний апарат, оснащений відеозаписуючим пристроєм»;

б) квадрокоптер (іт. quattro – чотири + copter – літаючий) безпілотний дистанційно-керований літальний апарат, оснащений відеозаписуючим пристроєм, що має чотири мотори і чотири гвинтові механізми;

в) мультикоптер (англ. multi – багато + copter – літаючий) безпілотний дистанційно-керований літальний апарат, оснащений відеозаписуючим пристроєм, який має п'ять і більше моторів і відповідну кількість гвинтових механізмів [6, с. 37].

Незважаючи на наявні структурні відмінності і модифікації, слід зазначити, що всі вищевказані пристрої є різновидами БПЛА, тому вважаємо за доцільне розглядати їх в загальному контексті.

Цифрове аерознімання та вимірювання місцевості безпілотними апаратами на сьогоднішній день є актуальним та оптимальним розв'язанням більшості питань в галузі геодезії, картографії та маркшейдерії, тому виникла ідея щодо можливості застосування БПЛА у реєстрації та картографуванні ДТП [5, с. 31].

Наприклад, при проведенні огляду місця події на великій території, коли потрібно відтворити єдину картину, доцільно використовувати сучасні можливості застосування аеровідеозапису за допомогою використання в цих цілях БПЛА. Такий формат огляду дає можливість: отримати інформацію в короткі терміни, знаходитись стаціонарно, не застосовувати велику кількість людей до огляду прилеглої території, встановити точні координати місцевості, дозволить зробити аерофотознімок, на якому можна позначити, наприклад, місце виявлення трупа, а також інші позначення і долучити їх до матеріалів справи. З розвитком БПЛА і програмного забезпечення до них, можливо «зависання» БПЛА на певній висоті, що невід'ємно дає значний плюс у використанні при огляді місця події, так слідчий може встановити БПЛА в «зависання» в підходяще, на його думку, місце для кращої фіксації і після вільно працювати з судмедекспертом, не відволікаючись на фото і відео фіксацію що відбувається при ОМП і при цьому отримати в кінці ОМП фото і відео фіксацію слідчої дії в високій якості. Можливо і пересування БПЛА в автоматичному режимі за об'єктом.

Завдання БПЛА не обмежуються тільки фото і відео фіксацією. Так, наприклад, за допомогою методу аерозйомки можна побудувати 3D модель поверхні і відтворити 3D реконструкцію на основі відеопослідовності [7]. Такий підхід до реконструкції поверхні не вимагає додаткових витрат на спеціалізоване обладнання, так як БПЛА обладнані камерами високої якості зображення, системою глобального позиціонування (GPS, GNSS або Galileo) [8], а також системою автоматичного управління і контролю висоти. Всі ці компоненти є базовою комплектацією більшості БПЛА.

Узагальненням світового досвіду застосування БПЛА визначені наступні перспективні напрямки подальшого використання даних технологій, що забезпечують ефективність провадження по кримінальній справі [9, с. 169]:

а) як пристрій, призначений дистанційно здійснювати огляд предметів і документів, включаючи ділянки місцевості, в умовах важкодоступності;

б) як засіб вилучення малогабаритних предметів і проб, які представляють слідчий і оперативний інтерес, з важкодоступних ділянок місцевості;

в) як засіб фіксації навколишнього оточення для складання плану оперативних заходів або слідчих дій;

г) як допоміжне пристосування, яка бере участь в дослідженні підозрілих об'єктів (пакетів, сумок, валіз та ін.) на предмет наявності в них вибухових пристроїв і / або вибухових речовин;

д) як прилад встановлення місцезнаходження живих осіб і трупів на широких ділянках місцевості і т.п.

На нашу думку, застосування БПЛА має безліч переваг: рентабельність; надійність і простота конструкції; велика стабільність; компактність і маневреність; можливість зйомки об'єктів з різних висот; оперативність отримання знімків високого дозволу; можливість застосування без ризику для життя і здоров'я пілотів.

Проте, незважаючи на стрімкий розвиток і масове використання БПЛА у військовій, інформаційній, розвідувальної та цивільній сферах, застосування дронів і квадрокоптерів в рамках проведення слідчих дій має ряд проблем. На наш погляд, перш за все це пов'язано з консервативним підходом впровадження та активного застосування інноваційних науково-технічних засобів в оперативну, слідчу та експертну практику. Невирішеною проблемою залишається застосування застарілої криміналістичної техніки, яка не відповідає рівню сучасного науково-технічного розвитку, особливостям вчинюваних кримінальних правопорушень. Також, до основних стримуючих чинників також слід віднести матеріальний чинник вартості і обслуговування агрегатів та програмного обладнання, а також недосконалість навичок застосування даного технічного засобу при провадженні окремих слідчих дій тощо.

У зв'язку із вищевикладеним, пропонуємо наступні напрямки перспективного використання БПЛА під час огляду місця ДТП:

1. Проведення робіт, спрямованих на зміну підходів і переорієнтування сучасних можливостей БПЛА стосовно до практики розкриття, розслідування та запобігання злочинам.

2. Організація спеціальних тренінгів та майстер-класів, а також розробки відповідних спецкурсів з метою підвищення рівня кваліфікації співробітників оперативно-криміналістичних підрозділів правоохоронних органів.

3. Розробка та впровадження спеціального інтегрованого реєстру науково-технічних засобів з докладною інформацією про умови, модифікації і тактико-технічні характеристики БПЛА.

4. Реалізація організаційних і нормотворчих процедур щодо змісту та функціонального призначення БПЛА в проведенні слідчих дій і оперативно-розшукових заходів.

Таким чином, проведення оновлення засобів криміналістичної техніки відповідно до вимог науково-технічного розвитку суспільства та активне їх використання сприятиме успішному розслідуванню злочинів, спростить проведення експертиз та оглядів, позитивно вплине на їх ефективність і повноту.

Список використаних джерел:

1. Дорожньо-транспортні пригоди за період з 01.01.2020 по 20.09.2020 року. *Офіційний сайт патрульної поліції України*. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 01.11.2020).

2. Кількість ДТП у світі зростає – ВООЗ. Центр громадського здоров'я МОЗ України. URL: <https://phc.org.ua/news/kilkist-dtp-u-sviti-zrostaе-vooz> (дата звернення: 01.11.2020).

3. Тунтула О. С., Возніца І. В. Особливості застосування криміналістичної техніки при проведенні огляду місця діяння. *Журнал східноєвропейського права*. 2019. № 59. С. 81-91.

4. Захарченко С. О. Проблеми питання недостатнього залучення спеціалістів до розслідування дорожньо-транспортних пригод. *Актуальні питання досудового розслідування слідчими органів внутрішніх справ: проблеми теорії та практики: тези доповідей Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 18–19 квіт. 2013 року)*. К.: «Хай-Тек Прес», 2013. С. 101-104.

5. Атаманенко Ю. Ю. Геоінформаційна технологія реєстрації та картографування дорожньо-транспортних пригод із використанням безпілотних літальних апаратів: моногр.; ДЮІ МВС України. Кривий Ріг, 2019. 132 с.

6. Бегалиев Е. Н. Современный толковый словарь криминалиста. Астана: Лантар-трейд, 2019. 240 с.

7. Bing Han, Christopher Paulson, Dapeng Wu. 3D Dense Reconstruction from 2D Video Sequence via 3D Geometric Segmentation. *Journal of Visual Communication and Image Representation*. July 2011. Vol. 22, Issue 5, pp 421–431.

8. Galileo begins serving the globe. The European Space Agency. URL: http://www.esa.int/Applications/Navigation/Galileo_begins_serving_the_globe.

9. Бегалиев Е. Н. О перспективах применения беспилотных летательных аппаратов в ходе производства отдельных следственных действий. *Вестник Восточно-Сибирского института МВД России*. 2019. № 2(89). С. 163–172.

Волкова Дар'я Максимівна

студентка 2 курсу Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»

Чабаненко Юлія Станіславівна

асистент кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»

ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

Авіаційний повітряний транспорт, безперечно, найшвидший вид транспорту, який дозволяє дістатися до будь-якої точки Землі за кілька годин. У повітряному просторі постійно знаходяться тисячі літальних апаратів (літаки, вертольоти, планери, повітряні кулі, дельтаплани) Вони перевозять пасажирів, вантажі, виконують наукові, військові і спеціальні завдання. Щорічна статистика свідчить, що надзвичайні ситуації на авіатранспорті обчислюються тисячами випадків [1, с. 433].

Згідно з даними, що надходили до Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, у 2017 – першому півріччі 2019 років, під час експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС сталися [2; 3]: у 2018 році – 1 катастрофа (при виконанні УТП на вертольоті Мі-8); у 2018 році 4 аварії (аварія при виконанні транспортних перевезень на літаку MD-83, АХР на вертольоті Мі-2, дві аварії з ПС авіації загального призначення); у 2019 році 2 аварії (аварії з літаками АН-2 при виконанні УТП та АХР); у 2018 році 4 серйозні інциденти (при виконанні транспортних перевезень); у 2019 році – 1 серйозний інцидент (при виконанні транспортних перевезень); у 2018 році 32 інциденти (11 з яких – інциденти, пов'язані з засліпленням лазерними променями); у 2019 році 11 інцидентів. 8 грудня 2020 року український пасажирський літак Boeing-737, що належав авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», був збитий ракетою. Загинули усі, хто перебував на борту: 176 осіб, з яких 167 пасажирів і 9 членів екіпажу [4].

Безпека цивільної авіації, зокрема безпека польотів, сьогодні, як і півстоліття тому, стабільно залишається в центрі уваги держав і міжнародної спільноти. Однак, незважаючи на заходи, що вживаються як на міжнародному рівні, так і на рівні окремих держав, авіаційні події (авіакатастрофи й аварії) та інциденти продовжують траплятися з цивільними повітряними суднами. Наразі немає ніяких підстав вважати, що ця статистика суттєво зміниться у найближчі роки.

При надходженні інформації про авіаційну подію, необхідно якомога точніше з'ясувати час і місце його вчинення, тип повітряного судна, число пасажирів і членів екіпажу, характер отриманих ушкоджень. Потім слід організувати проведення рятувальної операції по мінімізації людських жертв і в разі необхідності з гасіння пожежі і приступити до розслідування. Також, авіаційна подія, що спричинила за собою загибель людей, вимагає великої кількості залучених сил і засобів для проведення розслідування і проведення огляду місця події, що вимагає від слідчого здібностей організувати конструктивну взаємодію.

Сьогодні підвищення ефективності техніко-криміналістичного забезпечення оглядів місць подій неможливо без використання сучасного технічного обладнання та новітніх передових технологій, а також без знання прийомів роботи з ними. Огляд місця події як початкове і найважливіше слідча дія має адаптуватися до умов створення і застосування нової криміналістичної техніки, до умов інтерактивності.

До одного з ефективних засобів фіксації інформації можна віднести безпілотний літальний апарат (БПЛА). Безпілотний літальний апарат (БПЛА, англійський термін: Unmanned aerial vehicle – UAV) – багаторазово реалізовує своє функціональне призначення без безпосереднього розміщення людини на борту з метою управління [5, с. 62].

БПЛА використовуються для вирішення найрізноманітніших завдань в інтересах військових і цивільних користувачів: для оперативного проведення аерофотозйомки, пошуково-рятувальних робіт, розвідки та спостереження, підтримки правопорядку і т.д. Вони відрізняються великою різноманітністю, їх конструкція і розміри залежать від завдань, для яких вони призначаються. Перевагами їх застосування вважаємо: є істотне збільшення повноти інформації, що збирається, візуальної інформації; підвищення оперативності огляду; можливість отримання зображень місць, перебування в яких або утруднене, або становить небезпеку для експерта. Сучасні безпілотні літальні апарати мають високу надійність, точність і безпекою польотів. Вони оснащені цифровими камерами високого дозволу, високоточними системами супутникової навігації і прив'язки до місцевості. Всі ці якості дозволяють отримувати візуальну інформацію обстановки місця події з високою точністю і оперативністю.

В ході проведення огляду місця авіакатастрофи виникає багато проблем, пов'язаних саме з фіксацією місця події, так як кордони даної слідчої дії величезні за своїми масштабами. Так, наприклад, місце катастрофи авіалайнера може захоплювати пересічену місцевість, яка охоплює як частину суші, так і частину водного простору). У такій ситуації слідчі відчують труднощі з фіксацією всього місця події (для отримання повної картини події необхідно організувати роботу по залученню вертольота, літака). Наприклад, в одному з розслідувань Британського бюро з розслідування авіаційних подій (AAIB) за допомогою квадрокоптера були оглянуті зламані падаючим літаком гілки дерев, що дозволило оцінити швидкість падіння і кут зниження літального апарату. Такий огляд був би неможливий при зйомці місцевості з вертольота [6].

З огляду на специфіку розслідування даних категорій справ, на нашу думку, в слідчо-оперативну групу необхідно включати фахівців, які вміло використовують БПЛА, кваліфіковано володіють фото- або відеоапаратурою, для фіксації з висоти всієї ділянки події. Технічні можливості БПЛА цілком можуть забезпечити автоматичну цифрову аерофотозйомку з висоти від 100 до 750 метрів і дозволяють наочно закріпити місце події. Дрон разом із відео і фото записує так званий бортовий лог-файл, який фіксує GPS координати, висоту, час зйомки, кути нахилу тощо. Цю інформацію можна використовувати, щоб дізнатися, де і коли відбувалися події. Цифрові зображення з БПЛА можна перетворити в ортофотоплан з високою якістю зображення, який просторово прив'язаний за допомогою системи GNSS до території та імплементується із картами Google, і наочно демонструє всю картину місця авіакатастрофи [7, с. 239-240].

До важливих для огляду місця події авіаційних подій функцій БПЛ можемо віднести наступні [8, с. 6]:

- камера з достатнім розширенням;
- можливість GPS наведення;
- можливість «зависання» над вказаним місцем;

- автоповернення в екстрених ситуаціях;
- підвищена автономність роботи;
- висока дальність управління і передачі інформації.

Список використаних джерел:

1. Колєнов О.М., Безуглов О.Є., Іщук В.М. Первинна підготовка рятувальника: навчальний посібник. Х.: НУЦЗУ, 2013. 455 с.
2. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та суднами іноземної реєстрації, що сталися у першому півріччі 2018 року. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами URL: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7_1_%D0%BF%D1%96%D0%B2_2018.pdf.
3. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та суднами іноземної реєстрації, що сталися у першому півріччі 2019 року. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами URL: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7_1_%D0%BF%D1%96%D0%B2_2019.pdf.
4. Наймасштабніші авіакатастрофи, що сталися в Україні або з українськими літаками. Аналітичний портал Слово і Діло. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2020/09/28/infografika/suspilstvo/najmasshtabnishi-aviakatastrofy-stalysya-ukrayini-abo-ukrayinskymu-litakamy>.
5. Тимочко О. І. Голубничий Д. Ю., Третяк В. Ф., Рубан І. В. Класифікація безпілотних літальних апаратів. *Системи озброєння і військова техніка*. 2007. Вип. 1. С. 61-67.
6. Квадрокоптеры помогут расследовать авиакатастрофы. Интерфакс. 9 февраля 2016. URL: <https://www.interfax.ru/world/493938>.
7. Комунікаційно-контентна безпека: гібридно-месіанські агресії. Україна: 2014-2017 рр. : Тренінговий посібник для фахівців з питань комунікаційно-контентної (інформаційної) протидії. Укладання Любовець Г.В., Король В.Г. К : ФОП Лопатіна О.О., 2019. 340 с.
8. Малець І. О., Сичевський М. І., Лопух О. Р. Удосконалення підготовки фахівців цивільного захисту шляхом опанування перспективних напрямів застосування квадрокоптерів (мультикоптерів). URL: <https://sci.ldubgd.edu.ua/bitstream/handle/123456789/825/>.

Волошко Тарас Андрійович

старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З ВИЗНАЧЕННЯМ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ

Під час керування автомобілем виникають різні ситуації, при яких водію необхідно за короткий проміжок часу виконувати різноманітні дії. Для того, щоб вирішити чи виконав водій вимоги Правил дорожнього руху, необхідно провести технічну оцінку дій водія та визначити, які дії з числа можливих для даних умов потрібно було виконати водію, зіставити дії, що вимагалися з виконаними в дійсності. Для вирішення питання, як повинен був діяти водій в відповідності з вимогами правил дорожнього руху, важливе значення має момент виникнення небезпеки, перешкоди для руху. Для вирішення питання, як повинен був діяти водій в відповідності з вимогами правил безпеки руху, важливе значення має момент виникнення небезпеки, перешкоди для руху.

Під небезпекою розуміють зміну дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися.

Відповідно до вимог Правил дорожнього руху, у разі виникнення небезпеки для руху, водій повинен виконати дії, направлені на зменшення швидкості. Структурно небезпеку для руху можна виразити в вигляді двох взаємозв'язаних складових частин: перешкода та небезпека. Першим структурним елементом є пішохід, автомобіль, проїзна частина та інше. Але само по собі джерело ще не утворює небезпеки, як такої.

Оцінка дорожньо-транспортної ситуації потребує вирішення трьох основних питань: чи є джерело небезпеки, які заходи необхідно виконати для запобігання ДТП та в який момент слід задіяти ці заходи.

В процесі керування транспортним засобом водій зобов'язаний не тільки реагувати на конкретну небезпеку, але й вміти по окремих ознаках визначити можливість виникнення небезпеки для руху. Тобто водій повинен мати вміння передбачати небезпеку для руху.

Тому, від моменту виникнення небезпеки для руху повністю залежить висновки експертизи та оцінка дій водія. Діяльність експерта пов'язана з аналізом механізму ДТП. Тому, велика кількість різних ситуацій дозволяє встановлювати закономірності, які стосуються моменту виникнення небезпеки для руху, з якого водій повинен виконати дії, направлені на зменшення швидкості руху чи зупинки транспортного засобу.

До основних критеріїв, які впливають на момент виникнення небезпеки для руху, можливо віднести організація руху, межі проїжджої частини, видимість елементів проїжджої частини, характер руху пішохода і його поведінка, швидкість та характер руху транспортного засобу, дорожня обстановка та оцінка дорожньої обстановки водієм.

Під час дослідження різних механізмів ДТП виникає ряд питань, які не дозволяють на достатньо методичному рівні визначитись з моментом виникнення небезпеки, а відповідно вирішити питання технічної можливості уникнення ДТП та оцінки дій водія транспортного засобу.

В основі критеріїв оцінки моменту виникнення небезпеки для руху лежить ситуаційний підхід, що впливає з вимог Правил дорожнього руху України та принципів розпізнання ознак виникнення небезпеки. До основних критерій відносяться:

- характер руху (дій) пішохода і його поведінка (стоїть, біжить, відновлює рух, змінює темп чи напрямок і таке інше);
- швидкість руху транспортного засобу та його характер;
- видимість дороги – конкретна та загальна видимість;
- будівельні та експлуатаційні характеристики дороги та дорожнього покриття;
- ширина проїзної частини та організація руху;
- дорожня обстановка;
- оцінка дорожньої обстановки водієм;
- оцінка дій водія (прийняття термінового гальмування, плавного гальмування, збільшення бокового інтервалу, об'їзду перешкоди).

Не виникає труднощів з визначенням моменту виникнення небезпеки у простій ситуації, наприклад під час наїзду на пішохода на пішохідному переході. Більш складні при визначенні моменту є ситуації, де здійснюється наїзд на дітей, у тому числі де вік дітей не можна віднести до малолітніх, але від них неможливо вимагати виконання Правил дорожнього руху.

Не прості ситуації, в якій з боку пасажира під час руху були виконані дії, які перешкоджали керуванню автомобілем; коли на шляху руху пішохода, велосипедиста чи транспортного засобу, якій раптово змінив напрямок руху, є нерухома перешкода, яка знаходиться в полі зору других учасників руху та багато інших.

Тому питання визначення моменту виникнення небезпеки для руху при проведенні судових автотехнічних експертиз залишається актуальним та потребує постійного удосконалення.

Список використаних джерел:

1. Актуальні питання теорії та практики судової автотехнічної експертизи. Збірник матеріалів міжнародного науково-практичного семінару. Харків. 2005.
2. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИЛСЭ, 1971.
3. Судебная автотехническая экспертиза. ч. 2. под ред. Илларионова В.А. – М.: ВНИИСЭ, 1980.
4. Шевцов С.О. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. – Харків. 2005.
5. Правила дорожнього руху України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

Гаврилюк Андрій Федорович

старший викладач кафедри експлуатації транспортних засобів та пожежно-рятувальної техніки Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук

ОБҐРУНТУВАННЯ ТА РОЗРОБЛЕННЯ СИСТЕМИ АВАРІЙНОГО ЗНЕСТРУМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

У світовому масштабі кількість транспортних засобів перейшло відмітку 1,3 млрд. одиниць і за прогнозами експертів до 2030 року їх кількість може подвоїтись. Це призводить до ряду проблематик, вагомою серед яких є забезпечення пожежної безпеки. Незважаючи на протипожежні заходи та норми, які регламентуються нормативно-правовими актами, котрі стосуються у першу чергу ступеня горючості матеріалів, що використовуються на транспорті [1, 2], у світовій спільноті щорічно виникає понад 1,3 млрд пожеж транспортних засобів [3]. Це призводить до загибелі близько 3 тис. осіб, а матеріальні збитки перевищують 1 млрд. доларів США [4].

В Україні лише за 9 місяців 2020 року згідно з даними [5] виникло 3264 пожеж транспортних засобів в наслідок яких загинуло 11 осіб.

Пожежі виникають у різних транспортних засобах, починаючи від приватних легкових автомобілів, закінчуючи комерційними автобусами, вантажівками, будівельною, інженерною та сільськогосподарською технікою, призначеною для виконання різних видів робіт.

Однією з основних причин виникнення таких пожеж є пожежонебезпечні режими роботи бортової електромережі транспортного засобу, а саме коротке замикання чи перенавантаження. Тому розроблення системи пасивної безпеки, яка б швидко та безпомилково знеструмлювала транспортний засіб, в разі виникнення аварійної ситуації, дасть змогу зменшити як матеріальні збитки так і людські жертви.

Запропонована система пасивної пожежної безпеки транспортного засобу працює наступним чином [6]. У випадку появи полум'я, диму чи (і) понаднормове зростання температури у моторному відсіку комбінований пожежний сповіщувач формує сигнал та передає автоматичний вимикач електроенергії. В наслідок цього активується піропатрон і відбувається відсікання позитивного потенціалу акумуляторної батареї та генератора, які підключені паралельно.

Під час спрацювання будь якої подушки безпеки та (або) перевищення граничних значень робочих температур та (або) зменшення рівня експлуатаційних рідин, що може призвести до втрати керованості транспортного засобу, бортовий комп'ютер формує тривожний сигнал та передає на вхід автоматичного вимикача електроенергії, який знеструмлює транспортний засіб.

Список використаних джерел:

1. "ISO 6941, Textile fabrics – Burning behaviour – Measurement of flame spread properties of vertically oriented specimens", ISO International Organization for Standardization, 2003.

2. “ISO 5658-2: Reaction to fire tests – Spread of flame – Part 2: Lateral spread on building and transport products in vertical configuration”, ISO International Organization for Standardization, 2006.

3. A. Furness, M. Muckett, Introduction to fire safety management, Butterworth-Heinemann, Amsterdam, 2007.

4. N.N. Brushlinsky, M. Anrenas, S.V. Sokolov, P. Wagner, World Fire Statistics, Center of Fire Statistics of CTIF, 2018.

5. Аналітична довідка про пожежі та їх наслідки в Україні за 9 місяців 2020 року:[Електронний ресурс]. Режим доступу: https://idundcz.dsns.gov.ua/files/2020/Documenty/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/Analitychna%20dovidka%20pro%20pojeji_09.2020.pdf

6. Пат. на корисну модель 96827 Україна, МПК (2006.01), А62С 3/07. Система пасивної пожежної безпеки транспортних засобів / А. Ф. Гаврилюк, І.Ю. Ганченко. № u 2017 02086; заявл. 06.03.2017; опубл. 01.01.2018, Бюл. № 1. 4 с.

7. Гаврилюк А.Ф. Обоснование необходимости разработки технических средств для предотвращения пожаров на автотранспорте / А.Ф. Гаврилюк, В.И. Гудым, А.П. Кушнир // Вестник Кокшетауского технического института министерства по чрезвычайным ситуациям республики Казахстан: Зб.наук. тр. 2014. № 1 (13). С. 55-63.

Гаврилюк Марина Юрїївна

студентка 2-го курсу магістратури Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»

Веселов Микола Юрїйович

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

Проліз Андрій Вячеславович

начальник відділення адміністративної практики полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції, майор поліції

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРИМУСОВОГО ВИКОНАННЯ ПОСТАНОВ ПОЛІЦІЇ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У разі несплати особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, штрафу у встановлений строк постанова про накладення штрафу поліцією надсилається для примусового виконання до відділу державної виконавчої служби (ДВС) за місцем проживання (перебування) особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, місцем її роботи або за місцезнаходженням її майна.

Порядок примусового виконання судових рішень та рішення інших органів (посадових осіб) визначено у Законі України «Про виконавче провадження» [1].

Водночас аналіз практики взаємодії підрозділів поліції з органами ДВС щодо фактичного виконання адміністративних стягнень у вигляді штрафів у примусовому порядку свідчить, що така діяльність не позбавлена певних проблем. Серед них не останнє місце посідає повернення державними виконавцями виконавчого документа стягувачу (до підрозділу поліції). Основними підставами для таких повернень є:

1) виконавчий документ не відповідає вимогам, передбаченим ч. 1 ст. 4 Закону України «Про виконавче провадження»;

2) у боржника (правопорушника) відсутнє майно, на яке може бути звернено стягнення, а здійснені виконавцем відповідно до цього Закону заходи щодо розшуку такого майна виявилися безрезультатними;

3) у результаті вжитих виконавцем заходів неможливо встановити місце проживання, перебування боржника – фізичної особи (правопорушника).

Слід зазначити, що ці причини цілком відповідають вимогам чинного законодавства (п. 6 ч. 4 ст. 4, п.п. 2 та 5 ч. 1 ст. 37 Закону України «Про виконавче провадження»). Проте невстановлення майна правопорушника (на яке може бути звернено примусове стягнення) або його місця проживання (перебування) подекуди має місце і через невжиття відповідних належних заходів з боку державних виконавців. Поясненням цьому може бути як об'єктивні причини (недостатня кількість та/або надмірна завантаженість персоналу в підрозділах ДВС), так і суб'єктивні (неефективний розподіл навантаження серед державних виконавців, низька особиста відповідальність окремих співробітників, недостатній контроль за їх діяльністю з боку керівництва тощо).

Повернення виконавчого документа з підстав, передбачених ст. 37 не позбавляє права підрозділ поліції повторно пред'являти такі постанови у справах про адміністративні правопорушення до виконання органами ДВС протягом строків, встановлених ст. 12 наведеного Закону. Втім це не додає ефективності цьому процесу, а лише марнує бюджетні кошти на листування між державними органами.

У разі невідповідності виконавчого документа (постанови у справі про адміністративні правопорушення) вимогам Закону він повертається до підрозділу поліції органом ДВС взагалі без прийняття до виконання. Основною причиною невідповідності стає відсутність у постанові у справі про адміністративні правопорушення відомостей про реєстраційний номер облікової картки платника податків боржника (для фізичних осіб), що передбачено п. 4 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про виконавче провадження».

Така ситуація утворюється через те, що ч. 2 ст. 283 КУпАП серед вимог до змісту постанови по справі про адміністративне правопорушення не згадує про зазначення у ній відомостей про реєстраційний номер облікової картки платника податків боржника (відомості про особу, стосовно якої розглядається справа включають лише: прізвище, ім'я та по батькові (за наявності), дата народження, місце проживання чи перебування). Згідно з положеннями Закону

України «Про Національну поліцію» поліцейський у передбачених цим Законом випадках (ст. 32) має право вимагати в особи пред'явлення нею документів, що посвідчують особу, та/або документів, що підтверджують відповідне право особи [2]. Відповідно до ч. 2 ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» водій транспортного засобу зобов'язаний мати при собі та на вимогу поліцейського пред'являти для перевірки посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб, а у випадках, передбачених законодавством, – страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [3]. Жодний з наведених правових актів не передбачає повноважень поліцейського вимагати у порушника ПДР реєстраційний номер облікової картки платника податків (ідентифікаційний номер фізичної особи), а відповідно обов'язку такої особи його надавати поліцейському.

Отже, під час розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення БДР за місцем його вчинення та винесення постанови по справі про адміністративне правопорушення (у передбачених законом випадках) поліцейський, в багатьох випадках, не має доступу до реєстраційного номеру облікової картки платника податків особи-правопорушника, і правових підстав для його витребування. Згідно ж з п. 9 розд. IV Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції, затвердженої Наказом МВС України від 06.11.2015 р. № 1376, внесення додаткових записів після того, як постанова підписана особою, щодо якої вона винесена, не допускається [4].

Такий стан правової регламентації процедури оформлення поліцією правопорушень у сфері БДР та вимог до виконавчого документу у виконавчому провадженні (у разі примусового виконання постанов по справі про адміністративне правопорушення) іноді заводить ситуацію в глухий кут.

Вважаємо, що з метою вирішення згаданих проблемних питань необхідно:

1) внести зміни до абзацу другого п. 4 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про виконавче провадження» та викласти цей абзац у такій редакції:

«реєстраційний номер облікової картки платника податків або серія та номер паспорта (для фізичних осіб, які через свої релігійні переконання в установленому порядку відмовилися від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків та повідомили про це відповідний контролюючий орган і мають відмітку в паспорті) боржника (для фізичних осіб – платників податків) за наявності»;

2) запропонувати Міністерству юстиції удосконалити та конкретизувати в Інструкції з організації примусового виконання рішень (затвердженій Наказом Міністерства юстиції України від 02.04.2012 р. № 512/5) порядок встановлення місця проживання, перебування боржника – фізичної особи, а також розшуку майна боржника, на яке може бути звернено стягнення.

Список використаних джерел:

1. Про виконавче провадження: Закон України від 02.06.2016 р. № 1404-VIII. Дата оновлення: 25.09.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text> (дата звернення: 20.10.2020).
2. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 03.07.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#n231> (дата звернення: 20.10.2020).
3. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n222> (дата звернення: 20.10.2020).
4. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: Наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 1376. Дата оновлення: 17.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15#Text> (дата звернення: 20.10.2020).

Ганжерлі Аміна Іллівна

студентка 3 курсу спеціальності «Правоохоронна діяльність» Донецького юридичного інституту МВС України

Хоббі Юлія Сергіївна

доцент кафедри державно-правових дисциплін та публічного управління Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ПОКРАЩЕННЯ ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Вимоги сучасного світу вимагають значної мобільності, що досягається за рахунок будівництва та ремонту доріг, покращення транспортної інфраструктури, збільшення кількості транспортних засобів комунальної та приватної форм власності. Щоб керувати автомобілем ви маєте відповідати певним вимогам, встановленим законодавством: вік, відсутність медичних протипоказань та наявність посвідчення водія.

Для того, щоб отримати останнє, необхідно пройти навчання в сертифікованій автошколі, успішно здати внутрішній екзамен, здати теорію та практику водіння у відповідному підрозділі територіального органу з надання сервісних послуг МВС України.

До першого етапу на шляху до отримання завітного посвідчення, навчання в автошколах, більшість кандидатів у водії ставляться формально. Але це самий важливий етап, оскільки від його успішного проходження та засвоєння отриманих знань залежать всі наступні.

Постановою Кабінету міністрів України від 2 березня 2010 р. № 229 затверджено «Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів». Типова навчальна програма складається з п'яти розділів і визначає кількість навчальних годин, відведених для вивчення кожного

розділу під час підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, з урахуванням категорій транспортних засобів. Нас цікавитиме категорія В.

1 розділ «Будова і технічне обслуговування транспортного засобу» нараховує 8 годин (всі теоретичні), 2 розділ «Правила дорожнього руху» – 70 годин (5 годин !!! практичних занять і 2 години іспит), 3 розділ «Основи керування транспортним засобом і вимоги безпеки дорожнього руху» – 12 (теорія), 4 розділ «Етика водія транспортного засобу» – 10 (теорія), і 5 розділ «Практичне керування транспортним засобом» – 40 годин (практика). Загалом 140 годин [1].

Основна увага приділяється Правилам дорожнього руху і дуже мало безпеці дорожнього руху, хоча це головне, оскільки безпечне керування транспортним засобом є професійним навиком, який може врятувати життя водія, пасажирів та пішоходів.

Оскільки автомобіль є джерелом підвищеної небезпеки, на нашу думку, автошколам більше уваги слід приділяти не просто практичному навчанню керування ТЗ, а навчанню безпечному керуванню ТЗ, тому кількість годин на засвоєння 3 розділу слід збільшити і передбачити практичні заняття з детальним розбором практичних ситуацій.

Що стосується реалізації 5 розділу – практичного керування ТЗ, то для цього автошколи мають мати навчальний майданчик для початкового керування транспортними засобами або орендувати такий (п. 1 Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, затверджених Наказом МВС України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства соціальної політики України від 05.04.2016 р. № 255/369/132/344 [2]. При цьому п. 5 Розділу 3 цього Наказу містить вимоги до майданчика:

1) майданчик повинен мати тверде покриття та бути обладнаний відповідними засобами, що виключають рух по ньому сторонніх транспортних засобів та пішоходів;

2) майданчик повинен бути обладнаний такими елементами: габаритними «тунелем», «двориком», «вісімкою», «зигзагоподібним переїздом» або «змійкою»; пагорбом і косогором; нерегульованим залізничним переїздом; регульованим перехрестям; дорожніми знаками, світлофорами, дорожньою розміткою;

3) розміри майданчика повинні забезпечувати розміщення всіх його елементів з урахуванням відстані, достатньої для виконання навчальних вправ;

4) елементи, розміщені на майданчику, повинні бути відокремлені вертикальними стійками на спеціальних підставках [2].

Тут виникає проблема, пов'язана або з відсутністю такого майданчика взагалі, або його неналежним станом. Так як же автошколи отримують відповідну ліцензію?

Додатково, пропонуємо збільшити кількість годин практичних занять з теми «Керування у темну пору доби», оскільки сумерки та темрява часто стають справжнім викликом для водіїв-початківців. Додатково пропонуємо

ввести цільове навчання керуванню в тих місцях, де найчастіше виникають ДТП для практичного розбору небезпеки відповідної ділянки дороги.

Звісно держава постійно намагається покращити підготовку водіїв. Так, щоб зменшити корупцію в сфері навчання на водія та отримання посвідчення, Постановою Кабінету Міністрів України від 03 квітня 2019 р. № 320 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» було запроваджено відеофіксацію процесів складання іспитів зі знань правил дорожнього руху і навичок керування транспортними засобами. Неможливо буде скласти теоретичний іспит в одному територіальному сервісному центрі МВС, а практичний – в іншому. Також скорочено до 2-ох років термін чинності отриманого в автошколі Свідоцтва про закінчення навчального закладу з підготовки водіїв транспортних засобів [3].

А для автошкіл впроваджують електронний журнал навчання, де зазначається інформація про час проведення теоретичних та практичних занять, а також транспортний засіб, на якому здійснюватиметься практичне заняття. Нововведення покликане посилити контроль за організацією навчального процесу в кожному закладі з підготовки водіїв та, зокрема, за навчанням кожного слухача.

Це можна розглядати позитивним кроком, який спонукає осіб більш відповідально ставитися до процесу навчання в автошколі як з боку інструкторів, так і слухачів.

Таким чином, не диблячись на позитивні зміни в законодавстві, слід також переглянути Типову навчальну програму підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів і збільшити кількість практичних занять за певними темами. Також посилити контроль за дотриманням вимог щодо наявності у автошколи та якості навчального майданчика для початкового керування транспортними засобами.

Список використаних джерел:

1. Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 02 березня 2010 р. № 229. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-п#Text>

2. Вимоги до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку : Наказ МВС України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства соціальної політики України від 05.04.2016 № 255/369/132/344. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0672-16#Text>

3. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 03 квітня 2019 р. № 320. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/320-2019-п#Text>

Гаркуша В'ячеслав Вікторович

доцент кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ З КЕРУВАННЯМ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ

Правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння вважаються найбільш суспільно небезпечними та часто викликають суспільний резонанс. У зв'язку з цим, у суспільстві вже давно точиться дискусія з приводу посилення відповідальності за це правопорушення аж до його криміналізації. Настрої у суспільстві та політична воля вилились у відповідні зміни в законодавство у 2020 році. Так, Законом України від 22.11.2018 № 2617-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» [1] (далі – Закон № 2617-VIII), який набув чинності 01.07.2020 відповідальність за керування транспортними засобами в стані сп'яніння було виключено зі статті 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення [2] (далі – КУпАП) та відповідно передбачено в статті 286-1 Кримінального Кодексу України [3] (далі – КК України). Але криміналізація цього діяння проіснувала рівно два дні, адже Закон України від 17 червня 2020 року № 720-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих кримінальних правопорушень» [4] (далі – Закон 720-IX) повернув все на свої попередні місця – відповідно скасував статтю 286-1 КК України та вніс відповідні зміни до статті 130 КУпАП. Цей Закон було опубліковано 03.07.2020, а отже саме з цього часу він набрав чинності.

Зазначимо, що Закон 720-IX вніс зміни не безпосередньо до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Кримінального кодексу України, а до Закону 2617-VIII. Тобто законодавець вніс зміни до Закону, який передбачав зміни до законодавства щодо криміналізації керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Такі дії парламентарів суперечать Регламенту Верховної Ради України, затвердженого Законом України від 10 лютого 2010 року № 1861-VI, а саме частині 6 статті 90, відповідно до якої Законопроект може передбачати внесення змін лише до тексту первинного законодавчого акта (закону, кодексу, основ законодавства тощо), а не до закону про внесення змін до цього законодавчого акта.

Крім того, відповідно до частини 4 статті 2 КУпАП зміни до законодавства України про адміністративні правопорушення можуть вноситися виключно законами про внесення змін до цього Кодексу та інших законів України, що встановлюють адміністративну відповідальність, та/або до законодавства України про кримінальну відповідальність, та/або до кримінального процесуального законодавства України [2]. Також частина 6 статті 3 Кримінального Кодексу України визначає, що зміни до законодавства

України про кримінальну відповідальність можуть вноситися виключно законами про внесення змін до цього Кодексу та/або до кримінального процесуального законодавства України, та/або до законодавства України про адміністративні правопорушення [3].

Таким чином, вийшла очевидна помилка законодавця в намаганні повернути адміністративну відповідальність за керування транспортним засобом в стані сп'яніння, оскільки прийнятий Закон 720-ІХ явно суперечить Регламенту Верховної Ради України, а також положенням статті 2 КУпАП та статті 3 КК України. До того ж, у тексті КУпАП та КК України на офіційному сайті Верховної Ради України досі не внесено зміни, передбачені Законом 720-ІХ.

Правозастосовна практика зазначених норм на сьогодні є неоднозначною. Так, при виявленні правопорушень, пов'язаних з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння поліцейські складають протоколи за відповідними частинами статті 130 КУпАП. Суди в більшості випадків розглядають справи про адміністративні правопорушення за приписами КУпАП та притягують до відповідальності винних осіб в разі встановлення в їх діях складу адміністративного правопорушення, передбаченого відповідною частиною статті 130 КУпАП. В той же час, значна частина суддів закривають справи за відсутності складу адміністративного правопорушення з посиланням на п. 4 ч. 1 розділу I та ч. 1 розділу II Закону 2617-VIII [1]. Як приклад можна привести Постанову Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області у справі № 946/6447/20 від 28.10.2020 відповідно до якої судом встановлено зокрема, що згідно наданих матеріалів, 28 вересня 2020 року о 02 годині 58 хвилин водій ОСОБА_1, керував автомобілем ВАЗ-21101 днз НОМЕР_1 по вул. Нахімова, 405 в м. Ізмаїлі Одеської області в стані алкогольного сп'яніння. Був обстежений на стан сп'яніння за допомогою алкотестера «Drager», результат огляду 1,49 ‰. Враховуючи, що з 01 липня 2020 року скасована адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, провадження відносно ОСОБА_1 підлягає закриттю [5]. Натомість Рівненський апеляційний суд, розглядаючи апеляційну скаргу на постанову Здолбунівського районного суду Рівненської області від 16 вересня 2020 року про притягнення ОСОБА_1 до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП у справі 562/1659/20, зазначив зокрема, що згідно з пунктом 6 частини 1 статті 247 КУпАП провадження у справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю в разі скасування акта, який встановлює адміністративну відповідальність.

В цьому пункті йдеться про випадки скасування акта, яким встановлена адміністративна відповідальність, натомість у результаті внесення змін до статті 130 КУпАП юридична відповідальність за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або інші дії, виключені зі статті 130 КУпАП, не була скасована, а навпаки – посилена.

Крім того, відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» № 720-ІХ від 17 червня 2020 року, передбачено низку змін, якими, зокрема, виключено ст. 286-1 КК України «Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» та повернуто колишню редакцію ст. 130 КУпАП, яка передбачає адміністративну відповідальність.

Таким чином, підстави для закриття провадження у справі, на підставі п. 6 ч. 1 ст. 247 КУпАП, відсутні [6].

На мій погляд, позиція Рівненського апеляційного суду є більш обґрунтованою, адже Закон № 720-ІХ є чинним, відсутнє будь-яке судове рішення яке б скасовувало цей Закон, а отже його потрібно виконувати. Крім того, враховуючи практику Європейського суду з прав людини та оцінюючи баланс приватного інтересу осіб, які притягаються до відповідальності та суспільного інтересу, перевагу слід віддавати останньому, оскільки масове уникнення відповідальності за це правопорушення несе великі ризики для безпеки дорожнього руху, а отже для життя та здоров'я учасників дорожнього руху.

В той же час, з метою уникнення помилок у кваліфікації правопорушень, пов'язаних з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння і вироблення єдиної судової практики при розгляді цієї категорії справ, Верховній Раді України необхідно прийняти відповідний Закон, який би усував допущені порушення регламенту Верховної Ради при прийнятті Закону № 720-ІХ.

Список використаних джерел:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень: Закон України від 22.11.2018 № 2617-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-19#Text>
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради УРСР від 18.12.1984. № 51. Стаття 1122.
3. Кримінальний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25-26. Ст. 131.
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих кримінальних правопорушень: Закон України від 17.06.2020 року № 720-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-19#Text>
5. Постанова Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області у справі № 946/6447/20 від 28.10.2020. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/92479014>
6. Постанова Рівненського апеляційного суду у справі № 562/1659/20 від 28.10.2020. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/92492871>

Грін Ігор Вячеславович

старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету

РІВЕНЬ КОНСТРУКТИВНОЇ БЕЗПЕКИ СУЧАСНИХ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Всебічно проаналізувавши показники конструктивної безпеки та зіставивши рейтинги безпеки в США, Європі, Японії і Австралії, а також дані страхових компаній про інциденти та спалахи автомобілів, можна стверджувати, що в теперішній час електромобіль врятує життя водія і пасажирів з набагато більшою ймовірністю, ніж бензиновий аналог.

Лідером з безпеки страхові компанії називають Tesla Model S. Якщо оцінювати вимоги відшкодування шкоди здоров'ю водія, електрокар на 61% краще за середній показник по ринку. На другому місці – універсал Volvo XC70. Електричний Chevrolet Volt теж кращий за цим показником серед компактних автомобілів (29% різниці). Краще бензинових однокласників і Nissan Leaf. Ту ж тенденцію підтверджують служби оцінки безпеки автомобілів по всьому світу. Безпеці електрокарів сприяє цілий ряд особливостей їх конструкції. Так, завдяки розміщенню батарей під днищем і більш низькому центру тяжіння у електромобілів набагато менше ризик перекинутися при ДТП. Крім того, низький центр ваги покращує керованість, – тобто допомагає запобігати ДТП заздалегідь. На дорожні інциденти з переверотом автомобіля припадає лише 2% аварій, але при цьому в них гинуть 35% жертв ДТП. Нещодавно відбулося ДТП Tesla Model 3 з переверотом на швидкості за 100 км / год, яке викликало істотний резонанс у ЗМІ. Водій зазнав лише легкої шкоди – декількох незначних подряпин. Відсутність двигуна під капотом електромобіля дозволяє оптимально захищати зону в передній частині машини. Також, незважаючи на широке висвітлення випадків загоряння електрокарів в ЗМІ, насправді цей ризик для електрокарів нижче, ніж для бензинових і дизельних автомобілів. Активно обговорюються випадки пожеж батарей Tesla. Так, дійсно, ці батареї можуть горіти. На жаль, як і завжди з такими новинами, в них не враховується статистика. Що стосується загоряння батарей Tesla, то статистика така: – на 1 мільярд кілометрів пробігу електромобілів Tesla доводиться 2 пожежі, а на 1 мільярд пробігу бензинових і дизельних автомобілів припадає 90 пожеж. Але бензиновий автомобіль, що загорівся, ніколи не освітлюється в ЗМІ – це просто нікого не дивує. Та навпаки, до Tesla, що зажеврила, прикуто багато уваги. Одна з головних причин таких пожеж – горючі рідини в двигуні, а в електромобілях їх просто немає. Безпека електромобілів регулюється не тільки загальними правилами безпеки для автомобілів, але і додатковими правилами для електричного обладнання. Зокрема, вимоги іскробезпеки забезпечують миттєве відключення акумулятора від високовольтних частин в разі аварії. Та і в декількох інших аспектах електромобілі також мають більш високий потенціал конструктивної безпеки, ніж автомобілі з ДВЗ.

Є, втім, і мінуси. Електромобілі досить безшумні в порівнянні з автівками з ДВЗ, та ця їх якість, що спочатку сприймалася багатьма позитивно, стала гострою проблемою для прихильників безпеки, які побоюються, що електромобілі є прихованою загрозою для пішоходів. Коли електромобілі рухаються зі швидкістю менше 20 км/год, їх ледь чутно, особливо велосипедистами або пішоходами, які слухають музику через навушники. Найбільші ризики, пов'язані з електромобілями, виникають через їх тиху ходу, коли вони рухаються на низьких швидкостях, наприклад, в міських районах з більш низькими межами швидкості, коли шум від шин і дорожнього покриття і аеродинамічний шум на цих швидкостях мінімальний. Дослідження показують, що електромобілі на 40% частіше збивають пішоходів, ніж звичайні автомобілі з ДВЗ. У 93% сліпих і слабозорих людей були проблеми, пов'язані з тихим рухом електромобілів. Керуючись цим, американський наглядовий орган в сфері дорожньої безпеки в минулому році встановив правило, що зобов'язує виробників оснащувати електрокари шумовими генераторами, закон в США має вступити в силу до кінця 2020 року, при цьому електромобілі повинні шуміти на швидкості до 30 км/год. В Євросоюзі аналогічна вимога для нових електромобілів діє вже з 1 липня 2019 року. Відтепер всі нові електромобілі в ЄС повинні продаватися з генераторами шуму мотора Avas, який буде автоматично вмикатися, коли машина їде заднім ходом або пересувається зі швидкістю менше 19 кілометрів на годину. Влада Євросоюзу прийшли до висновку, що коли в таких випадках недалеко від автомобіля перебуватимуть перехожі, то завдяки шуму від Avas вони почують наближення автівки та зможуть адекватно зреагувати. При цьому водії матимуть можливість відключати генератор шуму мотора, якщо вони вважатимуть це за необхідне, наприклад, при русі поза межами населених пунктів. На більш високій швидкості штучний звук буде відключатися, бо швидко машини їздять як правило або по шосе, або по дорогах, обладнаним відповідними пішохідними переходами і світлофорами. Завдання звукових сигналів полягає в тому, щоб подавати попередження, які були б чутні, але які ні в якій мірі не заважали б іншим учасникам дорожнього руху. Суперечки розгорілися через те, який звук повинні видавати транспортні засоби та коли вони повинні його видавати. Погоджений стандарт являє собою суміш тональних звуків і білого шуму, які зникають, як тільки автомобіль розганяється до 20 км/год і звук шин стає досить чутним. У білого звуку, який видають мотори Avas, є дві унікальні характеристики. Одна з них полягає в тому, що білий звук дуже приємний на слух, а друга полягає в тому, що напрям джерела цього звуку миттєво розпізнається. У той момент, коли людина чує білий звук, вона може зрозуміти, звідки він виходить. Це неймовірно цінна якість. Навпаки, «тональний» звук, видаваний дизельними або бензиновими автомобілями ускладнює оцінку джерела, з якого він надходить.

Інше суттєве питання конструктивної безпеки електромобілів – рівень екологічної безпеки цих транспортних засобів. Масовому розвитку електрокарів заважають кілька речей: відсутність ємних нетоксичних акумуляторів, технологій їх переробки та інфраструктури для підзарядки (що

обмежує використання транспорту межами великих міст), а також дефіцит електроенергії. Останній пункт став приводом до того, що самі екологи тепер сумніваються в екологічній безпеці електрокарів і підраховують вуглецевий слід від їх виробництва і експлуатації. Електродвигун не викидає парникові гази. Але він працює від акумулятора, який заряджається від звичайних електромереж. А туди електроенергія надходить головним чином від спалювання газу і вугілля. Країн, де електроенергія виробляється від умовно чистих джерел – ГЕС, АЕС, тепла земних надр, – дуже мало. Це, наприклад, Норвегія, Франція. У Каліфорнії в останні роки сильно зросла частка сонячної енергетики. У більшості ж країн електроенергія – результат згоряння викопного палива. Згідно з оцінкою життєвого циклу електрокара, 70 відсотків викидів CO₂ припадає на генерацію електроенергії, по 15 відсотків дають створення кузова і літєвої батареї. Виробництво первинних матеріалів для авто включає в себе токсичні процеси і вимагає великих витрат енергії. Його можна оптимізувати в майбутньому за рахунок переходу на поновлювані джерела енергії, створення технологій переробки використаних акумуляторів. Це зменшить вуглецевий слід на 35 відсотків. Але, навіть незважаючи ці серйозні претензії до екологічності електромобілів, вони залишаються дуже привабливими для використання у великих містах, де гостро стоїть проблема чистоти повітря.

Список використаних джерел:

1. Лебедева А. С. К вопросу об экологической безопасности на автомобильном транспорте // Лебедева А. С., Табачникова Е. В. // Научное обозрение: теория и практика. 2014. № 3. С. 41–45.
2. Эйдинов А.А. Расчетные исследования возможностей тяговых источников тока для электромобилей // Эйдинов А.А., Дижур М.М. // М.: Труды МАМИ, 1996. 138 с.
3. Шуркалов П.С. Инфраструктура зарядных станций для электрических транспортных средств на основе возобновляемых источников энергии / Шуркалов П.С. // Возобновляемые источники энергии: материалы восьмой научной молодежной школы с международным участием. М.: Университетская книга, 2012. С. 465-469.
4. Скундин А.М. Современное состояние и перспективы развития исследований литиевых аккумуляторов / А.М. Скундин, О.Н. Ефимов, О.В. Ярмоленко // Успехи химии. 2002. № 71 (4). С. 378.
5. Bolun Xu. Modeling of Lithium-Ion Battery Degradation for Cell Life Assessment/ Bolun Xu. //Article in IEEE Transactions on Smart Grid June 2016.
6. G. Ning R. E. White, and B. N. Popov, “A generalized cycle life model of rechargeable li-ion batteries,” *Electrochimica Acta*, vol. 51, no. 10, pp. 2012–2022, 2006.
7. Topolsky D.V. Modelling of components of hybrid and city transportation in shareware soft / D.V. Topolsky, E.V. Solomin, I.G.Topolskaya,N.D. Topolsky // *Journal of computational and engineering mathematics*, 2015. Т. 2, № 3 С. 3–12.

8. Дубасова В.С. Исследования и производство материалов для литийионных аккумуляторов в России и за рубежом / В.С. Дубасова, Л.С. Каневский // Электрохимическая энергетика. 2005. Т. 5. № 2. С.109-119.

9. P Gorny Monitoring and Health prognosis of Lithium-Ion battery system // Piotr Gorny, Piotr Morz, Tadeusz UHL // 8th European Workshop On Structural Health Monitoring (EWSHM 2016), 5-8 July 2016.

10. Сидоров К.М. Энергетическая и топливная эффективность автомобилей с гибридной силовой установкой. дисс. на соискание канд.техн.наук. Специальность: 05.09.03 – Электротехнические комплексы и системы. М. 2010.

11. Черных И.В. Моделирование электротехнических устройств в MATLAB, SimPowerSystems и Simulink / И. В. Черных. // М.: ДМК Пресс; СПб.: Питер, 2008. 288 с.

12. Сидоров К.М. Перспективные системы тягового электрооборудования для транспортных средств / К.М. Сидоров, Т.В. Голубчик, В.Е. Ютт // Вестник МАДИ. 2012. № 1 (28).

13. Ахмедов А.А. Улучшение управляемости и устойчивости автомобиля при движении по неровной дороге методами многокритериальной параметрической оптимизации: дис. канд. техн. наук. 05.05.03. М. 2004. 169 с.

Гузенко Олена Павлівна

доцент кафедри цивільного та господарського права факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат економічних наук, доцент

НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ТА ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ В КОНТЕКСТІ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Необхідність вдосконалення транспортного законодавства та транспортного сектору економіки має місце доволі тривалий час. Так, ще два десятиліття тому в 2000 році була розроблена та прийнята Концепція реформування транспортного сектору економіки (надалі – Концепція) [1]. В Концепції зазначається на спаді обсягів перевезень, критичному рівні фінансового стану галузі, зношенні матеріально-технічної бази, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні. Незадовільно вирішувалися питання технічних інновацій та технологічної модернізації, не задовольнялися мінімальні соціальні потреби працівників галузі. Не повною мірою використовувалися потенційні можливості транспортно-дорожнього комплексу щодо розвитку експорту транспортних послуг, які потребують істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг, особливо у міжнародному сполученні. Все це негативним чином відбивається як на вдосконаленні транспортної безпеки так і на реформуванні транспортного сектору економіки.

З аналізу пріоритетних напрямів державного регулювання за окремими видами транспорту, зазначених у Концепції слід зазначити наступне. Для розвитку залізничного транспорту передбачалося внесення пропозицій про зміни до Законів України «Про транспорт» та «Про залізничний транспорт» щодо функцій та структури управління; визначення організаційно-правового статусу нових структур управління та тих, що реформуються, а також статусу галузевих підприємств у нових умовах; удосконалення відносин суб'єктів господарювання залізничного транспорту з органами державної влади на принципах, вироблених Європейським Союзом; розроблення нормативно-правових актів, що забезпечують вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та різних елементів залізничної інфраструктури на основі взаємних угод і повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням [1].

На вирішення перших завдань знадобилося майже 6 років, коли була прийнята Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, 9 років – на прийняття Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 р.р. в якій окреслювалися шляхи по реформування транспорту, 14 років – на утворення ПАТ «Українська залізниця», згідно з постановою КМУ від 25.06.2014 року № 200, і понад 15 років – коли ця структура запрацювала в оновленому форматі з використанням іншої організаційно-правової форми. Причини такого тривалого виконання завдання нами вбачаються у відсутності твердої політичної волі при проведенні реформ, а також персоніфікації особистої відповідальності за втілення покладених завдань, що дає можливість зволікати з впровадженням задекларованих змін.

Що стосується удосконалення відносин суб'єктів господарювання залізничного транспорту з органами державної влади на принципах, вироблених Європейським Союзом, розроблення нормативно-правових актів, що забезпечують вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та різних елементів залізничної інфраструктури на основі взаємних угод і повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням то на цей час робота в цьому напрямку добігає свого кінця, але знову ж таки на реалізацію цих заходів знадобилося більше 16 років [2].

Другим напрямом державного регулювання було визначено морський транспорт. Серед зробленого за роки існування Концепції в цій сфері виділимо прийняття Закону України «Про морські порти», а також впровадження деяких дерегуляційних процедур в портах країни, а саме, скасування процедур примусового контролю якості ізольованого баласту в морських портах, дерегуляція оформлення суден в морських портах та ін. Але в той самий час, як відзначають фахівці вартість заходу судна Capesize в український порт становить 430 тис. дол., що в чотири рази дорожче китайських і бразильських і навіть румунської Констанци [3].

В Адміністрації морських портів України пояснюють, що єдиним джерелом фінансування заходів з утримання, ремонту, реконструкції та будівництва державної частини портових споруд в Україні є портові збори. Але

така тарифна політика призведе до того, що українські порти згодом втратять вантажні потоки. Тому є потреба у корегуванні тарифних зборів та залученні інвестицій в портову галузь – приватних або державних.

Зазначимо, що в Концепції безпідставно не було приділено увагу розвитку річкового транспорту. Внутрішні водні шляхи мають великий потенціал використання, що дозволить розвантажити автомобільні дороги, переорієнтувати частину вантажів з залізниць на водний вид транспорту. Але річковий транспорт потребує крім належної інфраструктури ефективного законодавчого регламентування діяльності. Тому є нагальна потреба у розробці та прийнятті Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Серед реформ, що провадяться Міністерством інфраструктури значиться і розробка відповідного закону [4].

Третій напрям визначений в Концепції за автомобільним транспортом. До необхідних заходів виділені удосконалення нормативно-правової бази щодо безпеки перевезень та якості автотранспортних послуг і створення рівних умов функціонування суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності; удосконалення системи державної сертифікації автотранспортних засобів.

Проте, час поставив значно ширше коло питань, необхідних для врегулювання на цьому виді транспорту. Серед них питання адміністративних стягнень за безквітковий проїзд на транспорті; запровадження європейських правил роботи суб'єктів господарювання; дерегуляція ринку пасажирських перевезень, автостанційних послуг, децентралізація системи управління; підвищення прозорості та справедливості дозвільної системи на міжнародні автомобільні перевезення; монетизація пільг на автомобільні пасажирські перевезення; легалізація ринку таксомоторних перевезень; тарифоутворення в сфері пасажирського транспорту; впровадження електронного квитку на всі види транспорту.

Нерозривно з автомобільним транспортом повинні розглядатися питання дорожнього господарства, для якого в Концепції пропонувалося визначення стабільних джерел і порядку фінансування; введення мережі платних автомобільних доріг, концесій на їх будівництво та подальшу експлуатацію, а також сервісне обслуговування користувачів, залучення вітчизняних і іноземних кредитів, враховуючи кредити міжнародних фінансових організацій.

В сфері авіаційного транспорту Концепцією пропонувалося удосконалення нормативно-правового забезпечення приватизації авіакомпаній, акціонування аеропортів, розмежування авіаційних підприємств (аеропорти, авіаційні компанії) та допоміжних служб і формування ринку вантажних авіаперевезень; розроблення проекту Закону України «Про аеропорти»; визначення порядку закріплення маршрутів за повітряними перевізниками на тендерній основі.

Проте, наразі державою здійснюється зворотна робота по поверненню аеропортів до державної власності, приватизація авіакомпаній виявила свою неефективність – відбулася монополізація ринку авіаперевезень, разом із зростанням вартості перевезень та погіршенням якості послуг в цій сфері. Серед певних позитивних моментів, що відбуваються в цій галузі відзначимо

намагання запровадити механізми «відкритого неба», які передбачають вільний доступ іноземних перевізників на вітчизняний ринок, оприлюднення відомостей щодо реєстру авіаційних компаній, призначених для експлуатації міжнародних повітряних авіаліній тощо.

Узагальнюючи викладене, відзначимо, що впровадженню нових правових механізмів в законодавство в цілому, і транспортне зокрема, заважають неефективна модель державності, яка дозволяє зволікати з виконанням покладених завдань та невідповідність суспільства до таких кроків, як наприклад, позбавлення пільг на користування різними видами транспорту. Відповідно вирішити ці проблеми можливо шляхом підвищення ефективності функціонування держави та реформування системи пільг на транспорті. В свою чергу, ці заходи потребують належного підґрунтя у вигляді актуального та дієвого нормативно-правового забезпечення транспортної діяльності.

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки. Постанова Кабінету Міністрів України, Концепція. № 1684 від 09.11.2000 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF>

2. Реформи Міністерства інфраструктури України. Залізниця: // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/reforms/category/all-reform/zaliznicya/>

3. В Україні найдорожча в світі вартість заходу суден у порти. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/v-ukraini-najdorozca-v-sviti-vartist-zahodu-suden-u-porti>

4. Реформи Міністерства інфраструктури України. Водний транспорт: // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/reforms/all-reform/vodnyitrasport/rozrobka-zabezpechennya-priynyattya-zak/>

Гумбатов Асіф Алаббасович

аспірант кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ СПОЛУЧЕНЬ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Провідне місце у задоволенні потреб виробничої сфери та населення України у перевезеннях займає залізничний транспорт, який є важливим фактором забезпечення соціально-економічного зростання і зміцнення обороноздатності держави, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків.

Водночас нинішній розвиток залізничної галузі гальмується багатьма причинами, однією з яких залишається неналежний рівень безпеки пасажирських та вантажних залізничних перевезень. Ця проблематика набуває надзвичайної актуальності, оскільки галузь і надалі не відповідає зростаючим

потребам суспільства та європейським стандартам якості та безпеки надання транспортних послуг.

Дестабілізуючим фактором є суттєві вади в організації та забезпеченні безпеки залізничних перевезень, серед яких можна назвати такі:

- поширеність практики забезпечення безпеки перевезень, виходячи з досвіду радянського минулого;

- відсутність нормативних документів в частині застосування сучасних методів і засобів вдосконалення системи забезпечення безпеки руху поїздів;

- неопрацьованість питання в сфері кадрової політики щодо підвищення мотивації обслуговуючого персоналу;

- поширення практики здійснення управління в залізничній галузі за принципом «управління наслідками», а не «причинами»;

- ігнорування необхідності введення в практику механізмів управління ризиками на залізничному транспорті;

- відсутність системи моніторингу стану безпеки руху поїздів (не застосовуються сучасні математичні та імітаційні методи прогнозування рівня безпеки залізничних перевезень);

- продовження практики обслуговування технічних засобів та рухомого залізничного складу на основі нормативного терміну їх служби, часто без урахування поточного стану експлуатації тощо.

Негативний вплив на стан безпеки залізничних перевезень справляє й зношеність інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, яка наразі досягла критичного стану і разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, яку сьогодні неможливо розв'язати без залучення сторонньої допомоги (країн-донорів та іноземних інвесторів). Так, протягом останніх років парк пасажирських вагонів Укрзалізниці щорічно зменшувався в середньому на 200 од. [1]. На сьогоднішній день фізичний знос рухомого складу залізниць становить майже 90 %, у т.ч.: тепловози – 95,1 %, електровози – 90,7 %, пасажирські вагони – 85,9 %, вантажні вагони 88,2 % [2]. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише зношений, але й технічно, конструктивно і морально застарілий, оскільки основна частина вагонів та локомотивів побудована за технічними вимогами 60-70-х років. Свій термін служби виробили 51,7 % пасажирських вагонів (вік понад 28 років), 90,3 % вантажних електровозів (вік понад 30 р.), 97 % магістральних тепловозів (вік понад 20 р.). Експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною, веде до значного підвищення вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а заміни на сучасний, більш досконалий. Масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %, у т.ч. колійного господарства – 86 %. Тільки для того, щоб підтримувати її в робочому стані та не накопичувати прострочені ремонти щорічно необхідно модернізувати 800 км. колії, капітально ремонтувати 1000 км., середнього ремонту здійснити 800-1000 км., комплексно-оздоровчого –

750-800 км. У консалтинговій компанії А.Т. Kearney підраховали, що необхідно 56 млрд. грн. сукупних інвестицій в оптимізацію інфраструктури Укрзалізниці. В іншому випадку немає сенсу інвестувати в оновлення рухомого залізничного складу, якщо він не буде забезпечений відповідною транспортною інфраструктурою [3].

Аварійність посилюється тим, що транспортна інфраструктура не справляється з збільшенням обсягів експлуатаційної роботи і кількості транспортних засобів. Відтак, інфраструктурні зміни і розвиток рухомого складу, що провокують додаткову аварійність, в свою чергу, вимагає прийняття додаткових організаційних і правових заходів. Наприклад, збільшується кількість випадків дорожньо-транспортного травматизму серед учасників руху, особливо частими та значними за наслідками є транспортні пригоди, пов'язані із порушенням проїзду залізничних перевезень. Серед місць зосередження випадків травматизму на залізничному транспорті лідирують залізничні переїзди. За даними Британського відомства з безпеки і стандартизації на залізницях (Rail Safety & Standards, RSSB) найпоширенішими причинами зіткнень різних видів транспорту є помилки водіїв автомобілів (63 %), порушення водіями правил – об'їзд закритих шлагбаумів (21 %). Інші 16 % розподіляються таким чином: поломки і відмови автомобілів (5 %), погодні умови (4 %), помилки машиніста потягу (3 %), помилки обслуговуючого переїзду персоналу (3 %) і відмови пристроїв сигналізації переїзду (1 %). На залізницях України сьогодні експлуатуються 5422 залізничні переїзди, 1497 із них мають чергового працівника й обладнані шлагбаумами, 2699 – обладнані автоматичною звуковою та світлофорною сигналізацією. Натомість 1226 переїздів не обладнані автоматикою і не охороняються черговим працівником [4, с. 61-62].

Транспортна сфера, будучи однією з основних в країні, має багато слабких місць. Є велика кількість факторів, що впливають на безпеку функціонування залізничного транспорту, які в основному належать до сфери державного регулювання галузю.

Для зниження кількості транспортних пригод необхідним є опрацювання механізмів державного регулювання і контролю залізничної транспортної сфери, при цьому особливої уваги і контролю вимагає профілактика транспортної аварійності на різних рівнях державного регулювання залізничної галузі.

Отже, забезпечення безпеки залізничних перевезень може бути досягнуто при своєчасному вирішенні проблем, що заважають стратегічному розвитку цієї транспортної галузі, за рахунок:

удосконалення методики застосування доглядових заходів на залізничному транспорті в частині врахування кількісного пасажира обігу, виду залізничного сполучення, розрахунку показників при визначенні конфігурації зони розміщення пунктів огляду, інших кількісних та якісних характеристик;

поліпшення якості контролю за проведенням заходів убезпечення руху поїздів, проїзду залізничних переїздів, недопущенням несанкціонованого втручання в роботу рухомого складу;

поліпшення якості оцінки вразливості шляхом розроблення методики розрахунку кордонів зони транспортної безпеки і відповідних критичних елементів, де обов'язково передбачити розрахунок можливих наслідків від актів несанкціонованого втручання в роботу залізничного транспорту, науково-практичне обґрунтування місць розміщення пунктів контролю і визначення критичних елементів галузі;

підвищення якості контролю за проведенням заходів з формування або залучення підрозділів транспортної безпеки для забезпечення фізичного захисту об'єктів і рухомого складу тощо.

Забезпечення безпеки залізничних перевезень може бути досягнуто в тому числі за рахунок своєчасного вирішення проблем, що заважають стратегічному розвитку залізничної галузі.

Список використаних джерел:

1. «Укрзалізниця» оновлює рухомий склад. URL: http://uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/363088/

2. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України. URL: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html

3. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1662/>

4. Сидоренко Г. Г., Никифорова О. А., Рябцева Н. П. Проблема забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах України. Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. 2014. Вип. 7. С. 61-64.

Данилевська Юлія Олександрівна

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

КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ОКРЕМИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, передбачених розділом XI Особливої частини КК України, перше місце посідають злочини, передбачені ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами», на другому місці – діяння, описані у ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом». З урахуванням цього, пропонуємо навести кримінологічну характеристику зазначених транспортних злочинів за останні три роки.

Так, поточний аналіз діянь, передбачених ст. 286 КК України, демонструє таку динаміку цієї категорії злочинів (досліджено дані Єдиного звіту про кримінальні правопорушення за відповідні роки, який подається Генеральною прокуратурою України) [1] (див. таблицю 1).

Таблиця 1. Кількість зареєстрованих злочинів за ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» (за ч. 1 ст. 286 КК України дані окремо не наведені; ч. 2 ст. 286 КК України – діяння, що спричинило смерть потерпілого або заподіяло тяжке тілесне ушкодження; ч. 3 ст. 286 КК України – діяння, що спричинило загибель кількох осіб):

	2019		2018		2017	
	ст. 286 ККУ	ч. ч. 2, 3 ст. 286 ККУ	ст. 286 ККУ	ч. ч. 2, 3 ст. 286 ККУ	ст. 286 ККУ	ч. ч. 2, 3 ст. 286 ККУ
Обліковано кримінальних правопорушень у звітному періоді	8739	1919	8257	1843	10148	2039
Кримінальні правопорушення, за якими провадження направлені до суду: з обвинувальним актом	3219	669	3024	648	3152	668
Кримінальні правопорушення, за якими провадження направлені до суду: з клопотанням про звільнення від кримінальної відповідальності	199	0	250	0	296	0
Вчинені у стані алкогольного сп'яніння	510	187	493	197	524	205
Неповнолітніми або за їх участю	36	5	29	3	29	9
Кримінальні правопорушення, у яких провадження закрито, у т. ч. за ч. 1 п.п. 1, 2, 4, 6 ст. 284 КПК України	6056	819	7489	806	12338	945

Таблиця 2. Кількість зареєстрованих злочинів за ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом»:

	2019	2018	2017
	ст. 289 ККУ	ст. 289 ККУ	ст. 289 ККУ
Обліковано кримінальних правопорушень у звітному періоді	5467	6642	9018
Кримінальні правопорушення, за якими провадження направлені до суду: з обвинувальним актом	1697	1948	2262
Кримінальні правопорушення, за якими провадження направлені до суду: з клопотанням про звільнення від кримінальної відповідальності	13	10	5
Вчинені у стані алкогольного сп'яніння	312	352	420
Неповнолітніми або за їх участю	193	231	288
Кримінальні правопорушення, у яких провадження закрито, у т. ч. за ч. 1 п.п. 1, 2, 4, 6 ст. 284 КПК України	715	796	976

Таблиця 3. Характеристика предмету злочину, передбаченого ст. 289 КК України, та способу вчинення:

Ст. 289 ККУ	2019	2018	2017
Предмет злочину належить потерпілому на праві приватної власності	5097	6232	8463
Злочин вчинено шляхом крадіжки	2943	3715	4693
Предметом злочину був автомобіль	3009	3922	5099

За кожним конкретним облікованим порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, чи за незаконним заволодінням транспортним засобом стоїть людина, яка, власне, вчиняє такі діяння. Такій людині притаманна система якостей та властивостей, дослідивши які можна виявити найбільш суттєві ознаки, на підставі яких сформулювати уявлення про особу злочинця цієї категорії злочинів. Що дозволить, у свою чергу, в подальшому розробити заходи протидії вищенаведеним транспортним злочинам.

Дослідивши дані звіту про склад засуджених за відповідні роки, наданий Державною судовою адміністрацією України [2], можна простежити загальну тенденцію щодо формування найбільш типових соціально-демографічних рис

особи злочинця, який вчинив злочин, передбачений ст. 286 КК України (див. таблицю 4): громадянин України чоловічої статі у віці від 30 до 50 років, працездатний, приблизно кожний другий не працює і не навчається на час вчинення злочину (на другому місці за цим показником – категорія робітників).

Таблиця 4. Соціально-демографічні риси особи злочинця, який вчинив злочин, передбачений ст. 286 КК України

	2019			2018			2017		
	Ч. 1	Ч. 2	Ч. 3	Ч. 1	Ч. 2	Ч. 3	Ч. 1	Ч. 2	Ч. 3
кількість засуджених, з них:	773	1061	44	860	1165	41	976	1276	48
жінки	35	48	1	47	47	3	64	47	1
вчинили злочин у стані алкогольного сп'яніння	99	170	11	121	161	13	166	283	21
у віці від 30 до 50 років	382	481	21	421	537	26	474	583	21
працездатні, які не працювали і не навчалися	393	435	17	408	496	24	463	558	19

Найбільш типовими соціально-демографічними рисами особи злочинця, який вчинив злочин, передбачений ст. 289 КК України (див. таблицю 5): громадянин України чоловічої статі у віці від 18 до 25 років, працездатний, приблизно кожний другий не працює і не навчається на час вчинення злочину.

Таблиця 5. Соціально-демографічні риси особи злочинця, який вчинив злочин, передбачений ст. 289 КК України

	2019			2018			2017		
	Ч. 1	Ч. 2	Ч. 3	Ч. 1	Ч. 2	Ч. 3	Ч. 1	Ч. 2	Ч. 3
кількість засуджених, з них:	535	783	36	509	901	31	579	1256	46
жінки	11	5	0	12	9	0	10	6	0
вчинили злочин у стані алкогольного сп'яніння	143	149	5	129	160	8	186	298	16
у віці від 18 до 25 років	190	298	11	175	243	12	215	485	18
у віці від 30 до 50 років	195	216	13	172	335	12	185	317	16
працездатні, які не працювали і не навчалися	396	556	27	371	667	24	445	912	24

Як слушно зауважують дослідники, тенденція до вчинення необережних злочинів (в тому числі, транспортних) чоловіками обумовлюється домінуванням інтересів чоловіків у сфері техніки та технологій, природним тяжінням до ризику, функціонуванням у надзвичайних та небезпечних ситуаціях [3, с. 299].

Розглянуті окремі аспекти кримінологічної характеристики злочинів, передбачених ст. 286 та 289 КК України, можуть сприяти у подальших дослідженнях протидії транспортній злочинності.

Список використаних джерел:

1. Єдині звіти про кримінальні правопорушення за 2017, 2018, 2019 роки. URL: https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=113897&libid=100820&c=edit&_c=fo (дата звернення 06.11.2020).
2. Звіти судів першої інстанції про розгляд матеріалів кримінального провадження за 2019, 2018 та 2017 роки. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/ (дата звернення 06.11.2020).
3. Кримінологія: підручник / А.М. Бабенко, О.Ю. Бусол, О.М. Костенко, за заг. ред. Ю.В. Нікітіна, С.Ф. Денисова, Є.Л. Стрельцова. Харків: Право. 2018. 416 с.

Данилевський Андрій Олександрович

завідувач кафедри кримінального права та кримінології факультету № 1 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ В КОНТЕКСТІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА

Розвиток суспільства, науковий прогрес, виникнення нових та трансформація існуючих суспільних відносин, інтеграція у європейську правову систему, необхідність виконання зобов'язань, які визначені міжнародними нормативно-правовими актами, – усі ці причини обумовлюють необхідність реформування чинного законодавства, в тому числі і у сфері безпеки дорожнього руху. На сьогоднішній день суттєвих змін зазнало кримінальне та адміністративне законодавство у цій сфері у зв'язку з запровадженням інституту кримінального проступку. Проте непродумана державна політика, недоліки законодавчої техніки, запровадження необґрунтованих змін до законодавства зводять нанівець позитивний вплив від процесу реформування, а іноді – навіть погіршують ситуацію, підривають авторитет державних органів, паралізують роботу правоохоронних органів у сфері протидії окремим правопорушенням. Повною мірою це стосується питання відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння.

Метою цієї роботи є висловлення власного бачення ситуації з правовим регулюванням питання відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, яка склалась після 1 липня 2020 року та пошук шляхів її вирішення. Під станом сп'яніння у цій роботі ми маємо на увазі алкогольне, наркотичне чи інше сп'яніння або стан, викликаний впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Керування транспортним засобом у стані сп'яніння є достатньо розповсюдженим порушенням правил безпеки дорожнього руху та однією з основних причин дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Так, у 2019 році за статистичними даними Національної поліції України через керування транспортним засобом у нетверезому стані було вчинено 1216 ДТП, у яких загинуло 106 осіб та було травмовано ще 1616, причому у порівнянні з 2018 роком ці цифри збільшились більш ніж на 20% [1].

Звичайно, таке становище не задовольняє суспільство, і для вирішення цієї проблеми держава намагається в будь-який спосіб протидіяти цьому явищу. Одним з таких способів є постійне підвищення санкцій норм, які передбачають відповідальність за це правопорушення. Ми вже зазначали, що такий підхід призвів до того, що покарання за відповідне адміністративне правопорушення (за ст. 130 КУпАП) могло каратися більш суворо, ніж таке саме кримінальне правопорушення (за ч. 1 ст. 286 КК України). Тому ні у кого не викликало подиву, коли в ході реформування системи кримінальної юстиції законодавець вирішив визначити керування транспортним засобом у стані сп'яніння кримінальним проступком, передбачивши відповідальність за таке діяння у ст. 286-1 КК України. Таке рішення було логічним, зважаючи на запит суспільства, характер правопорушення, співвідношення санкцій адміністративного та кримінального законодавства, а також зважаючи на те, що схожа норма передбачає відповідальність для працівників повітряного транспорту у ст. 276-1 КК України.

01 липня 2020 року набув чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» від 22.11.2018 № 2617-VIII, яким діяння у виді керування транспортним засобом у стані сп'яніння було вилучене з тексту статті 130 КУпАП, а кримінальне законодавство було доповнено ст. 286-1 КК України «Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції». З цього моменту керування транспортним засобом у стані сп'яніння визнається кримінальним правопорушенням (кримінальним проступком).

Але вже 03 липня 2020 року набуває чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» від 17.06.2020 № 720-IX, у якому передбачено, що зазначені

вище зміни до законодавства щодо відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння скасовуються [4]. Можна довго дискутувати з приводу того, що спонукало законодавця відмовитись від ідеї визнання керування транспортним засобом у стані сп'яніння кримінальним проступком, але спосіб, в який він вирішив це зробити, є вкрай невдалим.

По-перше, передбачалось, що цей закон набуде чинності одночасно з набранням чинності законом № 2617-VIII 01 липня 2020 року, але закон № 720-IX був оприлюднений лише 03 липня 2020 року, а тому його положення відповідно до Конституції України набули чинності 03 липня 2020 року, тож не вдалось синхронізувати відповідні законодавчі положення, що призвело до ситуації, коли положення законодавства, які планувалось скасувати, діяли 3 дні.

По-друге, сумнівною є сама ідея внесення змін до закону, який вносить зміни до іншого закону, адже, якщо такий закон ще набрав чинності, то змінити його положення неможливо, а якщо набрав – законодавство вже змінилось, і будь-які зміни до такого закону позбавлені сенсу. Остання теза стосується і одночасного набрання чинності такими законами.

По-третє, такий підхід суперечить чинному законодавству, адже відповідно до ст. 3 КК України зміни до законодавства України про кримінальну відповідальність можуть вноситися виключно законами про внесення змін до КК України та/або до кримінального процесуального законодавства України, та/або до законодавства України про адміністративні правопорушення. Схожі норми містяться і у ст. 2 КУпАП та ст. 1 КПК України. Тобто, для того, щоб скасувати кримінальну відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння та повернути за таке діяння адміністративну відповідальність, необхідно було вносити зміни до кримінального та адміністративного законодавства, а не до закону «про внесення змін до закону».

До чого ж призвів такий підхід? Тільки до плутанини і неоднакового розуміння правових норм, що регламентують відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Так, на думку одних, на сьогоднішній день за керування транспортним засобом у стані сп'яніння передбачена відповідальність у ст. 130 КУпАП, а кримінальна відповідальність – скасована [3]. На думку інших – з 01 липня 2020 року, КУпАП, КК України чи інший закон, не встановлює будь-якої відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння чи відмову від проходження огляду на стан сп'яніння [4]. Працівники патрульної поліції продовжують складати протоколи про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП, а в Єдиному державному реєстрі нам не вдалося знайти жодного вироку за ст. 286-1 КК України.

На нашу думку, на сьогоднішній день діє кримінальне та адміністративне законодавство, яке передбачає відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, в редакції закону № 2617-VIII, який набув чинності 01 липня 2020 року, тобто особи, які вчинили такі діяння після зазначеної дати

повинні притягатись до кримінальної відповідальності за ст. 286-1 КК України, оскільки положення закону № 720-IX суперечать чинному законодавству, не внесли жодних змін до чинного кримінального чи адміністративного законодавства. Такий підхід поділяють і окремі суди, які вже ухвалюють рішення про направлення відповідних матеріалів до органів поліції для вирішення питання про притягнення до кримінальної відповідальності за ст. 286-1 КК України [5], а також адміністратори офіційного сайту Верховної Ради України, на якому ст. 130 КУпАП та ст. 286-1 КК України викладені саме у редакції закону № 2617-VIII.

Проте для однозначного вирішення цього питання і усунення неоднакового розуміння положень законодавства необхідно або надати офіційне роз'яснення, або прийняти закон, у якому чітко і однозначно викласти відповідні положення кримінального та адміністративного законодавства.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019 / Сайт Патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2020/07/DTP-12-2019-1.xls>.

2. Данилевський А. О. Деякі питання покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року). Кривий Ріг, 2017. С. 78-79.

3. Павлюк П. П. Що залишилося, коли кримінальну відповідальність за керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння скасовано / Юридичний інтернет-ресурс «Протокол». URL: https://protocol.ua/ru/vidpovidalnist_za_keruvannya_transportnimi_zasobami_abo_sudnami_osobami_yaki_perebuvayut_u_stani_alkogolnogo_narkotichnogo_chi_inshogo_sp_yaninnya_abo_pid_vplivom_likarskih_preparativ_shcho_zniguyut_ih_uvagu_ta_shvidkist_reaktsii_za_ukrainskim_zakonodavs/.

4. Зазуляк Й. М. Чи встановлено законом відповідальність за керування автомобілем у стані сп'яніння? / Юридичний інтернет-ресурс «Протокол». URL: https://protocol.ua/ru/chi_vstanovleno_zakonom_vidpovidalnist_za_keruvannya_avtomobilem_u_stani_sp_yaninnya/.

5. Постанова Хмельницького апеляційного суду від 30 жовтня 2020 року у провадженні № 33/4820/522/20 / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92553121>.

Дворко Олексій Миколайович

аспірант Київського національного університету будівництва і архітектури

Осєтрін Микола Миколайович

професор кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури, кандидат технічних наук

АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТРАНСПОРТУ ТА ПІШОХОДІВ В ЗОНІ НЕРЕГУЛЬОВАНОГО ПЕРЕТИНУ НА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНІЙ МЕРЕЖІ МІСТА

Сукупність вулиць, міських доріг, площ та їх перетинів утворюють міську вулично-дорожню мережу (ВДМ). Вулична мережа визначає планувальну структуру міста, вона неоднорідна і складається із магістральних вулиць та вулиць місцевого значення. Основу ВДМ складають магістральні вулиці і дороги, на які припадає переважна більшість міського транспортного потоку [1]. Основною концепцією актуальних містобудівних задач є пристосування вулично-дорожньої мережі, що склалася, до сучасних вимог міста.

Місцем максимальної взаємодії транспортних та пішохідних потоків на ВДМ є нерегульовані перетини міських вулиць, оскільки саме тут спостерігається їхній максимальний взаємний вплив. При цьому історично склалось, що на ВДМ українських міст найбільше нерегульованих перетинів оскільки нерегульована схема руху історично є першою. У м. Києві зокрема, за даними досліджень автора, близько 70% усіх перетинів є нерегульованими.

Безпека дорожнього руху (БДР), як система заходів, спрямованих на збереження життя і здоров'я активних і пасивних учасників руху може бути розглянута у декількох аспектах:

1. Містобудівний – система інженерно-планувальних рішень дорожньої інфраструктури та транспортного планування;
2. Адміністративно-правовий – забезпечення нормативної бази, методи контролю за дотриманням Правил дорожнього руху України;
3. Інформаційний – робота з населенням щодо транспортної безпеки на вулицях і дорогах.

З точки зору містобудівного проектування забезпечення БДР є наріжним каменем усього напрямку проектної діяльності. В зоні нерегульованого перетину – зокрема. У світовій практиці (США, Німеччина, Канада тощо) [2–7] для оцінки функціонування нерегульованого перетину як елемента ВДМ міста існує набір критеріїв – *пропускна здатність напрямків руху, затримка руху, довжина черги, рівень завантаженості напрямку руху, безпека руху, екологічний вплив на довкілля, дорожньо-транспортні витрати*. Як бачимо, безпека руху транспорту та пішоходів займає головне місце серед показників ефективності роботи як перетинів та і вуличної мережі загалом. Причому БДР розглядається як інтегральний показник за усіма учасниками дорожнього руху – індивідуального автотранспорту, пішоходів, громадського транспорту та користувачів індивідуального екологічного транспортного засобу (велосипед,

сегвей, гіроскутер, електросамокат). В Україні заходи із БДР при проектуванні та експлуатації елементів міської ВДМ регламентовані ЗУ «Про дорожній рух» [8], низкою ДСТУ [9 – 12], а також Правилами дорожнього руху України [13].

БДР оцінюється методом конфліктних точок, в основу якого покладена статистика ДТП та оцінка імовірності конфліктної ситуації залежно від типу конфліктних потоків. Аварійність в зоні нерегульованого перетину в міських умовах залежить від дотримання правил черговості проїзду транспортними засобами та тривалості їх знаходження у конфліктній зоні. Безпека руху при таких умовах буде визначатись планувальними (планувальним рішенням перетину) та транспортними факторами (інтенсивністю руху транспорту) [14]. Причому чим вища інтенсивність руху по другорядній вулиці відносно головної, тим вища імовірність конфліктних ситуацій при проїзді конфліктної точки, що регламентовано п. 16.11-16.15 ПДР України [13]. З точки зору планувальних факторів на безпеку руху в зоні нерегульованого перетину впливає кут перетину та радіуси на заокругленнях прилеглих вулиць. За даними досліджень [14] найбільша оглядовість (а отже найменша аварійність) спостерігається при кутах перетину 50-75 та радіусах заокруглень 15 м, оскільки при такій геометрії конфліктні точки «рознесені» в площині перетину і мають відповідно меншу аварійність. Такі умови забезпечуються каналізуванням напрямків руху транспорту, але ці планувальні рішення більш територіально затратні. Частково регламентовано рішення з безпеки руху транспорту, пішоходів та велосипедистів у новому ДБН [15], де введено обов'язкове облаштування острівців безпеки на вулицях при 2 і більше смугах руху, а також визначені заходи зі зниження швидкості руху транспорту на житлових вулицях. Очікуваний ефект таких заходів – зниження аварійності пішохідних переходів на 70%, проте для достовірної статистики необхідний аналіз експлуатації таких об'єктів терміном до 5 років.

В останні 10 років робота з підвищення БДР в Україні значно прискорилась. У 2010 році наша країна приєдналась до Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020 років, що дало поштовх у подальшому розробити низку програм та стратегій для імплементації рішень з безпеки руху у вітчизняне законодавство [16]. Оцінка безпеки руху є обов'язковим компонентом містобудівного проектування, починаючи з Комплексної транспортної схеми міста до робочої документації на об'єкт будівництва чи реконструкції.

В рамках дисертаційного дослідження проводиться оцінка БДР залежно від рівня затримок руху транспорту, оскільки за даними [3] чим вища затримка руху пішохода в зоні очікування, тим вища ймовірність здійснення пішоходом конфліктної ситуації – виходу на проїзну частину за недостатнього інтервалу між автомобілями. Також проводиться оцінка ступеня каналізації руху за критерієм «мінімум затримки» та «мінімальний показник аварійності».

Основні містобудівні заходи з підвищення безпеки руху транспорту та пішоходів в зоні нерегульованого перетину:

- оцінка безпеки руху при конфліктних точках «автомобіль – пішохід», «автомобіль – велосипедист», «пішохід – громадський транспорт» тощо та

прийняття відповідних правок у нормативну базу з проектування та реконструкції вуличної інфраструктури;

- влаштування острівців безпеки на нерегульованих пішохідних переходах на перегонах вулиці та в зоні нерегульованого перетину;

- забезпечення ступеня каналізації нерегульованого перетину з максимальним розділенням автотранспортних та пішохідних потоків у площині перетину;

- зменшення швидкості руху транспорту на прилеглих вулицях шляхом встановлення відповідних заходів;

- забезпечення видимості при під'їзді до нерегульованого перетину та максимального коефіцієнта оглядовості на ньому;

- мінімізація затримок руху, як психологічного фактору порушень ПДР з боку як пішохода, так і водія;

- розширення мережі доступного і комфортного громадського транспорту для зменшення інтенсивності руху індивідуального транспорту.

Список використаних джерел:

1. Страментов А.Е., Меркулов Е.А. Городские улицы и дороги. Москва: Издательство литературы по строительству, 1965. 463 с.

2. Михайлов А.Ю., Головных И.М. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей городов. Новосибирск: Наука, 2004.

3. Highway Capacity Manual 2010. Transportation Research Board, National Research Council. Washington, D.C., USA, 2010. 1189 p.

4. Highway Safety Manual, 1st edition, NCHRP 17-50 Washington, DC 20001, 2010. <http://www.highwaysafetymanual.org/Pages/default.aspx> Електронний ресурс. Дата звернення: 12.11.2020.

5. Richtlinien für die integrierte Neztgestaltung – RIN 2008, FGSV <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/220829/> / Електронний ресурс. Дата звернення: 12.11.2020.

6. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/232185/> Електронний ресурс. Дата звернення: 12.11.2020.

7. Geometric Design Guide for Canadian Roads, TAC, June 2017 <http://www.tac-atc.ca/en/publications-and-resources/geometric-design-guide-canadian-roads> Електронний ресурс. Дата звернення: 12.11.2020.

8. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. № 3353-XII// Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page1> Дата звернення: 12.11.2020.

9. ДСТУ 2587:2010 Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування. Київ, Держспоживстандарт, 2011. 60 с.

10. ДСТУ 3587-97 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану. Київ, Держстандарт України, 1997. 23 с.

11. ДСТУ 4100:2014 Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування. Київ, Мінекономрозвитку України, 2015. 109 с.

12. ДСТУ 4123-2006 Безпека дорожнього руху. Пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах. Загальні вимоги. Київ, Держспоживстандарт України, 2006. 11 с.

13. Правила дорожнього руху. Постанова, Перелік, Правила від 10 жовтня 2001 р. № 1306// Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p/page>. Дата звернення: 12.11.2020.

14. Лобанов Е. М. Транспортная планировка городов: Учебник для студентов вузов. М.: Транспорт, 1990. 240 с.

15. ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці і дороги населених пунктів. URL: http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/06/V235_InBul.pdf. Дата звернення: 12.11.2020.

16. Програми з підвищення рівня безпеки на транспорті – Міністерство Інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/programi-z-pidvishchenna-bezpeki-na-transporti.html>. Дата звернення: 12.11.2020.

Длимов Алтынбек Альменович

сотрудник научно-исследовательского центра Актыбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени Малкеждара Букенбаева, магистр юридических наук, майор полиции

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДА В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан ежегодно становится всё более актуальной. Основные причины возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее коротко – ДТП): 1) плохие дороги; 2) слабые умения управления автотранспортом (неопытность); 3) вождение в нетрезвом состоянии (в том числе употребляя наркотические, психотропные средства); 4) плохая культура вождения, наглость водителей; 5) невнимательность и другие причины. Все они привели к росту количества ДТП. Тяжесть таких последствий можно сравнить с национальным бедствием.

Учитывая выше причины возникновения автокатастроф с участием пешехода, следует рассмотреть статистические данные Республики Казахстан. «За январь-август 2019 г. было зарегистрировано 10,1 тыс. ДТП. В сравнении с соответствующим периодом 2018 г. аварийность увеличилась на 4,6%. За восемь месяцев 2019 г. в ДТП пострадало 14,9 тыс. человек. Из них 13,4 тыс. раненых, среди которых 2,6 тыс. – несовершеннолетние [1].

Из-за автокатастроф погибло около 1,3 тыс. жителей: из них 959 лиц мужского пола и 377 женского. Лица, не достигшие совершеннолетнего

возраста общее число погибших составило 146 человек. Статистики 2018 и 2019 гг. показывают, что в г. Алматы наибольшее количество ДТП (3,1 тысячи), в Алматинской области (1,5 тысячи) и в Жамбылской области (794) [1].

Необходимо учитывать, что люди получившие травмы в результате наезда на них автомашины, большинство происшествии случилось в темное время суток.

К вышеперечисленным причинам происхождения ДТП, теперь дополним «причины» с участием пешехода (в основном детей) в темное время суток: 1) недостаточная освещенность улиц, переулков; 2) торопливость водителей в дороге (а также превышение скорости); 3) пешеходы (дети) перебегающие дорогу в неполюженном месте; 4) недостаточная или слабая освещенность фар автотранспортных средств; 5) неблагоприятные погодные условия (метель, ливень и т.п.); 6) водители с недостаточно хорошим зрением (плохо видят дорогу при наступлении темноты); 7) ослепление водителями друг друга (не выключают (не переключают) фары дальнего видения перед проезжающими автомашинами), использование запретных эксплуатации светодиодных фар, которые также ослепляют других водителей; 8) парковка в неполюженном месте (остановка автомашин у пешеходного перехода, откуда могут выбежать дети).

Учитывая вышеуказанные причины, вкратце рассмотрим одну ситуацию: водитель А. передвигался на своем автомобиле в темное время суток по не освещенной улице. В один момент, дорогу стал перебегать подросток, водитель А. замечает мальчика, мгновенно нажимает на педаль тормоза, но к сожалению его автотранспорт не успевает мгновенно остановиться (из-за набранной скорости, либо из-за превышения скорости) в результате чего происходит скользящее торможение данного автотранспорта. В таком положении автотранспорт может проехать еще несколько метров от 5 – 60 метров (в зависимости от скорости его движения, до нажатия на педаль тормоза). Таким образом, именно в положении скользящего торможения происходит наезд на данного пешехода (подростка).

К сожалению, подобные ситуации наезда на пешехода происходят практически каждый день в разных точках страны. Анализируя вышеуказанный пример водителя А., необходимо отметить, что с наступлением темноты, дальность видимости пешехода сильно снижается, по сравнению с солнечной погодой. В темное время суток, при движении с ближним освещением фар, водитель с хорошим зрением в лучшем случае заметит человека переходящего дорогу примерно с расстояния 25 – 40 метров, а пешеход, который передвигается со светоотражающим элементом, будет замечен с расстояния 130 – 140 метров.

Светоотражающие элементы предназначены, чтобы пешеходы прикрепившие (наклеившие) на свою одежду данный материал, стали на дороге более заметными в темное время суток.

Сейчас есть производители детской одежды, которые заботятся не только о красоте и качестве своих товаров, но и о безопасности молодежи, выпуская куртки и брюки со светоотражающими элементами: рисунки на куртках,

вставные полоски и т.д. В связи с этим родителям необходимо приобретать такие вещи для безопасности своих детей, также чтобы быть более заметными специалистами рекомендуется носить как минимум два светоотражателя, как с правой, так и с левой стороны.

Виды светоотражающих элементов: 1) наклейки-стикеры (на липучке); 2) термолоски (крепятся на одежду после прогрева утюгом); 3) жесткие браслеты (скручиваясь, крепятся на руку, ногу или сумку); 4) кулоны; 5) брелки; 6) значки; 7) шнурки. Отсюда отметим, чем больше на ребенке светоотражающих элементов, тем лучше он заметнее для водителей.

Ранее в Республике Казахстан поднимался вопрос обязать граждан носить на верхней одежде светоотражающие элементы, однако данная тема осталась открытой.

Сотрудники дорожной полиции подтверждают, подчеркнули, что «по статистике, наезды на пешеходов из-за плохой видимости или слабого освещения дорог по-прежнему остаются одной из основных причин ДТП» [2].

Человеческое зрение в темное время суток, может воспринять около 5% того, что он без усилий сможет увидеть днём [3]. Это подтверждает вышеуказанные статистические данные и является причиной большинства происходящих наездов на пешехода, которые происходят на дорогах Республики после наступления темноты. К сожалению, водители слишком поздно замечают перебегающего дорогу человека (в большинстве случаев это дети). Но если на одежде вшита или вклеена, какая либо светоотражающая надпись (рисунок), то пешеход в 3 раза становится заметнее управляющему автотранспортом, соответственно такой водитель успеет вовремя среагировать и заранее остановиться.

В странах Европы, а также в странах Скандинавии уже давно законодательно закреплено обязательное ношение на одежде светоотражающих элементов (фликеров). «Родители цепляют их на рюкзаки или одежду своих детей, а сами взрослые носят их на ручке кейса либо прикрепляют цепочкой к любой одежде» [3], жители данных стран уже привыкли носить светоотражатели, они считают правильным использование их для своей собственной безопасности.

В Республике Беларусь за отсутствие на одежде светоотражателей налагается штраф. А в Республике Украина за счет использования пешеходами светоотражателей уже зафиксировано снижение количества наездов на пешехода в семь раз [4].

Вышеуказанные статистические данные показывают, что из-за наездов водителей на пешехода смертность, тяжелые травмы людей в мирное время не уменьшается. Во многих странах в качестве профилактики и предотвращения данных наездов на людей, необходимо использовать опыт других стран, в которых наблюдается положительные отзывы после введения ношения светоотражателей на одежде людей (детей), где подтверждено уменьшение количества смертности в странах Украины, Беларуси и других стран Европы.

Таким образом, мы приходим к выводу, что необходимо использовать опыт вышеперечисленных стран, предлагаем рассмотреть вопрос об

обязательном введении на законодательном уровне, о ношении на одежде граждан, особенно детей светоотражающих элементов. Данная практика сократит ДТП наезда на пешехода в ночное время суток.

Список использованной литературы:

1. Сколько казахстанцев гибнет и страдает в ДТП. URL: <https://kursiv.kz/news/proisshestviya/2019-11/skolko-kazakhstancev-gibnet-i-stradaet-v-dtp> (дата обращения: 17.09.2020 г.).

2. Казахских пешеходов обяжут носить светоотражатели. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30844042 (дата обращения: 12.09.2020 г.).

3. Светоотражатели – безопасность детей на дороге. URL: <https://akcik.ru/stati/17-materialy-proizvoditelej/92-svetootrazhateli-bezopasnost-detej-na-doroge.html> (дата обращения: 15.09.2020 г.).

4. В Актобе пешеходов обяжут носить светоотражающие ленты. URL: <https://vesti.kz/society/67534/> (официальный сайт, дата обращения: 28.09.2020 г.).

Добкіна Катерина Робертівна

декан юридичного факультету Державного університету інфраструктури та технологій (м. Київ), кандидат юридичних наук, доцент

Клюєва Євгенія Миколаївна

завідувач кафедри господарського та транспортного права юридичного факультету Державного університету інфраструктури та технологій (м. Київ), доктор юридичних наук, доцент

Скок Павло Олександрович

проректор з наукової роботи Державного університету інфраструктури та технологій (м. Київ), кандидат наук з державного управління

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ БЕЗПЕКИ ПОРТІВ

Контроль є однією з основних функцій управління, завершальним етапом процесу управління. Він забезпечує зворотний зв'язок між об'єктом та суб'єктом господарювання.

Таким чином, портовий контроль – це функція управління портом, системи прав, обов'язків та дій уповноважених осіб щодо перевірки відповідності суб'єктом господарювання рішень управління або оцінок операцій, що здійснюються керованою особою, на відповідність інтересам суб'єкта управління.

Згідно третього підходу, контроль – це систематичне спостереження та перевірка процесу експлуатації об'єкта. Він проводиться з метою оцінки

обумовленості та ефективності прийнятих управлінських рішень та результатів їх виконання, виявлення відхилень від цих рішень, усунення несприятливих подій та, за необхідності, інформування про них компетентних органів.

Державний контроль у портах впливає із сутності уряду та держави і, як будь-який елемент цих категорій, має своє місце в державному управлінні, що визначається функціями державного управління в портах, метою та ієрархією влади в українських портах .

Таким чином, контроль в портах тісно пов'язаний з іншими функціями управління, але його особливість щодо інших функцій полягає в тому, що він призначений для оцінки відповідності цих функцій завданням, покладеним на управління портом.

Механізм державного нагляду та контролю є багаторівневою єдиною системою, що складається з конкретних управлінських механізмів, що зумовлено, на думку Л. Приходченко, тим, що кожний із суб'єктів нагляду та контролю будь-якого рівня є керуючою системою і за внутрішнім своїм складом розглядається як сукупність таких компонентів [1]:

- процес нагляду та контролю, що характеризує їх в динаміці (розробка, прийняття і реалізація наглядових і контролюючих рішень, або здійснення всіх стадій циклу);

- механізм нагляду та контролю (принципи, цілі, функції, методи);

- сукупність елементів, які характеризують наглядову та контролюючу систему у відносній статиці (кадри, інформація, структура, техніка, технологія);

- механізм розвитку (самовдосконалення) системи нагляду та контролю.

Законодавець ці терміни принципово не розрізняє, що можна оцінювати як певну тенденцію у сучасній нормотворчості української держави. Аналогічне поєднання понять «нагляду» і «контролю» має місце в більшості нормативних актів. Проте і юридична наука з її висновками, що потребують точності вживання різноманітних термінів, не дає підстав для однозначної відповіді на питання про синонімічність чи несинонімічність цих понять.

Отже, з огляду на положення нормативно-правових актів, АМПУ, Морська адміністрація та капітани морських портів є колом суб'єктів, що здійснюють державний та адміністративний нагляд у портах. На жаль, жодного нормативно-правового акту, який би визначав коло суб'єктів, що здійснюють нагляд та контроль в галузі річкового транспорту, поки що немає.

Дуже важливе питання сьогодення – це забезпечення безпеки. На жаль, дотепер немає офіційного визначення поняття «безпека мореплавства», та воно зустрічається у працях різних науковців. Наприклад, на думку Ванданова Т. Б., юридичні основи безпеки мореплавства складаються із сукупності міжнародно-правових і внутрішніх державних норм. Основи безпеки включають: технічні правила безпеки плавання суден, регламентацію відповідальності за їх порушення, правила підготовки і допуску суднових фахівців до управління технікою, організацію допомоги і рятування на морі, здійснення ефективного нагляду за технічним станом суден і виконанням міжнародних правил у цій сфері [2].

Можна зробити висновок, що безпека мореплавства містить в собі певні кваліфікаційні вимоги, вимоги технічного, організаційного характеру тощо, дотримання яких і сприятиме в результаті забезпеченню успішного здійснення мореплавання, усунення будь-якого ризику та запобіганню аварійності.

Стосовно правового забезпечення безпеки, зокрема й екологічної, слід зазначити, що питання забезпечення безпеки на водному транспорті включає безпеку судноплавства, яка, натомість, містить таку складову, як забезпечення захисту від військової агресії, зокрема, з боку Росії. Ця проблема є одночасно проблемою національної безпеки України і в цій роботі детально не розглядається, так як потребує, через надважливість, спеціального дослідження. В рамках реалізації цього питання, Україною був прийнятий Закон «Про прилеглу зону» 06.12.2018 р. Закон дозволив здійснювати затримання та догляд кораблів, підозрюваних у піратстві, незаконному перевезенні зброї, наркотичних препаратів, торгівлі людьми, контрабанді. С прийняття цього нормативно-правового акту була створена правова база для попередження специфічних злочинів, що включають перевалку вантажів у морі, порушення державного кордону України, зокрема ворожою агентурою, розвідувально-диверсійними групами.

Аналізуючи це питання, необхідно також порівняти два схожі поняття «безпека мореплавства» і «безпека судноплавства». Зважаючи на критерії територіальності, безпеку мореплавства слід розглядати як складову більш загальної категорії якою є «безпека судноплавства». Останню можна вважати визначальною, так як вона є пріоритетом діяльності морського та річкового транспорту і невід'ємною складовою національної безпеки [3].

На відміну від безпеки мореплавства, безпека судноплавства знайшла своє офіційне відображення в Наказі Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» від 20.11.2003 р., за яким вона визначається як стан збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків.

Список використаних джерел:

1. Беглиця В. П. Вдосконалення механізму державного регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції. Наукові розвідки з державного і муніципального управління. 2013. № 2. С. 18–29.
2. Ванданов Т. Б. Юридические основы безопасности мореплавания. Москва: Рекламбюро ММФ, 1976. 136 с.
3. Авраменко Д. В., Касаткин И. П. Причины аварийности морских судов и повышение безопасности мореплавания. URL: http://www.shipdesign.ru/Sea/2011-02-15/3_276-279.pdf.

Дробчак Алла Леонідівна

старший викладач Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»

Шіrpал Юлія Вікторівна

студентка Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»

ПОРІВНЯННЯ СТРАТЕГІЙ УКРАЇНИ ТА РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Упродовж останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, дорожньо-транспортний травматизм наразі є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. У 2019 році в Україні зареєстровано 160675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років [1].

За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка осіб [1].

У зв'язку з цим міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та реалізації стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму.

Метою Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30% до 2024 року, зниження 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 [2].

Стратегія спрямована на визначення пріоритетів у сфері безпеки дорожнього руху, формування напрямів і способів їх досягнення, а також формування в усіх учасників правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху розуміння важливості проблеми смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки дорожнього руху в Україні [2].

Основними напрямками реалізації Стратегії є: аналіз та удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення відповідності найкращим законодавчим стандартам, які діють в країнах Європи

з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами; розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та впровадження програм з безпеки дорожнього руху; активізація участі України в роботі міжнародних організацій, діяльність яких пов'язана з питаннями безпеки дорожнього руху; розроблення рекомендацій щодо реалізації програм безпеки дорожнього руху та контроль їх виконання; залучення міжнародних фахівців з безпеки дорожнього руху для передачі досвіду і знань; розроблення схеми аналізу ДТП, у тому числі розслідування ДТП з тяжкими наслідками; гармонізація стандартів проектування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших країн; створення системи реєстрації місць підвищеної аварійності та інформування учасників дорожнього руху про такі місця; 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; покращання доступу до громадського транспорту; проведення наукових досліджень та розробок з метою покращення безпечності інфраструктури; забезпечення збереження дорожньої інфраструктури від крадіжок та руйнувань; запобігання допуску до участі у дорожньому русі транспортних засобів, у тому числі електромобілів, що не відповідають сучасним вимогам щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, зокрема, шляхом гармонізації нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції транспортних засобів та їх технічного стану із законодавством ЄС; розроблення системи управління подолання наслідків ДТП з чітким розподілом функцій відповідальних органів державної влади та органів місцевого самоврядування; удосконалення системи ефективного провадження справ за фактами порушення правил дорожнього руху, враховуючи посилення покарання за повторні порушення, тощо [2].

Територіальна близькість України і Російської Федерації, а також історичні події, які сприяли розвитку схожих транспортних систем і близьких по контенту правил дорожнього руху, дозволяють нам сьогодні зробити аналітичний огляд та порівняння обох стратегій.

За підсумками першого кварталу 2020 року в Росії відзначається зростання основних показників аварійності в порівнянні з аналогічним періодом минулого року, впливає зі статистики Державної інспекції з безпеки дорожнього руху. Всього на вулицях і дорогах країни зареєстровано 32,5 тис. (+ 1,5%) ДТП, в них загинуло 3,34 тис. (+ 8,2%) осіб і 42 тис. (+ 0,2%) отримали поранення різного ступеня тяжкості. Така статистика вплинула на створення Стратегії з безпеки дорожнього руху [3].

Загальний підхід до діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху Російської Федерації базується на рішеннях органів державної влади, відповідно до яких безпеку дорожнього руху є важливим державним завданням, так як мова йде про збереження життя і здоров'я громадян країни, фактично про підвищення якості життя. У зв'язку з цим для безпеки дорожнього руху необхідно залучення зусиль федеральних органів державної влади, органів

державної влади суб'єктів Російської Федерації, органів місцевого самоврядування та громадських інститутів, суб'єктів, які здійснюють діяльність в сфері промисловості, а також структур російського бізнес-спільноти. Цілями Стратегії є підвищення безпеки дорожнього руху, а також прагнення до нульової смертності в дорожньо-транспортних пригодах до 2030 року [4].

Основними завданнями щодо реалізації напряму, пов'язаного зі зміною поведінки учасників дорожнього руху з метою безумовного дотримання норм і правил дорожнього руху, є: розробка і реалізація спеціальних, в тому числі освітніх, програм для населення з метою формування стереотипів безпечної поведінки на вулицях та дорогах; вдосконалення практики проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи, що здійснюється засобами масової інформації, з метою зміни поведінки учасників дорожнього руху, формування в суспільній свідомості негативного ставлення до порушників правил дорожнього руху і фактами агресивної поведінки на дорозі, розвитку принципів співпраці, взаємної довіри і взаємодопомоги між учасниками дорожнього руху; формування позитивного іміджу працівників Державтоінспекції як представників державного органу, який здійснює контрольні-наглядові функції в області дорожнього руху; подальше розширення робіт з автоматичного контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, в тому числі в частині упорядкування розміщення працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису; здійснення комплексу заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху при перевезеннях пасажирів і вантажів, що стимулюють до дотримання вимог безпеки, тощо [4].

Тож, можна зазначити, що значна увага підвищенню рівнів безпеки на дорогах приділяється не лише в Україні, а й у багатьох інших країнах, зокрема у Росії. Метою діяльності стратегій, як російської, так і української, є вдосконалення системи законодавства з питань безпеки дорожнього руху та з метою забезпечення відповідності найкращим законодавчим стандартам. Порівнюючи завдання стратегій, розроблених Україною та Росією, вважаємо доречним виділити такі основні задачі: створення освітніх програм для населення з метою формування стереотипів безпечної поведінки на вулицях та дорогах; вдосконалення системи законодавства, спираючись на актуальні статистичні дані, шляхом введення більш жорстких мір відповідальності за порушення дорожнього руху, як для водіїв, так і для пішоходів; гармонізація стандартів проектування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших країн тощо. Дані стратегії дозволяють зменшити ризик потрапляння в дорожньо-транспортні пригоди та підвищують рівень безпеки на дорогах, шляхом виконання всіх поставлених стратегією завдань та досягнення її цілей.

Список використаних джерел:

1. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2020 р.: статистичні дані Національної поліції України від

30.09.2020. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 04.11.2020).

2. Про затвердження Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://medtransvp.com.ua/rozporyadzhennya/> (дата звернення: 04.11.2020).

3. Аналіз показників стану безпеки дорожнього руху Російської Федерації за 2020 рік: статистичні дані Державної інспекції з безпеки дорожнього руху від 01.09.2020. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата звернення 04.11.2020).

4. Про затвердження Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Російській Федерації на 2018 - 2024 роки: Указ Президента РФ від 08.01.2018 р. № 1-р. URL: <https://rg.ru/2018/01/24/strategiya-site-dok.html> (дата звернення: 04.11.2020).

Дужак Олена Вікторівна

інспектор з ювенальної превенції Костянтинівського відділення поліції Бахмутського відділу поліції Головного управління Національної поліції в Донецькій області, капітан поліції

ПРОПАГАНДА ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ШЛЯХ ДО ЯКІСНОЇ ЗМІНИ ПОВЕДІНКИ УЧАСНИКІВ РУХУ

Пропаганда дотримання правил дорожнього руху є одним з правоосвітніх напрямків в діяльності поліції. Для досягнення такої мети – дотримання громадянами правил дорожнього руху – поліцейські застосовують превентивні методи профілактики правопорушень, надають підтримку програмам правового виховання населення, пропагують правові знання в освітніх закладах та засобах масової інформації, а також запроваджують дієві заходи попередження дорожньо-транспортного травмування громадян. Метою даних тез є спроба поділитися досвідом щодо діяльності Костянтинівської Поліції у взаємодії з школярами та з молодіжною громадською організацією щодо успішних методів профілактики аварій.

Для висвітлення такої правоосвітньої діяльності поліції щодо захисту прав людей наведемо наступний приклад. В м. Костянтинівка до 2016 року багато років поспіль не наносилася дорожня розмітка по всіх транспортних шляхах міста, у тому числі біля навчальних закладів. Така ситуація була вкрай несприятливою для дорожньо-транспортної безпеки містян-пішоходів і, зокрема, дітей-пішоходів. Впродовж декількох років ця проблема практично ніяк не вирішувалася. Проте під керуванням поліцейського-координатора костянтинівської «Ліги майбутніх поліцейських» підлітки-учасники цієї громадської організації взялися за вирішення цієї багаторічної міської проблеми у такий спосіб: вивчивши під керівництвом поліцейського-координатора законодавство, зокрема ст. 40 Конституції України, було

складено письмове колективне звернення до міської влади з обґрунтуванням необхідності дорожньої розмітки в місті. Цей лист було направлено до міського голови Костянтинівки. Статтею 40 Конституції України передбачено право кожного направляти індивідуальні чи колективні письмові звернення або особисто звертатися до органів державної влади, органів місцевого самоврядування та посадових і службових осіб цих органів, що зобов'язані розглянути звернення і дати обґрунтовану відповідь у встановлений законом строк [1; 15]. Це письмове звернення стало результативним для міста Костянтинівка : пропозиції Костянтинівської поліції та лігівців було розглянуто владою міста і, як позитивний результат – в місті Костянтинівка комунальними службами було нанесено дорожню розмітку по всіх дорогах, у тому числі біля навчальних закладів. Більш того, по даному письмовому зверненню, складеному Поліцією разом з учасниками «Ліги майбутніх поліцейських», цю розмітку комунальники продовжують наносити по автошляхах кожного наступного року, у тому числі біля шкіл, дитячих садків та біля місць масового переходу проїзної дороги в місті. Така результативність щодо письмового колективного звернення Костянтинівської поліції разом з «Лігою майбутніх поліцейських» є не тільки досягненням безпеки /хоча само по собі це досягнення має велике значення для безпеки пішоходів міста/, але й досягненням у правовому розвитку молоді, тобто лігівців як майбутніх поліцейських. Ось в такому дієвому право освітньому навчанні молодих людей Костянтинівки, як у даному випадку щодо застосування ст. 40 Конституції України, проявляється розвиток вмінь реалізовувати свої права та ефективність заходів поліції по пропагуванню правових знань серед школярів та студентської молоді і дієві пропаганді дотримання громадянами правил дорожнього руху. Нанесення дорожньої розмітки «зебра» на автодорогах Костянтинівки стало методом пропаганди, позитивного впливу на містян щодо дотримання правил дорожнього руху. Бо при наявності дорожньої розмітки пішоходи стають більш дисциплінованими і намагаються переходити дорогу по пішохідних переходах.

Не менш значущим для міста Костянтинівка стала і така акція безпеки для пішоходів: попереджувальні написи на тротуарах перед пішохідним переходом. Так, минулоріч в червні по всій території України було запроваджено поліцейську профілактичну операцію «Пішохід». Одним із заходів пропаганди дотримання правил дорожнього руху стала пропозиція нанести на тротуарах на ділянці перед пішохідними переходами фраз на кшталт: «Візьми дитину за руку», «Зніми навушники», «Подивись по боках перед дорогою». Ці написи виявилися дуже дієвими стосовно дисциплінування пішоходів. Так, в один з днів «Лігою майбутніх поліцейських» разом з координатором «Ліги майбутніх поліцейських», після узгодження з керівництвом, тоді ж, через 2 тижня після нанесення написів, було проведено співбесіди (на умовах добровільності) з громадянами, які очікували своїх дітей в Центрі дитячої та юнацької творчості. Слід зазначити, що в місті Костянтинівка ця дитяча позашкільна установа знаходиться саме біля міської дороги із жвавим дорожнім рухом. Екстер'єр вулиці побудовано таким чином,

що майже всі містяни переходять цю дорогу, щоб потрапити до Центру дитячої та юнацької творчості. Тож, питання батькам дітей ставилося такі:

1. «А чи корисним для вас став напис «Візьми дитину за руку»?

2. «Якби не було такого напису «Візьми дитину за руку», то ви б не забували взяти дитину за руку?

Було проведено співбесіди з 35 людьми, і 100 відсотків людей відповіли на 1 запитання «так». Тобто, напис «Візьми дитину за руку» став корисним для них. На 2 запитання громадяни відповіли так: 19 відповіли, що завжди переводять дитину за руку, проте 16 людей надали відповідь, що їм складно відповісти, проте напис «Візьми дитину за руку» їх дуже дисциплінує.

Законом України «Про Національну поліцію» визначено, що співпраця між поліцією та громадськістю спрямована на виявлення та усунення проблем, пов'язаних із здійсненням поліцейської діяльності, сприяння сучасним методам для ефективності такої діяльності [2]. Для виконання такої співпраці щодо ефективного захисту прав і свобод громадян поліцейські застосовують різноманітні заходи. Один з таких заходів – це пропаганда дотримання правил дорожнього руху.

Підводячи підсумки, можна зробити висновок, що за допомогою такого методу, як пропаганда дотримання правил дорожнього руху, у всьому спектрі багатогранності таких заходів, можна досягнути ефективного впливу на сумління громадян з метою зменшення дорожньо-транспортного травмування населення. Досвід, яким ми поділилися із своєї поліцейської діяльності, свідчить, що громадяни мають тверду впевненість у необхідності дотримання дорожньої безпеки, а поліція може успішно діяти у напрямку формування у населення правової культури щодо транспортної безпеки.

Список використаних джерел:

1. Конституція України. К., юридичні видання «Правова єдність», 2019.

2. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 29.10.2020 р.).

Ємельяненко Володимир Віталійович

доцент кафедри кримінального права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, кандидат юридичних наук, доцент

Дудоров Олександр Олексійович

завідувач науково-дослідної лабораторії з проблем попередження, припинення та розслідування злочинів територіальними органами Національної поліції України Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка, доктор юридичних наук, професор

ВИДИ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ТА ЇХ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ

Судячи з періодично оприлюднюваних Верховним Судом (далі – ВС) статистичних даних, найбільш розповсюдженим у сьогоднішній Україні транспортним кримінальним правопорушенням є злочин, передбачений ст. 286 Кримінального кодексу (далі – КК) «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами». Незважаючи на усталеність кримінально-правової характеристики цього злочину, його кваліфікація не позбавлена труднощів, чому, серед іншого, сприяє бланкетна складова зазначеної кримінально-правової заборони. Подібні склади злочинів у доктрині зазвичай характеризуються «змішаною» протиправністю: до змісту кримінально-правових норм законодавцем включено норми й інших галузей права, порушення яких є обов'язковою умовою настання кримінальної відповідальності. Відтак для наявності в діянні особи складу злочину, передбаченого певною частиною ст. 286 КК, слід встановити порушення приписів тих нормативно-правових актів, що регулюють дорожній рух та експлуатацію механічного транспорту.

Базовим нормативним актом у відповідній сфері є Правила дорожнього руху (далі – ПДР), затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, відповідно до яких інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил. Під час кримінально-правової кваліфікації вчиненого за ст. 286 КК треба встановити, яке саме (одне чи декілька) правило дорожнього руху та/або експлуатації було порушено винним із зазначенням при цьому конкретних пунктів (підпунктів) відповідних правил. Це особливо важливо, зокрема, через те, що не всі порушення правил створюють реальну можливість настання суспільно небезпечних наслідків, які є обов'язковою ознакою складу аналізованого злочину. Залежно від названого критерію порушення ПДР вважаємо за доцільне поділити на дві групи.

По-перше, це порушення, які у відриві від інших порушень не здатні викликати суспільно небезпечні наслідки як ознаку об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого тією чи іншою частиною ст. 286 КК (керування

транспортним засобом у стані сп'яніння, у хворобливому стані, без державного номерного знаку чи без права на керування транспортним засобом відповідної категорії або взагалі без посвідчення водія тощо).

Перераховані і подібні порушення не призводять з неминучістю до вказаних у ст. 286 КК суспільно небезпечних наслідків, хоча можуть виступити умовою настання останніх. Наприклад, водій може блискуче керувати транспортним засобом тієї категорії, на керування яким він не має права, через що не створюватимуться умови для вчинення того порушення, яке здатне спричинити наслідки, зазначені в ст. 286 КК. Водночас керування транспортним засобом у стані сп'яніння (порушення п. 2.9 (а) ПДР)), як правило, створює такі умови, оскільки цей стан знижує увагу, швидкість реакції тощо, чим сприяє порушенню інших положень ПДР. Так, Верховний Суд України (далі – ВСУ) у постановках від 9 лютого 2012 р. у справі № 5-28кс11 і від 1 грудня 2016 р. у справі № 5-368кс(15)16 (161/13231/14-к) зробив висновок про те, що стан сп'яніння, в якому перебувала особа під час керування транспортним засобом, не є порушенням ПДР як ознакою складу злочину, передбаченого ст. 286 КК, однак виступає обставиною, яка обтяжує покарання (п. 13 ч. 1 ст. 67 КК). Цю виважену позицію підтримала Велика Палата ВС у постанові від 21 серпня 2019 р. у справі № 682/956/17.

По-друге, це порушення, які за своєю природою створюють реальну можливість настання відповідних суспільно небезпечних наслідків і здатні бути причиною їх настання (перевищення швидкості руху, порушення: правил обгону, правил переїзду перехресть, обов'язку дотримуватися безпечної дистанції тощо). З огляду на матеріальну конструкцію складу аналізованого злочину, до діяння як ознаки його об'єктивної сторони можуть бути віднесені лише ті порушення ПДР, які належать до другої групи. Адже лише вони, створюючи реальну можливість настання суспільно небезпечних наслідків, закріплених у частинах 1–3 ст. 286 КК, виступають причиною їх настання у кожному конкретному випадку дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП). На це, зокрема, звертається увага у згаданих вище постановках ВСУ.

Щоправда, порушення другої групи не є однорідними – вони можуть бути як умисними, так і необережними, як грубими, так і ні. При цьому чинна редакція ст. 286 вітчизняного КК (на відміну, наприклад, від § 315с КК ФРН «Створення небезпеки для дорожнього руху») не диференціює відповідальність залежно від вказаних обставин. Напевно, наш законодавець виходить з того, що важливим є сам факт певного порушення, а не його характер і психічне ставлення до діяння, позаяк це може бути враховано судом при призначенні покарання. Піддамо сумніву правильність такого підходу. Річ у тім, що в більшості вироків це питання або взагалі не досліджується і не оцінюється, або досліджується та оцінюється формально чи поверхово. Самі ПДР сформульовані таким чином, що мінімальне від них відхилення, яке за висновком авто-технічної експертизи знаходиться у причинному зв'язку із суспільно небезпечними наслідками, означатиме наявність ознак кримінально караного діяння. ПДР вимагають від водія такої бездоганної реакції, на яку здатен хіба що комп'ютер.

Візьмемо на себе сміливість стверджувати, що в Україні на сьогодні через характер приписів ПДР існує своєрідна «презумпція вини водія». Тобто ПДР виписані таким чином, що, якщо у діянні водія не буде порушень *конкретизованих* положень ПДР (наприклад, порушення встановлених обмежень щодо швидкості руху (п. 12.6 ПДР, обгін у забороненому місті (п. 14.6), порушення правил проїзду пішохідних переходів (п. 18.1) тощо)), то поставити у вину майже завжди можна *узагальнені* види порушень ПДР (на кшталт п. 10.1: «Перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху» або п. 12.3: «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди»). При цьому встановлення такої спроможності на практиці відбувається за допомогою слідчого експерименту; однак особа, яка бере в ньому участь, знаходиться у змодельованій обстановці, коли вже знає, куди дивитися і звідки очікувати небезпеку, через що вона «готова» до неї, а тому між такими умовами і реальною дорожньою обстановкою не зовсім коректно ставити знак рівності.

Як бачимо, існуючі формулювання ПДР допускають такі тлумачення, які при бажанні фактично завжди дозволяють констатувати порушення їх вимог (традиційні висловлювання з процесуальних документів є такими: проявив неуважність, не врахував дорожню обстановку і стан транспортного засобу, не вибрав безпечної швидкості руху, вчасно не вжив заходів до зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу тощо). Погоджуємось із висловленою в літературі думкою про те, що юристи, зайняті аналізом і застосуванням статей кримінального закону про транспортні злочини, повинні бути зацікавлені в тому, щоб ставити перед укладачами підзаконних нормативних актів завдання такого їх редагування, яке б дозволяло з найбільшою визначеністю встановлювати ознаки злочинів, спираючись на ці нормативи [1, с. 30–31].

Вочевидь, ми будемо недалеко від істини, коли скажемо, що лише невелика кількість учасників дорожнього руху завжди і повністю виконує всі вимоги ПДР. І лише через те, що відхилення від правил не так часто призводять до суспільно небезпечних наслідків, про такі порушення стає відомо. Але серед всіх порушень ПДР є, фігурально кажучи, *primus inter pares* (перші серед рівних) – ті, що явно, грубо й очевидно порушують безпеку на дорогах і вчиняються умисно. Вони, хоча для цілей кримінально-правової кваліфікації і прирівняні до необережних негрубих і незначних (самих по собі у відриві від шкідливих наслідків) порушень, мають іншу природу, бо становлять набагато більшу небезпеку для безпеки дорожнього руху.

Поставлене питання особливо загострюється тоді, коли має місце порушення ПДР із боку декількох суб'єктів – як інших водіїв, так і пішоходів чи інших учасників дорожнього руху. У судовій практиці поширені випадки, коли суспільно небезпечні наслідки стають результатом спільних (проте

неузгоджених між собою) дій різних учасників дорожнього руху – коли порушення правил безпеки з боку однієї особи, викликаючи порушення ПДР іншою особою, перебуває в причинному зв'язку із злочинним результатом. Такий причинний зв'язок носить опосередкований характер, однак і його достатньо для обґрунтування кримінальної відповідальності за злочин, караний за ст. 286 КК. У випадках обопільного порушення ПДР, кожне з яких призводить до спричинення суспільно небезпечних наслідків, кримінальній відповідальності мають підлягати особи, у діяннях яких вбачаються всі ознаки складу злочину, передбаченого відповідною частиною ст. 286 КК. Пленум ВСУ у п. 7 своєї постанови від 23 грудня 2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні порушення на транспорті» рекомендував з'ясувати характер порушень, які допустив кожний із водіїв, а також чи не було причиною порушення правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути ДТП та її наслідків.

Вважаємо наведену рекомендацію недостатньо чіткою. З огляду на санкції ч. 2 і ч. 3 ст. 286 КК, навіть незначні порушення ПДР, якщо вони стали частиною причинно-наслідкового ланцюгу, мають каратись позбавленням волі. Так, у випадку смертельної ДТП, яка сталася з вини обох водіїв, коли один із них загинув, весь обсяг вини лягає на плечі того, кому пощастило вижити, незважаючи, наприклад, на те, що вчинене ним порушення було необережним і незначним. Навряд чи такий стан речей є справедливим.

Тому слід або з боку ВС дати чіткий сигнал для судової практики щодо значення розмежування грубих умисних та негрубих необережних порушень правил безпеки дорожнього руху для індивідуалізації кримінальної відповідальності, або на законодавчому рівні спробувати знайти і закріпити таку модель диференціації кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, яка б врахувала види цих порушень (були вони грубими, умисними або необережним) та яка, серед іншого, мінімізувала б корупційні ризики в діяльності правозастосувачів.

Список використаних джерел:

1. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. Москва: Юрид. лит., 1979. 168 с.

Захарченко Андрій Миколайович

завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, доктор юридичних наук, доцент

ЩОДО ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЙДАНЧИКІВ ДЛЯ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Одним з важливих факторів, що впливають на рівень транспортної безпеки у населених пунктах, є стан вулично-дорожньої мережі, у тому числі наявність обладнаних майданчиків для паркування транспортних засобів. З урахуванням цього, у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року наголошено на необхідності розвитку паркувальної інфраструктури [1]. Разом з тим наразі кількість паркувальних майданчиків, особливо у великих містах, залишається недостатньою, а діяльність органів місцевого самоврядування щодо організації таких майданчиків супроводжується багатьма проблемами.

Положення стосовно розміщення та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів закріплено законами України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про благоустрій населених пунктів», Податковим кодексом України, Правилами паркування транспортних засобів (затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2009 р. № 1342) і низкою інших нормативно-правових актів. Однак відповідні положення законодавства не в повній мірі узгоджені між собою та містять деякі інші недоліки.

У науковій площині різні питання, що стосуються функціонування майданчиків для паркування, розглядаються переважно з позицій технічних та економічних галузей науки, зокрема, у працях Л.С. Коряшкіної, О.М. Поліщука, О.А. Ткачука, О.С. Шевчук та інших авторів, тоді як у юридичній науці цим питанням не приділено належної уваги.

Наведене вище свідчить про актуальність заявленої теми та доцільність її дослідження з метою обґрунтування пропозицій щодо удосконалення правового забезпечення функціонування майданчиків для паркування.

Ще у 2016 році за результатами аналізу ринку послуг утримання майданчиків для паркування та забезпечення зберігання на них транспортних засобів Антимонопольним комітетом України (далі – АМКУ) підготовлено звіт, у якому з-поміж іншого вказано низку недоліків правового регулювання відносин у цій сфері [2]. Більшість з цих недоліків не усунено й дотепер. Серед них одним з найбільш суттєвих є невизначеність та/або неузгодженість положень нормативно-правових актів щодо організації та розміщення майданчиків для паркування транспортних засобів, конкурсної процедури визначення надавача послуг утримання майданчиків для паркування [2].

Згідно із Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні» до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад віднесено одночасно: 1) прийняття рішень про організацію майданчиків для паркування автомобільного транспорту, здійснення контролю за їх діяльністю відповідно

до закону (пп. 4 п. «а» ч. 1 ст. 30); 2) прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування (пп. 7¹ п. «а» ч. 1 ст. 30) [3]. Очевидно, що наведені положення Закону частково дублюють одне одного, і таке дублювання доцільно усунути.

За чинними законоположеннями майданчики для паркування є об'єктами благоустрою. Для утримання об'єктів благоустрою комунальної власності органи місцевого самоврядування можуть створювати підприємства, а у разі відсутності таких підприємств – визначають балансоутримувачів на конкурсних засадах (п. 2, 7 Правил паркування транспортних засобів [4], ч. 1 ст. 15 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» [5]).

На практиці ж окремі органи місцевого самоврядування подекуди взагалі не здійснюють вищевказані повноваження, у зв'язку з чим органи АМКУ вживають заходи для припинення такої бездіяльності, надаючи органам місцевого самоврядування відповідні рекомендації [2]. Поряд із цим нині немає єдиного підходу до регламентації конкурсного відбору балансоутримувачів (операторів) майданчиків для паркування. Так, окремі органи місцевого самоврядування у своїх правових актах роблять відсилку на наказ Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 11 листопада 2005 р. № 160 «Про затвердження Положення про порядок конкурсного відбору підприємств з утримання об'єктів благоустрою населених пунктів» [6; 7]. Інші ж органи місцевого самоврядування затверджують своїми рішеннями окремий порядок організації та проведення конкурсу з визначення суб'єктів господарювання-операторів паркування [8].

З одного боку, вищеназване Положення, затверджене наказом Держжитлокомунгоспу, не в повній мірі узгоджується з нормами статті 15 Закону України «Про благоустрій населених пунктів», про що відзначається й у згаданому звіті АМКУ [2]. До того ж, деякі норми цього Положення на цей час вже є застарілими, і воно від початку не зорієнтовано на врахування особливостей утримання різних видів об'єктів благоустрою, зокрема, таких, як майданчики для паркування. З іншого боку, можливість встановлення самими органами місцевого самоврядування порядку організації та проведення конкурсу з визначення суб'єктів господарювання-операторів паркування прямо не передбачена чинними законодавчими актами. Крім того, аналіз відповідних порядків, затверджених деякими органами місцевого самоврядування, вказує, що ці локальні акти також не позбавлені низки недоліків, які спричиняють ризики спотворення економічної конкуренції.

Зважаючи на викладене, прийнятним варіантом розв'язання цієї проблеми може стати: а) затвердження Кабінетом Міністрів України Типового положення про порядок проведення конкурсу з визначення суб'єктів господарювання, які здійснюють обладнання і утримання майданчиків для паркування транспортних засобів; б) закріплення повноважень органів місцевого самоврядування щодо затвердження відповідних власних нормативно-правових актів на основі

Типового положення, зазначеного вище.

Водночас варто звернути увагу, що нині у разі оголошення органами місцевого самоврядування конкурсів з визначення операторів з обладнання й утримання паркувальних майданчиків ці конкурси нерідко визнаються такими, що не відбулися, через фінансову неспроможність потенційних учасників конкурсу виконати вимоги пункту 14 Правил паркування транспортних засобів, згідно з якими відведені майданчики для платного паркування обов'язково повинні бути обладнані паркувальними автоматами з розрахунку не менш як один автомат на 20 місць для паркування з обох боків уздовж проїзної частини вулиці, дороги або тротуару та/або інформаційними знаками про можливість і порядок надання послуг «мобільне паркування». У зв'язку з цим у звіті АМКУ небезпідставно наголошується на потребі перегляду таких вимог [2].

Ще однією проблемою є неналежне здійснення органами місцевого самоврядування та уповноваженими підрозділами Національної поліції контролю за дотриманням правил щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування [2], про який йдеться, зокрема, в пункті 6 Правил паркування транспортних засобів. Як свідчить практика, окремі органи місцевого самоврядування не вживають заходів стосовно такого контролю навіть при надходженні скарг про порушення таких правил [9].

Вбачається, що однією з причин такої ситуації є недостатня правова регламентація порядку здійснення зазначеного контролю, зокрема, невизначеність підстав, періодичності та порядку проведення перевірок дотримання вищевказаних правил. Тому пропонується усунути цю прогалину шляхом внесення відповідних змін і доповнень до Закону України «Про благоустрій населених пунктів» з одночасним внесенням відповідних кореспондуючих норм до Правил паркування транспортних засобів.

Реалізація наведених пропозицій сприятиме покращенню стану функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів, а відповідно – й підвищенню рівня транспортної безпеки. При цьому проведений аналіз не вичерпує всіх проблемних правових питань у цій сфері, і вони мають стати предметом подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р. *Офіційний вісник України*. 2017. № 59. Ст. 115.
2. Звіт за результатами дослідження ринку послуг утримання майданчиків для паркування та забезпечення зберігання на них транспортних засобів: Схвалено Антимонопольним комітетом України 24 листопада 2016 р. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=131634&schema=main>.
3. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1997. № 24. Ст. 170.
4. Про затвердження Правил паркування транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2009 р. № 1342. *Офіційний вісник України*. 2009. № 96. Ст. 29.

5. Про благоустрій населених пунктів: Закон України від 06 вересня 2005 р. № 2807-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 49. Ст. 517.

6. Про затвердження Положення про організацію та порядок паркування транспортних засобів у місті Одесі: Рішення Одеської міської ради від 20 вересня 2011 р. № 1251-VI. URL: <https://omr.gov.ua/ua/acts/council/37098>.

7. Про затвердження Положення про порядок конкурсного відбору підприємств з утримання об'єктів благоустрою населених пунктів: Наказ Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 11 листопада 2005 р. № 160. *Офіційний вісник України*. 2005. № 49. Ст. 184.

8. Про затвердження Порядку організації та проведення конкурсу з визначення суб'єктів господарювання – операторів паркування на території м. Миколаєва: Рішення Миколаївської міської ради від 26 січня 2012 р. № 14/14. URL: <https://mkrada.gov.ua/documents/3157.html?PrintVersion>.

9. Рішення Миколаївського окружного адміністративного суду від 31 січня 2019 р. № 400/2521/18. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/79524628>.

Захарченко Олександр Валерійович

викладач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, підполковник поліції

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ НАЛЕЖНОСТІ ТА ДОПУСТИМОСТІ ДОКАЗІВ АДМІНІСТРАТИВНОЇ СПРАВИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

На теперішній час автомобільний транспорт займає вагому роль у житті кожного українця. Спостерігаючи за тенденцією збільшення механічних транспортних засобів на автомобільних дорогах, вулицях, виникають питання щодо правомірних вмінь та навичок керування або експлуатації джерелом підвищеної небезпеки. Збільшення автомобільного транспорту на дорогах, відбувається насамперед за рахунок осіб, які не мають належних знань та стажу водіння, у зв'язку з чим збільшується кількість адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

З метою виявлення, припинення та фіксації адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованих у не автоматичному режимі, важливу роль відіграє збір належного та допустимого доказового базису. Належним доказом у справі про адміністративне правопорушення є докази, які встановлюють наявність або відсутність обставин, що підлягають доказуванню у адміністративній справі або обставин, які мають значення у провадженні у справі про адміністративні правопорушення. Відповідно до статті 251 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) доказами в справі про адміністративне правопорушення, є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи

відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи.

Поліцейський під час здійснення провадження у справі про адміністративне правопорушення, щодо осіб, які вчинили адміністративні правопорушення не завжди у відповідності до закону збирають докази. Це має негативні наслідки та порушує один з основоположних принципів «невідворотність покарання». Тим самим учасники дорожнього руху нехтуючи встановленими правилами дорожнього руху в подальшому продовжують ігнорувати права інших учасників, що в свою чергу призводить до девіантної поведінки та безкарності.

Під час здійснення провадження у справі про адміністративне правопорушення поліцейські усвідомлюючи та знаючи види доказів та законний спосіб їх отримання, не завжди вірно застосовують матеріальні норми права та порушують процесуальні норми. Наприклад: під час збирання доказів у провадженні у справі про адміністративне правопорушення за адміністративно-правовою кваліфікацією ч. 2 ст. 122 КУпАП, в контексті проїзду водієм транспортного засобу на заборонений (червоний) сигнал світлофору або жест регулювальника, поліцейський під час отримання пояснення у особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, не завжди роз'яснює їй фундаментальну позицію щодо реалізації права «не надавати пояснення у відношенні себе». При отриманні даного пояснення, яке є основним доказом у справі та підставою для накладення адміністративного стягнення, тобто підтвердження провини особи, даний доказ буде не належними, оскільки порушує права людини.

Докази, які отримані поліцейським з порушенням прав і свободи людини закріплені доктриною «Плоди отруєного дерева». Не кожен працівник правоохоронних органів всебічно, повно та об'єктивно збирає докази на підтвердження вини особи, внаслідок чого має місце оскарження постанов у справах про адміністративне правопорушення у судах. А це, в свою чергу, негативно впливає на правосвідомість правопорушників та призводить до правового нігілізму.

Окремим аспектом хочеться зазначити на допустимості доказів. Допустимим є доказ в провадженні у справі про адміністративне правопорушення, який отриманий у відповідності до Конституції України та Кодексу України про адміністративне правопорушення. Тобто отриманий доказ може бути допустимим у справі, якщо він передбачений нормативно-правовими актами у даній інституції.

На підставі вищевикладеного поліцейський у провадженні якого знаходиться адміністративна справа у сфері дорожнього руху зафіксованого у не автоматичному режимі, повинен зібрати таким чином докази, щоб у результаті під час винесення рішення вони були допустимими та належними, а також повністю підтверджували вину правопорушника та обов'язково забезпечували його права.

Отже ми вважаємо, що зібрання доказового базису у сфері безпеки дорожнього руху є одним із найтяжчих та найкропіткіших дій працівників

правоохоронних органів. Внаслідок чого не малий проміжок часу необхідний для встановлення всіх обставин справи та підтвердження вини особи, яка причетна до скоєння правопорушення та для забезпечення прав всіх учасників справи. Тому під час збору матеріалів поліцейські повинні пильно та уважно доводити винність правопорушника, щоб не викликало сумнівів, щодо належності та допустимості отриманих ними доказів, а правопорушник, в свою чергу, не зміг уникнути справедливого покарання за свої суспільно-шкідливі дії протиправного характеру.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 № 8074-10. Відомості Верховної Ради Української СРСР (ВВР), 1984 додаток до № 51, ст. 1122. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 05.11.2020).

2. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>. (дата звернення: 03.11.2020).

Звєгінцева Анна Михайлівна

курсант 2 курсу факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Шевяков Максим Олександрович

старший викладач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, капітан поліції (науковий керівник)

ВДОСКОНАЛЕННЯ ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНІХ ВОДІЇВ

Одним із пріоритетних напрямків діяльності поліції в останні роки є робота щодо посилення контролю при підготовці і складання кваліфікаційних іспитів на отримання дозволу на право керування транспортними засобами. Досягнення очікуваних результатів цієї роботи неможливо без взаємодії організацій та установ, які спеціалізуються на даному напрямку.

Чинним законодавством передбачені певні вимоги, які повинні дотримуватися в своїй діяльності установи, що займаються підготовкою і перепідготовкою водіїв (автошколи). Основними регламентуючими документами в цій сфері є такі:

- Закон України «Про дорожній рух»;
- Порядок державної акредитації закладів, які займаються підготовкою та перепідготовкою водіїв;
- Вимоги до діяльності таких організацій (автошкіл);
- Типова навчальна програма, яка має бути присутня при підготовці та перепідготовці водіїв.

Найголовнішим в автошколах є дотримання цих регламентуючих документів.

Підвищення якості підготовки та допуску водіїв до керування транспортним засобом (ТЗ) є однією з умов підвищення безпеки дорожнього руху. Однак це не пов'язано зі зменшенням кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП), що здійснюються початківцями водіями [1, с. 45].

В даний час багато уваги приділяється підвищенню якості надання першої допомоги постраждалим в ДТП. Однією з найважливіших груп потенційних учасників надання першої допомоги постраждалим в ДТП є водії транспортних засобів. Особлива увага до цієї групи пов'язане з декількома причинами. По-перше, водії можуть бути безпосередніми учасниками ДТП і можуть самі постраждати. Тому для них, на відміну від інших учасників, актуальними є питання самопомоги. По-друге, будучи учасниками або свідками ДТП, водії є найпершими, хто може усунути вражаючі фактори і ранні ускладнення травми. По-третє, це наймасовіша група учасників (десятки мільйонів чоловік). З огляду на це, навіть мінімальну участь їх в наданні першої допомоги постраждалим сумарно може дати значний медичний, соціальний та економічний ефект.

На сьогоднішній день в засобах масової інформації йде постійне, безперервне освітлення діяльності автошкіл, які займаються підготовкою водіїв. В результаті перевірок уповноваженими особами органів державної влади робиться висновок про невисоку якість підготовки водіїв в автомобільних школах. Під час проведення нарад і засідань, темою яких є безпека дорожнього руху, часто звертають увагу на низький рівень підготовки і поганому знанні правил водіїв, все це відбивається в статистиці.

Проводиться робота по вдосконаленню програм підготовки кандидатів у водії, розширення переліку вимог, що пред'являються до навчальних організаціям, і посилення контролю з боку державних органів за їх діяльністю, підвищення рівня знань, умінь і навичок, які необхідні для успішного складання кваліфікаційних іспитів на право керування транспортними засобами. Слід пам'ятати, що не тільки тверде знання і неухильне дотримання на практиці правил дорожнього руху є обов'язковими умовами забезпечення безпеки на вулицях і дорогах. Для того щоб навчитися безпечно керувати транспортним засобом, що є джерелом підвищеної небезпеки, не слід забувати, що людині властиво помилятися, незважаючи на найсуворіші приписи і благі наміри. Можна чогось не помітити, нехтувати, не розрахувати. За ці помилки частіш усього люди розраховуються потраплянням в ДТП, але іноді люди навіть лишаються життя.

Протягом 2019 року в Україні було зафіксовано 160 675 дорожньо-транспортних пригод. В результаті цих аварій загинуло 3454 чоловік. Про це повідомили в Патрульній поліції України.

Поліцейські підкреслили, що в порівнянні з 2018 роком всі показники аварійності на українських дорогах збільшилися.

Зокрема, загальна кількість ДТП зросла на 7 % (за 2018 рік було зафіксовано 150120 аварій) [4].

У дорожніх пригодах постраждало 32 736 осіб (у 2018 році – 30 884), що на 6% більше, ніж в минулому році. Також збільшився показник жертв автокатастроф – якщо в 2018-му на дорогах загинули 3350 чоловік, то в 2019-му – 3454, що на 3,1% більше.

Тому підготовку водіїв потрібно регулювати для зменшення ДТП через перевищення безпечної швидкості руху (34% від усіх ДТП); порушення правил маневрування (22%); порушення правил проїзду перехресть (8%); недотримання дистанції (8%); порушення правил проїзду пішохідних переходів (6%).

Аварії, дорожньо-транспортні пригоди та дорожній травматизм – явища, які можна раціонально проаналізувати та знайти причину.

Але перш за все особиста дисципліна, повага до інших учасників дорожнього руху та неупереджене забезпечення правил дорожнього руху є запорукою здоров'я та запобігання наслідків ДТП.

Список використаних джерел:

1. «Підготовка водіїв автомобілів» (2-е видання): 10-11 клас; навч. посіб. для загальноосвіт. навч. закл. Л.Л. Шестаковський, В.А. Гречуха. К.: Літера ЛТД, 2011. С. 286.

2. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 № 2953-ХІІ. Відомості Верховної Ради України, 1993. № 31. Ст. 339 (дата звернення: 03.11.2020).

3. Офіційний сайт Патрульної поліції. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

Зиновенко Віталій Владимирович

доцент кафедри административной деятельности органов внутренних дел Учреждения образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь», кандидат юридических наук, доцент

ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ НЕОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

В Правилах дорожного движения Республики Беларусь (далее – ПДД) есть ряд регулятивных норм, содержащих требования для водителя об остановке транспортного средства, невыполнение каждого из которых является административным правонарушением. При этом на практике, зачастую, возникают проблемы квалификации данных деяний, обусловленные некоторым сходством их существенных признаков, что и актуализирует проведение настоящего исследования.

Исследуемые нормы права содержатся в подп. 9.1 п. 9 ПДД, согласно которого водитель обязан останавливаться по требованию сотрудника Госавтоинспекции в форменной одежде (требование носит выраженный персонафицированный характер – адресовано конкретному водителю), в подп. 28.2 п. 28 ПДД, в соответствии с которым водитель должен остановиться при приближении к стоящему транспортному средству оперативного

назначения с включенным маячком красного цвета (требование адресовано всем водителям), а также в подп. 7.1 п. 7 и п. 35 ПДД, где закреплена обязанность водителя руководствоваться сигналами регулировщика и останавливаться в указанном ему месте (требование может быть адресовано одному или нескольким водителям) [1]. Таким образом, сходство противоправных деяний, выражающихся в невыполнении приведенных требований ПДД, состоит в не остановке транспортного средства.

Вместе с тем Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП) предусмотрена ответственность за невыполнение водителем, требований сигналов и указаний регулировщика (ч. 1 ст. 18.14 КоАП); за невыполнение лицом, управляющим транспортным средством, требования сотрудника органов внутренних дел об остановке транспортного средства (ч. 1 ст. 18.21 КоАП). Также КоАП установлена административная ответственность за нарушение водителем иных правил дорожного движения, ответственность за совершение которых не предусмотрена специальными нормами (ч. 5 ст. 18.22 КоАП) [2].

Анализ приведенных регулятивных и охранительных норм показывает, что несмотря на сходство деяний, состоящих в не остановке транспортного средства, они являются различными административными правонарушениями. Так, если водитель не остановился по требованию сотрудника Госавтоинспекции (подп. 9.1 п. 9 ПДД), то деяние данного участника дорожного движения следует квалифицировать как административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 18.21 КоАП. В случае же когда водитель не выполняет требование об остановке транспортного средства сотрудника Госавтоинспекции осуществляющего регулирование дорожного движения, то есть являющегося регулировщиком (подп. 7.1 п. 7 и п. 35 ПДД), данный участник дорожного движения совершает административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 18.14 КоАП (специальная норма устанавливающая ответственность за невыполнение требований регулировщика). При невыполнении водителем подп. 28.2 п. 28 ПДД его деяние следует рассматривать как административное правонарушение, предусмотренное ч. 5 ст. 18.22 КоАП, поскольку оно выражается в нарушении ПДД, ответственность за совершение которого не предусмотрена специальными нормами.

Таким образом, проведенное исследование позволяет выделить следующие особенности противоправных деяний водителя, выражающихся в не остановке транспортного средства и влияющих на их квалификацию:

1) деяние, состоящее в нарушении подп. 9.1 п. 9 ПДД, выражается в невыполнении персонифицированного требования об остановке транспортного средства любого сотрудника Госавтоинспекции, в связи с чем его следует квалифицировать по ч. 1 ст. 18.21 КоАП;

2) деяние, связанное с невыполнением подп. 7.1 п. 7 и п. 35 ПДД, проявляется в невыполнении требования об остановке, поданного регулировщиком и адресованного одному или нескольким водителям. Ответственность за совершение такого деяния предусмотрена специальной нормой – ч. 1 ст. 18.14 КоАП;

3) деяние, заключается в нарушении подп. 28.2 п. 28 ПДД представляет собой невыполнении требования об остановке транспортного средства, которое выражено включением маячка красного цвета и адресовано всем водителям. Ответственность за совершение данного деяния не предусмотрена другими специальными нормами КоАП. С учетом отмеченного, его следует квалифицировать как административное правонарушение, предусмотренное ч. 5 ст. 18.22 КоАП.

Список использованных источников:

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения. Правила дорожного движения : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 // [Электронный ресурс] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2020.

2. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях : [21 апр. 2003 г., № 194-3 : принят Палатой представителей 17 дек. 2002 г. : одобр. Советом Респ. 2 апр. 2003 г. // [Электронный ресурс] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2020.

Кадала Віталій Віталійович

завідувач кафедри цивільного та господарського права факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент

АНАЛІЗ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ОКРЕМИХ ДЕРЖАВНИХ ПОСЛУГ В ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТУ

Сучасний етап розвитку людства дозволяє перевести взаємодію держави та суспільства у цифрову форму. Тим більше процеси цифровізації у світі бурхливо розвиваються протягом третього десятиліття. Не оминув науково-технічний розвиток і нашу державу. В складі центральних органів державної влади з'явилися Міністерство та Комітет цифрової трансформації України.

Відповідно до Положення про Мінцифри воно забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері цифровізації, цифрової економіки, цифрових інновацій, електронного урядування та електронної демократії, розвитку інформаційного суспільства; формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку цифрових навичок та цифрових прав громадян; формування та реалізацію державної політики у сфері відкритих даних, розвитку національних електронних інформаційних ресурсів та інтероперабельності, розвитку інфраструктури ширококутного доступу до Інтернету та телекомунікацій, електронної комерції та бізнесу; формування та реалізацію державної політики у сфері надання електронних та адміністративних послуг; формування та реалізацію державної політики у сфері електронних довірчих послуг; формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку ІТ-індустрії; виконання функцій центрального засвідчувального

органу шляхом забезпечення створення умов для функціонування суб'єктів правових відносин у сфері електронних довірчих послуг [1].

Слід зазначити, що цифрова економіка насамперед має бути заснована на таких цифрових технологіях, як штучний інтелект, технологія блокчейн, туманні обчислення, квантові технології, робототехніка, віртуальна реальність, доповнена реальність. Як ми зазначали, такі трансформаційні зміни відбуваються на всіх рівнях та неможливо переоцінити роль цифрової економіки у розвитку сучасного сектору бізнесу [2, 3, 4].

Профільне міністерство ставить за мету переведення до 2024 року 100% публічних послуг громадянам та бізнесу в онлайн, забезпечення 95% транспортної інфраструктури, населених пунктів та соціальних об'єктів доступу до високошвидкісного інтернету, залучити 6 млн. українців до програми розвитку цифрових навичок, забезпечення 10% долі ІТ у ВВП країни.

Разом з тим, успішна реалізація окреслених вище завдань, потребує належного законодавчого підґрунтя, яке наразі лише формується. З аналізу цифровізації окремих державних послуг в галузі транспорту вбачається, що наразі пропонуються наступні види державних послуг для громадян: верифікація водійського посвідчення, верифікація технічного паспорта, відновлення та обмін посвідчення водія, замовлення індивідуального номерного знака; ліцензія на послуги з автоперевезень, призначення належного користувача; та для бізнесу: бронювання дозволів на міжнародні перевезення вантажів, верифікація водійського посвідчення, верифікація технічного паспорта, отримання дозволів на негабаритні перевезення, перевірка автоперевізника [5].

Так, громадяни можуть отримати, розширити звзунити чи анулювати ліцензію на внутрішні чи міжнародні перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом. Позитивом послуги є проведення реєстрації до 10 робочих днів та безкоштовне проведення зміни даних, переоформлення та анулювання ліцензії. Наступна послуга – це уточнення даних, які відображаються у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу в мобільному застосунку Дія чи електронному кабінеті водія. Також верифікація допомагає, якщо свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу не відображається в мобільному застосунку Дія чи електронному кабінеті водія. Разом з тим, на нашу думку, заявлений термін обробки заявки до 30 календарних днів є занадто довгим та потребує корегування в бік зменшення до 5 робочих днів, тим більше що строк для отримання ліцензії не дивлячись на більш складну процедуру заявлений до 10 робочих днів.

Послуга замовлення індивідуального номерного знака – це можливість власника транспортного засобу перевірити, чи вільний номерний знак в обраному регіоні, розрахувати його вартість, переглянути макет, замовити, оплатити та отримати номерний знак. При цьому забороняється наносити на ІНЗ род та характер занять. Разом з тим, можна зустріти ІНЗ із зазначенням на них написів «адвокат», «доктор» та ін. Тобто, не дивлячись на правила, які не дозволяють наносити род та характер занять все одно такі номери видаються.

Ще одна з послуг, на якій хотілося б зупинитися – призначення належного користувача. Належний користувач – людина, яка на законних підставах користується транспортним засобом, що їй не належить. Послуга дає

можливість призначити належного користувача транспортного засобу. З появою нових правил та налагодженням системи фото-, відеофіксації та паркування така послуга буде корисною для автомобілістів. Адже нести відповідальність за свою поведінку на дорозі має безпосередньо водій автівки, а не його власник [5]. Позитивом послуги є те, що її надання є безкоштовним. Разом з тим, для транспортного засобу можна визначити лише одного належного користувача. На нашу думку, кількість належних користувачів можливо розширити до трьох осіб, що потребує внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 1197 «Про затвердження Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів».

Що стосується послуг для суб'єктів господарювання то їх перелік потребує розширення щодо можливості отримання доступу до участі у конкурсах на перевезення за державним замовленням та за замовленням територіальних громад. Це, в свою чергу, потребує приведення у відповідність до нових реалій наявного законодавства, врахуванні сучасних світових тенденцій розвитку законодавства щодо цифровізації державних послуг у галузі транспорту, а отже перспектива подальших наукових розробок в цьому напрямі полягає як у додатковому вивченні відповідного закордонного досвіду та законодавства, так і у розробці власного нормативного забезпечення, а також обґрунтуванні необхідності імплементації та впровадження до вітчизняного правового поля прийнятних або розроблених норм.

Список використаних джерел:

1. Питання Міністерства цифрової трансформації. Постанова КМУ від 18.09.2019 № 856. // [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pitannya-ministerstva-cifrovoyi-t180919>

2. Volodymyr Kotkovskyi, Vitalii Zaluzhnyi, Vitalii Kadala, Olena Guzenko, Maryna Bohatyrova, Julia Leskova-Hodlevska. Digitization as an innovative segment of enterprise financial security management. VUZF Review. 2020. № 5(3). p. 13-19. (фахове видання входить до міжнародних наукометричних баз: Index Copernicus; Neliti; Google Scholar, Publons, Crossref, ROAD, Academic Resource Index, Zenodo та ін.). DOI: 10.38188/2534-9228.20.3.02.

3. Правове регулювання економічних відносин за участі підприємств великого промислового регіону : монографія / Деревянко Б.В., Кадала В.В., Громенко Ю.О., Гузенко О.П., Іваненко Д.Д., Роженко О.В., Хайлова Т.В.; за заг. ред. Б.В. Деревянка. Кривий Ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2020. 245 с.

4. Кадала В.В. Щодо цифровізації економіки. С. 275-278. // *Господарське право та процес в умовах трансформації суспільних відносин*: матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 25 вересня 2020 року). Кривий Ріг: ДЮІ МВС України, 2020. 359 с.

5. Державні послуги онлайн: // [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://diia.gov.ua/services/categories/gromadyanam/transport>

Клюєв Сергій Олександрович

*доцент кафедри логістичного управління та безпеки руху на транспорті,
Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля,
кандидат технічних наук, доцент*

АНАЛІЗ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ ПОЇЗДІВ

Аналіз вітчизняного досвіду виявив певні тенденції в розвитку систем залізничної автоматики і телемеханіки (СЗАТ), які в основному збігаються з напрямками розвитку зарубіжних СЗАТ:

– в удосконаленні систем залізничної автоматики переважає комплексний підхід, при якому, як правило, досягається кілька значних цілей і вдосконалюється більшість підсистем управління рухом поїздів;

– автоматизовані системи, що вже діють на транспорті, об'єднуються в єдині інтегровані автоматизовані комплекси, вирішальні широке коло завдань від оперативного управління до довгострокового планування процесу перевезень;

– збір та обробка отриманої інформації здійснюється автоматично. Істотно зростає обмін інформацією між різними підсистемами управління рухом поїздів;

– для створення систем залізничної автоматики використовують новітні досягнення науки, техніки і технології (штучні супутники Землі (ШСЗ), волоконно-оптичні лінії зв'язку (ВОЛЗ), радары, інфрачервоні випромінювачі і лазери, надвисокочастотні (НВЧ) радіозв'язок, мікропроцесори та мікро-ЕОМ і т. д.);

– частка підлогового обладнання (світлофори, релейні шафи) істотно зменшується або підлогове обладнання не використовується на перегонах зовсім;

– обсяг одноразово переданої інформації між локомотивом і центром управління становить від декількох десятків до декількох тисяч біт, а швидкість їх передачі від одиниць кілогерц до сотень кілогерц;

– управління локомотивом використовується, як правило, за допомогою безпечної бортовий мікро-ЕОМ, яка дозволяє вирішувати завдання управління спільно зі стаціонарної ЕОМ без підлогових пристроїв;

– на малодіяльних ділянках, як правило, використовуються системи управління, які характеризуються прямим диспетчерським управлінням всіма поїздами та відсутністю оперативного персоналу на малих станціях і роз'їздах;

– управлінням стрілками з кабіни локомотива (радіоуправління або використання інфрачервоних променів);

– для побудови нових систем електричної централізації малих і великих станцій застосовуються мікропроцесори (МП) і ЕОМ.

Безпека функціонування мікропроцесорної централізації (МПЦ) забезпечується багатоканальною обробкою даних з подальшим порівнянням результатів апаратними або програмними засобами.

Аналіз розвитку локомотивних технічних засобів забезпечення безпеки руху поїздів, дозволяє виділити у них такі основні функції:

- забезпечення машиніста локомотива (індикація і сигналізація) необхідною інформацією про поїзну обстановку (координати поїзда, що йде попереду, стан стрілок і сигналів), параметри руху (координати і швидкість) даного поїзда, а також забезпечення інформацією про місця обмеження швидкості, характеристиках ділянки шляху, місцях проведення ремонтних робіт та стан переїздів;

- вимірювання параметрів руху поїзда (швидкість і координата шляху);

- контроль допустимої швидкості руху поїзда шляхом автоматичного гальмування при перевищенні встановлених значень, в тому числі перед світлофором із заборонним сигналом або зайнятим ділянкою шляху;

- виключення несанкціонованого руху (зрушення) локомотива;

- контроль цілісності поїзда;

- контроль ефективності гальмівних засобів і зменшення допустимої швидкості при зниженні їх ефективності;

- контроль рівня неспання і пильності машиніста;

- реєстрація параметрів руху поїзда, стану технічних засобів і рівня неспання машиніста в бортовий пристрій реєстрації.

В даний час найбільш обґрунтованим є створення автоматизованих систем управління поїздом, які не виключають людини з контуру регулювання швидкості.

Порівняння вітчизняних і зарубіжних технічних засобів забезпечення безпеки руху поїздів, які використовуються в даний час, показує, що по реалізованим функціям їх рівень приблизно однаковий, проте за кордоном більш широко використовується реєстрація інформації в електронну пам'ять, альтернативні рейкові ланцюги каналів передачі інформації і набагато менше опрацювань питання контролю рівня неспання і пильності машиніста.

Визначилися такі тенденції розвитку систем забезпечення безпеки руху:

- багаторівневність структури системи забезпечення безпеки в залежності від обладнання ділянок колійними пристроями;

- перенесення виконання функцій управління і забезпечення безпеки на борт локомотива;

- використання високошвидкісних каналів зв'язку (точковий канал зв'язку і радіоканал);

- розвиток об'єктивних методів контролю неспання машиніста по оцінці його фізіологічних параметрів;

- використання супутникових навігаційних систем для обчислення координат і швидкості руху локомотива.

Найбільш повне втілення зазначені тенденції знайшли при створенні перспективної системи ETCS, що розробляється для всіх країн Європи, в якій можна виділити три функціональних рівня:

рівень 1 – автоматичне забезпечення безпеки руху поїзда з контролем гальмівного шляху;

рівень 2 – автоматичне керування рухом на лініях з традиційним контролем вільності колії в межах стаціонарних блок-ділянок;

рівень 3 – автоматичне керування рухом поїзда на лініях з контролем вільності колії поїзними засобами (координатне інтервальне регулювання руху поїздів з «рухомою блок-ділянкою»).

Однак копіювання цієї системи для Українських залізниць неможливо через додаткові вимоги в частині посилення умов експлуатації, низьку кваліфікацію обслуговуючого персоналу, обмеженості фінансових ресурсів.

Список використаних джерел:

1. Ключев С.О. Забезпечення безпеки залізничного транспорту в умовах цифровізації / С.О. Ключев // Вісник СХУ ім. В. Даля. – Северодонецьк: СХУ ім. В. Даля. – 2020. – Вип. № 5 (261). – С. 14–18.

2. Sapronova, S., Tkachenko, V., Fomin, O., Hatchenko, V., Maliuk, S. (2017). Research on the safety factor against derailment of railway vehicles. Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 6 (7 (90)), 19–25. doi: 10.15587/1729-4061.2017.116194

3. Ключев С.О. Підвищення безпеки систем залізничної автоматики і телемеханіки / С.О. Ключев // Збірник наукових праць державного університету інфраструктури та технологій. Серія «Транспортні системи і технології». – Київ: ДУІТ. – 2018. – Вип. № 32 (Т.2). – С. 32–40.

4. Галиев И.И., Нехаев В.А., Николаев В.А. Безопасность движения грузовых поездов и динамические свойства ходовой части вагонов / И.И. Галиев, В.А. Нехаев, В.А. Николаев // Известия Транссиба. – 2012. – № 1. – С. 107–112, 137–138.

5. Ключев С.О. Підвищення безпеки руху на залізниці / С.О. Ключев // Вісник СХУ ім. В. Даля. – Северодонецьк: СХУ ім. В. Даля. – 2016. – Вип. № 1 (225). – С. 104–107.

Кобець Тетяна Вікторівна

студентка 3 курсу спеціальності «Правоохоронна діяльність» Донецького юридичного інституту МВС України

Хоббі Юлія Сергіївна

доцент кафедри державно-правових дисциплін та публічного управління Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДІТЕЙ ЯК УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Діти є найбільш вразливою категорією учасників дорожнього руху, тому їхній безпеці слід приділяти особливу увагу. Загально прийнято, що дитиною вважається особа до 18 років, тому до 18 років або повноліття, в певних випадках 16 років, за життя і безпеку дитини відповідають її батьки або опікуни та піклувальники. Обов'язки батьків щодо виховання та розвитку дитини

містяться в ст. 150 Сімейного кодексу України, а ст. 154 встановлює права батьків по захисту дитини.

Дитина стає активним учасником дорожнього руху в двох випадках: по-перше, коли вона постраждала під час ДТП, а по-друге, коли вона стала його причиною.

В першому випадку їй та батькам надається необхідна фізична, медична, психологічна та правова допомога. В другому випадку відповідальність за неї, зазвичай до 16 років, несуть батьки, опікуни, піклувальники.

Щоб мінімізувати кількість випадків, коли життя дитини, як учасника дорожнього руху, ставиться під загрозу, необхідно розглянути складові забезпечення її безпеки.

Перше, що спадає на думку, це дотримання батьками і дитиною правил дорожнього руху. Батьків стосується забезпечити безпечних умов перевезення дитини. Правила дорожнього руху містять певні заборони щодо перевезення пасажирів (п. 21.11). Зокрема, забороняється перевозити дітей, зріст яких менше 145 см або тих, що не досягли 12-річного віку, – у транспортних засобах, обладнаних ременями безпеки, без використання спеціальних засобів, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу; на передньому сидінні легкового автомобіля – без використання зазначених спеціальних засобів; на задньому сидінні мотоцикла та мопеда [1].

29 жовтня 2019 року було прийнято Закон України № 224-IX «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за порушення правил перевезення дітей», яким було доповнено частинами 10 і 11 статтю 121 КУпАП. Згідно з ними порушення правил перевезення дітей – тягне за собою накладення штрафу на водія в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (510 грн. – Авт.). А повторне протягом року вчинення подібного порушення, – тягне за собою накладення штрафу на водія в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (850 грн. – Авт.) [2].

Також, на нашу думку, батьки зобов'язані знати і дотримуватись основних правил дорожнього руху і донести їх до своїх дітей. Мінімум це стосується правил переходу проїзної частини, руху по узбіччю, користування тротуарами та велодоріжками, тощо. Максимум ще і розділ 6 ПДР, оскільки велосипеди стають все популярнішим засобом пересування, особливо серед підлітків.

На жаль, дуже часто можна бачити, як батьки переходять дорогу з дітьми не тримаючи їх за руку і розмовляючи по телефону, та й ще на червоний сигнал світлофору. Держава має посилити відповідальність батьків в цій сфері, як і зробила це стосовно правил перевезення дітей.

Це, в свою чергу, не відміняє обов'язку держави дбати про безпеку дитини шляхом забезпечення гарантованого Законом України «Про дорожній рух» їй права знати правила дорожнього руху. Після реформи освіти, ПДР почали вивчати вже з дитячого садочку і продовжують в школі. Але необхідно

посилити контроль за рівнем знань в цій сфері, ввести обов'язковий підсумковий контроль цих знань із занесенням до атестату про освіту.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p#Text>
2. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за порушення правил перевезення дітей : Закон України від 29 жовтня 2019 року № 224-IX URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

Козар Дмитро Костянтинович

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

АДМІНІСТРАТИВНИЙ ВПЛИВ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ НА «ТРЕТІХ ОСІБ» ЯК УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Забезпечення безпечних умов для руху всіх учасників дорожнього руху є одним із завдань держави та суспільства в цілому. Запобігання дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) як у вітчизняній та і зарубіжній літературі присвячено чимало уваги. Основними напрямками таких досліджень стала статистика ДТП, аналіз основних факторів які стали супутньою причиною ДТП.

Втім встановлено, що суб'єктивні фактори дорожньо-транспортного травматизму (далі – ДТТ) включають не лише порушення правил дорожнього руху України (далі – ПДР) з боку водіїв чи пішоходів, а й «третьох осіб», коли ДТП сталася не через порушення ПДР водієм, пішоходом, велосипедистом, тощо, а через неналежне утримання ділянки вулично-дорожньої-мережі відповідальними посадовими особами.

Слід зазначити, що покриття проїзної частини не повинно мати осідань, вибоїн, напливів чи інших деформацій, що утруднюють рух транспортних засобів [1, с. 6]. А гранична глибина окремих осідань, вибоїн не повинна перевищувати 4 см для доріг I – III категорій і груп А, Б вулиць і доріг населених пунктів; 6 см – для решти категорій і груп [1, с. 7].

Крім того, власники дорожніх об'єктів або уповноважені ними органи, дорожньо-експлуатаційні організації зобов'язані постійно контролювати експлуатаційний стан усіх елементів дорожніх об'єктів та негайно усувати виявлені пошкодження чи інші перешкоди в дорожньому русі, а за неможливості це зробити – невідкладно позначити їх дорожніми знаками,

сигнальними, огорожувальними і направляючими пристроями відповідно до діючих нормативів або припинити (обмежити) рух [2, с. 3].

Також, не допускається відхилення верху головок рейок трамвайних або залізничних колій, розташованих в межах проїзної частини, відносно поверхні покриття більше ніж на 2 см [1, с. 15].

Не оминаючи важливості зауважимо, що на перехрещеннях автомобільних доріг в одному рівні, у разі відсутності забудови капітальними будівлями, повинен бути забезпечений трикутник видимості зі сторонами відповідно таблиці 8 і рис. 1, а на перехрестях вулиць і доріг населених пунктів, відповідно до таблиці 9 [1, с. 10-11].

Згідно зі статтею 21 ЗУ «Про автомобільні дороги» органи місцевого самоврядування, що управляють функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, відповідають за стан вулиць і доріг міст та інших населених пунктів відповідно до діючих норм, у тому числі щодо безпеки руху транспортних засобів і пішоходів.

Встановлено, що дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеки чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків [3, с. 4], отже у разі неналежного утримання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, у випадку наявної супутньої причиною ДТП і передбачена відповідальність «третіх осіб».

Основними причинами ДТП, за вини «третіх осіб» можуть стати такі причини: неналежне утримання покриття проїзної частини, трамвайних та залізничних рейок; пошкодження або відсутність кришок дощоприймальних або оглядових колодязів; гілки дерев, які закривають дорожні знаки чи світлофорні об'єкти; відсутність необхідних дорожніх знаків на вулицях чи автомобільних дорогах.

Так, вказаний перелік не є вичерпним, так як будь-яка мала архітектурна форма (далі – МАФ) [4] що є об'єктом обладнання та благоустрою території, які задовольняють утилітарні та естетичні потреби людини, як об'єкт дорожнього сервісу згідно ст.1 Закону України «Про автомобільні дороги» [5, с. 2], а саме його розміщення, без незабезпечення трикутника видимості зі сторонами відповідно таблиці 8 і рис. 1, а на перехрестях вулиць і доріг населених пунктів, відповідно до таблиці 9 ДСТУ 3587-97 [1, с. 10-11] може стати супутньою причиною ДТП, в тому разі протокол за порушення норм та стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за ч. 4 ст. 140 КУпАП, особовим складом територіального (відокремленого) підрозділу Департаменту патрульної поліції, буде складено на посадову особу, яка відповідальна за розміщення зазначеного об'єкту дорожнього сервісу і є «третьою особою», як «учасник» ДТП.

Суб'єктом правопорушення, передбаченого ст. 140 КУпАП, є посадові особи та громадяни, до компетенції яких належить додержання правил, норм і стандартів при утриманні шляхів, вжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на дорогах місць провадження робіт.

Згідно статистичних даних за 10 місяців 2020 року, територіальним (спільно із відокремленим) підрозділом до складу якого входить відділ безпеки дорожнього руху управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції було направлено до суду 47 адміністративних протоколів за ч. 4 ст. 140 КУпАП. Слід зазначити, що 9 з них, станом на 01.11.2020, перебувають на стадії розгляду.

Встановлено, що в 37 випадках ДТП, супутньою причиною стали випадки наїзду автомобілів, під керуванням водіїв, на вибоїни, осідання покриття проїзної частини, які перебували на проїзній частини. У 5 випадках, відхилення верху головок рейок трамвайних або залізничних колій, розташованих в межах проїзної частини, відносно поверхні покриття стали супутніми причинами ДТП. 2 випадки ДТП, від загальної кількості мають наслідки наїду транспортних засобів на оглядові або дощоприймальні колодязі, які знаходились неналежному стані. Також, 3 автомобілі під час руху отримали пошкодження в наслідок неналежної організації проведення дорожніх робіт, а саме такі випадки: неналежним чином закріплені дорожні знаки, не належне огороження поетапного проведення дорожніх робіт (фрезування дорожнього покриття).

Зазначаємо, що переважна більшість ДТП, та складання протоколів на відповідальних посадових осіб, так званих «третьох осіб», виникає через неналежне утримання покриття проїзної частини, а саме за наявності осідань, вибоїн, ямковості, напливів асфальтобетонного покриття стає супутньою причиною ДТП.

Проаналізувавши інформацію, стосовно прийняття рішень відносно вищевказаних матеріалів за ч. 4 ст. 140 КУпАП в Єдиному державний реєстр судових рішень [6] направлених Управлінням, розроблено ряд рекомендацій, які мінімізують ризики повернення матеріалів на доопрацювання судами, що в свою чергу негативно впливає на визначені строки притягнення до адміністративної відповідальності, згідно ч. 2 ст. 38 КУпАП.

Однією із причин повернення матеріалів на доопрацювання є неналежний збір матеріалів ДТП. Тому нами зібрано основний перелік документів, які повинні бути долучені до справ за ч. 4 ст. 140 КУпАП, такі як: акт обстеження вулично-шляхової мережі; схема ДТП; фото таблиця; пояснення особи на яку складено протокол на окремому аркуші або безпосередньо в протоколі про адміністративне правопорушення. Також зазначаємо на випадки повернення матеріалів на доопрацювання за відсутності підпису особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, та відсутності зазначення про відмову від підпису протоколу, або інших причин його відсутності при складанні протоколу.

Крім того, визначено основний перелік доказових документів, під час збору матеріалів ДТП, за вини посадових осіб, як «третьох осіб», які допоможуть суду встановити винність особи на яку складено протокол про адміністративні правопорушення, а саме: наказ про прийняття на посаду, посадова інструкція тощо.

Втім, під час збору матеріалів ДТП, які можуть виникнути під час проведення дорожніх робіт, зазначаємо на необхідності долучити до адміністративного протоколу: ордер на проведення дорожніх робіт (аварійний ордер), договір підряду, тимчасову схему організації дорожнього руху на період проведення дорожніх робіт, наказ від підприємства про визначення відповідальної особи під час проведення зазначених робіт. Саме ці документи, під час розгляду адміністративної справи у суді зможуть довести вину за порушення правил, вимог і норм у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, питання притягнення до адміністративної відповідальності посадових осіб, потребує постійного оновлення, набуття нового досвіду та знань співробітниками територіальних (відокремлених) підрозділів до складу якого входять відділи безпеки дорожнього руху Департаменту патрульної поліції. Так, від належного збору матеріалів та встановлення вірної відповідальної посадової особи (згідно посадових інструкцій, наказу, тощо) на яку і буде складено протокол про адміністративні порушення, з дотриманням КУпАП та Наказу МВС від 07 листопада 2015 року № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зафіксовані не в автоматичному режимі», і залежить ефективність роботи уповноважених співробітників патрульної поліції в даному напрямку.

Список використаних джерел:

1. ДСТУ 3587-97. Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. [Чинний від 1997-31-07]. Вид. офіц. Київ: Держспоживстандарт України, 1997. 23 с.
2. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. № 198.
3. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306: в ред. від 29.07.2020 р. // Ухвалення судового рішення.
4. Українська радянська енциклопедія : у 12 т. / гол. ред. М. П. Бажан ; редкол.: О. К. Антонов та ін. – 2-ге вид. – К. : Головна редакція УРЕ, 1974 – 1985.
5. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 – № 2862-IV: в ред. від 16.10.2020 р. // Відомості Верховної Ради України. 2005 р. № 51. С. 556. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>
6. Єдиний державний реєстр судових рішень. Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua>

Коллер Юрій Сергійович

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

ДЕРЖАВНИЙ КОНТРОЛЬ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Трансформаційні процеси, що пов'язані з реформуванням окремих сфер суспільного життя та органів публічної адміністрації, супроводжуються загостренням цілої низки соціальних проблем, однією з яких є відсутність діючого механізму державного контролю у сфері транспортної безпеки в Україні, що, у свою чергу, призводить до наявності низького рівня реалізації заходів щодо забезпечення транспортної дисципліни в державі. У зв'язку з цим, виникає нагальна потреба у створенні ефективної системи відповідних суб'єктів, здатних забезпечити на високому рівні заходи щодо здійснення державного контролю у сфері транспортної безпеки в Україні

Варто погодитись з тим, що подібна система таких суб'єктів наразі існує, однак питання полягає у тому, чи відповідає вона дійсним потребам сьогодення, чи здатна виконувати покладені на неї завдання на належному рівні. Для того щоб відповісти на ці питання, насамперед, визначимо діючу систему суб'єктів державного контролю безпосередньо у сфері безпеки дорожнього руху з метою подальшого визначення проблем правового регулювання їх діяльності та відповідних шляхів удосконалення [1, с. 176]. Як слушно зазначає А.О. Собакарь, ефективність державного контролю за безпекою руху значною мірою залежить від наявності дієвої системи суб'єктів, наділених відповідними контрольними повноваженнями [2, с. 111-112].

Логічним є твердження про те, що ключовим суб'єктом державного контролю у сфері транспортної безпеки в Україні є держава, яка здійснює через відповідні державні органи свої функції. Наразі в Україні система державних органів, які прямо чи опосередковано наділені повноваженнями з питань державного контролю у сфері транспортної безпеки в Україні, або приймають в ньому участь, налічує в собі доволі велику кількість відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування. До цих органів, насамперед, слід віднести Верховну Раду України, Президента України, Кабінет Міністрів України.

Однак, безпосереднє виконання функцій держави у сфері здійснення контролю за транспортною безпекою в Україні покладено на органи виконавчої влади, серед яких провідну роль займають міністерства та інші центральні органи виконавчої влади (далі – ЦОВВ). До таких органів можна віднести, насамперед, Міністерство внутрішніх справ України (далі – МВС) та Національну поліцію України (далі – НПУ).

Так, МВС як ЦОВВ, діяльність якого спрямовується і координується КМУ, є головним органом, що забезпечує формування державної політики, зокрема, у сфері забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів

суспільства і держави, підтримання публічного порядку і безпеки (складовими якої є безпека на автомобільному транспорті або безпека дорожнього руху (далі – БДР)). Безпосередньо на МВС покладено повноваження щодо: 1) розробки проектів законів та інших нормативно-правових актів, державних програм з питань забезпечення БДР; 2) прийняття іспитів для отримання права керування транспортних засобів і видачі відповідних документів; 3) здійснення контролю за забезпеченням організації підготовки водіїв транспортних засобів та уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, прийняття іспитів та видача відповідних документів тощо [3].

Крім того, саме через Міністра внутрішніх справ спрямовується та координується діяльність НПУ як одного з основних органів, уповноважених здійснювати контроль у сфері дорожнього руху, який здійснює: регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; видання дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів; видання та погодження дозвільних документів у сфері БДР тощо [4]. Вказана діяльність НПУ здійснюється підрозділами патрульної поліції, у складі якої створено Департамент патрульної поліції як міжрегіональний. Окремо слід зауважити, що наразі у складі патрульної поліції діє дорожня поліція, яка не є окремим підрозділом НПУ та несе службу тільки на трасах міжнародного та національного значення. Вважаємо, що з метою підвищення рівня профілактики дорожньо-транспортного травматизму та рівня підготовки патрульних під час оформлення матеріалів ДТП та складання адміністративних матеріалів, доцільно створити дорожню поліцію як окремий підрозділ, який би був головним органом у структурі НПУ щодо здійснення контрольних функцій у сфері дорожнього руху.

Водночас, провідне місце у здійсненні державного контролю у сфері транспортної безпеки в Україні посідає Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури) як головний орган у системі ЦОВВ, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури дорожнього господарства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті [5].

Не менш важливим суб'єктом у досліджуваній сфері виступає також Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), яка є ЦОВВ, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, а саме на: автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті, а також здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті. Саме вона: здійснює контроль і нагляд

за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів (крім дорожнього перевезення небезпечних вантажів, перевезення морським та річковим транспортом); габаритно-ваговий контроль транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування; контроль за забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів тощо [6].

Серед ЦОВВ у досліджуваній сфері, провідну роль відіграє також Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення шляхом: забезпечення організації будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автодоріг; розроблення стандартів і норм з будівництва та інших робіт щодо автодоріг; забезпечення належної якості робіт з проектування та інших робіт щодо автодоріг загального користування; проведення моніторингу будівництва та інших робіт щодо автодоріг; забезпечення проведення обов'язкового аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг, що належать до сфери управління Укравтодору; ведення відомчого обліку ДТП та проведення аналізу причин їх виникнення тощо [7].

До чергового суб'єкта досліджуваної сфери варто також віднести Державне агентство інфраструктурних проєктів України (Укрінфрапроект), оскільки на неї покладено завдання щодо реалізації державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, а також фінансового забезпечення заходів із забезпечення БДР відповідно до державних програм [8]. Серед суб'єктів які опосередковано мають відповідне відношення до вказаної проблематики можна віднести й Міністерство охорони здоров'я України та Міністерство освіти і науки України, а також місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, відповідні підприємства, установи, організації та громадські формування, уповноважені здійснювати діяльність (брати участь) щодо забезпечення транспортної безпеки в Україні.

Підсумовуючи, варто констатувати, що чітко визначена система суб'єктів державного контролю у сфері транспортної безпеки (зокрема, безпеки дорожнього руху) в Україні на сьогодні відсутня через наявність великої кількості органів, функції яких роз'єднані та неузгоджені між собою, що призводить до відсутності чіткої взаємодії та координації між ними. Очевидним є те, що на сьогодні дуже гостро стоїть питання відсутності єдиного органу влади, відповідального за стан аварійності та транспортного травматизму в Україні. На нашу думку, з метою створення єдиної ефективної системи суб'єктів у цій сфері, слід оптимізувати деякі органи влади шляхом створення окремого органу, відповідального за здійснення державного контролю у сфері транспортної безпеки за допомогою злиття окремих суб'єктів у цій сфері.

Список використаних джерел:

1. Приходько В. І. Суб'єкти адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні. Наука і правоохорона. 2019. № 4 (46). С. 176–183.

2. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів : проблеми теорії і практики : монографія. Донецьк : ДЮІ МВС України, ПП «ВД «Кальміус», 2011. 492 с.

3. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України : постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015, № 878. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/ru/878-2015-%D0%BF#n10> (дата звернення: 18.10.2019).

4. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015, № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19/page> (дата звернення: 18.10.2019).

5. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015, № 460. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/460-2015-%D0%BF> (дата звернення: 18.10.2019).

6. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2015 р., № 103. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF/conv> (дата звернення: 18.10.2019).

7. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України : постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р., № 439. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#n9> (дата звернення: 18.10.2019).

8. Деякі питання реалізації інфраструктурних проектів : постанова Кабінету Міністрів України від 22 вересня 2016 р., № 714. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/714-2016-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.11.2020).

Коробкін Валерій Федорович

старший науковий співробітник відділу розвитку цивільного захисту науково-дослідного центру цивільного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат технічних наук, доцент

РОЗВИТОК ТА ВИХОВАННЯ БЕЗПЕЧНОЇ ПОВЕДІНКИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК СКЛАДОВІ ЗАХИСТУ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я ГРОМАДЯН

Стан безпеки дорожнього руху в Україні пропонується розглянути з урахуванням стану виконання плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [1] через призму динамічної системи, що та функціонує у сфері дорожнього руху та включає сукупність елементів «людина, автомобіль, дорога».

На безпеку дорожнього руху впливає безліч факторів: як об'єктивних (конструктивні параметри і стан дороги, інтенсивність руху транспортних засобів і пішоходів, облаштування доріг спорудами і засобами регулювання,

час року, години доби), так і суб'єктивних (стан водіїв і пішоходів, порушення ними встановлених правил) тощо. Ці елементи єдиної дорожньо-транспортної системи знаходяться в певних відносинах і зв'язках один з одним і утворюють цілісність. Вони формують фактори ризику, які можуть призвести до ДТП.

Підвищення безпеки транспортних засобів (фактор «автомобіль») – заходи в рамках діяльності, спрямованої на підвищення надійності та безпеки, як самих транспортних засобів, так і їх експлуатації. Відповідно до Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року заходи здійснювалися. Разом з тим стратегія підвищення безпеки автомобіля повинна бути направлена на упередження та створення умов, що унеможливають порушення людиною безпеки руху завдяки улаштованим приборам, системам та програмам.

Підвищення безпеки дорожньої інфраструктури (фактор «дорога») – заходи в рамках діяльності, пов'язаної з плануванням, проектуванням, будівництвом, утриманням і експлуатацією, як окремих об'єктів дорожньої інфраструктури, так і цілих мереж. В розділах плану заходів [2], були визначені заходи щодо удосконалення системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, безпечних доріг та дорожньої інфраструктури, удосконалення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху тощо. Якщо 50% запланованих заходів у плані [2] здійснюватиметься, то рівень захисту та безпеки учасників дорожнього руху буде значно вищим. Позитивним є те, що на сьогодні проводиться аналіз виконання стратегії минулих років та відповідного плану заходів щодо її виконання. Раніше цього не робилося. У подальшому в дорожній інфраструктурі повинно закладатися більше заходів, що направлені на примусове зниження швидкості руху в місцях концентрації ДТП, на перехрестях, при проїзді на сигнал світлофора тощо.

Підвищення безпеки поведінки учасників дорожнього руху (фактор «людина») – заходи в рамках виховної, освітньої, законотворчої, політичної, громадської діяльності, націленої на формування безпечної моделі поведінки учасників дорожнього руху, за допомогою виховання бажаного і коригування небажаного поведінки. На сьогодні виховання культури безпеки учасників дорожнього руху, особливо культури безпеки водія є повинно бути пріоритетним.

До важливих якостей водія слід віднести здатність водія прогнозувати дорожню обстановку тощо, придатність до керування, що визначається особистісними, психофізіологічними якостями водія, станом його здоров'я тощо, працездатність, підготовленість, що визначається наявністю у водія необхідного обсягу знань і навичок тощо. Особливою якістю водія повинно бути культура безпеки.

Слід зазначити, що серед наведених інструментів, що реалізуються через різні заходи, немає єдиного і радикального заходу для підвищення безпеки дорожнього руху. Разом з тим, людський фактор виступає основною причиною виникнення небезпечних техногенних ситуацій, якими є ДТП. Актуальність проблеми культури безпеки, в багатьох країнах є предметом уваги вищих

ешелонів влади, а державними органами з регулювання безпеки у різних сферах визнана одним з основних стратегічних напрямів їх діяльності [3].

У плані заходів [2] передбачено розділ «Розвиток та виховання безпечної поведінки учасників дорожнього руху», що містить: проведення національних просвітницьких кампаній щодо використання засобів пасивної безпеки та ризику перевищення швидкості, систематична організація кампаній з інформування стосовно важливості та ролі дотримання швидкісних режимів, використання пасивних засобів безпеки, регламентованого використання мобільних телефонів, попередження використання алкоголю та наркотичних речовин з метою зниження кількості дорожньо-транспортних пригод та тяжкості їх наслідків, забезпечення ефірного мовлення та трансляції соціальних теле- та аудіороликів з безпечної поведінки на дорозі, тематичних передач, перегляд навчальних програм з вивчення Правил дорожнього руху та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої освіти та професійно-технічної освіти, популяризація використання пішоходами та велосипедистами світлових засобів. Разом з тим доступність та ефективність програм стосовно населення виявилася дуже низка. У виховані людини як учасника дорожнього руху упущено та відсутнє законослухняність та не має упередження вседозволеності.

Пропозиції:

1. Додатково проаналізувати впровадження та ефективність заходів, що пов'язані з втіленням досвіду Швеції щодо стратегії «Vision Zero».

2. Здійснити заходи щодо посилення відповідальності органів місцевого самоврядування за неучасть або формальність роботи з попередження травматизму на дорогах (у Дніпропетровській, Запорізькій, Львівській, Харківській та Херсонській облдержадміністраціях не утворенні координаційні ради з безпеки дорожнього руху та незатвердженні регіональні програми з безпеки дорожнього руху у Дніпропетровській, Миколаївській, Сумській, Херсонській та Чернівецькій областях).

3. Переглянути роль безпекових дисциплін в освітньому процесі від початкової школи до вищого навчального закладу.

4. Запропонувати для органів місцевого самоврядування системні заходи у регіональних програмах з безпеки дорожнього руху заходи щодо формування культури безпеки дорожнього руху, забезпечивши участь громадських, професійних та релігійних організацій.

Список використаних джерел:

1. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.10.2020).

2. План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 березня 2018 року № 231-р URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/231-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.10.2020).

3. Проблеми впровадження культури безпеки в Україні: Аналітична доповідь. НІСД, Київ, 2012. 17 с.

Котелюх Микола Олександрович

доцент кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент

Алієв Ельман Кардашханович

викладач кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки Харківського національного університету внутрішніх справ

ПОВЕДІНКА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ЧИННИК ЗМЕНШЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Найважливішим результатом зниження ДТП загалом в світі та безпосередньо в нашій країні, є скорочення та уникнення негативних наслідків. У світі життя та здоров'я вважається найвищою цінністю, які втрачаються після виникнення ДТП у великій кількості. На сьогоднішній день у світі за 2020 рік у дорожньо-транспортних пригодах загинуло понад 1 млн. людей. Забезпечення безпеки на дорогах – це збереження життя та здоров'я людини сьогодні та в подальшому розвитку нашого суспільства.

Виникнення ДТП супроводжується негативними наслідками, які виражаються в матеріальних збитках, завданям шкоди здоров'ю людині чи тварині, та летальним випадком. Культура поведінки будь якого учасника дорожнього руху повинна виховуватись з малечку. Незважаючи на особливості правоздатності та дієздатності навіть дитини, окрім поведінки себе на проїзній частині в ролі як пішохода так і пасажира в транспортному засобі, потрібно навчати їх особливостям поведінки на дорозі і в ролі водія. Необхідність навчання правилам поведінки на проїзній частині з дитинства в ролі пішохода, зумовлена розповсюдженням мережі транспортних потоків та постійною необхідністю їх перетину. Відсутність навиків у дитини, стосовно безпечної поведінки на дорозі це лише частина причин виникнення ДТП, іншою причиною є відсутність навиків батьків чи відповідальних осіб та їхня безпечність стосовно дитини яка перебігає проїзну частину попереду дорослих які її супроводжують, або коли дитина рухається позаду і її ніхто не контролює.

Говорячи про пішоходів, які повністю можуть відповідати за свої дії, то з їхньої вини виникають ДТП по причині недотримання ними правил дорожнього руху, а саме:

- рух по проїзній частині без необхідності та дотримання безпечного пересування по ній;
- рух у темну пору доби по проїзній частині чи узбіччю та в умовах

недостатньої видимості, без виділення себе для вчасного виявлення іншими учасниками дорожнього руху;

- рух не організованих груп людей по дорозі;
- перехід проїзної частини в місцях з обмеженою видимістю, з чотирма і більше смугами руху для обох його напрямків;
- перехід проїзної частини на заборонений сигнал регулювальника чи світлофора;
- вихід на проїзну частину з-за транспортних засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, що обмежують оглядовість, без переконання у відсутності транспортних засобів, що наближаються;
- на трамвайних зупинках, не обладнаних посадковими майданчиками, вихід пішоходів на проїзну частину до зупинки трамвая;
- ігнорування транспортного засобу який наближається з увімкненим проблісковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом;
- раптовий вихід, вибігання на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;
- перехід проїзної частини у місцях, де встановлено огороження;
- затримування і зупинка на проїзній частині, без необхідності забезпечення безпеки дорожнього руху;
- рух по автомагістралі чи дорозі для автомобілів;
- ненадання допомоги іншим учасникам дорожнього руху при наявній у нього можливості.

Необхідність навчання правилам поведінки в транспортному засобі під час посадки, руху та висадки з нього зумовлена тим, що ТЗ є джерелом підвищеної небезпеки і при неправильній поведінці пасажирів, може відбутися відволікання водія від безпечного керування ТЗ, що в свою чергу призведе до виникнення ДТП, як з взаємодією зовнішнього чинника (зіткнення, наїзд на перешкоду, наїзд на пішохода тощо), так і внутрішнього чинника (падіння пасажирів в салоні ТЗ).

Говорячи про пасажирів, то з їхньої вини виникають ДТП по причині недотримання ними правил дорожнього руху, а саме:

- посадка (висадка) пасажирів до повної зупинки транспортного засобу, з боку суміжної смуги для руху;
- знаходження пасажирів в місцях де це не передбачено конструкцією транспортного засобу, не тримання за поручень або інше пристосування;
- під час пересування на транспортному засобі, обладнаному ременями безпеки, бути не пристебнутими (дозволено бути не пристебнутим пасажирів з інвалідністю, фізіологічні особливості яких заважають користуватися ременями безпеки), а на мотоциклі і мопеді – без мотошолома;
- створення своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;
- під час руху відвертання уваги водія від керування транспортним засобом та заважання йому в цьому;
- відкривання дверей транспортного засобу, не переконавшись, що він зупинився біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на

узбіччі;

- перешкоджання зачиненню дверей та використання для їзди підніжок і виступів транспортних засобів;

- під час руху стояння в кузові вантажного автомобіля, сидіння на бортах або в необладнаному для сидіння місці.

Офіційне навчання водінню автомобіля, повинно бути не раніше 16 років, а мотоцикла чи мопеда – 14 років. Проте ознайомче навчання про особливості керування транспортним засобом та його небезпеку потрібно розпочинати з раннього віку, щоб дитина розуміла, яка може бути небезпека від транспортного засобу що рухається з різною швидкістю, в різних дорожніх умовах тощо.

На сьогоднішній день виникнення ДТП відбувається не тільки із-за порушень правил дорожнього руху будь яким з його учасників та особливостей дорожніх умов, обстановки і технічного стану ТЗ, але і відсутності знань у пішоходів які ніколи не керували транспортним засобом, про особливості руху, гальмівний шлях, видимість у напрямку руху та інші складності які можуть виникнути у водія під час одночасного перетину проїзної частини ним та пішоходом.

Говорячи про водія, то з їхньої вини виникають ДТП по причині недотримання ними правил дорожнього руху, а саме:

- перед виїздом не перевірено або не забезпечено технічну справність і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу;

- неуважність, відсутність контролю за зміною дорожньої обстановки, відволікання від керування транспортним засобом;

- на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголівниками, ремнями безпеки), не використання їх і перевезення пасажирів, не пристебнутих ремнями безпеки;

- під час руху на мотоциклі і мопеді знаходяться в розстебнутому мотошоломі і перевозять пасажирів без застебнутих мотошоломів, або з їх відсутністю;

- створюють своїми діями загрозу безпеці дорожнього руху;

- не повідомлення дорожньо-експлуатаційним організаціям або уповноваженим підрозділам національної поліції про виявлені факти створення перешкод для дорожнього руху;

- вчинення дій, внаслідок яких може бути пошкоджено автомобільні дороги чи дорожнє обладнання;

- керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції;

- керування транспортним засобом у хворобливому стані, у стані стомлення;

- передача керування транспортним засобом особам, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, у

хворобливому стані;

- користування засобами зв'язку під час руху транспортного засобу, тримаючи їх у руці;
- перевищення допустимої швидкості в залежності від стану тз, вимог дорожніх знаків, стажу водія чи погодних умов.

Безпека руху на дорозі залежить від кожного учасника дорожнього руху, стану транспортного засобу та дорожніх умов і обстановки. Знання та дотримання правил дорожнього руху знизить кількість виникнення дорожньо-транспортних пригод та негативних наслідків від них.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення 05.11.2020).
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення 05.11.2020).

Криворучко Микола Миколайович

старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ПРОБЛЕМА ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ З ТОЧКИ ЗОРУ СУДОВОГО ЕКСПЕРТА

Згідно статистики Департаменту патрульної поліції за 2018 рік на дорогах України сталося 150120 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 30884 особи та загинуло 3350 осіб; за 2019 рік – 160675 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 32736 осіб та загинуло 3454 особи; за 7 місяців 2020 року – 86890 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 17068 осіб та загинуло 1771 особа [3].

Україна входить в п'ятірку країн Європи за смертністю в ДТП. Україна серед країн Європи, згідно даних інтернет сайту «WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT», знаходиться в цьому рейтингу на четвертому місці – щорічно на дорогах України в ДТП гинуть 8.87 чоловік на 100 тис. населення [4].

Вищевказані дані свідчать про те, що на дорогах України відбувається значна кількість дорожньо-транспортних пригод, при якій травмуються та гинуть люди, а також наноситься значна матеріальна шкода. При цьому показник смертності у ДТП на дорогах України є одним з найбільших у країнах Європи. Таким чином підвищення безпеки дорожнього руху на автодорогах України, з метою зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та зменшення їх негативних наслідків, є актуальним завданням.

Станом на 2020 рік в дії знаходиться Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджена постановою Кабінетом Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435 [2].

Переважає кількість експертиз стосовно ДТП, які виконуються судовими експертами Експертної служби МВС України, призначені у рамках кримінальних проваджень. При цьому, згідно діючого законодавства, умовою відкриття кримінального провадження при ДТП є отримання його учасниками тілесних ушкоджень середньої та (або) тяжкої ступенів тяжкості, а також загибель учасників ДТП.

Таким чином судові експерти Експертної служби МВС України, при проведенні експертиз стосовно ДТП, переважно мають діло з дорожньо-транспортними пригодами, у яких травмувались та загинули люди.

Виходячи з сучасної експертної практики, у абсолютній більшості випадків, з технічної точки зору, причиною виникнення ДТП є невідповідності дій водіїв вимогам Правил дорожнього руху України.

Основними розділами Правил дорожнього руху України, дотримання вимог яких водіями значно впливає на безпеку дорожнього руху та виникнення ДТП з тяжкими наслідками є:

- 1) Розділ 8 «Регулювання дорожнього руху».
- 2) Розділ 10 «Початок руху та зміна його напрямку».
- 3) Розділ 12 «Швидкість руху».
- 4) Розділ 16 «Проїзд перехресть».
- 5) Розділ 18 «Проїзд пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів».

Згідно експертної практики, невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 8 «Регулювання дорожнього руху» ПДР призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки, наприклад при проїзді на червоний сигнал світлофора, який забороняє рух, відбувається перехресне зіткнення транспортних засобів – або, іншими словами, боковий удар, який несе найбільшу небезпеку для водія та пасажирів. Проїзд регульованих пішохідних переходів на червоний сигнал світлофора призводить до наїзду на пішоходів з тяжкими або фатальними наслідками для життя та здоров'я пішоходів.

Також згідно експертної практики, невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 10 «Початок руху та зміна його напрямку» ПДР призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки, наприклад при ДТП, які виникли при розвороті на проїзній частині або виїзді з прилеглої території, також відбувається перехресне зіткнення транспортних засобів – або, іншими словами, боковий удар, який несе найбільшу небезпеку для водія та пасажирів. Рух заднім ходом, без забезпечення безпеки, призводить до наїзду на пішоходів з тяжкими або фатальними наслідками для життя та здоров'я пішоходів.

Невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 12 «Швидкість руху» ПДР також призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки, розповсюдженим явищем є ситуація, коли водій, рухаючись з перевищенням максимально допустимої швидкості руху не може зупинитись до місця наїзду на пішохода або до місця зіткнення. Однак, за тих самих умов, але при русі з допустимою

швидкістю руху, він має можливість зупинитись до місця наїзду на пішохода або до місця зіткнення. Одним з найрозповсюдженіших пунктів Правил дорожнього руху, який використовується при технічній оцінці можливості попередити водієм ДТП – є п. 12.3 ПДР. В цьому пункті вказано: «12.3. У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди [1]». При цьому, згідно експертної практики відомо, що несвоєчасне вжиття заходів для зменшення швидкості при виникненні небезпеки для руху дуже часто є причиною виникнення ДТП з тяжкими наслідками. Невідповідності дій водія вимогам п. 12.3 ПДР несе за собою тяжкі наслідки, як при наїзді на пішоходів, так і при зіткненнях.

Згідно експертної практики, невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 16 «Проїзд перехресть» ПДР призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки, наприклад при виїзді з другорядної дороги на головну, без надання переваги в русі, відбувається перехресне зіткнення транспортних засобів – або, іншими словами, боковий удар, який, в свою чергу, несе найбільшу небезпеку для водія та пасажирів. Також, вищевказане відноситься і до проїзду регульованих перехресть, наприклад при повороті ліворуч на зелений сигнал світлофора, без надання переваги в русі зустрічним транспортним засобам.

Невідповідності у діях водіїв вимогам Розділу 18 «Проїзд пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів» ПДР дуже часто призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Оскільки водії не надають перевагу пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, що призводить до наїздів на пішоходів з тяжкими або фатальними наслідками для життя та здоров'я пішоходів.

Відповідно до вищенаведеного, виходячи із сучасної експертної практики, з технічної точки зору, основною причиною виникнення ДТП з постраждалими та загиблими є невідповідності дій водіїв вимогам Правил дорожнього руху України. Визначено, що невідповідності дій водіїв вимогам пунктів Розділів 8, 10, 12, 16, 18 Правил дорожнього руху України призводять до ДТП з найбільш тяжкими наслідками для життя та здоров'я учасників дорожнього руху.

Таким чином при розробці Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період після 2020 в першу чергу необхідно сконцентрувати увагу на заходах, спрямованих на забезпечення дотримання Правил дорожнього руху водіями. А саме на забезпеченні дотримання водіями вимог пунктів Розділів 8, 10, 12, 16, 18 Правил дорожнього руху України.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://монолит.укр/pdd/onlayn-pdr-ukrayini-ukrayinskoju-movoyu/> – Назва з екрану.
2. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [Електронний ресурс] –

Режим доступа: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/435-2018> – Назва з екрану.

3. Статистика ДТП в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> – Назва з екрану.

4. WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT [Електронний ресурс] – Режим доступа: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report> - Назва з екрану.

Кубарєв Іван Володимирович

завідувач кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент

СУЧАСНІ МОЖЛИВОСТІ ЕКСПЕРТНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ В РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ

Злочини, пов'язані з порушенням правил дорожнього руху, є одними з тих, досудове розслідування яких не можливо уявити без проведення різноманітних судових експертиз. Необхідність використання спеціальних знань у формі проведення судових експертиз об'єктивно обумовлено складністю механізму злочину, різноманіттям та неоднозначністю його відображення в навколишньому середовищі, складністю суспільно-небезпечних наслідків тощо. При цьому для цієї категорії злочинів притаманна дуже специфічна група експертних досліджень. До них, зокрема, слід віднести судово-медичну, автотехнічну, транспортно-трасологічну, дактилоскопічну експертизи, а також експертизу матеріалів речовин та виробів.

В спеціальній літературі справедливо вказується, що судова автотехніка нова галузь знань. Вона почала формуватися у зв'язку із потребами слідчої та судової практики у вирішенні технічних питань, які виникають під час розслідування і судового розгляду справ про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Базовими науками судової автотехніки є група автомобільно-дорожніх дисциплін (теорія автомобіля, конструкція автомобіля, мотоцикла та інших транспортних засобів, організація дорожнього руху, транспортна психофізіологія тощо). До типових завдань цієї експертизи відносять (Грига М.А., Осетрова О.С.):

визначення механізму ДТП;

визначення швидкості руху ТЗ та гальмівного шляху;

визначення параметрів руху ТЗ до моменту ДТП;

визначення взаємного розташування ТЗ у різні моменти ДТП;

встановлення місця зіткнення автомобілів (місця наїзду на пішохода, на перепону);

встановлення відповідності дій учасників ДТП правилам дорожнього руху;

встановлення можливості запобігти ДТП за певних умов;

визначення часу подолання ТЗ певних ділянок шляху;

визначення того, як повинен був діяти водій у даній дорожньо-транспортній ситуації з точки зору забезпечення безпеки дорожнього руху.

При цьому дискусійними залишається питання встановлення відповідності дій водія ТЗ вимогам правил дорожнього руху та іншим нормативним документам, які регламентують забезпечення безпеки дорожнього руху;

визначення причин і умов, пов'язаних з організацією дорожнього руху, які сприяють вчиненню ДТП та інші. Це пов'язано з юридичним характером цього завдання та можливості його віднесення до компетенції відповідного експерта.

Основні завдання транспортно-трасологічної експертизи є:

ідентифікація за слідами, залишеними ТЗ, певного його екземпляра або встановлення його типу, моделі;

визначення взаємного розташування ТЗ у момент їх контактування;

визначення місця зіткнення ТЗ і місця наїзду на перешкоду (пішохода), встановлення механізму утворення слідів;

розташування ТЗ відносно проїзної частини на момент контактування.

Для злочинів досліджуваної категорії типовою також є експертиза лакофарбових матеріалів та покриттів.

Головними питаннями, на які вона може дати відповідь є наступні:

Чи є на предметі-носії (зазначається, на якому саме) сліди (нашарування, плями, бризки) або частинки лакофарбових матеріалів (покриттів)?

Чи є дана речовина фарбою, до якого виду фарби вона належить?

Чи походять дані частинки від стандартного лакофарбового покриття легкового (вантажного) автомобіля?

Чи придатні частинки фарби, знайдені на місці події (предметі-носії), для ідентифікації за ними конкретної пофарбованої поверхні?

Чи мають надані зразки лакофарбових речовин (частинок покриттів) спільну родову (групову) належність?

Чи не становили раніше окремі частини лакофарбового покриття одну пофарбовану поверхню?

Яким способом пофарбовано даний предмет?

Отже, сучасні можливості експертних досліджень дозволяють встановлювати важливі обставини у перебігу досудового розслідування ДТП, що є важливою умовою правильного застосування кримінального та кримінального процесуального законодавства. В той же час, ефективне використання їх можливостей залежить от правильності формулювання відповідних запитань та належної підготовки матеріалів, необхідних експертові для проведення відповідних дослідів.

Кушнірук Мирослав Васильович

старший викладач кафедри тактико-спеціальної, фізичної та вогневої підготовки Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ), кандидат педагогічних наук

Лукашук Іванна Вікторівна

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

ОСНОВНІ ФАКТОРИ, ЯКІ СПРИЯЮТЬ ВИНИКНЕННЮ ДТП

Розвиток транспортної інфраструктури в Україні все частіше призводить до виникнення дорожньо-транспортних пригод. Щороку кількість транспорту на дорогах збільшується, що супроводжується підвищенням імовірності виникнення ДТП. Тому тема дослідження причин та факторів їх виникнення є досить актуальною в реаліях сьогодення.

Спираючись на роботи науковців які займалися дослідженням факторів, що підвищують ризик виникнення дорожньо-транспортних пригод, таких як: Сапронов О., Крупко М.О., Міленін О.Л., Зоріна М.О., Геймар С., Нестеренко В., можна стверджувати, що найголовнішим фактором, який призводить до виникнення аварій на дорозі є недотримання правил дорожнього руху його учасниками. Як водії, так і пішоходи нехтують власною безпекою та безпекою інших людей порушуючи прості правила. Наприклад, пішоходи самовпевнено розраховують на свою спритність та переходять дорогу у невстановленому правилами місці, що у свою чергу наражає їх на небезпеку. Що стосується водіїв, то найчастіше зустрічається проблема недотримання правил дорожнього руху, а саме перевищення швидкості руху та не дотримання безпечної швидкості, безпечної дистанції та безпечного інтервалу.

Чинники, що впливають на ризик виникнення ДТП та тяжкість їх наслідків, за природою походження можна узагальнити у чотирьох основних групах:

- Людський фактор (водій);
- Технічний чинник (транспортний засіб);
- Фактор навколишнього середовища (кліматичні або погодні умови);
- Чинник режиму руху (дорожні умови, інтенсивність руху, склад транспортного потоку, засоби регулювання дорожнього руху) [1].

Також вищенаведені чинники можна розділити на дві групи: ті, що діють постійно, а також ті, що діють в окремих випадках. До постійних відносяться гострота зору водія, колір автомобіля, стан дорожнього покриття, придатність автомобіля до експлуатації, стан гуми, свідомість учасників дорожнього руху та відповідальність за дотримання правил.

Другу групу складають погодні умови, щільність руху, втомленість водія, поїздки в ожеледицю.

Загалом, зовнішні фактори значно впливають на створення небезпечних ситуацій на дорозі. Підвищена увага до зовнішніх чинників зумовлена тим, що вони впливають на збільшення психічного навантаження людини, вимагаючи

невідкладного прийняття рішень у нестандартних ситуаціях, адаптації до раптово створених умов зовнішнім середовищем, що збільшує ризик настання ДТП.

Фактори ризику ще поділяють на суб'єктивні та об'єктивні. Об'єктивні чинники не залежать від людини та її поведінки і легко оцінюються. До них належать технічні фактори (тип транспортного засобу, сфера його використання, технічні характеристики транспортного засобу) та деякі людські чинники (стать, вік, досвід керування автомобілем). Суб'єктивні фактори залежать від людини та її особистісних якостей. До суб'єктивних чинників належать: схильність до ризику, необережність, здатність до реагування у надзвичайних ситуаціях, здатність до концентрації уваги, знання правил дорожнього руху, поведінка під впливом алкоголю та інше [1].

Проаналізувавши суб'єктивні фактори варто зазначити, що «людський чинник» є досить вагомим і порівняно з об'єктивними факторами його можна контролювати і попереджувати.

Дуже важливим фактором при розгляді проблем безпеки руху є вплив людського фактору. При цьому ДТП, які сталися з вини нетверезих водіїв, говорять про низький рівень культури водіння і необхідність посилення контролю в їх діяльності. Водії транспортних засобів, які потрапили у таку ситуацію, находячись у критичному стані, не в змозі адекватно реагувати на дорожню обстановку, що склалася, та приймати відповідні рішення. Отже, при дослідженні причин ДТП та факторів, що впливають на важкість їх наслідків неможливо встановити всі чинники, які є значними для оцінки імовірності ризику ДТП, а отже, і врахувати їх при диференціації цієї проблеми [2].

Крім вище наведених факторів які впливають на виникнення ДТП особливу увагу потрібно приділити і правосвідомості людини, яка кожного дня стає учасником дорожнього руху, неважливо чи водієм чи пішоходом. Тільки відповідальне ставлення до затверджених правил дорожнього руху та дисциплінованість на дорозі допоможе знизити роль суб'єктивних факторів виникнення ДТП.

Дослідники схиляються до думки що вплив правосвідомості на організацію суспільного життя є вирішальний фактором. Тому є логічним внесення його в механізм правового регулювання як одного із засобів впливу на суспільні відносини. Правосвідомість як складова механізму правового регулювання полягає в тому, що його роль не обмежена будь-якою однією стадією правового впливу. В тій чи іншій мірі вона присутня на всіх етапах механізму правового регулювання права [3].

З поміж усіх вищенаведених факторів можна виокремити фактор суспільної правосвідомості. Адже дотримання правил дорожнього руху та інших положень щодо безпеки на дорозі матиме тоді результат, коли це буде масово, коли кожен учасник усвідомлюватиме відповідальність його дій перед іншими.

Як і зазначено у п. 1.4 Розділу 1 Постанови КМУ «Про правила дорожнього руху»: Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила [4].

Безпека руху на дорозі залежить від таких основних факторів: низький рівень підготовки водіїв, невиправдано ризикована поведінка і усвідомлене порушення правил дорожнього руху, недисциплінованість пішоходів, невідповідність рівня транспортної інфраструктури умовам сьогодення, аварійний стан доріг та низький рівень суспільної правосвідомості. В сукупності ці фактори створюють сприятливі умови виникнення ДТП, тому потрібно прикладати максимум зусиль для поліпшення ситуації на дорозі, та виховання нового покоління учасників дорожнього руху з високим рівнем правосвідомості, що в свою чергу буде виводити безпеку дорожнього руху на більш якісний рівень.

Список використаних джерел:

1. Івасишина Н. В. Фактори, що впливають на імовірність настання ДТП та враховуються при тарифікації / Н. В. Івасишина, Ю. А. Малашенко. *Наукові записки [Національного університету «Острозька академія»]*. Сер. : Економіка. 2012. Вип. 19., С. 340-342. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoa_2012_19_80

2. Антіпов А.Д., Біліченко В.В. Проблеми, що впливають на ризики скоєння ДТП. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції)*, (м. Кривий Ріг, 12 листопада 2019 року). Кривий Ріг, 2019. 10 с.

3. Краснощок А.В. Правосвідомість учасників дорожнього руху як комплексна проблема. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції)*, (м. Кривий Ріг, 12 листопада 2019 року). Кривий Ріг, 2019. 167 с.

4. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (редакція від 01.05.2019) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-n>

Лукомська Аліна Андріївна

курсант 2 курсу факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Молчанов Ростислав Юрійович

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

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

Питання ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є досить актуальним на сьогоднішній день. Дане питання посідає важливе місце серед актуальних у сучасних умовах проблемах юридичної діяльності. Виникає

необхідність у постійному пошуку нових напрямків для подальшого підвищення рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Специфіка проблеми організації та безпеки дорожнього руху обумовлена складною взаємозалежною системою, що складається з людини, автомобіля, дороги і середовища руху.

Складність управління даною системою пояснюється групами причин: необхідністю забезпечення певної «рівності» в стані і розвитку кожного окремого елемента; безперервно зростаючими обсягами інформації, яка вимагає переробки для прийняття рішення; великою невизначеністю вибору оптимальної стратегії в умовах безперервно змінюваного середовища і об'єкта управління; вимогами оперативності та синхронізації процесу прийняття управлінських рішень.

Для розробки ефективних і оптимальних заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху необхідне виділення основних факторів, що сприяють виникненню дорожньо-транспортних пригод (ДТП). При організації системної роботи фактори ризику групуються аналогічно групам систематичних змінних (простір, час, транспортний засіб, учасник). Таке групування позначає цільові області для докладання зусиль, а саме, групи факторів ризику, пов'язаних [4]: учасниками дорожнього руху; з транспортним засобом; з дорогою і її оточенням. У безлічі факторів, що сприяють виникненню ДТП, перше місце займає людський фактор (57%), при їх поєднанні «дорога / людина» (27%).

Керівництво держави намагається зміни катастрофічну ситуацію щодо безпеки дорожнього руху певними заходами – згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 883 від 10 листопада 2017 року, внесено зміни до пункту 12.4 Правил дорожнього руху (ПДР) України, відповідно до яких в населених пунктах максимальна допустима швидкість пересування транспортних засобів знижена з 60 км / год. до 50 км/год [2]. Але введення такого обмеження є досить спірним з точки зору його обґрунтованості та ефективності впливу на дисциплінованість водіїв та подальшого зниження правопорушень. У той же час очевидним є те, що у справі запобігання правопорушенням найбільш дієвим засобом є не стільки суворість покарання, скільки його невідворотність.

Тож, важливо звернути увагу на те, що ПДР побудовані таким чином, що переважна більшість вимог щодо безпеки дорожнього руху покладається на водіїв транспортних засобів, а відтак і більшість ДТП відбувається виключно з їх вини. Причому, велика кількість пригод з тяжкими наслідками найчастіше відбувається через порушення встановлених правил не одним, а кількома водіями – тобто декількома учасниками дорожнього руху. Зазвичай, трапляється й таке, що недосвідчені працівники правоохоронних органів у своїй професійній діяльності, нажалі, керуються правилом – хто перший порушив ПДР, той і винен в ДТП. Але, на нашу думку, зовсім не обов'язково винуватцем аварії є водій транспортного засобу, який порушив правила дорожнього руху, наприклад, виїхав на головну дорогу з другорядної при наявності знаку «Дати дорогу» (знак 2.1 Розділу 33 ПДР України). Тому що, якщо згодом буде встановлено, що він виїхав на головну дорогу перед автомобілем, який рухався цією дорогою і його водій мав технічну можливість

запобігти аварії, але не зробив цього, то одним з винуватців даної пригоди буде саме водій автомобіля, що рухався головною дорогою.

В цій ситуації йдеться про одну з найпоширеніших правових помилок багатьох водіїв, в тому числі і досвідчених, а також не меш важливу роль тут відіграє безпосередньо некомпетентність працівників правоохоронних органів.

Відповідно до вимоги, про яку йде мова у п. 12.3. Правил дорожнього руху, а саме: «у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди». Тобто, у разі порушення правил дорожнього руху одним з його учасників, інші учасники дорожнього руху зобов'язані прийняти всі можливі заходи для запобігання аварії. Іншими словами можна сказати, що «правова» водія в небезпечній дорожній ситуації, яка склалася в результаті порушення правил іншими учасниками дорожнього руху, не дає йому права пошкоджувати інший автомобіль, водій якого з якоїсь причини порушив правила, або здійснювати наїзд на пішохода, який порушив правила переходу проїзної частини або фрагменту автомобільної дороги.

Не дивлячись на ключову значимість для забезпечення безпеки дорожнього руху іншого правила, воно часто нехтується багатьма учасниками дорожнього руху або, в деяких випадках, свідомо ними ігнорується. Нерідко водій вважає, якщо він рухається по головній дорозі (або має іншу перевагу у русі на дорозі), то може абсолютно не піклуватися про безпеку інших учасників дорожнього руху, які порушують правила. Але такі водії помиляються і в процесі здійснення провадження у справі про адміністративне правопорушення та судового розгляду будуть (і повинні) досліджуватися дії не тільки того водія, який порушив правила і створив аварійну ситуацію, але і дії всіх учасників ДТП з точки зору дотримання ними п. 12.3. ПДР України, а відтак і ступеню винуватості у тих суспільно-небезпечних наслідках, що настали в результаті ДТП.

Тож, при визначенні винуватця ДТП і забезпечення принципу «невідворотності покарання» посадовим особам органів виконавчої влади потрібно звертати увагу не тільки на того водія, який вочевидь грубо порушив ПДР України, але й аналізувати дії інших водіїв з точки зору п. 12.3 ПДР.

Тому, через вищезазначені нами проблеми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, на сьогоднішній день за статистичними даними Україна, на жаль, стала лідером в Європі за кількістю смертельних дорожньо-транспортних пригод (ДТП) – щорічно на дорогах гинуть 4-5 тис. громадян і кілька десятків тисяч отримують тілесні ушкодження різного ступеню тяжкості [1].

Ми вважаємо, щоб змінити цю тенденцію в кращу сторону, вкрай важливі систематизовані і скоординовані дії різних інститутів. Крім того, для загального зниження показників аварійності, незалежно від причин виникнення ДТП, необхідні наукові дослідження і, як наслідок, інноваційні рішення.

Тому при вирішенні проблеми підвищення безпеки дорожнього руху першорядну увагу необхідно приділити процесу формування моделі безпечної

поведінки людини в мінливому, непередбачуваному і вкрай небезпечному середовищі «людина-автомобіль-дорога».

При розробці моделей організації профілактичної роботи має бути ефективним і доцільним використання підходу, запропонованого Хеддон [5].

На підставі розробок Хеддона в різних країнах були сформульовані за допомогою наукових досліджень і спостережень різноманітні стратегії і тактики зниження частоти нещасних випадків. Серед стратегій заходи з наступними цілями [3]: зниження ступеня схильності до ризику; попередження випадків ДТП; зниження ступеня тяжкості травм в разі виникнення ДТП; пом'якшення наслідків травми за допомогою вдосконаленого підходу після ДТП.

Перераховані цілі в обстановці, що складається можуть змінюватися, проте, загальний принцип, пов'язаний з наявністю високоєфективного управління, заснованого на програмно-цільовому підході, наявність нормативно-правової бази, ефективна робота патрульної поліції в області безпеки дорожнього руху залишаються незмінними.

Отже, узагальнюючи усе вищесказане, можна зробити наступні висновки, що першочерговими завданнями у вирішенні проблеми забезпечення дорожнього руху є: створення освітніх програм для населення, що формують стереотипи безпечної поведінки на вулично-дорожніх мережах та проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи з використанням засобів масової інформації та сучасних інформаційних технологій, спрямованої на зміну поведінки учасників руху.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП [Електронний ресурс] : в Україні найвища смертність на дорогах серед усіх країн Європи. – Режим доступу: <https://www.slovoidilo.ua/2017/05/04/infografika/suspilstvo/statystyka-dtpukrayini-najvyshha-smertnist-dorohax-sered-usix-krayin-yevropy>

2. Про внесення змін до Правил дорожнього руху [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 883. Офіційний вісник України. 2016. № 96. Ст. 2924. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/883-2017-%D0%BF>

3. Бурков, В. Н. Механізми підвищення безпеки дорожнього руху. В. Н. Бурков, В. Д. Кондратьєв, А. В. Щепкін. Київ: Книжковий будинок ЛІБРОКОМ, 2012. 208 с.

4. Принципи та інструменти для підвищення безпеки дорожнього руху на дорогах загального користування. Міжнародний досвід: збірник. Дорожнє агентство Київської області. URL: <http://www.ador.ru/innovations>.

5. Haddon, Jr.W. The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively. Jr. W. Haddon. American Journal of Public Health. 1968 58. P. 1431-1438.

Лук'янчиков Борис Євгенович

заступник начальника кафедри національної безпеки Міжрегіональної академії управління персоналом, кандидат юридичних наук, доцент

Микитенко Ольга Борисівна

здобувач вищої освіти Університету економіки, права та інформаційних технологій «КРОК»

ПИТАННЯ ВІДЕОФІКСАЦІЇ ПРАВОПОРУШЕНЬ НА АВТОШЛЯХАХ УКРАЇНИ

Стан аварійності на дорогах нашої країни попри всіх заходів, які запроваджує уряд, залишається достатньо високим. Засоби масової інформації постійно інформують нас про тяжкі аварії із людськими жертвами. Так, за офіційною статистикою Патрульної поліції України, у 2013 році кількість зареєстрованих ДТП складала – 191010, у 2014 році – 153217, у 2015 році – 138536, у 2016 році – 158776, у 2017 році – 162526, у 2018 році – 150120, у 2019 році – 160675 і за вісім місяців 2020 – 102026 і це – на 1,2% перевищує показники аналогічного періоду минулого року [1].

Зрозуміло, що фактична кількість правопорушень в цій галузі набагато більша, оскільки ми можемо спостерігати лише ті, які призвели до аварії та були офіційно зареєстровані.

Отже, як зазначив на своїй сторінці в Facebook перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький. основними причинами ДТП являються – перевищення безпечної швидкості руху (34% від усіх ДТП з постраждалими), порушення правил маневрування (22%), порушення правил проїзду перехресть (8%), недотримання дистанції (8%), порушення правил проїзду пішохідних переходів (6%) та керування транспортними засобами в стані сп'яніння. І це при тому, що на початку запровадження карантину кількість автомобілістів на дорогах істотно зменшилася – від 20% до 60%. Збільшення кількості ДТП із постраждалими відбулося в Дніпропетровській області (780), в Києві та Київській області (715 та 751 відповідно), а також у Харківській (649) та Одеській (628) областях [2].

Великі сподівання, щодо розв'язання даної проблеми покладалися на запровадження автоматичної системи відеофіксації правопорушень. Однак, з моменту внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» про запровадження в дію системи автоматичної фіксації порушень ПДР минуло майже п'ять років. Але і до сьогодні в автоматичному режимі камери працюють лише для фіксації перевищення швидкості, інші порушення залишаються поза увагою і фіксуються лише у тестовому режимі [3].

Дослідження передового досвіду європейських країн у боротьбі із порушеннями ПДР свідчить, що вони успішно застосовують різноманітні системні комплекси відеофіксації [4]. Автоматичний комплекс відеофіксації, складається з високочутливої камери та пристрою для моніторингу транспортних засобів та водіїв, які здійснюють будь-яке правопорушення.

В Європі та Америці, успішно працюють різні види автоматичних комплексів відеофіксації, а саме:

1. Автоматичні комплекси відеофіксації транспортних засобів, які перевищують встановлений ліміт швидкості, або безпосереднім вимірюванням у визначений момент часу, або інтелектуальна система, яка складається із декількох камер встановлених на певній відстані та обладнаних програмним забезпеченням для розрізнення номерних знаків транспортних засобів і вимірювання середньої швидкості між двома пунктами призначення.

2. Автоматичні комплекси, які постійно моніторять дорожню розмітку, виділені полоси та перехрестя, платні ділянки дороги (тунелі, мости, місця для паркування і т.і.) і фіксують правопорушників.

Грунтовне дослідження світової практики використання відеофіксації правопорушень, дозволяє дійти висновку, що в різних країнах дане питання вирішується прямо протилежними шляхами.

Так, у розвинених європейських країнах (ФРН, Об'єднане Королівство Великої Британії і Північної Ірландії) основними вимогами щодо відеофіксації є чітке та якісне зображення автомобіля разом із номерним знаком, та обличчям особи, яка безпосередньо перебуває за кермом автомобіля [5].

Стосовно другої групи країн можна говорити, що у них не повною мірою забезпечується дотримання принципу презумпції невинуватості особи. Так, у США, Франції, Польщі та ін., правоохоронна система нібито і не звинувачує особу, але застосовує толерантне визначення – violation notice recipient, що в перекладі звучить, як «особа, яка отримує повідомлення про порушення». По суті, особа, яка отримала лист із повідомленням про порушення має три варіанта вирішення даної проблеми: 1) визнати себе винною і понести покарання; 2) не виконувати штрафні санкції, але у визначений термін надати правоохоронним органам відомості про правопорушника; 3) оскаржити отримане повідомлення у судовому порядку. У випадках коли особа з будь-яких причин не здійснила жодних дій, їй повідомляють повторно, із встановленими новими строками сплати штрафу та переліком додаткових санкцій, які будуть застосовані у разі прострочення реагування: – втрата можливості оскарження штрафу, позбавлення можливості здійснення будь-яких дій із даним транспортним засобом або ліцензії, зупинення дії ліцензії, накладення арешту на транспортний засіб і т.ін.

На нашу думку, такий підхід до вирішення даного питання у правовій державі є неприйнятним, оскільки він сприяє уникненню відповідальності винної особи та здійсненню неправомірних дій. Також, не слід забувати і те, що тривалий час в нашій країні, громадяни відчувували транспортні засоби за генеральними довіреностями, договорами дарування і навіть на сьогодні це питання залишається відкритим, оскільки для законного керування транспортним засобом громадянину достатньо мати при собі посвідчення водія відповідної категорії та свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу.

Ще, одною проблемою є не розмитнені транспортні засоби на транзитних та закордонних номерах, а також зареєстровані на тимчасово не підконтрольних Україні територіях та «двійники», які спеціально завезені під

реально існуючі транспортні засоби. Практиці відомі випадки коли постанови за вчинене і зафіксоване правопорушення виносяться саме на адресу власника за документами, а не порушника і довести зворотне майже неможливо [6]. Також, існує реальна можливість фальсифікацій результатів отриманих за допомогою системи відеофіксації порушень ПДР не тільки від працівників, які його обслуговують, а також і сторонніх осіб, які мають відповідний досвід. На жаль, методики дослідження цифрових носіїв на предмет внесення змін на даний час не розроблено. Тобто можливість входу до комп'ютерної системи і внесення неправдивої інформації не виключається, що підтверджується практикою [7].

Вважаємо, що у будь-якій правовій державі принцип презумпції невинуватості повинен панувати взагалі у боротьбі із правопорушеннями, і зокрема в процесі функціонування системи відеофіксації порушень ПДР. Новий закон передбачає відсутність у штрафних листах фотокартки, на якій зображено автомобіль порушник і обличчя його водія, а буде лише посилання на електронний ресурс із відеозаписом правопорушення. У випадках, коли власник не згоден із отриманою штрафною постановою, він має право оскаржити її, але це, на нашу думку, пряме порушення презумпції невинуватості та створення додаткових незручностей громадянам (пошук виправдувальних доказів, втрата власного часу і т. ін.).

І наостанок, слід звернути увагу на Рішення Конституційного суду України від 22 грудня 2010 року, відповідно до якого ч. 1 ст. 14-1 КУпАП «Відповідальність власників транспортних засобів» була визнана неконституційною. Також, у згаданому рішенні Конституційного суду зазначено, що будь-яка юридична відповідальність, або кримінальна, або адміністративна передбачає здійснення особою, яка притягається до відповідальності, конкретного правопорушення. Тобто, покарати можна лише винну особу. Протизаконно притягати до відповідальності особу, лише за те, що вона має у своїй власності будь яке майно, в тому числі і транспортний засіб. Також, не втратила своєї актуальності і Постанова Верховного суду України від 1996 року «Про застосування Конституції України при здійсненні правосуддя», де чітко зазначено, що захист прав особи гарантується нормами Конституції, які мають найвищу юридичну силу і водночас є нормами прямої дії. Тобто, якщо існують протиріччя між нормами Конституції та нормами законів України, суд зобов'язаний керуватися нормами Основного закону. А в тих випадках, коли виникають певні сумніви, питання передається на розгляд Конституційного суду України.

З наведеного можна дійти висновку, що боротися із правопорушеннями взагалі, і зокрема в сфері дорожнього руху потрібно, але така боротьба повинна бути законною, отже окремі положення Закону України «Про дорожній рух», які регламентують запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР потребують відповідного доопрацювання.

Список використаних джерел:

1. Патрульна поліція України. Статистика ДТП в Україні. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення 31.09.20).
2. В Україні з початку року зросла кількість смертельних ДТП. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2020/07/14/novyna/suspilstvo/ukrayini-pochatku-roku-zroslo-kilkist-smertelnyx-dtp> (дата звернення 27.09.20).
3. Податок на швидкість. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/kameri-videofiksaciji-yak-pracyuye-podatok-na-shvidkist-novini-ukrajina-11072879.html> (дата звернення 30.09.20).
4. Большой Брат следит за тобой на дороге. URL: <https://ua.112.ua/statji/avtofikratsiia-porushen-pdr-u-sviti-ta-v-ukraini-spetsyfika-system-ta-laifkhaku-dlia-vodiiv-535432.html> (дата звернення 01.10.20).
5. Виновны все. Адвокаты рассказали об опасностях скандального закона о штрафах и видеофиксации URL: <http://ru.tsn.ua/ukrayina/vinovny-vse-advokaty-rasskazali-ob-opasnostyah-skandalnogo-zakona-o-shtrafah-i-videofiksacii-455329.html> (дата звернення 02.10.20).
6. На фоні введення авто фіксації порушень. Водії все частіше скаржаться на появу «автомобілів-двійників» – поліція. URL: <https://nv.ua/ukr/ukraine/events/avtofikratsiia-porushen-u-vishnevomu-znayshli-avto-dviynik-novini-ukrajini-50098921.html> (дата звернення 04.10.20).
7. ГИБДД наполнила бюджет водителями URL: https://www.gazeta.ru/auto/2014/04/18_a_5997453.shtml (дата звернення 04.10.20).

Ляшук Олег Леонтійович

завідувач кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, доктор технічних наук, професор

Бодоряк Юрій Дмитрович

завідувач сектору автотехнічних досліджень Тернопільського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

Шминдюк Юрій Андрійович

старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Тернопільського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

Цьонь Олег Петрович

доцент кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук, доцент

СТАН АВАРІЙНОСТІ НА АВТОШЛЯХАХ УКРАЇНИ

Транспорт є однією із найбільш розвинутих галузей народного господарства, що забезпечує реалізацію потреб населення та виробництва в усіх видах перевезень, а також виступає головним чинником функціонування матеріального виробництва та сфери обслуговування [1]. Основними

чинниками формування на Тернопільщині транспортної системи обласного рівня є: вигідне економіко-географічне розміщення області; сприятливі природно-кліматичні та географічні умови для транспортного будівництва; через область проходять міжнародні транспортні магістралі; розвинена і диверсифікована транспортна мережа прилеглих територій [2].

З іншої сторони, автомобільний транспорт є найнебезпечнішим зі всіх доступних людині. За всіма даними саме ДТП ставлять на перше місце по числу загиблих і постраждалих. По цих параметрах автомобілі значно випереджають залізничний, авіаційний і водний транспорт. Дорожньо-транспортні пригоди є основною причиною загибелі людей. Вони відбуваються з багатьох причин, серед яких є як технічні, так і людські чинники [3].

Найчастіше причинами дорожньо-транспортних пригод є порушення водіями і пішоходами правил руху, недостатня кваліфікація і помилки водіїв, керування у нетверезому стані, технічна несправність рухомого складу і погані дорожні умови. Часто дорожньо-транспортні пригоди виникають внаслідок наявності одночасно багатьох причин, тому знати їх, вміти виділяти головну причину, що сприяє пригоді, дуже важливо.

Часто водії перевищують швидкість руху, виїжджають на осьову лінію, неправильно обганяють, необережно проїжджають мимо транспорту на зупинках, не додержують черговості проїзду нерегульованих перехресть, осліплюють світлом фар зустрічний транспорт, не виконують вимог дорожніх знаків та покажчиків.

Недостатня кваліфікація і помилки водія призводять до застосування неправильних прийомів керування автомобілем, що в свою чергу викликає занос, перевертання, втрату керування або поломки вузлів і механізмів.

Несправність гальм, рульового керування, зовнішніх світлових приладів також сприяють скоєнню дорожньо-транспортних пригод. На їх кількість впливають і складні дорожні умови, наприклад слизька дорога, недостатня освітленість вулиць з настанням темноти, обмежена видимість, незадовільний стан дорожнього покриття.

Виявлення чинників, що значимо впливають на ризик дорожньо-транспортного випадку при рішенні задачі підвищення безпеки на дорогах повинно розглядатися як пріоритетне завдання [3].

Незважаючи на заходи, що спрямовуються на зниження кількості ДТП на автошляхах України, рівень аварійності на дорогах залишається високим, щороку зростає загальна кількість ДТП та збільшується число осіб які загинули або отримали травми внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

У таблиці 1 наведено статистичні дані ДТП за видами у період з 01.01.2020 по 30.09.2020 р.

Статистичні дані ДТП за видами у період з 01.01.2020 по 30.09.2020 р.

Вид автопригоди	Усього ДТП	ДТП з постраждалими	Загинуло осіб	Травмовано осіб
Зіткнення	74442	8152	858	12162
Продовження таблиці 1				
Наїзд на транспортний засіб, що стоїть	17699	365	54	435
Наїзд на перешкоду	15084	2134	366	2682
Наїзд на пішохода	5767	5178	770	4766
Перекидання ТЗ	2874	1588	275	1996
Наїзд на велосипедиста	1727	1385	148	1310
Наїзд на тварин	579	21	4	24
Падіння вантажів	361	10	1	12
Падіння пасажира	317	276	5	288
Наїзд на гужовий транспорт	34	14	3	18
Загалом	118 884	19 123	2484	23 693

Для проведення порівняльного аналізу стану аварійності на автошляхах Тернопільської області було використано аналітичні дані Патрульної поліції України.

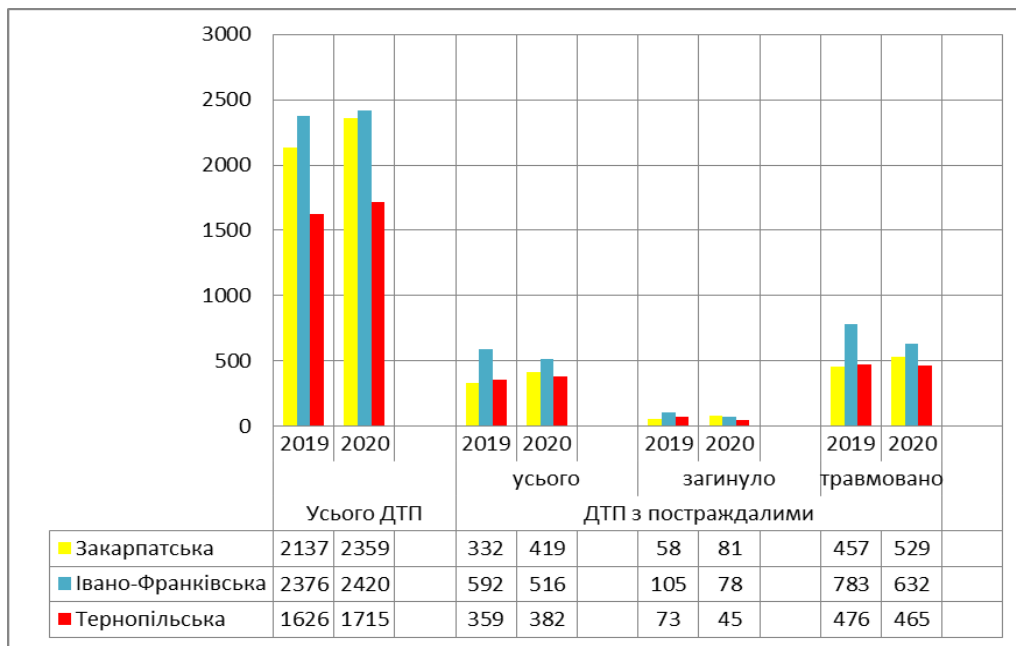


Рис. 1. Статистичні дані по кількості ДТП за 2019 – 2020 рр

Оскільки площа області становить 13823 км², для порівняння також використовувалися дані по Івано-Франківській (13900 км²) та Закарпатській (12777 км²) областях. Проведений аналіз кількості дорожньо-транспортних пригод за період 01.01.2020 по 30.09.2020 р. відображений на рисунку 1.

Як видно із рисунку 1, кількість дорожньо-транспортних пригод на автошляхах Закарпатської, Тернопільської та Івано-Франківської області щороку збільшується. Спостерігається незначне зниження кількості загиблих у результаті ДТП у 2020 році у порівнянні з 2019 р.

Висновки. Одним із можливих шляхів вирішення описаної проблеми може слугувати посилення контролю за дотриманням вимог Правил дорожнього руху, впровадження автоматизованих систем контролю швидкісного режиму та фіксації його порушень на автошляхах, проведення модернізації автомобільних доріг області та України шляхом обладнання їх протиаварійними об'єктами. Поряд з цим, також є важливим питання підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, зокрема, як у частині дотримання вимог щодо керування транспортними засобами, так і в частині дотримання вимог щодо технічного стану транспортних засобів. Окремо слід звернути увагу на необхідність проведення роз'яснювальної та освітньої роботи серед осіб, які беруть участь у дорожньому русі як пішоходи, пасажирів, велосипедисти, особи, які керують персональним електротранспортом тощо. Наведені заходи, поряд із підвищенням загальної культури учасників дорожнього руху, можуть сприяти як зменшенню кількості загиблих та потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, так і зменшенню загальної кількості останніх.

Список використаних джерел:

1. Цьонь О. П. Правові аспекти організації перевезень вантажів у міжнародному сполученні. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка*. Випуск 169. «Деревооброблювальні технології та системотехніка лісового комплексу», «Транспортні технології». Харків: ХНТУСГ імені Петра Василенка, 2016. С. 209 – 211.
2. Цьонь О. П. Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі Тернопільської області. *Матеріали XX наукової конференції Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя (м. Тернопіль, 17 – 18 травня 2017 року)*. Тернопіль: ТНТУ, 2017. С. 71.
3. Пілюков Ю. О., Бодоряк Ю. Д., Проскураков О. В. Організаційні питання взаємодії слідчих і експертних підрозділів при огляді місць скоєння дорожньо-транспортних пригод та розслідуванні вказаної категорії правопорушень. Порядок призначення та проведення експертиз. Тернопіль : НДЕКЦ при УМВС України в Тернопільській області, 2013. 65 с.

Майданов Олександр Миколайович

головний судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичних досліджень транспортних засобів Сумського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

КЛАСИФІКАЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ТА ПРИЧИНИ ЇХ ВИНИКНЕННЯ

Автомобільний транспорт найбільш небезпечний з усіх видів транспорту. Щороку в Україні відбувається близько 38 тисяч дорожньо-транспортних пригод (далі по тексту скорочення – ДТП), в яких щорічно гине понад 3500 чоловік і приблизно в 10 разів більше цієї кількості людей отримують травми.

Незважаючи на серйозні заходи і роботу, проведену різними установами та громадськими організаціями щодо попередження пригод в нашій країні, їх кількість і тяжкість наслідків ще великі. Причини цього явища різноманітні, але однією з основних причин можна назвати недостатньо високий рівень професійної підготовки водіїв. Це особливо проявляється при інтенсивному зростанні автопарку, тоді як чисельність водіїв за короткий час поповнюється великою кількістю новачків, що призводить до зниження середнього рівня кваліфікації водіїв. Разом з цим при сучасному рівні розвитку техніки надійність діяльності водіїв є вирішальним фактором безпеки руху.

Хоча обставини, при яких виникають і протікають ДТП, надзвичайно різноманітні, їх аналіз дозволяє виявити деякі подібні риси. Це дало можливість розробити класифікацію подій, що має важливе значення для всебічного вивчення причин їх виникнення і розробки заходів щодо попередження. Крім

того, класифікація видів ДТП призводить до однаковості обліку і можливості проведення успішного аналізу на його основі.

Відповідно до існуючої класифікації до ДТП відносять події, що виникли в процесі руху механічних транспортних засобів і які потягли за собою загибель або тілесні ушкодження людей, пошкодження транспортних засобів, споруд, вантажів або інший матеріальний збиток.

До механічних транспортних засобів відносяться автомобілі, мотоцикли, моторолери, мотоколяски, мопеди, велосипеди з підвісним двигуном, трамвай, тролейбуси, трактори та інші самохідні механізми.

В даний час розроблена наступна класифікація ДТП:

1) зіткнення – рухомі механічні транспортні засоби зіткнулися між собою або з рухомим складом залізниць;

2) перекидання – механічний транспортний засіб втратив стійкість і перекинувся. До цього виду подій не відносяться перекидання, викликані зіткненням механічних транспортних засобів або наїздів на нерухомі предмети;

3) наїзд на перешкоду – механічний транспортний засіб наїхав або вдарився об нерухомий предмет (опора мосту, стовп, дерево, огорожу і т.п.);

4) наїзд на пішохода – механічний транспортний засіб наїхав на людину;

5) наїзд на велосипедиста – механічний транспортний засіб наїхав на людину, що пересувається на велосипеді (без підвісного двигуна);

6) наїзд на транспортний засіб – механічний транспортний засіб наїхав або вдарився об нерухомий механічний транспортний засіб;

7) наїзд на гужовий транспорт – механічний транспортний засіб наїхав на запряжних, в'ючних, верхових і в'ючних тварин або на вози, які транспортуються цими тваринами;

8) наїзд на тварин – механічний транспортний засіб наїхав на диких або домашніх тварин (виключаючи зазначені в п. 7);

9) падіння пасажирів – пасажир (будь-яка особа, крім водія, що знаходиться в транспортному засобі або на ньому) випав з рухомого механічного транспортного засобу. До цього виду подій не відноситься падіння, що відбулося при зіткненні, перекиданні механічних транспортних засобів або їх наїзді на нерухомі предмети;

10) інші події – події, що не належать до перерахованих вище видів. До них відносяться сходи трамваїв з рейок (що не викликали зіткнення або перекидання), падіння вантажу, що перевозиться на людей і інші.

Основні причини аварійності:

Детальний аналіз усіх видів ДТП неможливий без виявлення факторів і причин, що їх викликають. Погляди на фактори та причини, що лежать в основі ДТП, змінюються в міру накопичення досвіду організації руху і дослідницьких робіт в області безпеки руху.

У більшості країн громадська думка і офіційна статистика органів регулювання руху найчастіше вбачають основну причину ДТП в недбалості та помилок водіїв. Так, Всесвітня організація охорони здоров'я вважає, що дев'ять з десяти випадків відбувається з вини водіїв, решта їх частина також в якійсь мірі залежить від водіїв.

Найбільш частими причинами ДТП з вини водіїв є: перевищення швидкості, недотримання дистанції, недотримання черговості проїзду, неуважність і нетверезий стан. З вини пішоходів відповідно: перехід в невістановленому місці, ходьба уздовж проїжджої частини, перехід перед транспортним засобом, який рухається на невеликій відстані, нетверезий стан.

Аналіз причин, що призводять до ДТП, дозволяє звести ці причини в наступні однорідні за характером групи:

- 1) недотримання Правил дорожнього руху учасниками цього руху;
- 2) застосування водіями таких прийомів керування транспортними засобами, які викликають їх занос, перекидання або втрату управління під час руху і створюють можливість поломок і псування механізмів, що призводять до аварійних ситуацій;
- 3) зниження працездатності водіїв внаслідок перевтоми, хвороби або під впливом чинників, що викликають зміну самопочуття і сприйняття обстановки руху;
- 4) незадовільний технічний стан транспортних засобів;
- 5) неправильне розміщення та кріплення вантажу, що приводить до втрати управління, стійкості, зміни режиму роботи механізмів, відмови в роботі;
- 6) незадовільний устрій і утримання елементів дороги і дорожньої обстановки;
- 7) незадовільна організація дорожнього руху.

При аналізі події найбільш просто віднести його причину до людини, яка, як вважають, зобов'язана миттєво реагувати на зміну інших елементів комплексу і відповідним чином компенсувати їх вплив, домагаючись встановлення необхідного режиму руху. Однак така впевненість обумовлена не в повній мірі. Багато ДТП, що не пов'язані з поведінкою і станом водіїв, відбуваються через недосвідченість, недобросовісність або недбалість певних посадових осіб, наприклад, події через дефекти транспортних засобів, поганого освітлення вулиць, стан проїзної частини, неправильну розмітку вулиць, невірну установку дорожніх знаків, невірний режим роботи світлофорів та інше.

На відміну від систем автоматичного регулювання людина не має запрограмованої системи відповідей на всі випадки дорожньо-транспортної ситуації, яка склалася. Розглядаючи можливі варіанти вирішення завдання в обмежений період, вона може допускати помилки, кількість яких збільшується при втомі. При врахуванні цієї обставини за такими рядками статистики причин ДТП, як перевищення швидкості, неправильний обгін, неправильний поворот, недостатня видимість вночі, навіть наїзд на велосипедиста або пішохода на дорозі, у багатьох випадках виявилось б, що для основної частини водіїв причинами пригод виявилися важкі умови руху, зумовлені особливостями дороги. Тобто, було достатньо навіть незначного послаблення уваги водія, щоб виникла небезпека дорожньо-транспортної пригоди.

Аналізуючи ряд об'єктивних обставин, можна бачити, що найчастіше вони викликані декількома причинами. У відрізок часу, який безпосередньо

передуює події, і в процесі розвитку події вплив кожної з причин неоднаковий. У кожній фазі ДТП можна виділити одну головну провідну причину; в наступних фазах події ця причина може стати другорядною, супутньою, а в головну переводиться та, яка в першій фазі була супутньою. При аналізі події таке виявлення необхідне, оскільки в іншому випадку встановити причину події буває важко, а часом і неможливо.

Важливе значення має виявлення обставин, що передували події. У багатьох випадках передумови для ДТП створюються набагато раніше самої події.

Мамчій Олексій Іванович

завідувач відділення первинної професійної підготовки, спеціалізації та підвищення кваліфікації навчально-наукового інституту заочного навчання та підвищення кваліфікації Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

ПРОБЛЕМИ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

Сьогодні як в Україні, так і в інших країнах світу набувають дедалі більшого значення питання забезпечення безпеки на дорогах, профілактики правопорушень на автошляхах, попередження дорожньо-транспортного травматизму. Конституцією України проголошено, що людина, її життя і здоров'я, недоторканність і безпека визнаються найвищою соціальною цінністю [1], а отже створення безпечних умов для людей на дорогах має невідкладно поліпшуватись та потребує чіткого врегулювання у зв'язку із зростанням ролі наземного транспорту в сучасному суспільстві.

Одним з дієвих важелів попередження дорожньо-транспортного травматизму виступає адміністративно-юрисдикційна діяльність органів публічної адміністрації. Зокрема, контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та застосування заходів адміністративного впливу до їх порушників покладено на Національну поліцію. Для ефективного виконання поліцією своїх повноважень, законодавство України пропонує ряд механізмів, одним із яких є автоматична фіксація правопорушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Головним завданням цієї новації є забезпечення принципу невідворотності покарання, запобігання корупційних ризиків та мінімізація впливу «людського фактору» під час провадження у справах про адміністративні правопорушення [2, с. 4].

Законодавче врегулювання загальних принципів та процедур притягнення до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, створило підґрунтя для її запровадження в Україні, що однак не позбавило практику реалізації законодавчих положень низки проблемних питань.

Так, 14.07.2015 було прийнято Закон України № 596-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», яким були внесені зміни до адміністративного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема що стосуються автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. Зокрема, зміст діючого Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) було доповнено статтею 14-2, згідно з якою адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб [3]. Наголосимо на тому, що КУпАП визнає суб'єктом адміністративного правопорушення виключно фізичну особу, яка досягла на момент вчинення адміністративного правопорушення 16-річного віку і це є першою проблемою [4].

Також до КУпАП внесені додаткові статті 279-1, 279-2, 279-3, 279-4, які регламентують розгляд справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, у тому числі особливості розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, вчинене на транспортному засобі, зареєстрованому за межами України, звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, інформування власників транспортних засобів про правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, вчинені на належних їм транспортних засобах [4].

Позитивними особливостями змін адміністративного законодавства слід відмітити те, що законодавством було встановлено вичерпний перелік порушень Правил дорожнього руху, за які суб'єкти цих правопорушень нести адміністративну відповідальність, а саме: перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзд на заборонний сигнал світлофора, порушення правил зупинки і стоянки, рух по смузі для маршрутних транспортних засобів або по тротуарах, пішохідних доріжках, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення правил проїзду через залізничний переїзд.

Логічним продовженням нормотворчих змін стало прийняття постанови Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» [5]. Порядок, затверджений цією постановою встановлює технічні особливості функціонування системи автоматичної фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, перелік адміністративних правопорушень, що фіксуються за допомогою системи, її структуру та основні функції. Також цією ж постановою закріплювався порядок звернення особи, яка допустила

адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до уповноваженого підрозділу Національної поліції [5]. На нашу думку, це забезпечує дотримання вимог ч. 2 статті 61 Конституції України щодо індивідуального характеру юридичної відповідальності особи [1], але й одночасно обмежує особу заявника лише як фізичну особу. Тобто, юридична особа, яка може виступати суб'єктом відповідальності за порушення правил дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі не може виступати в якості заявника.

З метою реалізації державних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема під час проведення превентивних заходів, Міністерством внутрішніх справ видано Інструкцію щодо оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, закріплену наказом МВС України від 13.01.2020 № 13 [6].

В той же час слід відмітити, що прагнення до поліпшення державного врегулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою фото-, відеофіксації правопорушень мають і негативні відтінки. Адже вирішення низки правопорушень на дорогах може спричинити виникнення правових казусів. Зокрема, стаття 9 КУпАП передбачає, що адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність. Тобто власник транспортного засобу, відносно якого зафіксоване правопорушення в автоматичному режимі, який під час фіксації не перебував за кермом, а передав керування своєму родичу, не може нести будь-який вид відповідальності, що, пов'язане із індивідуальним характером юридичної відповідальності особи [1], про що ми зазначали вище.

В той же час, статтею 63 Конституції України передбачено, що особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів [1].

Таким чином, встановлення особи, що фактично керувала транспортним засобом має покладатися на органи Національної поліції, а не на особу, що має доводити свою невинуватість.

В підсумку, зауважимо, що зважена і поступова державна політика стосовно впровадження автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху в Україні має відбуватися з урахуванням запозичення передового європейського досвіду, а також проведення консультацій з представниками фахівців з числа науковців та практикуючих юристів. У протилежному випадку, національні суди будуть «перевантажені» позовами щодо скасування незаконних рішень, дій чи бездіяльності органів Національної поліції в таких категоріях справ.

Список використаних джерел:

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.
2. Бесчастний В.М., Брянцев В.В., Червінчук А.В. Перспективи впровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Науково-практичні рекомендації. Донецький юридичний інститут МВС України. Кривий Ріг. 2018. 44 с.
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14.07.2015 № 596-VIII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
5. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-п>.
6. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: наказ МВС України від 13.01.2020 № 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0113-20>.

Махлай Сергій Миколайович

старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ЗАСТОСУВАННЯ АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

На підставі результатів досліджень в сфері регулювання швидкісного режиму рекомендується, щоб швидкість руху у міських районах не перевищувала 50 км/год.

З 01 січня 2018 року в Україні були внесені зміни до п. 12.4 Правил дорожнього руху, згідно яких максимально допустима швидкість руху в населених пунктах складає 50 км/год.

За 2019 рік в Україні сталося майже 26 тисяч ДТП з постраждалими, з яких близько 9300 дорожньо-транспортних пригод виникло внаслідок перевищення водіями швидкості руху. В цих дорожньо-транспортних пригодах загинуло та отримали травми понад 13 тисяч осіб.

Наведені вище статистичні дані свідчать про те, що водії транспортних засобів не дотримуються обмежень швидкісного режиму, що приводить до виникнення дорожньо-транспортних пригод.

З 01 червня 2020 року в місті Києві та Київській області запрацювала система автоматичної фото- та відеофіксації порушень Правил дорожнього руху. На аварійно-небезпечних ділянках доріг Києва та області було встановлено 50 камер автофото- та відео фіксації порушень Правил дорожнього руху. На початковому етапі система фіксує лише такий вид порушень Правил дорожнього руху, як перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів.

Як наголосив перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький – «Наша мета – зменшити кількість ДТП та попередження правопорушень, зниження швидкості саме в аварійних місцях. І, за умови відкритості, кількість ДТП знижується. Однак, для порушників передбачена відповідальність».

В перші дні роботи даної системи були зафіксовані випадки руху транспортних засобів зі швидкістю понад 200 км/год.

За 100 днів роботи системи автоматичної фото- та відеофіксації порушень Правил дорожнього руху поліцією було складено 833 тисячі 849 постанов за наслідками порушень Правил дорожнього руху.

Але найголовнішим є те, що за вказаний період часу в місцях встановлення камер автоматичної фото- та відео фіксації порушень ПДР, на окремих ділянках кількість дорожньо-транспортних пригод зменшилась з 37 до 13, а на деяких ділянках доріг аварії припинились взагалі, що свідчить про зниження швидкості руху транспортних засобів в місцях де встановлено камери автоматичної фіксації порушень ПДР.

Зменшення кількості ДТП в місцях встановлення камер автоматичної фото- відео фіксації порушень Правил дорожнього руху вказує на те, що дана система, як одна з складових забезпечення безпеки дорожнього руху, функціонує дуже ефективно і є дієвим засобом профілактики та попередження правопорушень в сфері дорожнього руху.

Таким чином систему автоматичної фіксації порушень ПДР необхідно розповсюджувати по всій території держави. Однак для впровадження комплексів автоматичної реєстрації порушень ПДР в масштабі країни потрібна дуже велика сума коштів, яких на даний час країна не має. Недостатнє фінансування державою даного проекту може привести до того, що впровадження системи автоматичної фіксації порушень ПДР буде розтягнуто на тривалий час, що значно знизить ефективність її застосування.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>. Назва з екрану.

2. Патрульна поліція. Статистика. Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. Назва з екрану.

3. Патрульна поліція. Підсумки 100 днів роботи автоматичної системи фото- і відеофіксації порушень ПДР. Режим доступу: https://mvs.gov.ua/ua/news/33836_Zavdyaki_avtosistemi_foto_ta_video_fiksacii_porushen_PDR_na_okremih_dilyankah_dorogi_pripinilisya_avarii___Anton_Gerashchenko.htm. Назва з екрану.

Мисливий Володимир Андрійович

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

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Важливе значення у протидії правопорушенням у сфері дорожнього руху мають кримінально-правові норми, зокрема стаття 286 Кримінального кодексу України (далі – КК), диспозиція якої передбачає відповідальність за «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами». Проте відомо, що правил саме з такою назвою не існує, а наведене словосполучення у змісті норми містить лише ключові терміни, керуючись якими можна знайти нормативні акти, необхідні для її застосування. Отже бланкетна диспозиція ст. 286 КК вимагає звернення до конкретних нормативних актів, що регулюють суспільні відносини у сфері дорожнього руху, досконалість яких впливає на ефективність застосування цієї та інших кримінально-правових норм з цього напрямку (ст. ст. 287, 288, 291 КК).

Разом з тим, застосування кримінального законодавства, що забезпечує охорону суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху, в частині використання галузевого законодавства і нормативних актів, які регламентують питання безпеки дорожнього руху, вказує на необхідність удосконалення сучасної правозастосовної практики щодо вказаних кримінальних правопорушень.

Отже, метою тез є аналіз судової практики щодо діянь, передбачених статтею 286 КК, у частині застосування галузевого законодавства, а також інших нормативних актів, що слугують її правовою базою при кримінально-правовій оцінці кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту і внесення відповідних пропозицій з цього питання.

Судова практика щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху почала формуватися з прийняттям КК УРСР 1960 року, в якому ст. 215 передбачала відповідальність «працівника транспорту за порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту і міського електротранспорту». Наприкінці ХХ століття необхідність активізації протидії цим діянням стала набувати в суспільстві особливої уваги у зв'язку з досягненням СРСР у 1989 році «рекордних» показників з аварійності на планеті, адже тоді в ДТП загинуло близько 59 тисяч чоловік.

Саме у цей період постає проблема досконалості правового регулювання безпеки дорожнього руху, адже за радянської доби діяльність автомобільного транспорту на законодавчому рівні взагалі була відсутня, а найбільш значущим нормативним актом на той час у цій сфері були «Правила руху по вулицям міст, населених пунктів і дорогам СРСР», введенні в дію з 01 січня 1965 р., а пізніше, з 01 січня 1973 року – «Правила дорожнього руху».

Дослідження проблеми кваліфікації цих діянь показало, що доля обвинувальних висновків з посиланням на інші нормативні акти, крім Правил дорожнього руху (далі – ПДР), на той час складала 1-3 %, а відтак ПДР охоплювали своїм змістом майже всі ситуації, що утворювали склад дорожньо-транспортних злочинів, і таким чином могли б замінити загальне словосполучення «правила безпеки руху та експлуатації транспортних засобів», вказане у диспозиції ст. 215 КК УРСР, посиланням лише на один конкретний документ – Правила дорожнього руху [1, с. 30]. Така пропозиція мала рацію, проте з'ясувалося, що поряд з ПДР такими нормативними актами, що застосовувалися при кваліфікації цих злочинів, були: «Правила технічної експлуатації рухомого складу автомобільного транспорту», «Правила технічної експлуатації тролейбуса», «Правила технічної експлуатації трамвая», а також інструкції з безпеки руху та експлуатації деяких інших спеціальних транспортних засобів [2, с. 69].

Вважаємо, що й сьогодні, з огляду на значну роль міського електротранспорту в країні, навіть досконалі національні ПДР в окремих випадках не можуть бути достатніми для кваліфікації кримінальних правопорушень, пов'язаних з цим видом транспорту, а крім того, навряд чи доцільно імплементувати у ПДР багато з тих приписів, що стосуються особливостей безпеки руху та експлуатації трамвайного і тролейбусного парку країни.

Разом з цим, в Україні триває розбудова транспортного законодавства, а порівняльний аналіз правил безпеки дорожнього руху показує, що вони постійно змінюються, їх зміст розширюється та ускладнюється, що обумовлено розвитком інфраструктури. Усе це вимагає дослідження кримінально-правового значення законодавчої і нормативної бази у сфері безпеки дорожнього руху для її правильного застосування та вдосконалення.

Отже, при застосуванні бланкетної диспозиції ст. 286 КК постає питання щодо визначення правової бази, на яку спирається вказана норма. На наше переконання, першочерговим у ній має бути Закон України «Про дорожній рух», який регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, та регламентує питання його безпеки [3]. Більш того, ст. 2 цього закону прямо передбачає, що законодавство про дорожній рух складається з даного Закону та актів законодавства України, які видаються відповідно до нього, а ч. 3 ст. 41 визначає, що питання організації руху та його безпеки регулюються ПДР, які затверджуються Кабінетом Міністрів України. Системність наведених положень підтверджує п. 1.1 ПДР, який передбачає, що ПДР відповідно до Закону України «Про дорожній рух» встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України.

Таким чином, на наш погляд, враховуючи систему правового регулювання безпеки дорожнього руху, при кваліфікації кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК, слід застосовувати приписи як галузевого законодавства, так й інших нормативних актів відповідно до їхнього рівня та юридичної сили, конкретизуючи ті чи інші порушення у сфері безпеки

дорожнього руху та експлуатації транспорту, що вчиняють особи, які керують транспортними засобами.

Натомість, аналіз судової практики показує, що такого підходу суди майже не дотримуються, адже із вивчених нами 538 обвинувальних вироків судів у кримінальних провадженнях зі ст. 286 КК лише у 2,5 % з них були посилання на норми Закону України «Про дорожній рух». Така ситуація існує при тому, що ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» прямо передбачає, що учасники дорожнього руху зобов'язані неухильно дотримуватися вимог цього Закону, ПДР та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху. Отже очевидно, що досудове розслідування та судова практика, залишаючи без кримінально-правової оцінки діяння осіб, які порушують вимоги галузевого закону про безпеку дорожнього руху, суттєво знижують роль та значення законодавчого регулювання безпеки дорожнього руху.

З іншого боку, з метою уникнення подвійного ставлення у вину суб'єкту кримінального правопорушення близьких за своїм змістом норм вказаного закону і ПДР вони вимагають відповідної гармонізації. Більш прийнятним у цьому відношенні може бути передбачення ПДР в якості відповідної структурної частини галузевого законодавства про дорожній рух, як це запропоновано у проекті Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» [4]. Відзначимо, що у цьому контексті реалізація даної пропозиції повністю відповідає одному із положень п. 5 ст. 92 Конституції України про те, що виключно законами України визначаються засади організації та експлуатації транспорту, що власне і є змістом ПДР, які в правовій державі мають бути регламентовані на законодавчому рівні.

При цьому, враховуючи наше застереження щодо неможливості охоплення правилами безпеки руху та експлуатації всіх видів наземного дорожнього транспорту в одному законодавчому акті, диспозицію ст. 286 КК України пропонуємо сформулювати таким чином: «Порушення вимог законодавства про дорожній рух чи інших нормативних актів, що стосуються безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом...».

Список використаних джерел:

1. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. Москва : Транспорт, 1978. 247 с.
2. Мысливый В. А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам : Учебное пособие. Киев : НИИРИО Киевской высшей школы МВД СССР, 1990. 86 с.
3. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 25.10.2020 р.).
4. «Про дорожній рух та його безпеку» : проект Закону України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111 (дата звернення: 25.10.2020 р.).

Мітько Надія Валеріївна

фахівець відділу забезпечення діяльності Донецького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, аспірантка Маріупольського державного університету

МІЖНАРОДНО-ПРАКТИЧНИЙ ДОСВІД БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАХОДІВ ДО БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ

На сьогоднішній день в Україні постійно проводяться заходи з підвищення безпеки дорожнього руху, у тому числі приймаються законодавчі акти з посилення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, показники смертності і травматизму на дорогах України залишаються найвищими серед країн Європи.

Тільки в Україні з 2019 та з початку 2020 року, згідно з даними статистики патрульної поліції України, зареєстровано більше 218604 ДТП з потерпілими.

Однією з найбільш поширених причин здійснення ДТП в 2019-2020 роки було перевищення безпечної швидкості руху, а також порушення правил маневрування. За питомими показниками аварійності та наслідків ДТП Україна також є одним із лідерів серед європейських країн.

Країни, які досягли більш високих досягнень зі зниження смертності під час дорожньо-транспортних подій, прийшли до цього завдяки внесенню змін до законодавчих актів, а також за рахунок підвищення безпеки транспортних засобів і доріг.

Наприклад у більшості штатів США є самостійні підрозділи служби дорожнього руху, свої служби дорожнього руху є також в округах США.

Так, наприклад, у Вашингтоні на спеціальних великих екранах, що встановлені уздовж насичених автодоріг, водіїв попереджають про те, що SMS-листування за кермом – це порушення закону.

Усі дослідження про причини ДТП в США підлягають аналізу, за результатами якого приймаються конкретні рішення.

Наприклад у Великобританії мобільні телефонами та електронні пристрої за кермом автомобіля вважається як небезпечне водіння і може сприяти ув'язненню до двох років. Якщо внаслідок ДТП наступила смерть, а також було доведено, що однією з причин було користування мобільним телефоном, винного буде позбавлено волі строком на 14 років.

Крім того, у Німеччині передбачено систему навчання їзди на велосипеді. Діти, по досягненню десяти річного віку, складають спеціальний іспит на водіння велосипедом поліцейському, який для цієї мети приходить до школи. При їзді на велосипеді обов'язково повинен бути захисний шолом для перевезення дорослим велосипедистом дитини до 8 років, передбачений спеціальний причіпний візок, обладнаний застережливим прапорцем і дитячим кріслом з пасками безпеки, подібним до крісла безпеки для автомобіля [1].

Біля світлофорів в Німеччині встановлені спеціальні таблички, на яких зображені батьки, що тримають за руку малюка і переходять дорогу на зелене світло: «Будьте прикладом своєму первістку».

Розглянемо досвід Фінляндії, в якій ДТП – велика рідкість. У цій країні найбільше реалізований програмно-цільовий підхід до проблеми безпеки дорожнього руху.

Варто зазначити, що у роботі з пропаганди безпеки дорожнього руху важливим напрямом діяльності є сімейне виховання. Робота з сім'єю розпочинається з дитячої і материнської консультації, де розміщують наочну агітацію з питань безпеки дорожнього руху, батькам показують відеофільми і роздають брошури про безпечне перевезення дитини в автомобілі. Навчання дітей дошкільного віку безпеці дорожнього руху відбувається в дитячих садах і у муніципальних нянь, де для цього є спеціальний методичний матеріал.

До виховання культури дорожнього руху у дітей шкільного віку також активно залучаються батьки, їм роздається спеціальна література, разом з дитиною вони розробляють маршрут безпечного руху в школу.

Особливий напрям пропаганди безпеки дорожнього руху складає робота з літніми учасниками дорожнього руху. Є спеціальні програми додаткового навчання літніх автомобілістів із залученням до цієї роботи соціальних і медичних працівників, розроблені інформаційні матеріали для різних організацій пенсіонерів, реабілітаційних центрів та інших.

Акцентуємо, що наразі у Фінляндії досить популярними є алкозамки, які здійснюють блокування заведення автомобіля, якщо рівень алкоголю у крові водія складає 0,2 проміле і вище. Чисельні підприємства, які займаються перевезеннями, також встановлюють алкозамки. Такі профілактичні заходи істотно впливають на підвищення рівня безпеки на автошляхах.

Слід зазначити, що проїзд авто- та мото транспорту без технічного огляду в Фінляндії заборонено. Для підвищення безпеки дорожнього руху в Фінляндії використовується як зарубіжний, так і міжнародний досвід. Так, у Скандинавських країнах створена єдина система автомобільного зв'язку, що охоплює всю Данію, більшу частину Швеції, південні райони Норвегії та Фінляндії. Розроблено спільну програму підвищення безпеки дітей на дорогах, здійснюються ідентичні комплекси заходів щодо поліпшення організації дорожнього руху та скорочення кількості ДТП в містах. На основі розробок шведських фахівців в Скандинавських країнах введена єдина методика і система аналізу причин аварійності.

У Франції, як і в інших країнах, до роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху широко залучається громадськість. Наприклад, у цій країні щорічно 1 листопада оголошується Національним днем ввічливості за кермом. Водіям на дорозі вручають «Хартію ввічливої поведінки» з рекомендаціями під загальною назвою «Посміхайтесь: ви за кермом».

Враховуючи викладене, ми дійшли висновку, що у законодавстві більшості країн основний акцент у частині, що стосується забезпечення безпеки дорожнього руху, робиться на матеріальній відповідальності порушників, а це не тільки великі штрафи, але й конфіскація автотранспортних

засобів, позбавлення водійських прав, прив'язка кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля і так далі [1].

З досвіду зарубіжних країн, ми бачимо, що знизити рівень аварійності в Україні можна за допомогою таких заходів:

- приділити особливу увагу пропаганді безпечного руху і наочно показувати людям, до чого призводять порушення правил дорожнього руху;
- сформуванню гнучку та адекватну законодавчу основу з організації дорожнього руху;
- облаштувати пішохідні переходи;
- відремонтувати дороги;
- заборонити користуватися мобільними телефонами та іншими електронними засобами під час водіння автомобіля;
- організувати необхідну кількість місць для паркування [2].

Список використаних джерел:

1. Давидова Н.В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... кандидата юр. наук: 12.00.07. Дніпро, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2019. 216 с.

2. Международный опыт предупреждения ДТП. URL: https://studbooks.net/1171385/tehnika/mezhdunarodnyu_opyt_preduprezhdeniya.

3. Майоров В.И. Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения. *Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права*. 2015. Т. 9. № 4. С. 766-776.

Молчанов Ростислав Юрійович

доцент кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, підполковник поліції

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЛЕГАЛІЗАЦІЇ ПЕРСОНАЛЬНОГО ЛЕГКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Сучасні тенденції до урбанізації українського суспільства, економічні та соціальні чинники, які впливають на зростання міського населення в Україні, призводять до того, що існуюча транспортна інфраструктура міст, з урахуванням на щільний трафік, вже не задовольняє потребам населення щодо достатньо вільного пересування авто- або громадським транспортом, особливо в години пік.

Як вирішення проблеми, жителі міст все частіше використовують для пересування сучасний легкий електротранспорт, різноманітні моделі якого широко представлені у продажу: електроскутери, моноцикли, сігвеї та гіроборди. Всі ці інноваційні засоби пересування вже певний час є невід'ємною

часткою транспортної інфраструктури великих та малих міст нашої країни. При цьому їх кількість постійно зростає, враховуючи на певні переваги у вигляді низької вартості експлуатації, екологічності та високої мобільності [2].

Водночас, слід зазначити, що в Україні на цей час, правове регулювання такого виду транспорту відсутнє, внаслідок чого його користувачі доволі часто нехтують елементарними правилами безпеки, створюють аварійні ситуації та, відповідно, наражають на небезпеку інших учасників дорожнього руху. Існуюча прогалина у законодавстві призводить до того, що користувачі персонального легкого електротранспорту (в подальшому «ПЛЕ»), не мають конкретного, визначеного у законі правового статусу та, відповідно, закріпленого за ними конкретного переліку основних прав, обов'язків та правил використання вулично-дорожньої мережі.

Реакція на зазначені тенденції щодо збільшення користувачів ПЛЕ, з боку українських законодавців, втілилася в декілька законопроектів щодо легалізації такого виду транспорту. Так, 04 вересня 2020 року, Верховною Радою України прийнято за основу проект Закону № 3023 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів)». Ключовою особливістю даного законопроекту є визначення нової категорії учасників дорожнього руху – «користувачі ПЛЕ». Під визначену категорію підпадають особи, які використовують одно-, дво- або триколісний транспорт з електродвигуном, крім інвалідних колясок та велосипедів. Також цей проект Закону, передусім, запроваджує правове регулювання визначеної категорії учасників дорожнього руху та пропонує встановити їх правовий статус і передбачити основні права та обов'язки. Водночас законопроект встановлює відповідальність за порушення користувачами персонального легкого електротранспорту правил дорожнього руху та містить положення, що врегульовують питання безпеки інших учасників дорожнього руху, а саме велосипедистів та пішоходів [1].

Але як раз саме з визначенням правового статусу користувачів ПЛЕ, виникає низка проблем. Наприклад МВС в своїх зауваженнях до законопроекту взагалі відзначає, що відповідно до положень Конвенції про дорожній рух 1968 року щодо визначення терміну «механічний транспортний засіб» та національного стандарту ДСТУ 2984-95 «Засоби транспортні дорожні. Типи. Терміни та визначення» ПЛЕ за своїм основним призначенням не може розглядатися як транспортний засіб [3].

Також, згідно положень законопроекту, користувачі ПЛЕ фактично прирівнюються до велосипедистів та пішоходів, відповідно переймаючи їх права, обов'язки та відповідальність. Тобто, стаття 19-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення – Правовий статус, основні права і обов'язки користувачів персонального легкого електротранспорту (якою буде доповнений кодекс після прийняття закону), передбачає рух користувачів ПЛЕ по спеціальних велосипедних доріжках, а вразі відсутності по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю [1]. І якщо це цілком можна застосувати до

елетросамокатів, гіробордів та моноподів то як бути з користувачами електроскутерів, що розганяються до швидкості 70 кілометрів на годину та мають власну вагу понад 130 кілограмів, не говорячи вже про допустиме навантаження? Крім цього, всі користувачі ПЛЕ (у тому числі водії означених електроскутерів тощо), у разі порушення Правил дорожнього руху несуть однакову адміністративну відповідальність нарівні з пішоходами та велосипедистами – накладення штрафу в розмірі п'яти неоподаткованих доходів громадян. Тобто в запропонованій нормі відсутнє розмежування типів електротранспорту та градація відповідальності, оскільки до ПЛЕ можна буде віднести як електроскейт або гіроборд (вагою 7 кілограмів та швидкістю до 15 кілометрів на годину) так і електроскутер. При цьому, можлива заподіяна шкода у випадку порушення Правил дорожнього руху водіями гіроборду або скутеру буде суттєво різною.

Крім того, слід звернути увагу, що в положеннях законопроекту відсутня градація користувачів ПЛЕ за віком, тобто малолітні діти фактично отримують неприпустимі для них права щодо пересування, наприклад, по краю проїзної частини дороги, що робить їх повноцінними учасниками дорожнього руху та призводить до загрози життю та здоров'ю як самої дитини та і учасників дорожнього руху.

З урахуванням викладеного, ми розуміємо, що правове регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для окремих його учасників, а саме користувачів ПЛЕ, в нашій країні ще не є досконалим.

Як вирішення проблемних питань та існуючих прогалин в законодавстві, на нашу думку, насамперед важливо вірне законодавче визначення об'єкту регулювання – електричного засобу пересування. Наприклад найбільш вживаним у країнах Євросоюзу є термін – «особистий легкий електричний транспортний засіб» (personal light electric vehicles, PLEV).

Також необхідно доповнити законопроект новою статтею, якою передбачити основні права, обов'язки та відповідальність осіб які керують електричними транспортними засобами. Ввести розподілення та диференційну класифікація електричних засобів пересування за потужністю двигуна та певні обмеження щодо користування електричними засобами пересування дітьми та підлітками.

Список використаних джерел:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів): проект Закону від 06.02.2020 № 3023. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=3023&skl=10. (дата звернення: 03.11.2020).

2. Пояснювальна записка до проекту Закону України Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та

пішоходів): проект Закону від 06.02.2020 № 3023. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68074 (дата звернення: 03.11.2020).

3. Висновки Комітету з питань транспорту та інфраструктури ВРУ від 01.07.2020. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=3023&skl=10 (дата звернення: 03.11.2020).

4. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 № 2953-ХІІ. Відомості Верховної Ради України, 1993, № 31, Ст. 339. (дата звернення: 03.11.2020).

5. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>. (дата звернення: 03.11.2020).

Монастирський Юрій Анатолійович

завідувач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету, доктор технічних наук, професор

ЩОДО КОМПЛЕКТАЦІЇ АВТОМОБІЛІВ У АВТОСАЛОНАХ ТА ПРИ ВИЇЗДІ НА ЛІНІЮ

Кафедра автомобільного транспорту Криворізького національного університету готує фахівців спеціальностей 274 – автомобільний транспорт та 275 – Транспортні технології (на автомобільному транспорті) які можуть працювати спеціалістами з забезпечення та перевірки технічного стану автомобілів та з організації безпеки дорожнього руху. Тому важливим є отримання ними знань з Правил дорожнього руху, особливо розділів пов'язаних з технічним станом та відповідністю конструкції автомобілів безпечним умовам експлуатації на шляхах загального користування.

При експлуатації автомобілів, особливо в зимовий період року коли дороги посипають піщано-солевою сумішшю, з під коліс попереду їдучого автомобіля чисто-густо вилітають камінці та розбивають лобове скло їдучого позаду автомобіля, що суттєво знижує безпеку руху на дорозі. Для мінімізації таких подій виробниками передбачено в конструкції автомобілів встановлення грязе захисних фартухів та бризковиків.

Комплектація автомобілів в автосалонах визначається кон'юнктурою ринку, тому дуже часто з метою мінімізації ціни базової моделі виробники виставляють її на продаж без врахування положень Правил дорожнього руху. При цьому можливий випадок, коли новий автомобіль з автосалону при виїзді на дорогу повинен бути зупинений поліціантами, а водій отримати до чотирьох протоколів про адміністративні порушення за відсутність 1) аптечки, 2) вогнегасника, 3) знаку аварійної зупинки та 4) бризковиків. Відсутність кожного з цих компонентів стоїть в одному рядку з основними технічними несправностями автомобіля та веде до заборони експлуатації транспортного засобу (ПДР, пункт 31.4.7 Інші елементи конструкції).

Наприклад, на сьогодні більшість службових автомобілів, в основному поліцейських Тойота Пріус, працює на лінії з порушенням відповідного пункту ПДР, при цьому поліціанти пояснюють свої порушення ПДР комплектацією автомобіля з заводу-виробника, а також тим що встановлення брызговики на дані автомобілі не передбачені конструкцією. На мій запит до офіційного представника Тойота в Україні № 13593 дана відповідь, що брызговики для автомобілів Тойота, у тому числі на моделях Пріус, передбачені конструкцією як додатковий аксесуар, який можливо придбати та встановити в дилерській мережі Тойота в Україні.

Таким чином, відповідно до чинного законодавства, власники всіх автомобілів, які прибувають на них для постановки на постійну реєстрацію з автосалонів і не обладнали автомобіль брызговиками повинні отримувати штрафні санкції за порушення пункту 31.4.7 «Інші елементи конструкції» Правил дорожнього руху. Також механіки з випуску автомобілів на лінію на підприємствах та організаціях повинні забороняти виїзд не обладнаних брызговиками автомобілів на лінію.

Мырзабаева Даметкен Раймовна

старший преподаватель кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени Малкеждара Букенбаева, майор полиции

Алдияров Ерлан Тойбазарович

старший преподаватель кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени Малкеждара Букенбаева, майор полиции

КОМПЕТЕНЦИЯ ПАТРУЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАДЗОРА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Обеспечение безопасности дорожного движения определено полномочиями государственных органов и органов местного самоуправления. Деятельность этих органов, объединенная целью обеспечения безопасности участников дорожного движения, также должна быть определена как система. Традиционно эту деятельность принято называть «обеспечение безопасности дорожного движения». Она направлена на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также на снижение тяжести их последствий.

На наш взгляд, эта система должна быть названа «системой обеспечения безопасности в сфере дорожного движения». Кроме этой деятельности, в систему обеспечения безопасности дорожного движения, естественно в

качестве подсистем, включены вышеуказанная система дорожного движения с подсистемами его подготовки и реализации транспортной возможности».

Участие в процессе дорожного движения транспортных средств, являющихся источниками повышенной опасности, постоянный рост интенсивности движения при постоянном отставании улично-дорожной сети от современных потребностей создают постоянную угрозу безопасности дорожного движения, что обуславливает необходимость существования специального предупредительного, непрерывно действующего административно-правового режима обеспечения безопасности дорожного движения, характеризующегося наличием особых статусов участников дорожного движения, специальных средств правового регулирования общественных отношений, складывающихся в транспортно-дорожном комплексе.

Административный надзор стал одним из активнейших способов обеспечения законности в управлении и наряду с контролем охватывает практически все сферы жизни общества.

От организационного и правового обеспечения административного надзора зависит правопорядок в стране в целом, поскольку надзор направлен на борьбу с административными правонарушениями в сфере дорожного движения, составляющими значительную долю правонарушений в стране.

На количество ДТП влияют различные обстоятельства:

- дисциплина участников дорожного движения;
- качество подготовки и воспитания водительских кадров;
- конструкция и состояние транспортных средств;
- содержание улиц и дорог, их обустройство.

Но как бы, ни были совершенны улицы: дороги, технические средства организации и регулирования дорожного движения, а также автотранспорт, безопасность общественных отношений в области дорожного движения во многом зависит от эффективности действующего административного законодательства, строгого соблюдения Правил дорожного движения, правовой культуры сотрудников полиции, участников дорожного движения.

Ежегодное увеличение транспортных средств обостряет уже существующую проблему обеспечения безопасности на дорогах.

Уполномоченными органами в целях оздоровления обстановки на дорогах, предупреждения ДТП и обеспечения безопасности дорожного движения принимаются определенные меры, улучшаются методы работы, проводятся профилактические мероприятия, совершенствуется нормативно правовая база.

Внедрены интеллектуальные транспортные системы и национальная система оценки дорог и новых транспортных средств. Введен институт аудита безопасности дорожного движения, в том числе, как при строительстве дорог, так и их реконструкции.

Кроме того, внесены поправки в ряд законов для приведения действующего законодательства в соответствие с законом «О дорожном движении». В частности, введены нормы, стимулирующие своевременную

уплату административных штрафов, определены обязательные требования по транспортному планированию территории при застройке населенных пунктов.

Надзор за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений деятельности органов прокуратуры.

Для обеспечения законности в данной сфере регулярно проводятся проверки, анализируются проблемные вопросы. В целях внедрения наиболее эффективных методов, позволяющих сократить число аварий на дорогах, изучается мировой опыт, принимаются меры по внедрению наиболее успешных из них.

К примеру, Генеральной прокуратурой разработана карта аварийности (размещена на официальном сайте Комитета по правовой статистике и специальным учетам), которую могут использовать уполномоченные органы в своей деятельности для определения самых аварийных участков и принятия мер для устранения причин и условий совершения ДТП на данном участке.

Абсолютное большинство ДТП – это следствие административных правонарушений, допущенных участниками дорожного движения. Решение этой проблемы требует укрепления дисциплины водителей, пешеходов и, соответственно, повышения эффективности правового воздействия на них.

Для непосредственного выполнения функций по обеспечению безопасности дорожного движения в системе исполнительной власти образуются специальные государственные органы, соответствующий механизм контроля и надзора.

Внедрены такие формы несения службы как автопатрулирование, стационарные и передвижные пункты полиции. К службе также привлекаются конные патрульные наряды и служебные собаки.

Непрерывная координация их действий, информационное обеспечение и организация их взаимодействия с нарядами других служб обеспечивается Центрами оперативного управления, которые имеются в каждом областном центре.

На улицах, в общественных местах городов повсеместно установлены камеры видеонаблюдения. Большинство из них напрямую выведены в наши ЦОУ. С их помощью успешно пресекаются административные правонарушения и раскрываются преступления.

Система видеонаблюдения позволяет круглосуточно мониторить состояние правопорядка на дорогах, улицах, жилых массивах и оперативно реагировать на совершаемые правонарушения.

Значительно усилен контроль за дорожным движением. В результате принимаемых мер, в последние годы, несмотря на продолжающийся рост автопарка, в стране отмечается тенденция снижения показателей аварийности.

На сегодняшний день при поддержке местных исполнительных органов местной полицейской службой активно приобретаются носимые и автомобильные видео-регистраторы.

Следует считать, что дальнейшее повышение уровня обеспечения безопасности дорожного движения невозможно без дальнейшего

совершенствования законодательства, регулирующего применение технических средств, обеспечивающих правоприменительную деятельность патрульной полиции, организацию дорожного движения, а также изменения системы обучения водителей и применения административной ответственности.

Список использованных источников:

1. Конституция Республики Казахстан от 30.08.1995 г. (с изменениями и дополнениями по состоянию на 23.03.2019 г.).

2. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 05.06.2014 г. № 235-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 07.07.2020 г.).

3. Чорманов А.Т. Прокурорский надзор – как гарант обеспечения конституционных прав и свобод граждан по делам об административных правонарушениях / Выступление на круглом столе «Актуальные вопросы применения законодательства об административных правонарушениях» 09.09.2016 г. г. Усть-Каменогорск.

Науменко Владислав Вікторович

завідувач сектору автотехнічних досліджень Запорізького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

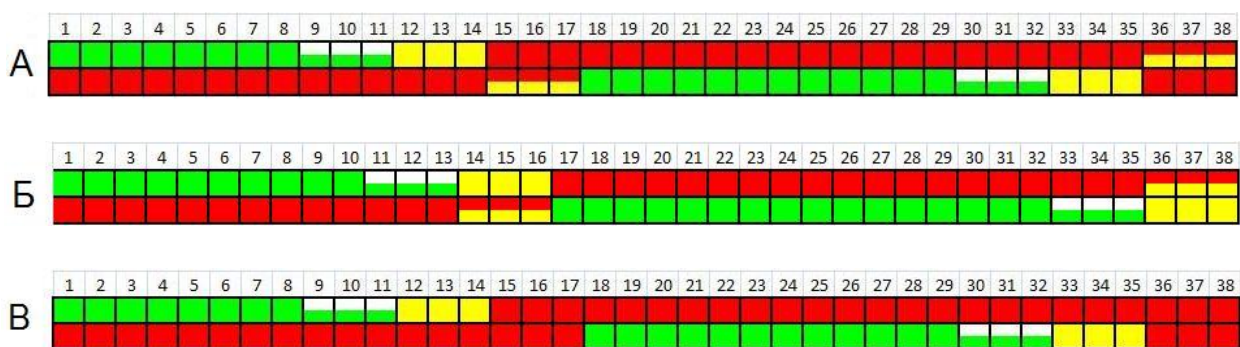
ЗАХОДИ З ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПРОЇЗДУ РЕГУЛЬОВАНИХ ПЕРЕХРЕСТЬ

Аналіз причин дорожньо-транспортних пригод, які сталися на регульованих ділянках вулично-дорожньої мережі, показує, що найбільш масовими порушеннями вимог Правил дорожнього руху з боку водіїв транспортних засобів є проїзд перехрестя на заборонний сигнал світлофора. Зокрема проїзд водіями перехрестя на червоний сигнал світлофора, також жовтий сигнал світлофора, що вмикається після зеленого (зеленого миготливого), або початок руху на червоний з жовтим сигналом, що вмикається перед зеленим сигналом.

Транспортний світлофорний сигнальний пристрій виконує дві функції: дозволяє чи забороняє рух у перерізі певної стоп-лінії, а також за відсутності відповідного дорожнього знаку та (чи) дорожньої розмітки, вказує місце зупинки на заборонний сигнал. Згідно ДСТУ 4092 – 2002 [1] для транспортних світлофорів типів 1 – 3 повинна дотримуватись наступна послідовність включення сигналів: червоний – червоний з жовтим – зелений – жовтий – червоний ... Допускається застосовувати послідовності: червоний – зелений – жовтий – червоний ..., червоний – жовтий – зелений – жовтий – червоний. Перехідний інтервал, у циклограмі роботи світлофорного об'єкту, призначений для підготування та передачі права на рух наступній групі учасників дорожнього руху. Ця підготовка означає звільнення перехрестя від транспортних засобів і пішоходів, що мали право на рух під час попереднього

основного такту. З циклограм світлофорного регулювання видно, що під час ввімкнення червоного з жовтим на конфліктному напрямі ввімкнений, або тільки вимкнувся жовтий сигнал, який в деяких випадках не забороняє рух транспортних засобів (рисунок 1А, 1Б). Якщо на першому напрямку автомобілі починають рух на червоний з жовтим, та на конфліктному напрямку автомобіль поїде на жовтий існує ризик скоєння ДТП, оскільки червоний з жовтим забороняє рух і призначено для проїзду перехрестя транспортними засобами з конфліктного напрямку, що перетнули стоп-лінію на момент зміни сигналу. Особливо тоді, коли тривалість перехідного інтервалу досить коротка і жовтий та червоний з жовтим ввімкнені одночасно (рисунок 1Б).

Приклад циклограм з різним типом світлофорного регулювання зображено на рисунку 1 [2, 3].



*А – перехідний інтервал тривалістю 6 сек. включаючи червоним з жовтим;
 Б – перехідний інтервал тривалістю 3 сек. включаючи червоним з жовтим;
 В – перехідний інтервал тривалістю 6 сек. без червоного з жовтим.*

Рисунок 1 – Приклад циклограм з різним типом СФР

При організації світлофорного регулювання без червоного з жовтим автомобілі починатимуть рух своєчасно, тобто на зелений сигнал (рисунок 1В). При цьому на протязі всього перехідного інтервалу автомобілі з конфліктного напрямку будуть безперешкодно завершувати початий маневр.

Отже виключення з циклу червоного з жовтим позитивно впливає на безпеку дорожнього руху зменшуючи ризик скоєння ДТП.

Однак, якщо більш детально проаналізувати результати досліджень, то можна побачити, що виключення з циклу регулювання червоного з жовтим має і певні мінуси. Через те, що більшість водіїв починають рух на другу і пізніше секунди зеленого сигналу, зменшується ефективна тривалість фази – під час якої здійснюється рух транспортних засобів, відповідно збільшуються втрачений у циклі час та річні затримки. Цю затримку можна пояснити реакцією водія на дозволений сигнал та час пов'язаний з розгоном автомобіля. Тому на деяких перехрестях не доцільно зовсім прибирати з циклу регулювання червоний з жовтим. Тривалість ввімкнення червоного з жовтим повинна бути оптимальною. Тобто одночасно забезпечувати мінімальну затримку транспортних засобів перед початком руху і в той же час не бути надто

великою, щоб автомобілі не починали рух передчасно. Тривалість червоного з жовтим повинна залежати від повздовжнього ухилу проїзної частини, складу транспортного потоку, геометричних розмірів перехрестя та інших дорожніх умов.

Також можна стверджувати, що при організації світлофорного регулювання без червоного з жовтим автомобілі починатимуть рух своєчасно, тобто на зелений сигнал не порушуючи Правил дорожнього руху. При цьому на протязі всього перехідного інтервалу автомобілі з конфліктного напрямку будуть безперешкодно завершувати початий маневр. Зниження аварійності (насамперед зіткнень) на перехрестях, що стали об'єктами дослідження свідчить про доцільність застосування даного заходу організації дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. ДСТУ 4092-2002. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги. Правила застосування. – на заміну ДСТУ 2586-94; введ. 2002-01-01. Київ: Держстандарт України.
2. Кременец Ю. А. Технические средства организации дорожного движения / Ю.А. Кременец. М. : Транспорт, 1990. 255 с.
3. Левашев А. Г. Проектирование регулируемых пересечений /А.Г. Левашев. – Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2007. 208 с.
4. Правила дорожнього руху України, введені в дію постановою КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 зі змінами до ПДР України. Дніпро : Моноліт, 2020. 68 с.

Нестерцова-Собакарь Олександра Володимирівна

доцент кафедри цивільно-правових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

ЗАХИСТ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЗАСОБАМИ СТРАХУВАННЯ

Важливим інститутом гарантування поновлення майнових інтересів власників транспортних засобів є страхування, як сукупність видів страхових послуг, що забезпечують захист майнових інтересів юридичних і фізичних осіб у разі настання страхових випадків обумовлених договором страхування або законодавством на водних, повітряних або наземних шляхах сполучення.

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є найбільшим за економічними показниками вид обов'язкового страхування (та один з найбільших серед видів страхування взагалі). Для цього є мінімум три причини. По-перше, в країні багато автомобілів. За даними Міністерства інфраструктури, в Україні налічується 9,2 млн. наземних транспортних засобів, включаючи 6,9 млн. легкових авто. По-друге, транспорт традиційно пов'язаний з підвищеною небезпекою. За даними

Міністерства внутрішніх справ, в 2019 році відбулося більше 160 тис. ДТП, в яких постраждало 26 тис. чоловік, в тому числі загинуло 3,4 тис. та 32,7 тис. травмовано [1]. По-третє, наявність полісу порівняно легко контролювати.

На сьогодні транспортне страхування є найбільш розробленим і поширеним видом страхування, що охоплює велику кількість ризиків, які складно розмежувати та класифікувати. Так, передусім, транспортний засіб є джерелом (об'єктом) підвищеної небезпеки, що визначено в статті 1184 Цивільного кодексу України, відповідно до якої джерелом підвищеної небезпеки, зокрема, є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів. По-друге, обов'язковому страхуванню підлягає відповідальність перед третіми особами, що постраждали внаслідок виникнення страхового випадку і, наостанок, Україна має міжнародні зобов'язання, що передбачають застосування для цього виду саме обов'язкового страхування.

Даний вид страхування потребує застосування додаткових умов до діяльності страховиків, що його здійснюють. Так, страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів відноситься до видів страхування, що набув значного поширення в Україні. Таке твердження обумовлюється тим, що зазначений вид обов'язкового страхування є найбільшим за кількістю укладених договорів, виплачених страхових премій та страхових відшкодувань. Це пов'язано з великою кількістю транспортних засобів, що перебувають у володінні та користуванні громадян і суб'єктів господарювання. В свою чергу, експлуатація транспортних засобів несе в собі значну небезпеку життю і здоров'ю людини та може призвести до завдання значного розміру збитків внаслідок виникнення страхового випадку. Страховий випадок може настати у будь-який час, декілька разів на рік та потребувати різних обсягів страхових відшкодувань. Отже, все це говорить про те, що страховики, які здійснюють страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, повинні мати значний розмір статутного капіталу, резервні та інші фонди, тобто, бути готовими у будь-який час виплачувати страхові відшкодування у непрогнозованих розмірах.

Відносинам у сфері страхування присвячені, зокрема, гл. 67 розд. III (статті 979-999) Цивільного кодексу України [2] і Закон від 7 березня 1996 р. № 85/96-ВР «Про страхування» [3]. Норми, що стосуються обов'язкового страхування, містяться у спеціальному законодавстві, наприклад, у законі України від 01 липня 2004 р. № 1961-IV «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [4] та ще у декількох підзаконних нормативно-правових актах, окремі з яких не повністю відповідають актам вищої юридичної сили, подекуди не узгоджуються з іншими нормативними документами, або містять норми, що несуть в собі корупційні ризики тощо.

В цілому наявну систему страхування на наземному транспорті не можна в повній мірі назвати такою, що задовольняє інтереси суспільства, захищає громадян, відшкодовує завдані збитки у разі аварій та катастроф. Зокрема,

законодавство не надає страхувальнику надійного способу захисту свого майнового інтересу, оскільки, в будь-якому випадку, його право залежить від волевиявлення третіх осіб: – відмови потерпілого від свого права за договором обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів; – узгодження страховиком суми збитку, що підлягає відшкодуванню.

Про відсутність в законодавстві однозначного способу захисту страхувальником свого майнового інтересу найяскравіше свідчать різноманітність судової практики та правових обґрунтувань позовних вимог, які страхувальники використовують для захисту своїх прав. У більшості випадків, суди відмовляють у задоволенні позовних вимог винуватця до страхової компанії, посилаючись на те, що законодавством не передбачено право страхувальника після виплати їм страхового відшкодування звертатися з регресним позовом до страховика.

Слід також додати, що у судах страхувальники нерідко посилаються на те, що вони не були ознайомлені з правилами страхування, хоча, як правило, у договорах зазначено, що страхувальник із правилами ознайомлений. Такий обов'язок, закріплений у ст. 20 Закону України «Про страхування», не завжди виконується страховиком. Зрозуміло, що для ознайомлення з правилами страхування, які є багатосторінковим документом, містять значний обсяг специфічної інформації та термінології, незрозумілих для широкого загалу, недостатньо лише разового ознайомлення з ними в умовах обмеженого часу та можливостей під час укладення договору. Для повного ознайомлення із зазначеними правилами необхідно видати клієнту копію у постійне користування.

Правила страхування за своєю природою є локальним нормативним актом для страховика і, не будучи правовим актом, не мають юридичної сили, та не є обов'язковими для страхувальника. Для того, щоб ці правила стали джерелом регулювання страхового правовідношення та обов'язковими для обох сторін, вони тим чи іншим чином мають бути вписані у договір страхування.

Тобто первинним у взаємовідносинах сторін є договір, і якщо в ньому міститься посилання на правила страхування, то в такому випадку вони є обов'язковими для обох сторін. Якщо ж зазначеного посилання у договорі немає, то суд не може посылатися на правила страхування, а має надати перевагу договору. Так само за наявності колізії положень правил страхування з положеннями договору страхування пріоритет слід надавати положенням договору, на які погодився страхувальник, підписуючи його.

З урахуванням викладеного система страхування на наземному транспорті має бути комплексно і планомірно реформована та удосконалена, при цьому так, щоб страховий захист життя і здоров'я всіх учасників дорожнього руху був законодавчо закріплений на достатньому рівні.

Таким чином, необхідність вдосконалення і розвитку транспортного страхування не викликає заперечень, що, на нашу думку, може бути зроблено шляхом: розширення страхування вантажів та багажу з урахуванням особливостей різних видів транспорту та способу їх перевезення, а також страхуванню цивільної відповідальності перевізника, що значно підвищить

ефективність транспортного процесу; законодавчого закріплення обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника; створення якісного нормативно-правового забезпечення транспортного страхування в Україні тощо.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15/ed20060220#o1>
3. Закон України «Про страхування». URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?user=o1>.
4. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01 липня 2004 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>.

Ніколенко Людмила Миколаївна

завідувачка кафедри господарського права та економічної безпеки факультету № 3 Донецького юридичного інституту МВС України, доктор юридичних наук, професор

Загородня Наталя В'ячеславівна

доцент кафедри господарського права та економічної безпеки факультету № 3 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ КАРАНТИНУ ПІД ЧАС ПАНДЕМІЇ КОРОНАВІРУСУ (Covid-19) В УКРАЇНІ

В умовах карантину актуальність забезпечення безпеки дорожнього руху зросла у декілька разів. Це пояснюється тим, що в умовах боротьби з епідемією, коли є загроза людському здоров'ю та життю, необхідність якісного та ефективного забезпечення людської безпеки, зокрема у сфері дорожнього руху, – є надзвичайно важливим та актуальним.

З метою збереження здоров'я та життя людини Українська держава, будучи в умовах поширення небезпечного для життя та здоров'я вірусу – Covid 19, змушена була здійснити ряд карантинних заходів щодо запобігання поширення цього вірусу. Контроль за дотриманням виконання цих заходів значною мірою покладено на Національну поліцію України, яка перейшла на посилений режим роботи [1].

Так, одним із обмежувальних карантинних заходів у сфері безпеки дорожнього руху було вирішено заборонити регулярні та нерегулярні пасажирські перевезення певними видами транспорту, а саме: регулярні та нерегулярні перевезення пасажирів автомобільним транспортом у приміському,

міжміському, внутрішньообласному та міжобласному сполученні. Не торкнулось обмеження з перевезення:

1) легковими автомобілями;

2) службовими та/або орендованими автомобільними транспортними засобами підприємств, закладів та установ за умови забезпечення водіїв та пасажирів під час таких перевезень засобами індивідуального захисту в межах кількості місць для сидіння і виключно за маршрутами руху, погодженими з органами Національної поліції, а також дотримання відповідних санітарних та протиепідемічних заходів;

3) в одному міському електричному (трамвай, тролейбус) та автомобільному транспортному засобі, що здійснює регулярні пасажирські перевезення на міських маршрутах, кількості пасажирів, яка одночасно не перевищує половини кількості місць для сидіння, передбачених технічною характеристикою транспортного засобу та визначених у реєстраційних документах, за умови перевезення людей у засобах індивідуального захисту, а також дотримання відповідних санітарних та протиепідемічних заходів, крім перевезень автомобільними транспортними засобами, передбаченими в абзаці четвертому цього підпункту;

4) в одному транспортному засобі та автобусах, які виконують регулярні пасажирські перевезення на міських автобусних маршрутах у режимі маршрутного таксі, кількості пасажирів, яка одночасно не перевищує половини кількості місць для сидіння, передбачених технічною характеристикою транспортного засобу та визначених у реєстраційних документах, за умови перевезення людей у засобах індивідуального захисту, а також дотримання відповідних санітарних та протиепідемічних заходів;

5) заїзд на територію автостанцій автобусів, які здійснюють перевезення пасажирів у приміському, міжміському, внутрішньообласному та міжобласному сполученні, та реалізацію власниками автостанцій квитків автомобільним перевізникам, які виконують такі перевезення [2, пп. 9, 10, 11].

Крім того, діяльність Патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху під час карантину полягає також і у такому завданні, як супроводження транспортних засобів, а також аварійно-рятувальної та іншої спеціальної техніки під час транспортування організованих груп людей (більше ніж 40 осіб) до обсерваторів (ізоляторів) [2, ч. 6]. Як уже було зазначено, контроль за дотриманням виконання цих норм покладено, зокрема, на Національну поліцію України, що підтверджується низкою нормативно-правових актів. Серед них Закон України «Про дорожній рух», Закон України «Про Національну поліцію» Положення про Департамент патрульної поліції [3, п.3 ч. II; п.7.8.9 ч. III]. Крім того, чинною є Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», пункт 10 якої стверджує, що державний контроль за дотриманням передбачених цими Правилами вимог покладається, зокрема на Національну Поліцію [4, п. 10]. Крім того, Департамент патрульної поліції та підпорядковані (відокремлені підрозділи) за необхідності та в межах повноважень здійснюють розгляд та погодження маршрутів руху регулярних спеціальних перевезень пасажирів [3,

п. 9 ч. III]. У частині 9 Постанови КМУ від 11 березня 2020 р. № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2» зазначається, що на Національну Поліцію покладено обов'язок – вжити інших заходів, спрямованих на виконання цієї Постанови [2, ч. 9]. Під «іншими заходами» вбачаємо всі можливі дії, які входять у межі повноваження Національної поліції, щоб забезпечити максимально ефективне виконання норм даної Постанови, включаючи норму про заборону пасажирських перевезень.

На період карантину Кабінет міністрів України доручив встановити контрольні пункти між усіма областями [5]. Відповідне рішення про утворення блокпостів прийняло і керівництво Національної поліції [6, п. 7]. Зокрема, обласним та Київській міській державним адміністраціям доручено встановити особливий режим на в'їздах і виїздах з території областей, а також організувати моніторинг стану здоров'я людей шляхом безконтактного вимірювання температури [5]. На блокпостах та контрольно пропускних пунктах (КПП) чергування здійснюють, зокрема і працівники Національної поліції. Основна їхня мета – інформувати населення, контролювати пересування та вимірювати температуру громадян. Вільно проїжджають ті, у кого немає ознак ГРВІ. Працівники поліції перевіряють в учасників дорожнього руху відповідні документи, допустиму кількість пасажирів у салоні транспортного засобу, проводять санітарний огляд речей, багажу та транспортного засобу. У разі виявлення ознак захворювання на коронавірус людей направляють до спеціалізованих медичних закладів із дотриманням санітарно-медичних вимог. Водіям та пасажиром для безперешкодного пересування по території областей необхідно мати при собі документи, що посвідчують особу та підтверджують проживання на відповідній території. У разі, якщо людина не проживає, але працює у відповідному населеному пункті, необхідно мати при собі довідку з місця роботи [7]. Поліція має своїм повноваженням складати відповідні адміністративні протоколи за порушення карантинних вимог, зокрема у сфері дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про переведення особового складу на посилений варіант службової діяльності та ситуаційних центрів Головних управлінь Національної поліції в надзвичайний (позаплановий) режим діяльності: Наказ Національної поліції України від 17.03.2020. № 220. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0012-16#Text> (дата звернення 25.10.2020).

2. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993. №3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993 р. № 31. С. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення 25.10.2020).

3. Положення про Департамент патрульної поліції: Наказ Національної поліції України від 06.11.2015. № 73. Офіційний сайт патрульної поліції. 2016. № 1114. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_DPP_zi_zminamy_vid_31_10_16.pdf (дата звернення 25.10.2020).

4. Про затвердження правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова КМУ від 18.02.1997 р. № 176. ПС «Законодавство України». 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF#Text> (дата звернення 25.10.2020).

5. Блокпости в Україні на час карантину: в яких областях та де встановлюються КПП. *Аналітичний портал «Слово і діло»*. – 2020 р. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2020/04/03/infografika/suspilstvo/blokposty-ukrayini-chas-karantynu-yakux-oblastyax-ta-vstanovlyuyutsya-kpp> (дата звернення 25.10.2020).

6. Бобрусь О. Поліція перевіряє кількість людей в маршрутках по всій Україні. *Новини Вінниці*. 18 березня 2020 р. URL: <https://vn.20minut.ua/Podii/politsiya-pereviryaе-kilkist-lyudey-vmarshrutkah-po-vsiy-ukrayini-11042795.html> (дата звернення 25.10.2020).

7. Падірякова О. Життя за новими правилами: що можна і чого не варто робити під час карантину. *Медіа «ZMINA»*. 19 березня 2020 р. URL: <https://zmina.info/instructions/zhyttya-za-novymypravylamy-shho-mozhna-i-chogo-ne-var-to-robyty-pid-chas-karantynu/> (дата звернення 25.10.2020).

Носенко Олександр Миколайович

завідувач сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Луганського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ДІЇ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЯКІ СПРИЧИНЯЮТЬ ДТП

Головними проблемами, що впливають на рівень безпеки руху є: бурхлива автомобілізація країни; стрімке підвищення інтенсивності дорожнього руху; інтенсивне зростання щільності дорожнього руху; збільшення кількості молодих, недосвідчених водіїв; психофізіологічні можливості людини як водія, керуючого технічним засобом; економічні причини, а саме стрімке зростання цін на автомобілі і запасні частини до них, що призводить до збільшення частки старих і несправних автомобілів.

Причини дорожньо-транспортних пригод, підрозділяються на суб'єктивні та об'єктивні.

Об'єктивними причинами вважаються:

- недоліки в плануванні вулиць та автодоріг;
- освітленість проїжджої частини в темний час доби; стан дорожнього покриття; різні засоби регулювання, в тому числі дорожні знаки; гальмівні, маневрені та інші властивості автотранспортних засобів.

До суб'єктивних причин настання дорожньо-транспортних пригод відносяться порушення учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху України.

Згідно пункту 1.10 Правил дорожнього руху України:

Учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному.

Пішохід – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне.

Пасажир – особа, яка користується транспортним засобом і знаходиться в ньому, але не причетна до керування ним.

Водій – особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі.

Велосипедист – особа, яка керує велосипедом.

Згідно методичної літератури існує наступна класифікація дорожньо-транспортних пригод:

Зіткнення – подія, в якій рухомі транспортні засоби зіткнулися між собою.

Перекидання – подія, в якій рухомий транспортний засіб перекинувся.

Наїзд на транспортний засіб – подія, в якій рухомий транспортний засіб наїхав на нерухомий транспортний засіб, а також, на причіп або напівпричіп.

Наїзд на перешкоду – подія, в якій транспортний засіб наїхав на нерухомий об'єкт.

Наїзд на пішохода – подія, в якій транспортний засіб наїхав на людину або останній сам контактував з рухомим транспортним засобом; до цього відносяться події в яких пішоходи постраждали від перевезеного транспортним засобом вантажу або інших предметів.

Наїзд на велосипедиста – подія, в якій транспортний засіб наїхав на велосипедиста або останній сам контактував з рухомим транспортним засобом.

Наїзд на гужовий транспорт – подія, в якій транспортний засіб наїхав на запряжних тварин, а також на вози, які везуть ці тварини, або упряжні тварини або вози, які транспортуються цими тваринами, контактували з рухомим транспортним засобом.

Наїзд на тварин – подія, в якій транспортний засіб наїхав на птахів, диких або домашніх тварин (включаючи в'ючних та верхових), або самі ці тварини або птиці контактували з рухомим транспортним засобом, в результаті чого постраждали люди чи завдані матеріальні збитки.

Інші події – події, що не належать до перерахованих вище видів. До інших обставин відносяться: схід трамвая з рейок; падіння вантажу, що перевозиться; наїзд на осіб, які не є учасниками руху; наїзд на раптову перешкоду (впав вантаж, або відокремилося колесо); падіння пасажирів з рухомого транспортного засобу або в його салоні в результаті різкої зміни швидкості руху або траєкторії руху та ін.

Найбільш поширені причини настання дорожньо-транспортних пригод, які були спричинені учасниками дорожнього руху, наступні:

- перевищення водіями встановленої швидкості руху;
- недотримання водіями безпечної дистанції руху, а також необхідного бокового інтервалу, який забезпечує безпеку руху;
- порушення водіями правил обгону в зоні обмеженої видимості;
- керування водіями автотранспортними засобами у стані сп'яніння;
- порушення водіями правил обгону;
- недотримання водіями черговості проїзду;
- порушення водіями правил маневрування;
- інші причини – різке гальмування, неподання світлових показчиків маневру, ігнорування знаками, сон за кермом та ін.;
- дії водія, що суперечать вимогам ПДР, коли пішоходи користуються перевагою на рух (наприклад, рух транспортних засобів при забороненому сигналі світлофора або по нерегульованому пішохідному переходу при наявності на ньому пішоходів);
- неправильні прийоми управління, які застосовуються водіями, що призводять до втрати керованості транспортним засобом та безпідставного виїзду на шлях руху пішохода (різке гальмування, різкий поворот, занадто велика швидкість руху);
- несприятлива дорожня обстановка, створена іншими учасниками дорожнього руху, при якій водій змушений застосувати прийоми управління, що викликають втрату контролю за рухом транспортного засобу;
- несправності транспортного засобу, що призводять до раптового відхилення його напрямку руху або позбавляють водія можливості своєчасно знизити швидкість, зупинитися або зробити маневр для запобігання ДТП;
- дії пішоходів, які суперечать вимогам ПДР, в результаті яких водії позбавлені технічної можливості запобігти наїзду (наприклад, перехід проїжджої частини в місцях, де він заборонений).

Виходячи з експертної практики, невідповідності в діях учасників дорожнього руху вимогам пунктів 4.4, 4.7, 4.10, 4.14, 5.2, 5.3, 6.2, 6.6, 7.2, 7.3, 7.7, 8.10, 10.1, 10.2, 10.9, 12.1, 12.3, 12.4, 13.3, 14.2, 14.6, 15.11, 16.2, 16.5, 16.6, 16.11, 16.12, 16.13, 18.1, 18.4, 21.4 Правил дорожнього руху України, найчастіше приводять до створення ДТП.

Список використаних джерел:

1. Илларионов В.А. Судебная автотехническая экспертиза. ч.1, ВНИИСЭ, М., 1980.
2. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М., 1971.
3. Правила дорожнього руху України: автошкола (коментар у малюнках) / О.Я. Фоменко, Б.Л. Раціборинський, В.Є. Гусар. – Київ : УКРСПЕЦВИДАВ, 2018. – 112 с. : іл. ISBN 978-617-7174-53-9.

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ВЧИНЕНИХ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ГУЖОВИМ ТРАНСПОРТОМ, АБО ПОГОНИЧАМИ ТВАРИН

Гужовий транспорт – вид дорожнього (безрейкового) транспорту, як вантажного, так і пасажирського, в якому транспортні засоби (вози) приводяться до руху тваринами. Як тяглові тварини використовуються коні, воли, буйволи, віслюки, мули, олені та ін. Назва пов'язана зі словом «гуж» – ремінь для з'єднання хомута з голоблями; існує також прислівник «гужем», тобто «гужовим транспортом».

Погонич тварин – той, хто поганяє, супроводжує запряжених або нав'ючених тварин (коней, волів і т. ін.), а також той, хто супроводжує худобу, коней, коли їх переганяють куди-небудь.

Також про визначення поняття «погонич тварин» йдеться мова у Конвенції про дорожній рух від 08 листопада 1968 року, відповідно до якої «термин «*водитель*» («*погонщик*») означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т.д. (включая велосипеды) или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных».

Обов'язки погоничів тварин та осіб, які керують гужовим транспортом, закріплені ст. 19 Закону України «Про дорожній рух». Отже, відповідно до положень даної статті погоничі тварин і особи, які керують гужовим транспортом зобов'язані:

- не залишати тварин на проїзній частині без догляду, не переганяти тварин через залізничні колії та дороги, вулиці поза спеціально відведеними місцями, а також через проїзну частину в темний час доби і в умовах недостатньої видимості;

- візки (сани) повинні бути обладнані світловідбивними пристроями, а в темний час доби – і ліхтарями.

Також, основні вимоги до осіб, які керують гужовим транспортом, і погоничів тварин закріплені у розділі № 7 Правил дорожнього руху. Зокрема:

1) керувати гужовим транспортом та переганяти тварин по дорозі дозволяється особам, не молодшим 14-річного віку;

2) гужовий віз (сани) повинен бути обладнаний світлоповертачами: спереду білого кольору, ззаду – червоного;

3) для руху в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості на гужовому транспорті необхідно увімкнути ліхтарі: спереду – білого кольору, ззаду – червоного кольору, що встановлюються з лівого боку воза (саней);

4) у разі виїзду на дорогу з прилеглої території або з другорядної дороги в місцях з обмеженою оглядовістю водій воза (саней) повинен вести тварину за вуздечку, повід;

5) перевозити людей гужовим транспортом дозволяється за наявності умов, які б виключали можливість перебування пасажирів за боковими та заднім габаритами транспортного засобу;

б) переганяти стадо тварин по дорозі дозволяється лише у світлу пору доби, при цьому залучається така кількість погоничів, щоб можна було направляти тварин якомога ближче до правого краю дороги і не створювати небезпеку та перешкод іншим учасникам дорожнього руху;

7) особам, що керують гужовим транспортом, і погоничам тварин забороняється:

а) рухатися по автомобільних дорогах державного значення (за можливості рухатися автомобільними дорогами місцевого значення);

б) використовувати вози, не обладнані світлоповертачами, без ліхтарів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості;

в) залишати на смузі відведення дороги тварин без нагляду та випасати їх;

г) вести тварин по дорогах з удосконаленим покриттям, якщо поруч є інші дороги;

г) переганяти тварин по дорогах у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості;

д) переганяти тварин через залізничні колії і дороги з удосконаленим покриттям поза спеціально відведеними місцями.

8) особи, які керують гужовим транспортом, і погоничі тварин зобов'язані виконувати вимоги інших пунктів Правил дорожнього руху, що стосуються водіїв і пішоходів і не суперечать вимогам розділу № 7.

Також певні вимоги до переїздів та перевезень гужовим транспортом викладені у правилах охорони праці у сільськогосподарському виробництві, затверджених наказом Міністерства соціальної політики України від 29 серпня 2018 року № 1240, відповідно до яких:

1) запрягати коней дозволяється лише у справний гужовий транспорт. Гужовий транспорт, який використовується в гірській місцевості, має бути забезпечений додатковим гальмовим пристроєм;

2) керувати гужовим транспортом та переганяти тварин по дорозі дозволяється працівникам, які досягли 14-річного віку;

3) працівники, які керують гужовим транспортом, повинні мати знання щодо роботи в складних умовах, знати транспортні маршрути, можливість об'їзду небезпечних зон, виконувати інші вимоги, що стосуються водіїв і пішоходів;

4) гужовий транспорт має бути обладнаний сидіннями, розміщеними таким чином, щоб кінь не міг дістати їздового задньою ногою;

5) не дозволяється:

- використовувати гужовий транспорт без гальмівних пристроїв, без ліхтарів у темний час доби та за умов недостатньої видимості;

- залишати на смузі відведення дороги тварин без нагляду;

- переїжджати через залізничні колії та дороги з покращеним покриттям поза спеціально відведеними місцями;

- переміщення автомагістралями і дорогами для автомобілів, якщо поруч є інші дороги;

- виконувати інші дії, що суперечать вимогам Правил дорожнього руху;

6) під час завантажування і розвантажування гужового транспорту коней потрібно прив'язувати;

7) коні, зайняті на транспортних роботах, мають бути підковані. До роботи слід допускати здорових коней із хорошим зором;

8) спускаючись зі схилу, не можна сідати в гужовий транспорт, підтримувати або підпирати його руками, намотувати віжки на руку, тулуб;

9) під час використання гужового транспорту в темний час доби або за умов недостатньої видимості вози (сани) мають бути облаштовані світловідбивачами відповідно до вимог Правил дорожнього руху;

10) не дозволяється залишати тварин, запряжених у сільськогосподарське знаряддя, неприв'язаними без їздових навіть у разі нетривалої зупинки.

Не зважаючи на те, що і Правилами дорожнього руху, і Законом України «Про дорожній рух» закріплюються вимоги до осіб, які керують гужовим транспортом, законодавець не відносить їх до учасників дорожнього руху, адже відповідно до визначення «учасник дорожнього руху» до цієї категорії осіб законодавець відносить пішохода, водія, пасажира, погонича тварин, велосипедиста, а також особу, яка рухається в кріслі колісному.

Тому, вважаємо, слід доповнити визначення «учасник дорожнього руху» такою категорією, як особа, яка керує гужовим транспортом і викласти його у розділі № 1 Правил дорожнього руху і ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» у такій редакції:

«учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, особа, яка керує гужовим транспортом, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному».

Крім того, у розділі № 1 «Загальні положення» Правил дорожнього руху відсутні визначення понять «погонич тварин» та «гужовий транспорт».

Оскільки ці поняття мають безпосереднє відношення до визначення та трактування поняття учасника дорожнього руху, мають істотне значення для притягнення особи до адміністративної відповідальності та враховуючи той факт, що визначення інших категорій учасників дорожнього руху, які охоплюються цим поняттям, вже містяться у загальних положеннях Правил дорожнього руху, слід доповнити розділ № 1 Правил дорожнього руху визначеннями понять «погонич тварин» і «гужовий транспорт» та викласти їх у такій редакції:

«гужовий транспорт – вид дорожнього (безрейкового) транспорту, як вантажного, так і пасажирського, в якому транспортні засоби (вози, сани) приводяться до руху тваринами;

«погонич тварин – особа, яка поганяє, супроводжує запряжених або нав'ючених тварин (коней, волів і т. ін.), у тому числі, перебуваючи на них

верхи, а також той, хто супроводжує свійських тварин, коли їх переганяють у межах автомобільних доріг».

Відповідальність за порушення Правил дорожнього руху з боку погоничів тварин та осіб, які керують гужовим транспортом закріплюється ч. 2 ст. 127 КУпАП. Якщо ж вищезазначені особи порушили Правила дорожнього руху, перебуваючи у стані сп'яніння, то такі їх дії будуть кваліфікуватися за ч. 3 ст. 127 КУпАП.

У разі, якщо порушення Правил дорожнього руху погоничами тварин та особами, що керують гужовим транспортом призведуть до створення аварійної обстановки, то такі дії кваліфікуватимуться за ч. 4 ст. 127 КУпАП.

Що стосується складу адміністративних правопорушень, передбачених чч. 2, 3 та 4 ст. 127 КУпАП, то безпосереднім об'єктом такого делікту є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Що стосується кваліфікації дій погоничів тварин та осіб, які керують гужовим транспортом, у разі, якщо порушення ними Правил дорожнього руху призведуть до шкідливих наслідків, а саме спричинять пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, то тут слід враховувати певну особливість: якщо вищезазначені дії вчинять погоничі тварин, то їх діяння кваліфікуватимуться за ст. 124 КУпАП.

У свою чергу, якщо порушення Правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, вчинили особи, які керують гужовим транспортом, то нести відповідальність за ст. 124 КУпАП вони не будуть, оскільки відповідно до положень чинного адміністративного законодавства України суб'єктом правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП може бути тільки учасник дорожнього руху. Проте, згідно з Правилами дорожнього руху та Законом України «Про дорожній рух», особи, які керують гужовим транспортом не є учасниками дорожнього руху, не охоплюються цією категорією, а тому і нести відповідальність за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП вони не можуть.

Дана ситуація свідчить про наявність певних недоліків у законодавстві України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та ще раз підтверджує думку щодо необхідності внесення змін до Правил дорожнього руху та Закону України «Про дорожній рух» в частині включення до визначення «учасник дорожнього руху» особи, яка керує гужовим транспортом.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про дорожній рух : Конвенція, Міжнародний документ Організації Об'єднаних Націй від 08.11.1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text (дата звернення: 01.11.2020).

2. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. (Дата оновлення: 16.10.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n16> (дата звернення: 01.11.2020).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. (Дата оновлення: 13.08.2020). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 01.11.2020).

4. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. (Дата оновлення: 29.07.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n308> (дата звернення: 01.11.2020).

5. Правила охорони праці у сільськогосподарському виробництві: наказ Міністерства соціальної політики України від 29.08.2018 р. № 1240. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1090-18#Text> (дата звернення: 01.11.2020).

6. Гужовий транспорт: визначення. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki> (дата звернення: 01.11.2020).

7. Погонич тварин: визначення. URL: https://ukrainian_explanatory.academic.ru/ (дата звернення: 01.11.2020).

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

Атаманенко Юлія Юріївна

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

ЩОДО ОКРЕМИХ ПИТАНЬ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Задля ефективного виконання покладених на поліцію обов'язків у сфері забезпечення публічної безпеки і порядку, а також охорони прав і свобод людини, поліцейські підрозділи використовують спеціальні засоби як один із різновидів поліцейських заходів примусу. Перелік таких засобів є вичерпним, а це свідчить тільки про те, що поліцейські за жодних обставин не можуть застосовувати інші заходи примусу. Однак, у поліцейській діяльності існують чимало випадків, коли для захисту життя та здоров'я людини, а також припинення чи протидії певних правопорушень, у тому числі з використанням транспортних засобів, необхідне використання інших технічних приладів, що наразі відсутні у підрозділах Національної поліції України. Не виключенням є випадки, коли задля порятунку життя та здоров'я людини або подолання злісної непокори законному розпорядженню або вимозі поліцейського при виконанні

ним службових обов'язків необхідно примусово відкрити автомобіль шляхом пошкодження скла, дверей чи запірних пристроїв.

Для того, щоб підрозділи Національної поліції України могли повноцінно та безперешкодно використовувати пристрої для примусового відкриття транспортних засобів у своїй діяльності, необхідне, перш за все, закріплення нормативно-правової бази його використання на державному рівні.

По-перше, необхідно внести зміни до ст. 42 «Поліцейські заходи примусу» в частині доповнення переліку спеціальних засобів, які можуть використовуватись поліцейськими під час виконання своїх повноважень.

Отже, *статтю 42 «Поліцейські заходи примусу» Закону України «Про Національну поліцію»* пропонуємо викласти її у такій редакції:

1. Поліція під час виконання повноважень, визначених цим Законом, уповноважена застосовувати такі заходи примусу:

- 1) фізичний вплив (сила);
- 2) застосування спеціальних засобів;
- 3) застосування вогнепальної зброї.

2. Фізичним впливом є застосування будь-якої фізичної сили, а також спеціальних прийомів боротьби з метою припинення протиправних дій правопорушників.

3. Спеціальні засоби як поліцейські заходи примусу – це сукупність пристроїв, приладів і предметів, спеціально виготовлених, конструктивно призначених і технічно придатних для *порятунку життя людей або тварин*, захисту людей від ураження різними предметами (у тому числі від зброї), тимчасового (відворотного) ураження людини (правопорушника, супротивника), пригнічення чи обмеження волі людини (психологічної чи фізичної) шляхом здійснення впливу на неї чи предмети, що її оточують, з чітким регулюванням підстав і правил застосування таких засобів та службових тварин.

4. Для виконання своїх повноважень поліцейські можуть використовувати такі спеціальні засоби:

- 1) гумові та пластикові кийки;
- 2) електрошокові пристрої контактної та контактнo-дистанційної дії;
- 3) засоби обмеження рухомості (кайданки, сітки для зв'язування тощо);
- 4) засоби, споряджені речовинами сльозогінної та дратівної дії;
- 5) засоби примусової зупинки транспорту;
- 6) *пристрої для примусового відкриття транспортних засобів;*
- 7) спеціальні маркувальні та фарбувальні засоби...

...

14) водомети, бронемашини та інші спеціальні транспортні засоби;

5. Поліцейський за жодних обставин не може застосовувати заходи примусу, не визначені цим Законом.

6. Не є заходом примусу використання поліцейським засобів індивідуального захисту (шоломів, бронезилетів та іншого спеціального екіпірування).

7. Поліцейський зобов'язаний негайно зупинити застосування певного виду заходу примусу в момент досягнення очікуваного результату.

8. Норми забезпечення підрозділів поліції спеціальними засобами та вогнепальною зброєю встановлюються Міністром внутрішніх справ України.

Також необхідно внести зміни до ст. 45 «Застосування спеціальних засобів» в частині доповнення правилами застосування поліцейськими пристроїв для примусового відкриття транспортних засобів.

Отже, *статтю 45 «Застосування спеціальних засобів» Закону України «Про Національну поліцію»* пропонуємо викласти її у такій редакції:

1. Поліцейський для забезпечення публічної безпеки і порядку застосовує спеціальні засоби, визначені цим Законом.

2. Поліцейський уповноважений застосовувати спеціальні засоби тільки у разі, якщо він пройшов відповідну спеціальну підготовку.

3. Загальні правила застосування спеціальних засобів:

1) кайданки та інші засоби обмеження рухомості застосовуються:

а) до особи, яка підозрюється у вчиненні кримінального правопорушення та чинить опір поліцейському або намагається втекти;

б) під час затримання особи;

в) під час конвоювання (доставляння) затриманого або заарештованого;

г) якщо особа своїми небезпечними діями може завдати шкоду собі і оточуючим;

г) проведення процесуальних дій з особами у випадках, коли вони можуть створити реальну небезпеку оточуючим або собі;

2) гумові та пластикові кийки застосовуються для:

а) відбиття нападу на поліцейського, іншу особу та/або об'єкт, що перебуває під охороною;

б) затримання особи, яка вчинила правопорушення і чинить злісну непокору законній вимозі поліцейського;

в) припинення групового порушення громадського порядку чи масових заворушень;

3) засоби, споряджені речовинами сльозогінної та дратівної дії, застосовуються для:

а) відбиття нападу на поліцейського, іншу особу та/або об'єкт, що перебуває під охороною;

б) припинення групового порушення громадського порядку чи масових заворушень;

4) засоби примусової зупинки транспорту застосовуються для примусової зупинки транспортного засобу, водій якого не виконав законні вимоги поліцейського щодо зупинки транспортного засобу, або якщо дії водія транспортного засобу створюють загрозу життю чи здоров'ю людини;

5) *пристрої для примусового відкриття транспортних засобів застосовують для:*

а) порятунку життя людей;

б) порятунку життя тварин;

в) подолання злісної непокори законному розпорядженню або вимозі поліцейського при виконанні ним службових обов'язків особою, що перебуває у зачиненому транспортному засобі;

б) пристрої, гранати, боєприпаси та малогабаритні підривні пристрої для руйнування перешкод і примусового відчинення приміщень застосовуються для:

а) затримання особи;

б) звільнення особи, незаконно позбавленої свободи, яка знаходиться у приміщенні;

7) електрошокові пристрої контактної та контактано-дистанційної дії застосовуються для:

а) відбиття нападу на поліцейського, іншу особу та/або об'єкт, що перебуває під охороною;

б) відбиття нападу тварини, що загрожує життю і здоров'ю особи чи поліцейського;

8) спеціальні маркувальні та фарбувальні засоби застосовуються для:

а) маркування особи, яка підозрюється у вчиненні кримінального правопорушення;

б) припинення групового порушення громадського порядку чи масових заворушень з метою подальшого виявлення осіб та затримання, а також контролю за переміщенням речей...

...

14) службовий кінь застосовується під час:

а) патрулювання;

б) переслідування та затримання особи, яка підозрюється у вчиненні кримінального правопорушення.

4. Поліції (поліцейському) заборонено:

1) наносити удари гумовими (пластиковими) кийками по голові, шиї, ключичній ділянці, статевих органах, попереку (куприку) і в живіт;

2) під час застосування засобів, споряджених речовинами сльозогінної та дратівної дії, здійснювати прицільну стрільбу по людях, розкидання і відстрілювання гранат у натовп, повторне застосування їх у межах зони ураження в період дії цих речовин;

3) відстрілювати патрони, споряджені гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії, з порушенням визначених технічними характеристиками вимог щодо відстані від особи та стрільби в окремі частини голови і тіла людини;

4) застосовувати водомети при температурі повітря нижче +10°C;

5) застосовувати засоби примусової зупинки транспорту для примусової зупинки мотоциклів, мотоколясок, моторолерів, мопедів, транспортного засобу, що здійснює пасажирські перевезення, а також застосовувати такі засоби на гірських шляхах або ділянках шляхів з обмеженою видимістю, залізничних переїздах, мостах, шляхопроводах, естакадах, у тунелях;

б) застосовувати кайданки більше ніж 2 години безперервного використання або без послаблення їх тиску.

5. Застосування малогабаритного підривного пристрою для відкриття приміщень є виправданим, якщо шкода, заподіяна охоронюваним законом правам та інтересам, є меншою, ніж шкода, яку вдалося відвернути.

6. Поліцейський зобов'язаний у письмовій формі повідомити свого керівника про застосування до особи спеціального засобу.

Якщо поліцейський заподіяв особі поранення або каліцтво внаслідок застосування до неї спеціального засобу, керівник такого поліцейського зобов'язаний негайно повідомити про це відповідного прокурора.

7. Допустимі параметри спеціальних засобів у частині їх фізичного, хімічного та іншого впливу на організм людини визначаються уповноваженими установами центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я.

8. Правила зберігання, носіння та застосування спеціальних засобів, що є на озброєнні поліції, визначаються нормативними актами Міністерства внутрішніх справ України.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>

2. Закон України «Про Національну поліцію» : науково-практичний коментар / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ ; за заг. ред. В. В. Сокурєнка ; [О. І. Безпалова, К. Ю. Мельник, О. О. Юхно та ін. ; передм. В. В. Сокурєнка]. Харків, 2016. 408 с.

Полупан Євген Вікторович

доцент кафедри залізничного, автомобільного транспорту та підйомно-транспортних машин Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, кандидат технічних наук

Шевченко Сергій Іванович

доцент кафедри залізничного, автомобільного транспорту та підйомно-транспортних машин Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, кандидат технічних наук

Ободчук Сергій Ігорович

магістр кафедри залізничного, автомобільного транспорту та підйомно-транспортних машин Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля

ДОСЛІДЖЕННЯ КОМПОЗИТНОГО ФРИКЦІЙНОГО МАТЕРІАЛУ ДЛЯ ГАЛЬМІВНИХ СИСТЕМ АВТОМОБІЛІВ

Останнім часом дослідженню процесу гальмування приділяється значна увага, що обумовлено неухильно зростаючими швидкостями пересування автомобілів. Для підвищення ефективності гальмування разом із ННЦ ХФТІ нами були розроблені композитні вуглець-вуглецеві фрикційні матеріали різних модифікацій для гальмівної системи [1].

Мета роботи полягала у визначенні ефективності гальмування автомобіля шляхом застосування в гальмовій системі нового композитного фрикційного матеріалу та дослідження його триботехнічних характеристик.

У якості експериментального зразка були прийняті колодки дискових гальм автомобіля (рис. 1), відмітною ознакою яких були фрикційні накладки,



виконані з вуглець-вуглецевого композитного матеріалу, особливістю якого було введення до складу модифікатора тертя абразивних часток оксиду алюмінію (Al_2O_3).

Дослідження фрикційних властивостей перевірялися в лабораторії з використанням інерційного динамометричного стенду у натурному вузлі гальмівного механізму із суцільним диском. На валу стенда встановлювалися інерційні маси із сумарним моментом інерції $4,0 \text{ кгс} \times \text{м} \times \text{с}^2$. Температура визначалася за допомогою термопар типу «хромель/алюмель», встановлених в гальмівну накладку.

Рис. 1. Гальмівні колодки

При експериментальних дослідженнях гальмівний момент визначався за показниками тензодатчиків, а коефіцієнт тертя накладки розраховувався:

$$\mu = \frac{M}{2 \times S_n \times R_{тр.} \times P},$$

де M – гальмівний момент, визначений у ході випробувань;

A_n – площа поршня супорта;

$M_{тр.}$ – радіус тертя;

P – тиск у приводі, $\text{кгс}/\text{см}^2$.

Таким чином, в остаточному виді формула виглядала так:

$$\mu = 0,269 \times \frac{M}{P}$$

При температурі гальмування $450 \text{ }^\circ\text{C}$ у зоні контакту фрикційної пари був відзначений підвищений хід поршня головного гальмівного циліндру, що не дозволяло створювати необхідний тиск у приводі, у зв'язку з чим подальші випробування були припинені, а на графіку гальмування (рис. 2) зафіксоване останнє отримане значення коефіцієнта тертя.

У результаті випробувань були отримані графічні залежності коефіцієнта тертя фрикційного матеріалу від температури в зоні контакту (рис. 2) і швидкості (рис. 3).

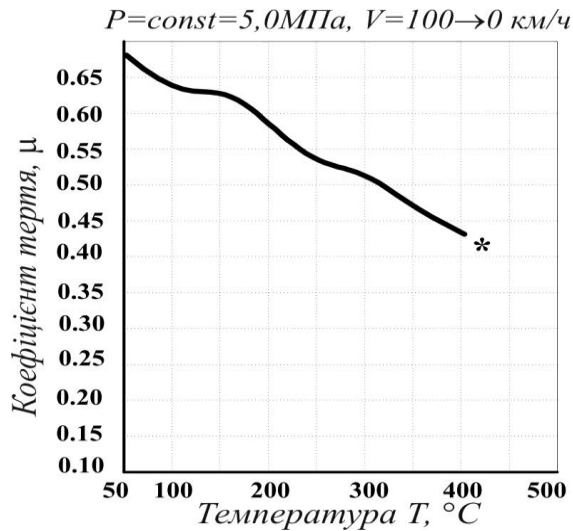


Рис. 2. Залежність коефіцієнта тертя від коефіцієнта температури

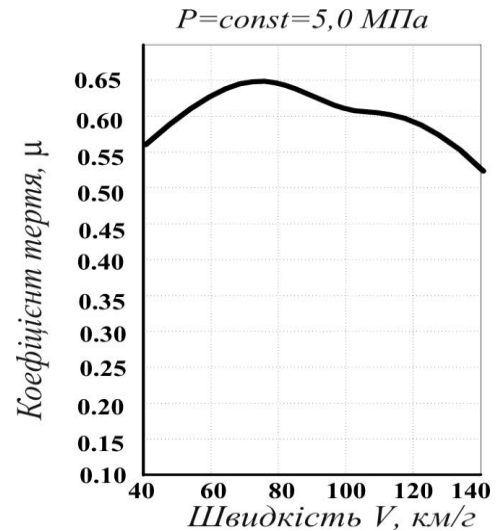


Рис. 3. Залежність тертя від швидкості

Слід зазначити, що ефективність гальмування колодок дуже висока $\mu=0,65-0,45$, що неприйнятно для експлуатації автомобілів. Також необхідно відзначити, що при гальмуванні коефіцієнта тертя був не стабільний а його значення змінювалися в межі 0,2.

З метою стабілізації коефіцієнта тертя та його зниження була виконана модифікація вуглець-вуглецевого матеріалу карбідом бору (B_4C) дрібнозернистим та крупнозернистим [2].

Результати випробувань модифікованих зразків наведені на рисунку 4, де графік 1 матеріал модефіцірован крупнозернистим карбідом бору, а графік 2 матеріал модефіцірован дрібнозернистим карбідом бору. Використання модифікації вуглець-вуглецевого матеріалу карбідом бору, як впливає з отриманих результатів, впливає на величину коефіцієнта тертя сприяє його стабілізації з ростом температури контактної поверхні. Застосування гібридного армування робить позитивний вплив на міцність і теплофізичні властивості вуглець-вуглецевих композитів – на та підвищення теплоємності і теплопровідності. Остання обставина є особливо важлива для зниження теплової напруженості контактної зони.

Вплив фракційного складу абразивних модифікаторів на фрикційні характеристики наочно видно при використанні дрібно і – крупнозернистого карбиду бору (B_4C) в дослідних зразках заготовок 2 та 1 (рис. 4). Звідки впливає, що більш дрібні фракції модифікаторів сприяють підвищенню величини коефіцієнта тертя і його стабілізації з ростом температури контактної поверхні тертя.

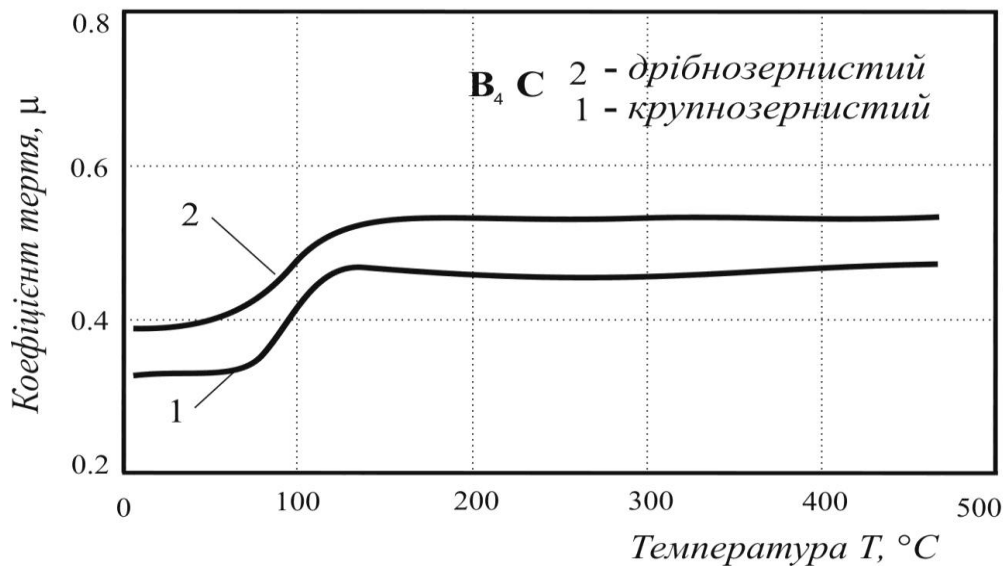


Рис. 4. Залежність коефіцієнта тертя від температури

Висновок. Встановлено вплив на фрикційні характеристики модифікованих вуглець-вуглецевих композитів якісного, кількісного і фракційного складу абразивних модифікаторів тертя. Рекомендовано використовувати в якості модифікаторів тертя дрібнодисперсні порошки карбиду бору з величиною частинок не більше 1 мкм.

Список використаних джерел:

1. Старченко В.Н. Новые фрикционные материалы для тормозных устройств подвижного состава (Часть 1) / В.Н. Старченко, С.И. Шевченко, Е.В. Полупан, В.А. Гурин, И.В. Гурин // Трансмаш. – 2013. – № 11. – С. 21-23.
2. Патент на винахід 82267, С04В 35/83 С04В 35/52 F16D 69/00. Композитний матеріал на основі вуглець-вуглець для фрикційних елементів / Старченко В.М., Полупан Є.В., Шевченко С.І. – Опубл. 25.03.2008. Бюл. № 6.

Равлюк Ігор Іванович

доцент кафедри тактико-спеціальної, фізичної та вогневої підготовки Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ), майор поліції

Кузик Марта Ярославівна

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

ПОРУШЕННЯ ШВИДКІСНОГО РЕЖИМУ ЯК ОДНА ІЗ ПРИЧИН ВЧИНЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Дорожньо-транспортні пригоди є серйозною проблемою в усьому світі. Число людей, загиблих в ДТП, кожен рік становить майже 1,2 млн осіб, а число поранених – майже 50 мільйонів [5]. Першість у цьому переліку займають США, де відбувається 11 % усіх ДТП [6]. В даний час ДТП займають 9-е місце у переліку причин смертності, а згідно з прогнозами світових експертів до 2021 р. може зайняти третє. Майже три чверті усіх ДТП припадає на країни, що розвиваються [7]. В Україні кожні 16 хвилин відбувається ДТП, а кожні дві години гине людина. Щорічна статистика висвітлює, що в Україні в ДТП гине від 4,5 до 8 тис., а травмується від 45 до 63 тис. осіб. У середньому за добу в ДТП гине 14 і отримують травми різного ступеню тяжкості понад 100 осіб. Статистика свідчить, що відносна кількість загиблих в ДТП в 4-10 разів більша, ніж в країнах Євросоюзу та США.

Безумовно, що на сьогодні, як зазначається на офіційних веб порталах Національної поліції, в нашій державі склалася катастрофічна ситуація у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Як не дивно, швидкість є одним із фактором ризику, що призводить до найбільшої кількості ДТП із загиблими та потерпілими в Україні. Масштаби дорожньо-транспортного травматизму в Україні значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу. За наявними статистичними даними, у середньому в Україні щодоби внаслідок ДТП гине 9 осіб, 90 осіб зазнають тілесних ушкоджень. Однією з основних причин дорожньо-транспортних пригод є перевищення максимально дозволеної швидкості руху транспортного засобу [1].

Беззаперечно, що за останні роки, цілком очевидним є той факт, що уряд нашої держави докладаеть максимум зусиль для відновлення централізованої системи контролю за швидкістю руху на дорогах України, і особливий акцент робиться на встановленні засобів та методів автоматизованої фіксації порушень ПДР, особливо в частині – перевищення швидкості руху водіями механічних транспортних засобів.

Беручи за основу пропозиції, які напрацьовані міжнародними організаціями в рамках кампанії «За безпечні дороги», хотілося би акцентувати увагу на найбільш актуальних позиціях, які однозначно забезпечать зниження рівня таких випадків на дорогах, зокрема:

1. Система санкцій. Загроза безпеці руху від перевищення швидкості зростає у геометричній прогресії. Наприклад, при перевищенні мінімальної швидкості по місту на 50% (рух на швидкості 90 км/год.), ймовірність ДТП з потерпілим зростає на 600%. Враховуючи це, Україна повинна слідувати прикладу європейських країн і суттєво збільшити відповідальність за високі рівні перевищення швидкості (на 30 км/год. та більше). Такі штрафи повинні бути співмірними з розміром штрафів за керування у стані сп'яніння, а за перевищення швидкості на 50 км/год. і більше – вищими за них, оскільки суспільна небезпека від цього порушення є не меншою, а частіше навіть більшою [3].

Згідно до європейських практик і міжнародних пропозицій в Україні рекомендується ініціювати запуск немонетарних санкцій за порушення швидкісного режиму. Це може бути позбавлення права керувати автомобілем від 1-6 місяців, яке супроводжується накладанням штрафу. Це в певній мірі буде стримуючим ефектом для водіїв, для яких навіть дуже високий штраф не є стримуючим.

2. Контроль швидкості. Найбільш дієвим, ефективним механізмом контролю за швидкісним режимом на дорогах держави це запровадження системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху. Така система на сьогодні працює в більшості країн Європейського Союзу та розвинутих країн світу, причому їх досвід свідчить, що запровадження цієї системи радикально змінило ситуацію з безпеки на дорогах у кращий бік. Наприклад, у сусідній Польщі після запровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху кількість ДТП по державі зменшилася на 30% [1].

Також в Україні поряд з камерами автоматичної фіксації порушень використовуються прилади TruCAM, бо більша ефективність у контролі за швидкістю руху досягається у такому тандемі методів вимірювання.

Як відомо у 2021 році на автомобільних дорогах України може запрацювати ще одна технологія фіксації порушень швидкісного режиму – фіксація середньої швидкості по відрізку. Ця система зможе фіксувати інші типи порушень – не тільки перевищення швидкості, але ще і перетин подвійної суцільної лінії розмітки, проїзд на червоний сигнал світлофора і проїзд по смузі для громадського транспорту [2].

3. Створення зрозумілої та раціональної системи визначення обмежень швидкості, яка буде базуватись на науковому аналізі факторів ризику для безпеки дорожнього руху. Метою є обмежити швидкість лише там, де це об'єктивно необхідно з точки зору безпеки руху. Це підвищить раціональність використання обмежень швидкості. Незрозуміло є ситуація, коли дорожні знаки встановлюють обмеження на 20-40 км/год. менші, ніж це є необхідним з точки зору дорожніх умов.

Держава повинна дозволяти власникам доріг встановлювати обмеження швидкості вище або нижче стандартних. Потрібно на законодавчому рівні дати право органам місцевого самоврядування встановлювати ті чи інші ліміти швидкості відповідно до факторів небезпеки [3].

4. *Активне поширення інженерних заходів*, які позитивно впливають на дотримання безпечної швидкості руху.

На даний момент українські дороги досить негативно впливають на безпеку дорожнього руху не через технічний стан, а через невірні підходи при проектуванні. Зазвичай дороги та вулиці спроектовані так, щоб спонукати водіїв до високої швидкості. В більшості власники доріг не вживають інженерних заходів, вони обмежуються лише дорожньою розміткою та знаками. В такому випадку потрібне повне оновлення державних стандартів та будівельних норм, щоб забезпечити безпечне пересування транспортного засобу. Також заохочення та підтримка проектів, зокрема фінансових, щодо створення безпечної інфраструктури.

5. *Інформування щодо безпечної поведінки учасників дорожнього руху, можна забезпечити шляхом:*

- поширення соціальної реклами, спрямованої на формування відповідальної поведінки учасників дорожнього руху, зокрема, щодо дотримання водіями швидкісних режимів, наслідків керування у нетверезому стані, використання мобільних пристроїв під час керування автомобілем тощо;

- проведення соціальних кампаній з метою інформування населення щодо ризиків на дорогах та необхідності дотримання правил дорожнього руху – рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо, визначення органу, відповідального за координацію дій з проведення таких кампаній;

- проведення роз'яснювальної (виховної) роботи серед різних груп населенням з метою підвищення відповідальності учасників дорожнього руху та формування відповідальної поведінки; запровадження програм підвищення поінформованості суспільства про засоби безпеки та необхідність їх використання – ремені безпеки, шоломи, дитячі автокрісла і утримуючі пристрої тощо [4].

Отже, підсумовуючи викладене, можна зауважити, що власне система контролю є одним із способів протидії такого виду правопорушень, однак позитивного результату, на наше переконання, можна досягнути лише у випадку комплексного підходу до вирішення цієї проблеми.

Окрім цього, питання зміни системи санкції в КУпАП за порушення швидкісного режиму, особливо в частині встановлення більших розмірів штрафу, повинно виступати одним із пріоритетних напрямів удосконалення адміністративного законодавства, однак, за умови прийняття пропозицій, які висловлюються як доктриною, так і практикою в цілому.

Список використаних джерел:

1. Автоматична система фотовідеофіксації порушень ПДР [Текст] // [електронний ресурс]. Режим доступу: https://mvs.gov.ua/ua/pages/7403_Avtomaticzna_sistema_fotovideofiksacii_porushen_PDR.htm.

2. Метод фіксації перевищення швидкості: що відомо? [Текст] // [електронний ресурс] – режим доступу: <https://www.volynnews.com/news/all/v-ukrayini-vprovadiat-shche-odyn-metod-fiksatsiyi-perevyshchennia-shvydkosti-shcho>.

3. Проблеми надмірної швидкості [Текст] // [електронний ресурс] – режим доступу: https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2017/03/Analitichna-zapyska_shvydkistfinal3.pdf

4. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні [Текст] // [електронний ресурс] – режим доступу: <https://medtransvp.com.ua/rozporiadzhennya>.

5. WHO : World Report on road traffic injury prevention. Geneva : WHO; 2004. – P. 3–29.

6. WHO : The Injury Chart Book. Geneva 2002.

7. Odero W. Garner P and Zwi A. Road traffic injuries in developing countries : A comparative review of epidemiological studies : Trop. Med Int Health. 1997; 2 : 445–60.

Рад Наталія Сергіївна

*начальник Головного управління Пенсійного фонду України в Донецькій області,
кандидат економічних наук, доцент*

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАКТИЧНІ ЗАХОДИ ДЕРЖАВНИХ СТРУКТУР У ПІДВИЩЕННІ ПРАВОСВІДОМОСТІ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В КОНТЕКСТІ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН ТА ПЕНСІЙНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Міжнародна науково-практична конференція «Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти» в першу чергу спрямована на захист життя та прав громадян, які є учасниками дорожнього руху.

Безпека дорожнього руху зумовлюється конкретними суб'єктами, які є його безпосередніми учасниками та які повинні бути всебічно обізнаними у своїх правах та обов'язках, дотримуватися норм діючого законодавства.

Дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку здоров'ю громадян та порушувати права, гарантовані Конституцією України.

Діяльність правоохоронних органів спрямована на забезпечення безпеки дорожнього руху, захист життя і здоров'я людей, майна, інтересів громадян шляхом підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Органи Пенсійного фонду України здійснюють ведення реєстру застрахованих осіб Державного реєстру загальнообов'язкового державного соціального страхування та захисту прав застрахованих осіб.

Означені повноваження державних органів мають спільні точки дотику спрямовані на виключення елементів ризику дотримання всіма учасниками дорожнього руху діючого законодавства та захищеність від неправомірних дій його порушників. Надання послуг з автоперевезення повинні забезпечувати не тільки дотриманням вимог безпеки на дорозі, але й дотримання інших норм законодавства зокрема про працю, соціального або пенсійного страхування тощо.

В Донецькій області зареєстровано 4380 суб'єктів господарювання основний вид діяльності яких надання послуг у сфері автоперевезень, з них 441 юридичних осіб та 3939 фізичних осіб-підприємців.

Послуги пасажирських перевезень надають 659 платників, послуги вантажних – 3152, послуги таксі надають 569 суб'єктів господарювання.

Загальна чисельність найманих працівників складає 17,0 тис. осіб (5,2%) від кількості працівників області (332,1 тис. осіб), з них 14,2 тис. осіб працевлаштовані у юридичних осіб та 2,8 тис. осіб у підприємців.

Середня заробітна плата в сфері транспортних послуг по області складала 11768,0 грн, що на 716,0 грн або 5,7% менше середньої зарплати по Україні (12484,0 грн). При цьому, у 2,8 тис. найманих працівників, які працюють у підприємців середня заробітна плата складає лише 4850,8 грн, тобто 2,5 рази менше. Такий рівень заробітної плати гарантує застрахованим особам при досягненні пенсійного віку лише мінімальну пенсію.

Окрему увагу заслуговує такий вид автоперевезень, як надання послуг таксі. В Донецькій області мають основний вид діяльності «Надання послуг таксі» 569 роботодавців при цьому чисельність найманих працівників складає лише 36 осіб. Згідно наданої звітності водії отримують заробітну плату на рівні законодавчо встановленого мінімуму.

Враховуючи, кількість адміністративних одиниць області (31) в середньому на одне місто (населений пункт) послуги з перевезення таксі надають лише 18 автомобілів. Таке співвідношення свідчить, що величезна кількість перевізників працюють нелегально. Окрім втрати страхового стажу, нелегальні перевізники створюють додаткові умови небезпеки руху.

В 2019 році Головним управлінням Фонду області та управлінням Укртрансбезпеки області ініційовані спільні заходи щодо виявлення нелегальних перевізників та використання неоформлених трудових відносин при проведенні профілактичних заходів на автомобільному транспорті.

Протягом року управлінням Укртрансбезпеки документувалися випадки керування транспортними засобами з перевезення пасажирів та вантажу з порушенням вимог діючого законодавства. Зі свого боку органи Фонду взяли на себе обов'язок перевірки наявності даних про означених осіб в Реєстрі застрахованих осіб та надання зворотної інформації про подальшу реалізацію питання згідно чинного законодавства.

За період з липня 2019 по лютий 2020 року перевірено 238 водіїв, в тому числі, 197 водіїв, які здійснювали вантажні автоперевезення, та 41 водій, які здійснювали пасажирські автоперевезення. За результатами перевірок встановлено 71 перевізника з ознаками неоформлених трудових відносин або 30,0 % від перевірених. Хочу звернути увагу, що цей показник рахується тільки по матеріалах адміністративних порушень, які були встановлені Укртрансбезпекою.

За результатами сумісних заходів працевлаштовані 9 водіїв, 40 водіям підвищено рівень заробітної плати.

Але ці перші результати, які нам вдалось отримати довели, що напрямок дій є ефективним.

З метою підвищення обізнаності людини щодо правових наслідків оформлення трудових відносин ведеться роз'яснювальна робота з неохопленими громадянами. Для інформування громадян активно використовуються сторінки управлінь в соціальній мережі Фейсбук, ютуб-сторінка та веб-сайт Головного управління. Створюються інфографічні та інтерактивні матеріали. Окрім цього на веб-порталі Пенсійного фонду України функціонує 24/7 сучасний сервіс «Кабінет роботодавця», де можна перевірити забезпечення соціальних прав працівників, дізнатись данні по сплаті єдиного соціального внеску, отримати довідку про трудовий та страховий стаж.

Підчас дії запобіжних протиепідеміологічних заходів протидії поширенню коронавірусу органи Пенсійного фонду області пропонують всім Вам та колективам, які представляєте скористатись можливістю вирішувати пенсійні питання в дистанційній формі за допомогою електронних сервісів через Вебпортал електронних послуг Пенсійного фонду України, яким вже користуються вже 267,5 тис. мешканців області.

Сервіс «Пенсійний калькулятор»

Інструмент дозволяє будь-якому користувачу Вебпорталу Пенсійного фонду України самостійно розрахувати розмір майбутньої пенсії. Послуга яскраво демонструє громадянам, що пенсійне забезпечення, насамперед, залежить від того, чи є вони застрахованими особами та чи сплачує роботодавець за них страхові внески.

Для того, щоб врахувати періоди трудової діяльності та інших періодів, які впливають на розмір пенсії, користувачі можуть додатково ввести такі періоди в ручному режимі.

За результатами розрахунку надається сума розрахованої пенсії і формується протокол, який містить інформацію про складові такого розрахунку: помісячний розрахунок заробітної плати і страхового стажу, індивідуальні коефіцієнти тощо.

Мобільний застосунок «Пенсійний фонд»

Високоєфективний інструмент комунікації з Пенсійним фондом України забезпечує доступ усіх працюючих (застрахованих осіб) до інформації, яка міститься в електронній обліковій картці соцстрахування, до заробітної плати та інформації щодо надбаного страхового стажу. Крім того, з мобільним додатком пенсіонери та застраховані особи легко отримують доступ до даних електронної пенсійної справи, до Електронного реєстру листків непрацездатності тощо.

Сервіс «Електронна трудова книжка»

«Електронна трудова» – зручний та доступний сервіс для кожної застрахованої особи, який дозволяє громадянам переглядати відомості про трудову діяльність.

Сервіс дозволяє зберегти інформацію про трудову діяльність, а також про сплачені страхові внески. У разі втрати паперової трудової книжки не потрібно витрачати час на відновлення даних, адже вони будуть збережені в електронному форматі. Станом на сьогодні фахівцями Пенсійного фонду

області прийнято та опрацьовано вже 6,7 тис звернень від страхувальників та застрахованих осіб щодо оцифрування паперових трудових книжок.

Тож долучайтесь до електронних сервісів та отримуйте послуги з пенсійного забезпечення по будь-яких питаннях в зручному дистанційному форматі.

Рейцен Євген Олександрович

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

Кучеренко Наталія Миколаївна

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

МІСТОБУДІВНІ МЕТОДИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ МІСЬКОГО РУХУ ПРИ ПРОЕКТУВАННІ І ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ МІСТ

Міжнародні конференції, які проводились ДЮІ МВС України останні роки, присвячені в основному виконанню Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 р. Проте, виходячи з того, що передбачене при цьому зменшення кількості смертельних [1]. ДТП не вдалося досягти до 2020 року, пропонується змінити стратегію до 2025 року зі зменшенням кількості смертельних ДТП на 20% і до 2035 р. зі зменшенням їх на 50%.

Щоб забезпечити ці пропозиції, треба застосувати системний підхід з урахуванням позитивного досвіду як вітчизняного, так і закордонного. Важливу пропозицію в цьому вніс к.т.н. І.Л.Кужильний (КНУБА), поділивши містобудівні методи щодо підвищення рівня безпеки в містах на 9 категорій [3, с. 42].

По секції № 2 «Нормативно-правове та технічне забезпечення безпеки на транспорті» – це перш за все вдосконалення системи нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху.

У назві наших тез замість **дорожнього руху** ми приймаємо термін **«міський рух»**. Ці два поняття різняться між собою, про що детально пояснюється в навчальному посібнику [2].

Ще у 2011 р. Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» передбачалось перероблення всіх нормативів (ДСТУ, ДБН та ін.), які були розроблені до грудня 2009 року. Тепер стадії містобудівного проектування виконуються у такій послідовності (рис. 1):

<i>Стадія містобудівного проектування</i>	<i>Розрахунковий строк</i>	<i>Обсяги робіт з безпеки руху</i>	<i>Основні проблеми, що необхідно вирішити</i>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Концепція розвитку міста</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Генеральний план</div>	20 – 25 років	<p>Оцінка існуючого стану безпеки міського руху в цілому для міста й у його окремих транспортно-планувальних районах</p> <p>Аналіз динаміки показників аварійності. Виявлення існуючого і прогнозованого стану аварійності і прогнозування стану аварійності при збереженні існуючих тенденцій.</p> <p>Загальні рекомендації з підвищення безпеки міського руху.</p> <p>Прогнозна оцінка запропонованих принципових рішень альтернативних варіантів генерального плану міста за допомогою показників безпеки руху в цілому для міста й у його окремих планувальних районах.</p> <p>Можливі напрямки підвищення безпеки міського руху.</p>	<p>Запропонувати показники оцінки існуючого і прогнозованого стану аварійності при збереженні існуючих тенденцій.</p> <p>Розробити моделі, що дозволять застосовувати значення показників оцінки безпеки руху в місті при різних альтернативних варіантах генерального плану міста.</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Комплексна схема транспорту</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Схема розміщення АЗС</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Схема розміщення гаражів і стоянок</div> </div>	на строк розробки генерального плану	<p>Аналіз та оцінка безпеки руху на найважливіших магістральних вулицях, транспортних вузлах, виявлення ділянок з несприятливими дорожніми умовами і місць концентрації ДТП. Визначення недоліків та проблем забезпечення безпеки міського руху.</p> <p>Розробка конкретних напрямків розвитку всіх видів міського пасажирського транспорту і конкретних планувально-реконструктивних заходів з розвитку ВДМ.</p>	<p>Розробити і формалізувати процедуру обґрунтування доцільності застосування містобудівних методів організації дорожнього руху</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">КСОДР</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">АСУДР</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Схема організації руху транспорту і пішоходів в складі ДПТ</div>	5 років	<p>Аналіз розподілу ДТП на ВДМ. Дослідження причин концентрації ДТП на окремих вулицях і ділянках ВДМ.</p> <p>Принципове вирішення проблеми безпеки міського руху з застосуванням містобудівних методів організації дорожнього руху</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Розділ ОДР в проекті забудови території</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">ПОДР</div>	5 років	<p>Детальний аналіз й оцінка безпеки міського руху на окремих ділянках чи на групі ділянок ВДМ. Дослідження динаміки встановлення причин окремих ДТП. Глибока проробка локальних планувально-реконструктивних заходів дислокації технічних засобів регулювання дорожнього руху, розрахунок режимів роботи світлофорів.</p>	

Рис. 1. Обсяги робіт з безпеки руху на стадіях містобудівного проектування

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* [4] – 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 передують розробка концепції ГПМ (раніше ТЕО – техніко-економічне обґрунтування) і паралельно з ГПМ ведеться розроблення комплексної схеми транспорту (КСТ, раніше – КТС [5]) і далі – комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР). Вперше в СРСР у 1990 р. КНУБА були розроблені «Тимчасові нормативи з проектування комплексних схем організації дорожнього руху в містах УРСР» [6]. Пізніше разом з ДААТ вони були перероблені в ДБН і включені Міністерством до видання з урахуванням проведення ЄВРО-2012, але потім виключені з плану з невідомих причин;

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.

Усі ДБН з будівництва були перероблені до 2018 р. з урахуванням їх гармонізації до Євростандартів. Усі пункти 1–5 об'єднує класифікація тепер інженерно-транспортної інфраструктури [2, с.41-43]. Нещодавно вийшла з друку наукова монографія С.В.Машкевича «Історія київського міського транспорту (кінець ХІХ – початок ХХІ ст.)» [7], яка суттєво доповнює класифікацію об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури.

Під **системою організації міського руху (ОМР)** розуміють 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.

У зв'язку з початком зростання 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 (тепер ХНАДУ).

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.

Учасниками **міського руху** є водії усіх видів міського транспорту, пасажери, пішоходи, велосипедисти та інші.

З відкриттям у 1962 р. на факультеті міського будівництва КІБІ (тепер КНУБА) спеціалізації «Транспорт і шляхи сполучення» почали викладатися курси: «Міський транспорт», «Організація і безпека міського руху», «Містобудівне програмування» (в якому розглядалися практичні транспортні задачі, для вирішення яких застосовувались методи дослідження операцій).

Використовуючи термін «транспортна система міст» (ТСМ), постає питання, яких саме міст? Адже всі міста за ДБН поділяються на 5 груп:

1. найзначніші – понад 1 млн. жителів;
 2. значні – від 500 тис. до 1 млн.;
 3. великі – від 250 до 500 тис.;
 4. середні – від 100 до 250 тис.;
 5. малі – від 20 до 50 тис.;
- від 10 до 20 тис.;
- до 10 тис. жит.

У 2009 р. в Україні нараховувалось 454 міста і кількість населення у кожному з них зменшувалась, тоді як у деяких областях вона зростала (Волинська, Закарпатська, Рівненська), а як же можна визначати кількість смертельних ДТП на 100 тис. населення, коли останній перепис населення в Україні був проведений у 2001 році.

За даними ООН через 40 років кількість населення в Україні скоротиться до 26 млн. замість 45 млн. у 2011 р.[8]. А як же бути зі встановленням питомих показників (наприклад, кількість смертельних ДТП на 100 тис. мешканців і інші), коли невідома точна кількість населення і інші показники (наприклад, величини інтенсивності руху транспорту і пішоходів за окремими періодами доби). Наприклад, нещодавно вийшла робота колективу авторів [9], з якої можна зробити висновок, що повинен бути глобальний контекст.

Дослідження «Глобальна мобільність» (**Global Mobility Report-2017**) виконане в рамках розробки глобальної стратегії розвитку транспорту Sustainable Mobility for All, організованої за ініціативи президента Всесвітнього банку за підтримки бувшого Генерального секретаря ООН в 2016 р. В основі стратегії лежать чотири критерії, що забезпечують сталий розвиток транспортних систем:

- **Універсальний доступ.** Забезпечення транспортної доступності місць праці, медичних, освітніх і комерційних закладів для усіх категорій населення є фундаментом викоринення нерівності і бідності.

- **Ефективність.** Ефективна транспортна система – ключ до глибокої інтеграції регіонів до світового ринку, економії використовуваних ресурсів і зростання економіки.

- **Безпека.** Показники смертності від ДТП в межах урбанізованих територій країн, що розвиваються, досить високі. З підвищенням ролі громадського транспорту зростає безпека усієї транспортної системи.

- **Зелена мобільність.** Викиди парникових газів і шумове забруднення негативно впливають як на економіку, так і на здоров'я людей. Забруднення повітря і низька фізична активність населення щорічно стають причиною мільйону смертей. Ефективним рішенням може стати збільшення частки немоторизованих пересувань.

Як бачимо, потрібно розглядати **транспортні системи міст**. Це підтверджується і дослідженням к.т.н. С.В.Дубової (яка недавно закінчила докторантуру КНУБА): «Особливості формування сучасних транспортних систем» [10].

Дослідженнями С.Ваксмана [11] встановлено, що вирішальним фактором в зональній нерівномірності транспортного потоку є віддаленість зони від центру. Нами виведена формула питомої ваги центрів обласних міст України [2, с. 39]. Примітно, що вплив щільності транспортної мережі на просторову зміну коефіцієнтів нерівномірності потоку практично відсутній.

Поясненням останньої обставини, а також доповненням до попереднього дослідження може служити цікава робота про розподіл щільності вулично-дорожньої мережі на території Великого Лондона.

З іншого боку з'ясувалось, що зміну щільності вулично-дорожньої мережі можна виразити експоненціальною функцією виду:

$$\lambda = \alpha c^{-\beta r}$$

де λ – щільність вулично-дорожньої мережі;

r – відстань (по радіусу) від центра міста;

α і β – постійні (константи)

c – фактор перетинів.

Були отримані розподілення щільностей для різних категорій вулиць і доріг. Опис цих розподілень і загальна характеристика мережі представлені в таблиці 1.

Таблиця 1

Характеристика вулично-дорожньої мережі Великого Лондона і розподілень щільностей в плані міста

Категорія вулиць і доріг	Протяжність, км	Середня щільність, км/км ²	Опис розподілення щільності
Головні автомагістралі	240	0,15	-
Основні вулиці і дороги	1410	0,87	$\lambda = 75 c^{-0,45\sqrt{r}}$
Класифіковані дороги	1440	0,89	$\lambda = 12,4 c^{-0,52\sqrt{r}}$
Некласифіковані дороги	2490	5,86	-
Вся вулично-дорожня мережа	12580	7,77	$\lambda = 19,5 c^{-0,06 r}$

Найбільшу за протяжністю категорію вулиць і доріг складають класифіковані дороги і проїзди місцевого значення (75% сумарної мережі протяжності), але ті, що обслуговують лише 15% загального обсягу транспортного руху у місті.

Були проаналізовані зміни в плані міста інших характеристик вулично-дорожньої мережі, які визначають умови руху. Встановлено, що такі характеристики магістралей, як площі проїзних частин, середня ширина проїзної частини, щільність перехресть, взяті до функції відстані до центру, змінюються за експонентою. Наводяться графіки залежності, математичний опис яких автором огляду зведений у таблицю 2.

Таблиця 2

**Закономірність зміни деяких параметрів вулично-дорожньої мережі
Великого Лондона у плані міста**

Параметри	Характер зміни параметра у функції відстані до центра міста
Частка площі, зайнята під проїзними частинами і тротуарами f_1	$f_1 = 26,0 e^{-0,059r}$
Частка площі, зайнята тільки під проїзними частинами f_2	$f_2 = 15,5 e^{-0,065r}$
Середня ширина проїзної частини основних доріг w_m	$w_m = 12,4 e^{-0,08\sqrt{r}}$
Середня ширина проїзної частини усієї вулично-дорожньої мережі $w_r = \frac{f_r}{\lambda_r}$	$w_r = 7,9 e^{-0,005\sqrt{r}}$
Щільність всіх перехресть η	$\eta = 138 e^{-0,094r}$
Щільність перехресть між основними і другорядними вулицями і дорогами η_1	$\eta_1 = 45,4 e^{-0,12r}$
Фактор перетинів c	$c = \frac{\eta}{\lambda^2} = 0,38 e^{0,03r}$

Дослідження виявляє значний інтерес, оскільки дає непряме відображення проблеми просторової нерівномірності у містах через картину освоєння цього руху шляхами сполучення.

Висока щільність руху в центрі реалізується густою мережею вулиць і доріг з частими перетинами. При цьому щільність усієї мережі в радіусі 5 км від центру склала в середньому 17 км/км², у тому числі основні вулиці і дороги – 4 км/км².

Кількісні значення всіх параметрів, наведених у таблиці 2, різко знижуються від центру до периферії, тобто в цілому характер кількісної зміни мережі має ту ж саму тенденцію, що і щільність руху у містах.

Дані таблиць 1 і 2 доцільно використовувати при моделюванні транспортних систем міст (ТСМ).

На основі досліджень, викладених вище, щоб зменшити кількість загиблих при ДТП можна зробити наступні висновки:

1. Треба розробити і законодавчо ухвалити ДБН за КСОДР, використавши розробки КНУБА і ДААТ.

2. Системний підхід до вирішення вказаних проблем потребує застосування транспортно-логістичних методів [12] і інноваційно-інтелектуальних підходів [13] із застосуванням методів ТЛК (транспортно-логістичних кластерів).

3. Для дієвої профілактики ДТП потрібно до статистики ДТП повернути фіксацію місць концентрації ДТП на вулично-дорожній мережі за класифікацією, розробленою к.т.н. І.Л.Кужильним, вказаною вище.

Список використаних джерел:

1. *Рейцен Є.О.* Про системний підхід до підвищення рівня безпеки дорожнього руху в містах України / Є.О. Рейцен, Н.М. Кучеренко // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XIII Міжнародної науково-практ. конференції (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 р.). – Кривий Ріг, 2018. – С. 126-132.

2. *Рейцен Є.О.* Організація і безпека міського руху: навчальний посібник / Є.О. Рейцен. – К.: ТОВ «СІК ГРУП Україна», 2014. – 454 с.

3. *Ваксман С.А.* Транспортные системы городов. Терминологический словарь / С.А.Ваксман, И.Н. Пугачев, Ю.И.Куликов. – Хабаровск: Издательство ТОГУ, 2013. – 154 с.

4. *Сафронов Э.А.* Транспортные системы городов и регионов / Э.А.Сафронов. – М.: Издательство Ассоциация строительных вузов, 2007. – 288 с.

5. *ДБН Б-1-2-95* Склад, зміст, порядок розробки, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України. – К.: Держбуд України, 2001. – 50 с. – Чинний з 01.04.96.

6. Временные нормативы по проектированию комплексных схем организации дорожного движения (КСОДР) в городах УССР / Киевский инженерно-строительный институт. – К.: КИСИ, 1990. – 23 с.

7. *Машкевич С.В.* Історія кийвського міського транспорту (кінець XIX – початок XXI ст.) / С.В.Машкевич. – К.: Сидоренко «Варто», 2019. – 680 с.

8. *Рейцен Е.А.* Особенности развития международных транспортных коридоров Украины / Е.А. Рейцен, Н.Н. Кучеренко, Д.М. Губа, К.М. Губа // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния: Том I Матер. XXV Международной (28-й Екатеринбургской) науч.-практ. конф. (16-17 июня 2019 г.) /науч.ред.: С.А. Ваксман. – Екатеринбург: Изд-во АМБ, 2019. – С. 266-273.

9. Рекомендации для решения транспортно-планировочных задач / коллектив авторов; под ред. А.С. Баранова / ЛабГрад. – СПб.: ООО «Издательско-полиграфическая компания «КОСТА», 2018. – 164 с.

10. Дубова С.В. Особенности формирования европейских транспортных систем / С.В.Дубова // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2015. – Вип. 57. – С. 169-174.

11. Пространственная неравномерность городского движения (обзор) / З.Е. Меркулова. – М.: ЦНИИП градостроительства, 1974. – 40 с.

12. Рейцен Е.А. Логистика и городской пассажирский транспорт / Е.А. Рейцен, Н.Н. Кучеренко // Социально-экономич. проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния: Материалы X Междунар. (13-й Екатеринбург.) научн.-практ. конф. (Екатеринбург, 14-15 июня 2004). – Екатеринбург: Издательство АМБ, 2004. – С. 194-197.

13. Смерічевська С.В. Стратегія формування транспортно-логістичних кластерів в Україні: інноваційний та інтелектуальний підходи: монографія / С.В. Смерічевська, Є.Є. Федоров, Т.В.Ібрагімхалілова. – Донецьк: «ВІК», 2013. – 360 с.

Сенатосенко Володимир Анатолійович

старший викладач кафедри автомобільного транспорту Державного вищого навчального закладу «Приазовський державний технічний університет»

ПРОФЕСІЙНА ПІДГОТОВКА КАНДИДАТІВ У ВОДІІ ТА ЇХ ПСИХОЛОГІЧНИЙ СУПРОВІД В ПРОЦЕСІ НАВЧАННЯ В АВТОШКОЛІ

У кожній професії можна визначити найбільш важливі психофізіологічні процеси, які визначають якість і безпеку роботи. Для водія це здатність сприймати дорожню інформацію, аналізувати, осмислювати її, приймати рішення і своєчасно виконувати дії з управління автомобілем.

Сучасна автотраса пред'являє дуже високі вимоги до психіки водія. На думку дослідників, безпеку керування автомобілем в більшій мірі визначається інтелектом і емоційною поведінкою, ніж фізичної придатністю.

Водій автомобіля виконує функції оператора автоматизованої системи управління «людина-машина» з тією лише різницею, що крім машини і людини є ще один компонент системи, що значно збільшує обсяг інформації, що надходить, – дорога.

При сучасних швидкостях, що розвиваються автомобілями, і інтенсивності руху, водій повинен вміти сприймати великі обсяги інформації про характер і режимі руху всіх учасників, про стан дороги, навколишнього середовища, засобах регулювання, про стан вузлів і агрегатів автомобіля. Крім того, він повинен цю інформацію аналізувати і приймати відповідне рішення, на що відводиться обмежена кількість часу. У багатьох випадках саме дефіцит часу є причиною дорожньо-транспортної пригоди.

Надійність роботи водія при керуванні автомобілем, тобто його здатність безвідмовно виконувати роботу в певних умовах і протягом певного часу, багато в чому, залежить від його психофізіологічних особливостей. Вся діяльність людини за кермом є наслідком роботи його головного мозку, зовнішнім проявом його психіки.

Психіка є функцією мозку. Вона об'єднує групи взаємопов'язаних явищ: пізнавальні психічні процеси такі, як відчуття, сприйняття, увага, пам'ять, мислення та ін., а також емоції, вольові дії, навички і психічні властивості особистості.

Водій повинен знати свої фізіологічні та психологічні особливості, щоб вміти вчасно застосувати їх з урахуванням змін, що виникають в організмі. Крім того, він повинен знати свої можливості в управлінні автомобілем і ті якості, які лежать в основі його майстерності і безпеки руху. Для безпечного керування автомобілем найважливішими психічними властивостями є: відчуття, сприйняття, увага, мислення, пам'ять, емоції і воля. Перебуваючи за кермом, водій утримує в полі зору дорогу, бачить перешкоди на ній, пішоходів, транспортні засоби, стежить за показаннями приладів, на слух контролює роботу двигуна, отримує інформацію про правильність виконуваних дій з управління автомобілем і т. п.

Високий рівень аварійності на дорогах, що вийшов з-під контролю, свідчить про те, що існуюча система профілактики ДТП себе вичерпала і сьогодні демонструє повну неспроможність.

На цьому тлі автотранспортні події сприймаються як явище неминуче, буденне, яка не є чимось незвичайним. Загальновідомо, що більшість аварій на транспорті обумовлено помилками людини, керуючого рухомими засобами (за деякими даними, до 95%).

Формування психічних властивостей майбутнього водія, які необхідні для надійного і безпечного управління автомобілем в будь-яких дорожніх умовах.

1. Формування мотивації як максимально серйозне і відповідальне навчання, побудова стратегії ефективного навчання в автошколі для конкретного слухача;

2. Навчання прийомам психологічної саморегуляції, що дозволяє впоратися зі своїми нервами і залишатися спокійним і впевненим у собі в будь-якій, навіть найскладнішій, дорожній обстановку;

3. Створення внутрішньої психологічної установки на отримання задоволення від безпечного, культурного водіння, від економічного і ефективного використання автомобіля, ввічливого, тактовного ставлення до інших учасників дорожнього руху.

До підготовки майбутнього водія привів до того, що існували в старих програмах «Психофізіологічні та психічні якості водіїв» в автошколах даються формально, або тільки на теоретичному рівні.

На наш погляд в даних розділах необхідно зробити ухил на практичну роботу, яка дозволить кожному слухачеві визначити відповідність його психологічних і особистісних якостей вимогам водійської діяльності.

На основі цих рекомендацій практична підготовка повинна будуватися за двома стратегіями:

1. Навчання водія з сильною мобільною нервовою системою повинно бути направлено на розвиток здібностей до маневрування, швидкісного рулювання і т.п.

2. Для водіїв зі слабкою або інертною нервовою системою, полягає в тому, що вона носить компенсуючий характер: розвивається і тренується то, що від природи розвинене слабо і може привести до несприятливих наслідків в дорожній ситуації. Неправильний вибір стратегії робить навчання недостатньо ефективним.

Робота з групою по розділу «Психологічні основи безпечного керування транспортним засобом» повинна починатися з дослідження мотивів і мотивації, тобто з якою метою і чому слухач прийшов в автошколу.

Дане дослідження проводиться для коригування та узгодження цілей і мотивів навчання. Якщо слухач приходить з метою – отримати права, а мотив при цьому, наприклад, – «тоді мені подарують машину» або «після Нового року буде дорожче», то він буде прагнути саме отримати права більш доступними засобами, тобто по шляху найменшого опору. Оптимальна мета – навчитися керувати автомобілем, мотив – задоволення потреб в мобільності.

При цьому викладач повинен звернути увагу на неусвідомлювані майбутні проблеми. Багато хто навіть не розуміють того, що вони беруть на себе величезну відповідальність, керуючи джерелом підвищеної небезпеки. При цьому перевіряється і соціальна зрілість – психологічна готовність нести відповідальність перед суспільством за наслідки своїх помилкових або свідомо протиправних дій.

На сучасному етапі підготовка слухачів ведеться без урахування їх індивідуальних психофізіологічних якостей, що неефективно і не відповідає актуальним вимогам, так як відомо, що немає людей з однаковими психофізіологічними можливостями, все різні за своїм розвитком і здібностям.

Процес управління автомобілем являє собою складну роботу, яка здійснюється в умовах високих психоемоційних перевантажень, характеризується значним обсягом інформації, що переробляється, необхідністю прийняття рішень за обмежений час, тобто є напруженою діяльністю з високою небезпекою і відповідальністю. Така специфіка пред'являє найвищі вимоги до психофізіологічних якостей слухачів, тому їх підготовку необхідно здійснювати на професійному рівні, з урахуванням індивідуальних психофізіологічних особливостей.

Необхідне підвищення ефективності, результативності та якості діяльності автомобілістів.

Мета методичної роботи: дати педагогам в руки інструментарій та відомості про найбільш раціональної організації навчального процесу з підготовки слухачів майбутніх водіїв за допомогою психологічного супроводу навчання.

Мета визначає постановку наступних завдань дослідження:

1. Узагальнити основні результати вивчення психологічних аспектів діяльності майбутніх водіїв.

2. Уявити перелік критеріїв, що застосовуються для комплексного психологічного відбору кандидатів у водії та обґрунтувати їх вибір і значення.

3. Запропонувати комплекс заходів психологічного супроводу професійної підготовки водіїв шляхом введення в освітній процес автошкіл і узагальнити висновки по ефективності і доцільності застосування.

Для вирішення поставлених завдань використовувалися методи:

- методи отримання інформації – аналітичний огляд літератури, спостереження, бесіда, методики тестування;

- дослідження психофізіологічних функцій водіїв, стресостійкості, почуття часу, обсягу і розподілу уваги, методик.

Теоретична значимість: розширення уявлень педагогів про важливі якості, володіння якими необхідно слухачу і в майбутньому автолюбителю для ефективного, надійного і безаварійного керування автомобілем; визначення методів психологічного супроводу підготовки слухачів.

Практична значимість: результати роботи розширяють знання педагогів про психологічні сутності, структури, методи підготовки слухачів і учнів.

Етичні засади діяльності водія: цілі навчання керуванню транспортним засобом; мотивація в житті і на дорозі; мотивація досягнення успіху і уникнення невдач; схильність до ризикованої поведінки на дорозі; формування звичок; цінності людини, групи і водія; властивості особистості і темперамент; вплив темпераменту на стиль водіння; негативне соціальне навчання; поняття соціального тиску; вплив реклами, преси та кіноіндустрії на поведінку водія; помилкове відчуття безпеки; вплив соціальної ролі і соціального оточення на стиль водіння; способи нейтралізації соціального тиску в процесі управління транспортним засобом; уявлення про етику і етичні норми; етичні норми водія; відповідальність водія за безпеку на дорозі; взаємини водія з іншими учасниками дорожнього руху; вразливі учасники дорожнього руху, які потребують особливої уваги (пішоходи, велосипедисти, діти, люди похилого віку, інваліди); причини надання переваги на дорозі транспортних засобів, обладнаних спеціальними світловими і звуковими сигналами; особливості поведінки водіїв і пішоходів в житлових зонах і в місцях паркування.

Основи ефективного спілкування: поняття спілкування, його функції, етапи спілкування; боку спілкування, їх загальна характеристика (спілкування як обмін інформацією, спілкування як взаємодія, спілкування як сприйняття і розуміння інших людей); характеристика вербальних та невербальних засобів спілкування; основні «ефекти» в сприйнятті інших людей; види спілкування (ділове, особисте); якості людини, важливі для спілкування; стилі спілкування; бар'єри в міжособистісному спілкуванні, причини та умови їх формування; спілкування в умовах конфлікту; особливості ефективного спілкування; правила, що підвищують ефективність спілкування.

Емоційні стани та профілактика конфліктів: емоції і поведінку водія; емоційні стани (гнів, тривога, страх, ейфорія, стрес, фрустрація); зміна сприйняття дорожньої ситуації і поведінки в різних емоційних станах;

управління поведінкою на дорозі; екстрені заходи реагування; способи саморегуляції емоційних станів; конфліктні ситуації і конфлікти на дорозі; причини агресії і ворожості у водіїв та інших учасників дорожнього руху; тип мислення, що приводить до агресивної поведінки; зміна поведінки водія після вживання алкоголю і медикаментів; вплив поганого самопочуття на поведінку водія; профілактика конфліктів; правила взаємодії з агресивним водієм.

Саморегуляція і профілактика конфліктів: набуття практичного досвіду оцінки власного психічного стану і поведінки, досвіду саморегуляції, а також первинних навичок профілактики конфліктів; рішення ситуаційних завдань по оцінці психічного стану, поведінки, профілактики конфліктів і спілкуванню в умовах конфлікту.

У даній методичній роботі показані ефективність і доцільність введення в освітній процес предмета «Психофізіологічні основи діяльності водія».

Введення дисципліни в навчання сприяє формуванню нового підходу до організації підготовки водіїв, де проводиться облік індивідуальних психологічних відмінностей між учнями, психологічна корекція їх професійно-важливих якостей і спостереження за рівнем їх розвитку в динаміці, що дозволяє робити прогноз ефективності та безаварійності автоводійської діяльності та забезпечує безпеку дорожнього руху на сучасному рівні. Це дало підстави для розробки програми.

Список використаних джерел:

1. Тутушкин М.К. «Современная практическая психология», Учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / под ред., М. : Издательский центр «Академия», 2005. 432 с.

2. Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів. Кабінет Міністрів України. Постанова від 02 березня 2010 р. № 229. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP100229.html

3. Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку: Наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства праці та соціальної політики України від 07 вересня 2009 року № 385/934/828/337. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE16963.html.

Сидоров Сергій Олександрович

старший інспектор з особливих доручень відділу уповноважених з контролю за дотриманням прав людини в поліцейській діяльності Управління дотримання прав людини Національної поліції України, підполковник поліції

АВТОФІКСАЦІЯ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПОРУШЕННЯ ПРАВ ЧИ ЗАКОНОДАВЧА НЕОБХІДНІСТЬ

У запропонованій Міністерством внутрішніх справ України Стратегії визначено метою створення безпечного середовища для існування та розвитку вільного суспільства через формування та реалізацію державної політики у сфері внутрішніх справ, зміцнення довіри до органів системи МВС з боку суспільства, продовження розвитку України як безпечної європейської держави, в основі якої лежать інтереси її громадян та висока ефективність усіх складових систем МВС. Одним із кроків реалізації цієї стратегії є забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом підвищення ролі превентивних заходів, у тому числі впровадження фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі. Передумовою такого кроку стало катастрофічна ситуація у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. У середньому в Україні щодоби внаслідок ДТП гине 9 осіб, 90 осіб зазнають тілесних ушкоджень. У порівнянні з більшістю держав світу, в Україні показники дорожньо-транспортного травматизму є катастрофічно високими. Для зниження рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод держава використовує усі існуючі в правовому полі інструменти які можуть надати можливість вдосконалення системи безпеки дорожнього руху, з урахуванням Конституційного принципу правової держави. Одним з принципів правової держави передбачено встановлення правопорядку, який повинен гарантувати кожному утвердження і забезпечення прав і свобод людини.

З 01 червня 2020 року в Україні почала діяти система автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху водіями.

Система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі фіксує ряд порушень Правил дорожнього руху за допомогою комплексів автоматичної фіксації – технічні засоби (прилади контролю), що дають змогу в автоматичному режимі здійснювати виявлення та фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Згідно Кодексу України про адміністративні правопорушення: «Адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах, несе відповідальна особа – фізична особа або

керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб». Таким чином відповідальність за порушення, зафіксовані в автоматичному режимі, покладають на юридичних власників автомобіля – відповідальних осіб та належних користувачів. Тобто наявність законної власності фактично тягне за собою відповідальність за правопорушення, якого особа не вчиняла. З другого боку користуючись власністю, зокрема автомобілем, особа яка його використовує, зобов'язана дотримуватись обмежень, що встановлені на законодавчому рівні, а саме Закон «Про дорожній рух», ПДР, КУпАП. Крім того у Конституції передбачено, що власність не повинна використовуватися на шкоду людині і суспільству, а також, що використання власності не може завдавати шкоди правам, свободам та гідності громадян. Водночас в Основному законі України зазначено, що юридична відповідальність особи має індивідуальний характер. Юридична відповідальність встановлюється за скоєння конкретного правопорушення конкретною особою.

Разом з тим норма статті 280 КУпАП прямо передбачає, що при розгляді справи про адміністративне правопорушення посадова особа зобов'язана встановити, чи було скоєно адміністративне правопорушення і чи винна особа у його скоєнні.

Згідно з чинним порядком керування транспортними засобами, для правомірної передачі транспортного засобу іншій особі, власнику достатньо передати технічний паспорт на автомобіль та страховий поліс і ключі. Але саме такий випадок не передбачений у законодавстві для звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності за правопорушення, здійснене третьою особою.

Разом з тим МВС враховано особливості накладення стягнення при розгляді справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та рекомендовано ряд кроків які мають зменшити кількість випадків притягнення до відповідальності осіб, які є власниками транспортних засобів але на час скоєння адміністративного правопорушення цим транспортним засобом не керували. А саме:

- своєчасне внесення відомостей про належного користувача до Єдиного державного реєстру транспортних засобів;
- у разі, якщо відносно відповідальної особи або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, вже винесено Постанову, законом передбачено звільнення від адміністративної відповідальності;
- особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася особисто до уповноваженого підрозділу Національної поліції, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надала документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу.

Крім того для адаптації системи до КУпАП була внесена, нова ст.14-2 якою визначено саме відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних

засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), та до ст.122 КУпАП додано «Примітку», якою закріплено відповідальність власників транспортних засобів за певні порушення, зафіксовані в автоматичному режимі.

Таким чином згідно існуючого порядку при визначені особи яка фактично скоїла правопорушення співробітники поліції можуть виходити не з доведеності вчинення нею правопорушення, а з позицій зареєстрованого права власності (користування), а отже саме на власника автомобіля, а не порушника, буде винесена постанова про притягнення до відповідальності за порушення ПДР. Слід зазначити що, така норма КУпАП нівелює принцип презумпції невинуватості, оскільки обов'язок доводити свою невинуватість перекладений з держави на власника транспортного засобу. Це грубо суперечить статті 62 Конституції України.

Враховуючи викладене можливо зробити висновок, що на теперішній час існує законодавство у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та використання автоматичної фіксації правопорушень потребує наукової дискусії, та як наслідок вдосконалення, яке забезпечить можливість уникнення існуючих правових колізій.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80#>

2. Стратегія розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.11.2017 р. № 1023-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-2017-%D1%80#Text>

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

4. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. (Дата оновлення: 16.10.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n16>.

Сливко Ольга Яковлевна

старший преподаватель кафедры теории и истории государства и права Учреждения образования «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина»

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Различные формы проявления правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, их высокая латентность и распространенность, а также возможность перерастания данных административных правонарушений в преступления дают толчок для постоянного развития и усовершенствования законодательства, разработке и

применению новых технических средств по противодействию дорожно-транспортным правонарушениям.

Процесс развития технологий, географическое расположение Беларуси, экономические факторы предопределяют появление все большего количества транспорта, что делает вопрос безопасности дорожного движения особо актуальным. Более того, транспортное средство, являясь источником повышенной опасности, ставит под угрозу не только жизнь и здоровье водителя, но и других участников дорожного движения.

Статистические данные о сведениях дорожно-транспортной аварийности по Брестской области Республики Беларусь, показывают, что уровень таких правонарушений достаточно высок. Владея данной информацией, есть возможность видеть наиболее проблемные вопросы и принимать действия по их предотвращению. Так, исходя из статистических данных, в Брестской области наибольшее количество правонарушений совершают пешеходы: за 2019 год выявлено 31367 правонарушений, за 2018 год – 39720. В целом количество правонарушений в 2019 году по сравнению с 2018 снизилось на 4.196%, что является положительным результатом.

Все выше перечисленное является следствием проблем в действующем законодательстве и нехватке рычагов правового воздействия на правонарушителей. Именно поэтому важным является вопрос о совершенствовании законодательства об административной ответственности в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта.

В Республике Беларусь правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта закреплены в главе 18 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП Республики Беларусь). Данная глава содержит 41 состав административных правонарушений. Эти правонарушения посягают не только на безопасность дорожного движения и порядок эксплуатации транспорта, но и направлены против безопасности движения воздушного, железнодорожного и водного транспорта, содержания автомобильных дорог, правил пожарной безопасности, а также перевозки пассажиров и грузов, опасных грузов.

Важно отметить, что КоАП Республики Беларусь не разделяет всю совокупность рассматриваемых правонарушений на категории. Однако в научной литературе данная категория правонарушений разделяется на правонарушения против безопасности движения и правонарушения против эксплуатации транспорта.

В настоящее время в Республике Беларусь идет разработка Проекта нового КоАП, в котором целесообразно было бы разделить правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта на три категории в зависимости от представляемой общественной опасности и расположить их в главе в следующем порядке: 1. Незначительные правонарушения (например, ст. 18.30 Безбилетный проезд, 18.31 Неоплаченный провоз ручной клади); 2. Значительные правонарушения (например, ст. 18.13 Превышение скорости, 18.26 Нарушение установленного режима труда и отдыха и требований к его учету при выполнении автомобильных перевозок); 3. Грубые правонарушения (например, ст. 18.17 Нарушение правил дорожного движения, повлекшее

причинение потерпевшему легкого телесного повреждения, оставление места дорожно-транспортного происшествия).

Нормы главы 18 КоАП Республики Беларусь являются бланкетными и закреплены в следующих нормативных правовых актах: Закон Республики Беларусь «О дорожном движении», который устанавливает основополагающие правовые начала, а также принципы организации и регулирования дорожного движения, обеспечения его безопасности, Правила использования воздушного пространства, Правила проезда тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, Правила автомобильных перевозок грузов и другие.

Субъектом рассматриваемых правонарушений являются физические лица, достигшие 16-летнего возраста, индивидуальные предприниматели и юридические лица. Как правило, за совершение правонарушений рассматриваемой категории подлежат ответственности физические лица. Исключение составляют некоторые правонарушения, за совершение которых, административной ответственности могут быть подвергнуты юридическое лицо или индивидуальный предприниматель.

Следует обратить внимание, что статьей 4.3 КоАП Республики Беларусь предусмотрена ответственность с 14 лет за совершение административных правонарушений по следующим составам 18 главы: за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном или городском электрическом транспорте (части 1–3, 5 статьи 18.3); за нарушение правил пользования средствами железнодорожного транспорта (статья 18.4); за нарушение правил пользования транспортным средством (статья 18.9); за нарушение правил пользования метрополитеном (статья 18.10); за нарушение требований по обеспечению сохранности грузов на транспорте (статья 18.34) [1].

Среди правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта можно выделить отдельные составы, где субъект правонарушения является специальным. Так, согласно статье 18.24 КоАП Республики Беларусь, лицо, ответственное за техническое состояние или эксплуатацию транспортного средства подлежит административной ответственности за допуск к участию в дорожном движении транспортного средства, имеющего неисправности. Также согласно статье 18.25 КоАП Республики Беларусь, лицо, ответственное за техническое состояние или эксплуатацию транспортного средства подлежит административной ответственности за допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения [1].

Важно отметить, что в случае фиксации в автоматическом режиме специальными техническими средствами превышения скоростного режима либо нарушения правил остановки или стоянки транспортного средства, субъект правонарушения также является специальным. Так, в соответствии с ч. 1 ст. 4.9 КоАП Республики Беларусь, в данном случае специальным субъектом является собственник (владелец) транспортного средства, который несет ответственность [1].

КоАП Республики Беларусь не определяет виды административных взысканий за совершение правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Однако в ходе анализа статей главы 18 КоАП

Республики Беларусь можно определить, что за совершение правонарушений рассматриваемой категории налагаются следующие административные взыскания: предупреждение; штраф; лишение специального права (ч. 4,5 ст. 18.8, ч. 4 ст. 18.13); административный арест (ч. 2 ст. 18.19) [1].

Важно отметить, что такой вид административного взыскания, как лишение права заниматься специальной деятельностью налагается, как правило, на производителей транспортных работ и услуг. Санкции статьей главы 18 КоАП Республики Беларусь не устанавливают данный вид административного взыскания, однако компетентный орган вправе применить данный вид административного взыскания за грубое или систематическое нарушение требований законодательства [1].

Отдельные нормы действующего КоАП Республики Беларусь следует изменить для повышения эффективности мер административной ответственности за совершение правонарушения.

Так статья 18.16 КоАП Республики Беларусь устанавливает ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. В свою очередь за управление маломерным водным судном в состоянии опьянения ответственность установлена ч. 4 ст. 18.8 КоАП Республики Беларусь. Более целесообразно добавить в КоАП Республики Беларусь норму, которая объединит их и будет предусматривать административную ответственность за управление наземным или воздушным или водным транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, а также за передачу управления такому лицу. Данная статья установит ответственность за управление тремя видами средств передвижения лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств.

На сегодняшний день в Проекте КоАП Республики Беларусь значительным изменениям должна подвергнуться именно глава 18 КоАП Республики Беларусь. Например, ужесточению подлежат санкции за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Так планируется ввести дифференциацию в зависимости от количества этилового спирта в крови или выдыхаемом воздухе и определить ответственности для каждой группы.

Изменения, которые будут внесены в вопросы обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта, должны способствовать повышению эффективности регулирования данной сферы и снижению уровня административных правонарушений.

Список использованных источников:

1. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: 21 апр. 2003 г., № 194-З // КонсультантПлюс. Беларусь. / ООО «ЮрСпектр» Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020.

Смик Олександр Миколайович

старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

НЕОБХІДНІСТЬ РОЗРОБКИ МЕТОДИКИ ДОСЛІДЖЕНЬ НОВИХ ТИПІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ЛАМП

На даний час існує методика: 10.3.02 «Дослідження автомобільних ламп». Дана методика вирішує наступні питання:

1. Горіла чині автомобільна лампа в момент руйнування колби?
2. Яке світло горіло ближнє чи дальнє в момент руйнування колби?
3. Стара чи нова електролампа надана на дослідження [1]?

Дана методика може бути використана лише для дослідження ламп розжарювання. Суть даної методики полягає в дослідженні характерних ознак, залишених на спіралі накалювання та колбі.

На сьогоднішній день існує три основних види автомобільних ламп: галогенові (лампи розжарювання), ксенонові і світлодіодні.

Галогенні лампи – це модифікація стандартних ламп розжарювання. Вказана лампа має вольфрамову спіраль, але нагрівається до набагато більш високої температури (3000 °С), а від перегорання її оберігає газ, який заповнює цоколь під великим тиском [2].

Ксенонові лампи (НІД або газорозрядні) – наступне покоління автомобільних ламп. У них вже не використовується спіраль розжарення, а джерелом світла є плазма – іонізований газ, що дає яскраве свічення [3].

Світлодіодні або LED лампи – найсучасніший, новітній варіант. В останні роки почали застосовуватися в якості головного світла фар. Складаються з радіатора охолодження, електронного блоку (драйвера) та світлодіодів [4].

В зв'язку з конструкційними особливостями ксенонових та LED ламп, а саме з відсутності спіралі накалювання, дана методика не може бути застосована для їх дослідження. Тому необхідно розробити методику дослідження конструктивних особливостей ксенонових та LED ламп, за якими можна було, в категоричній формі, встановити чи горіла ксенонова або LED лампа в момент руйнування.

Список використаних джерел:

1. Криминалистическое исследования автомобильных ламп (Методическое пособие для экспертов), ВНИИСЭ, М., 1981.

2. Галогенні лампи [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?search=галогенные+лампы&title=Служебная%3AПоиск&go=Перейти&ns0=1>. – Назва з екрану.

3. Ксенонові лампи [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?search=Ксенонови+лампы&title=Служебная%3AПоиск&go=Перейти&ns0=1>. – Назва з екрану.

4. LED лампи [Електронний ресурс] – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?search=ЛЕД+лампи&title=Служебная%3АПоиск&go=Перейти&ns0=1>. – Назва з екрану.

Собакарь Андрій Олексійович

завідувач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

ПРИНЦИПИ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ЗА БЕЗПЕКОЮ РУХУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Як і будь-який інший, контроль на транспорті базується на певних принципах. Їх виокремлення та обов'язковий розгляд зумовлені специфікою контролю, особливостями його здійснення, розмаїтістю застосування форм та методів спостереження за дотриманням учасниками транспортного процесу ustalених норм і правил [1, с. 44]. Принципи мають також важливе методологічне значення, адже без них неможливо уявити весь механізм державного контролю на транспорті.

Попри вагоме значення контролю за безпекою руху транспортних засобів, чинним законодавством окремо не визначено його принципів. Раніше вже було зазначено, що основними завданнями контролю за безпекою руху є вивчення та практичне застосування принципів розвитку контрольних відносин різноманітних форм їх виявлення в процесі визначення цілей, розроблення стратегічних напрямків розвитку та відповідних тактичних планів, створення необхідних умов для ефективного функціонування транспорту. Названий вид контролю необхідно здійснювати таким чином, щоби не порушувати транспортний процес, сприяти розвитку транспорту, забезпечувати реалізацію прав учасників транспортних правовідносин. Він має ґрунтуватися, передусім, на принципах побудови транспортної системи та ключових засадах її функціонування. А це можливо лише за умови відповідного державного регулювання, всебічної державної фінансової, економічної, соціальної та адміністративної підтримки [1, с. 45-46].

Отже, перелік принципів контролю за безпекою руху прямо у законодавстві не закріплено. Їх сукупність може бути встановлена на підставі наукового узагальнення і аналізу нормативно-правових актів, якими регульовано діяльність органів контролю та їх посадових осіб. Із урахуванням вищезазначених доктринальних та законодавчих положень, а також урахуваючи особливість об'єктів державного контролю, доцільно запропонувати власну систему принципів державного контролю за безпекою руху транспортних засобів та зупинитися на характеристиці останніх.

Насамперед, слід акцентувати на принципі законності. Цей принцип яскраво відображено у ст. 19 Конституції України, відповідно до якої, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи

зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України. Це означає, що контроль повинен здійснюватися: у межах повноважень компетентного контролюючого органу та його посадових осіб; з дотриманням процедур та термінів контролю, а також відповідним правовим оформленням стадій і результатів контрольних заходів.

Відповідальність контролюючого органу перед державою і підконтрольною структурою за об'єктивність контролю. Саме цей принцип є втіленням конституційного положення, згідно з яким держава відповідає перед людиною за свою діяльність (ст. 3 Конституції України).

З принципом законності нерозривно пов'язаний принцип верховенства права. Він закріплений у Конституції України та не дозволяє прийняти неконституційний нормативний акт, гарантуючи кожному право звернення до суду по захист своїх прав безпосередньо на підставі норм Конституції.

Невід'ємним принципом державного контролю за безпекою руху транспортних засобів є принцип цілеспрямованості, який означає, що результатом контролю не повинно бути лише виявлення допущених порушень та притягнення винних до відповідальності – за допомогою отриманих результатів підлягатимуть вирішенню виявлені проблеми, забезпечуючи ефективну діяльність підконтрольного об'єкта [2, с. 80].

Принцип гласності контролю передбачає можливість (а в певних випадках і необхідність) доведення результатів контролю до відома громадськості або правоохоронних органів, інших осіб, зацікавлених у результатах контролю [3, с. 10]. Цей принцип полягає у відкритості контрольних заходів, доступності їх в інформаційному плані до підконтрольних структур у певних правових межах.

Принцип науковості передбачає необхідність здійснення контрольних заходів у відповідності із сучасним розвитком суспільства. Тобто контролюючі суб'єкти мають використовувати сучасні технічні засоби, обладнання, прилади вимірювання показників (наприклад, швидкості руху, ваги транспортного засобу тощо).

Принцип системності означає, що контроль на транспорті має бути системним та комплексним, оскільки його здійснює широке коло суб'єктів, що згодом призводить до дублювання та ускладнення контрольних заходів. Чітка система, прозорість та усталеність зв'язків її складових елементів позитивно позначиться на результатах названого контролю [2, с. 79].

Слід також відзначити принцип регулярності, який є логічним продовженням принципу системності. Цей принцип стимулює контрольну діяльність як таку щодо підвищення ефективності та позитивного впливу на гарантування безпеки руху транспортних засобів [1, с. 51].

Принцип плановості полягає у необхідності здійснення контрольних заходів у відповідності з раніше складеним планом, в якому має бути чітко визначенні об'єкт, напрямки, терміни, завдання, форми та методи контрольної діяльності. Наприклад, на транспорті державний контроль найчастіше здійснюється у формі планових та позапланових перевірок. При цьому,

порядок, терміни та особливості їх проведення сьогодні потребують додаткового правового уточнення.

Одним із ключових принципів контролю за безпекою руху є принцип ефективності, який полягає у тому, що контроль здійснюється не заради власне контролю і його не можна зводити до елементарної реєстрації наявних порушень – він обов'язково повинен завершуватись своєчасним прийняттям дієвих заходів, управлінських рішень [1, с. 51-52].

Принцип усебічності (універсальності) означає, що контроль повинен охоплювати всі сторони транспортного процесу. Тобто будь-яка управлінська дія, серед іншого й пов'язана із перевезенням пасажирів і вантажів, повинна розпочинатися зі здійснення контролю або нагляду та, безумовно, завершуватися контролем, адже без нього вона не матиме сенсу.

Не менш важливими є принципи об'єктивності та реальності контролю. В основі об'єктивності контролю перебуває уважне і ретельне вивчення фактів, документів, заслуховування пояснень тих, кого перевіряють, інших зацікавлених осіб, проведення необхідних підрахунків, аналізу та вимірювань, установлення причин виявлених недоліків або порушень. Лише узагальнення всіх отриманих таким шляхом даних дозволяє дійти обґрунтованих висновків та знайти вірне рішення після усунення всіх виявлених недоліків, дозволяє виявити справжніх винних, правильно визначити ступінь їх відповідальності та захищає від можливих негативних наслідків. Принцип об'єктивності тісно пов'язаний з таким принципом контролю як реальність, який відображає кінцеву мету контролю, те заради чого його здійснюють.

Принцип дієвості є одним із головних принципів державного контролю за безпекою руху транспортних засобів, адже сутність його полягає в реальних наслідках виявлення та припинення порушень чинного на транспорті законодавства, запровадження профілактичних заходів, покарання винних розроблення комплексу заходів на перспективу в досліджуваній сфері.

Принцип професіоналізму (компетентності) в контрольній діяльності передбачає наявність фахової підготовленості посадових осіб контролюючих суб'єктів. Цей принцип передбачає наявність кваліфікованих кадрів необхідних для здійснення контрольних заходів.

Принцип повноти передбачає, що контролюючий орган має зібрати повну інформацію про підконтрольний об'єкт, вивчити її та, з метою недопущення прогалин і недоробок, вжити комплекс заходів, що дадуть кінцевий позитивний результат контрольної діяльності. З ним нерозривно пов'язаний принцип комплексності контролю, який передбачає, що контролери повинні проводити перевірки не тільки повно, а й комплексно, виявляти всі недоліки та вживати всіх необхідних заходів для припинення порушень на об'єктах транспорту.

Неупередженості вдається досягти шляхом покладення завдань контролю на осіб, не зацікавлених у його результатах. Цей принцип є логічним продовженням принципу законності, адже відхилення від нього може мати результатом дисциплінарне стягнення або кримінальну відповідальність посадових осіб контролюючого суб'єкта.

Принцип оперативності забезпечує динамічний характер процедури контролю на транспорті та полягає у здійсненні контрольних заходів у максимально швидкі терміни із метою запобігання порушенням чинного на транспорті законодавства і ліквідації причин, що їх викликають. Цей принцип тісно пов'язаний із принципом економності, який сприяє здійсненню контрольної діяльності на транспорті з досить незначними витратами.

Принцип взаємодії контролюючих органів хоча й посідає одне з визначальних місць у числі інших принципів контролю, водночас залишається найменш реалізовуваним. Дотепер не розроблено дієвих форм та методів взаємодії контролюючих суб'єктів на транспорті, спільних заходів протидії тероризму та актам незаконного втручання на транспорті, заходів інформування та попередження правопорушень.

Названі принципи визначають специфіку контрольної діяльності та особливості її здійснення, вони є вихідними положеннями, на яких базується організаційно-правовий механізм контролю за безпекою руху.

Список використаних джерел:

1. Галімшина Г. В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Галімшина Ганна В'ячеславівна. Дніпропетровськ, 2010. 245 с.

2. Лютіков П. С. Державний контроль у галузі чорної металургії в Україні : організаційно-правовий аспект : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Лютіков Павло Сергійович. Запоріжжя, 2009. 212 с.

3. Гаращук В. М. Контроль та нагляд у державному управлінні : навч. посібник / В. М. Гаращук. Харків : Нац. юрид. акад. України, 1999. 55 с.

Соколенко Денис Володимирович

аспірант кафедри адміністративного та господарського права Запорізького національного університету

ПАРКУВАННЯ ТА ЗБЕРІГАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: БЕЗПЕКОВИЙ АСПЕКТ

Впродовж декількох останніх років в українських містах спостерігається інтенсивне зростання кількості автомобільного транспорту, внаслідок чого все гостріше постає проблема нестачі місць для паркування, яка не тільки створює значні незручності для водіїв, як, наприклад, випадки коли дорога до необхідного пункту займає менше часу, ніж пошук місця для паркування, але й становить загрозу безпеці життя, здоров'ю та майну громадян, оскільки неорганізоване паркування на вулицях погіршує видимість на дорозі та зменшує пропускну здатність вулиць, що стає причиною значної кількості аварійних ситуацій на дорозі. Підтвердженням цього є офіційні статистичні дані департаменту патрульної поліції України, відповідно до яких в період з 01.01.2020 по 30.09.2020 р. на території України відбулось 1090 дорожньо-

транспортних пригод, причиною яких було порушення правил зупинки та стоянки транспортних засобів, що на 24 % більше ніж в аналогічний період за минулий рік. В цих дорожньо-транспортних пригодах загинуло 11 людей та ще 370 отримали травми різної ступені тяжкості [1].

Необхідність впорядкування системи паркування та зберігання автомобільних транспортних засобів потрібна для того, щоб мінімізувати кількість дорожньо-транспортних пригод, зменшити смертність від них, подолати низку проблем, які впливають не тільки на водіїв та мешканців українських міст, а й на бізнес та владу, що і зумовлює актуальність обраної теми та необхідність проведення глибокого наукового аналізу особливостей правового регулювання організації паркування та зберігання автомобільних транспортних засобів як в містах України, так і в зарубіжних країнах, на основі позитивного досвіду яких виробити адаптовані до українських реалій рекомендації та пропозиції щодо вдосконалення національного законодавства, яке регулює дані питання.

Провідне місце в здійсненні правового регулювання паркування та зберігання автомобільних транспортних засобів в Україні займають органи місцевого самоврядування, крім того, у складі органів місцевого самоврядування діють інспектори з паркування, які від їх імені здійснюють контроль за дотриманням правил паркування водіями та операторами, які надають послуги з утримання майданчиків для платного паркування, а також здійснює розгляд справ про адміністративні правопорушення у даній сфері [2].

До повноважень інспекторів які забезпечують порядок в сфері паркування належить:

- забезпечення реалізації державної та місцевої політики у сфері розвитку паркувального простору міст, регулювання діяльності майданчиків для паркування транспортних засобів;
- взаємодія з іншими органами влади у сфері забезпечення правил безпеки дорожнього руху;
- контроль за дотриманням Правил дорожнього руху;
- сприяння розвитку та поліпшенню організації контролю паркування в містах України, а саме в місцях великого скупчення транспортних засобів, особливо великовагових;
- підвищення безпеки при очікуванні громадського транспорту, збереженні зелених насаджень;
- здійснення заходів щодо збільшення пропускної спроможності вулично-шляхової мережі міст;
- оптимізація дорожнього потоку та недопущення виникнення заторів на дорогах;
- притягнення винних осіб до відповідальності за порушення законодавства у сфері паркування міст;
- профілактика вчинення правопорушень у сфері Правил дорожнього руху [3].

Законодавець наділив інспекторів такими повноваженнями як: розгляд справ про адміністративне правопорушення та винесення постанови за

відсутності водія, проведення тимчасового затримання транспортного засобу у випадках передбачених законодавством, отримання необхідної інформації щодо власників транспортних засобів від реєстраційних баз поліції. Інспектор повинен вживати заходів щодо притягнення до адміністративної відповідальності винних осіб шляхом розгляду справ про адміністративні правопорушення, передбачених ч. 1 ст. 122, ч. 3 ст. 122, ч. 1 ст. 152-1, ч. 2 ст. 152-1, ч. 8 ст. 152-1 КУпАП.

Беручи до уваги вищезазначене, для підвищення ефективності діяльності інспекторів з паркування необхідно вдосконалити національне законодавство в сфері зберігання та паркування автомобільних транспортних засобів на території країни. Збільшення превентивних заходів позитивно вплине на рівень правосвідомості громадян та покаже позитивну динаміку в зниженні показників кількості постраждалих осіб в дорожньо-транспортних пригодах, спричинених порушенням правил зупинки та стоянки транспортних засобів.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 30.10.2020: Національна поліція. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.

2. Дослідження ринку послуг утримання майданчиків для паркування та забезпечення зберігання на них транспортних засобів : Звіт Антимонопольного комітету України від 24.11.2016 р. № 88.

3. Про Службу інспекторів з паркування Запорізької міської ради. URL: <https://parking.zp.gov.ua/#polog>

Сохацький Анатолій Валентинович

*завідувач кафедри транспортних технологій та міжнародної логістики
Університету митної справи та фінансів, доктор технічних наук, професор*

Кузьменко Альбіна Ігорівна

*доцент кафедри транспортних технологій та міжнародної логістики
Університету митної справи та фінансів, кандидат технічних наук, доцент*

ПІДВИЩЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ НА ПІДСТАВІ МОДЕЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ МЕТОДОМ КЛІТИННИХ АВТОМАТІВ

Транспорт – один з ключових елементів у формуванні та розвитку міської інфраструктури. Міські транспортні системи виконують такі функції, як сполучну, комунікаційну та забезпечувальну. Отже дуже важливим є належне функціонування таких систем, а саме – відсутність перевантаження міських ліній, раціональне використання ресурсів міста, економічна ефективність задіяних підприємств та своєчасність доставки вантажів, а також раціональну організацію роботи міського транспорту в цілому. Через часте виникнення у великих містах заторів, транспортні системи, як правило, не можуть виконувати

свої основні функції, або виконують їх частково. В зв'язку з цим виникає питання забезпечення безпеки транспортних потоків.

Перераховані вище проблеми є досить актуальними. В останні роки розвиток та активне використання сучасних глобальних навігаційних систем, систем електронних комунікацій, систем комп'ютерного спостереження, глобальних навігаційних систем призвели до можливості вирішення цих питань за допомогою сучасних інноваційних методик. До їх числа можна віднести програму створення «розумних міст» (SmartCities) та інтелектуальних транспортних систем (ITS – Intelligent Transportation Systems), які дозволяють надати кінцевим споживачам більшу інформативність та безпеку, а також якісно підвищити рівень взаємодії учасників руху, порівняно з іншими транспортними системами. Ці дві технології базуються на моделюванні транспортних систем та регулюванні транспортних потоків. Для того, щоб побудувати останні, потрібно ретельно дослідити кожний з компонентів, а особливо – транспортні потоки, у тому числі й спрогнозувати параметри очікуваного транспортного потоку.

Фізичний опис руху транспортних потоків є надзвичайно складним. Використовувані системи інтегральних чи диференціальних рівнянь для опису автомобільного руху є складними і нелінійними, оскільки залежать від взаємодії багатьох факторів. Більш того, автомобілі взаємодіють не тільки за складними законами механіки, але при їх переміщенні необхідно враховувати поведінку учасників дорожнього руху. Фактично, спостерігається феномен утворення кластерів і хвиль розподілу щільності автомобільного потоку, що поширюються як у прямому, так і в зворотному напрямках. Тобто транспортні потоки є об'єктами опису теоретичної фізики. Також аналіз результатів експериментів утруднений великими флуктуаціями у вимірюваних величинах, наприклад, в осередненій швидкості транспортних засобів. Аналіз автомобільного потоку також ускладнюється через нелінійність та випадковість процесів. Як тільки сумарне число автомобілів на виділеній ділянці дороги досягає щільності, що виходить за оптимальну, потік стає нестабільним. У такій ситуації будь-який дрібний інцидент може спричинити його зрив, що виражається в етапах, які постійно чергуються (таких, як «зупинка-рух»), а також випадками «дорожніх пригод».

Основні підходи розділяються три класи: макромодельовання, мікромодельовання та мезомодельовання. Макромодельовання – тип модельовання, що ґрунтується на застосуванні до автомобільного потоку законів гідродинаміки, за аналогією з течією рідини. Такий тип модельовання описується системою диференціальних рівнянь в частинних похідних, сформульованих щодо потрібної величини (наприклад, щільності потоку автомобілів або їх осередненої швидкості). Симуляція дорожнього руху і спостереження в реальному часі показали, що в щільному, але вільному потоці затори можуть виникати спонтанно, найчастіше через малозначущі події (так званий «ефект метелика»), зокрема, через раптове гальмування єдиного водія. Таку ситуацію часто порівнюють з раптовим замерзанням переохолодженої рідини. Втім, на відміну від рідини, автомобільний трафік схильний до впливу

сигналів (знаки, світлофори) та інших подій (особливо на розв'язках), які періодично збуджують рух. Моделі матриць ентропії враховують цей ефект, групуючи транспорт і додаючи випадкову складову до шаблонів руху трафіку на окремих ділянках дорожньої мережі.

Мікромодельовання – кожен автомобіль представляється індивідуально, і тому рух кожного автомобіля необхідно описувати відповідними законами механіки з урахуванням впливу різноманітних факторів, включаючи психологічний стан водія даного транспортного засобу та водіїв сусідніх транспортних засобів. Переваги мікромодельовання полягають у можливості детального аналізу дорожніх мереж, оскільки мікромодельовання дозволяє розглядати поведінку кожної складової транспортного потоку. Моделі, що застосовуються в мікромодельованні, дозволяють отримувати результати навіть при високій насиченості потоку, аж до затору. Ця здатність робить даний тип модельовання корисним для аналізу дорожньої обстановки в міських зонах і центрах міст, включаючи розв'язки, регульовані і нерегульовані світлофори і площі. Мікромодельовання також відображає відносно невеликі зміни в фізичному середовищі, такі як зменшення числа смуг або раптові випадкові виникнення зупинок. Існує декілька способів мікромодельовання дорожнього потоку, розділених на два великі класи: моделі, що стежать за автомобілем і моделі на клітинних автоматах. У моделях, що стежать за автомобілем (так званих тимчасово-безперервних моделях), всі автомобілі описуються звичайними диференціальними рівняннями, що включають в себе повну динаміку положення автомобіля x_a і швидкості v_a . Передбачається, що дії кожного водія обмежені його швидкістю v_a , а також відстанню між автомобілями (від бампера до бампера).

Взагалі, поведінка водія певного автомобіля залежить не тільки від тих транспортних засобів, які знаходяться безпосередньо попереду нього, але і від дій учасників руху, які знаходяться поблизу.

Кінетичне (мезо-) модельовання – третій спосіб модельовання, що знаходиться між першими двома. Пропонується визначити функцію $f(t, x, v)$, яка виражає ймовірність знаходження автомобіля, що рухається зі швидкістю v , у момент часу t в точці x . Далі ця функція може бути обчислена з використанням методів статистичної механіки – розв'язуванням системи інтегро-диференціальних рівнянь, наприклад, за допомогою рівняння Больцмана. Мезомодельовання дозволяє моделювати дорожню мережу та рух автомобілів з майже таким же рівнем деталізації, як і мікромодельовання. Втім, оскільки поведінка водія дещо спрощується і динаміка руху автомобіля визначається макроскопічними обчисленнями (наприклад, обмеженням кількості автомобілів на ділянці дороги), то стає можливим моделювати великі зони і стежити за переміщенням більшої кількості автомобілів, ніж за допомогою мікромодельовання. Використовуючи мезомодельовання, можна надати результати того ж рівня точності, що і при мікромодельованні, але при цьому виграти у швидкості модельовання, а також зменшити необхідні ресурси і спростити процес самого модельовання.

В роботі використано підхід, що ґрунтуються на клітинних автоматах. В цьому методі зазвичай використовуються цілі числа для опису динамічних властивостей систем. Дорога ділиться на секції певної довжини Δx , а час – дискретизується на кроки за Δt . Кожна умовна клітина дороги може бути або зайнята автомобілем, або порожня. Динаміка руху задається у формі правил:

$$v_a^{t+1} = f(s_a^t, v_a^t, s_{a-1}^t, \dots); \quad (1)$$

$$x_a^{t+1} = x_a^t + v_a^{t+1}. \quad (2)$$

Час моделювання t вимірюється в одиницях ΔT , а положення автомобіля x_a – в одиницях Δx .

Тимчасова шкала зазвичай задається згідно реакції людини, наприклад $\Delta t = 1$ сек. При постійній Δt , довжина дороги визначає гранулярність моделі. У повному заторі, середня відстань, займана автомобілем, становить певну відстань (наприклад, 7,5 м.). Прирівнювання Δx цьому значенню призводить до того, що один автомобіль завжди займає одну клітку, а швидкість, наприклад, п'ять клітин в секунду (відповідає $v = 5 \cdot \Delta x = 135$ км/год.), – максимальній швидкості, з якою прагне їхати водій. Втім, в такій моделі мінімально можливе прискорення складе $\frac{dv}{dt} = \frac{d}{dt}(5 \cdot \Delta x) = 7.5$ м/с², що абсолютно нереально. Тому, багато сучасних моделей на клітинних автоматах використовують більш дрібну дискретизацію, наприклад $\Delta x = 1,5$ м. Це призводить до мінімально можливого прискорення 1,5 м/с². Хоча моделі на клітинних автоматах поступаються в точності часово-непервним моделям, вони все ж здатні відтворити велику кількість дорожніх ситуацій. Через простоту моделей, чисельно вони найбільш ефективні і можуть використовуватися для моделювання великих дорожніх мереж в режимі реального часу.

У ході проведених досліджень з використанням моделі клітинних автоматів проведено серію обчислювальних експериментів. Їх мета полягає в тому, щоб проілюструвати роботу моделі і показати, яку роль ця модель може зайняти в мікромоделюванні дорожнього руху. На підставі проведених досліджень були зроблені відповідні висновки про ступінь адекватності моделі та її застосуванню в реальному фізичному процесі. Усі експерименти, проведені в ході серії, тим чи іншим чином відстежували залежність зміни в дорожній ситуації при варіюванні одного або декількох параметрів. При цьому кожен з експериментів демонстрував якусь одну унікальну дорожню ситуацію з реального процесу.

Таким чином за допомогою розробленої методики було проведено ряд експериментів, які дозволили, як на якісному, так і на кількісному рівні описати ефекти, які відбуваються при збільшенні концентрації автомобілів на дорозі та зміні ймовірності попадання автомобіля в дорожньо-транспортну пригоду. Отже, застосування методу клітинних автоматів сприятиме уникненню дорожніх пригод, оптимізації транспортних потоків, і тим самим, підвищить транспортну безпеку.

Старіков Євгеній Львович

старший судовий експерт Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ОСОБЛИВОСТІ ДОСЛІДЖЕННЯ ОБСТАВИН ДТП, ЯКІ ВІДБУЛИСЯ НА НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ, ПРИ ПРОВАДЖЕННІ АВТОТЕХНІЧНИХ ЕКСПЕРТИЗ

В Україні щороку відбувається велика кількість дорожньо-транспортних пригод, серед яких досить багато пригод, що пов'язані з наїздом на пішоходів, у тому числі і на нерегульованих пішохідних переходах. Згідно зі статистичними даними, що опубліковані Патрульною поліцією, у 2019 році в Україні відбулося 1673 дорожньо-транспортні пригоди, які пов'язані з порушенням правил проїзду пішохідних переходів. Порівняно із загальною кількістю доля таких ДТП складає близько 6% [1].

При проведенні автотехнічних експертиз оцінка дій водія автомобіля, який скоїв наїзд на пішохода, викликає деякі труднощі. Так, в п. 18.1. Правил дорожнього руху вказано: «Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека» [2].

З формулювання цього пункту слідує, що водій транспортного засобу, який наближається до нерегульованого пішохідного переходу, повинен зменшувати швидкість руху транспортного засобу лише за умови, що він знаходиться на нерегульованому пішохідному переході. Якщо пішохід знаходиться поза межами нерегульованого пішохідного переходу, то зниження швидкості руху транспортного засобу при наближенні до нерегульованого пішохідного переходу ніякими вимогами Правил дорожнього руху не регламентовано.

Якщо при наближенні до нерегульованого пішохідного переходу з будь-яких причин видимість пішохода з місця водія обмежена, то виїзд транспортного засобу на пішохідний перехід, який не повністю проглядається водієм, не можна вважати безпечним, оскільки вірогідність знаходження пішохода на нерегульованому пішохідному переході є досить великою. В умовах обмеженої видимості пішохода, зазвичай видимість дорожніх знаків «Пішохідний перехід» є набагато більшою, ніж видимість пішохода. На думку автора, з врахуванням такої дорожньої обстановки необхідно оцінювати дії водія щодо їх відповідності вимогам як п. 18.1. Правил дорожнього руху, так і вимогам п. 12.1. цих Правил, де вказано: «Під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху водій повинен урахувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним» [2]. При цьому проведення розрахунків не обов'язкове.

У разі, якщо видимість пішохода необмежена та до виходу на нерегульований пішохідний перехід та на ньому пішохід рухався у одному й

тому ж напрямку, тобто малися явні ознаки того, що пішохід вийде на нерегульований пішохідний перехід, то до виходу пішохода на нерегульований пішохідний перехід водій може припускати, що з великою вірогідністю пішохід буде переходити проїзну частину, тому водій має об'єктивну можливість приблизно визначити момент виходу пішохода на нерегульований пішохідний перехід та завчасно підготуватися до надання пішоходу переваги в русі.

Оскільки рух пішохода в напрямку нерегульованого пішохідного переходу є одним з елементів дорожньої обстановки, то, на думку автора, за умов, що вказані вище, необхідно також оцінювати дії водія щодо їх відповідності як вимогам п. 18.1. Правил дорожнього руху, так і вимогам п. 12.1. цих Правил. У цьому випадку проведення розрахунків також не обов'язкове.

Якщо ж в діях пішохода відсутні явні ознаки щодо його наміру виходу на нерегульований пішохідний перехід (наприклад, до виходу на нерегульований пішохідний перехід пішохід тривалий час стояв неподалік нерегульованого пішохідного переходу, або наближався до нерегульованого пішохідного переходу уздовж меж проїзної частини, а потім змінив напрямок свого руху та вийшов на нерегульований пішохідний перехід), то водій транспортного засобу не може навіть припустити, що пішохід вийде на нерегульований, а тим більш не може приблизно визначити момент виходу пішохода на нерегульований пішохідний перехід та завчасно підготуватися до надання пішоходу переваги в русі. На думку автора, за умов, що вказані вище, необхідно оцінювати дії водія щодо їх відповідності вимогам лише п. 18.1. Правил дорожнього руху і у цьому випадку проведення розрахунків є вже обов'язковим.

Таким чином, при проведенні експертного дослідження обставин ДТП, які відбулися на нерегульованих пішохідних переходах, більш об'єктивну оцінку діям водіїв транспортних засобів дозволить дати врахування дій пішохода не тільки після виходу на нерегульований пішохідний перехід, а й до нього.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://монолит.укр/pdd/onlayn-pdr-ukrayini-ukrayinskoju-movouu/>. Назва з екрану.
2. Статистика ДТП в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka>. Назва з екрану.

Сташків Микола Ярославович

доцент кафедри технічної механіки та сільськогосподарських машин Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук, доцент

Дзюра Володимир Олексійович

начальник науково-дослідної частини Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук, доцент

Романюк Олександр Богданович

головний судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Тернопільського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

Чорний Тарас Володимирович

судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Тернопільського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ПІДВИЩЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ НА НЕРЕГУЛЬОВАНОМУ ПЕРЕХРЕСТІ З КІЛЬЦЕВИМ РУХОМ

Постійне збільшення насиченості транспортних потоків (ТП) у вулично-дорожньої мережі (ВДМ) міста суттєво ускладнює забезпечення показників безпеки дорожнього руху. За даними офіційного порталу Укравтодору, у порівнянні з країнами ЄС, Україна має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат.

При дослідженні впливу дорожніх умов на безпеку руху особливе значення мають організація проїзної частини, її оснащення сучасними технічними засобами із дотриманням норм та правил щодо встановлення. Основним завданням організації дорожнього руху із застосуванням технічних засобів є реалізація заходів, що підвищують ефективність і безпеку транспортних і пішохідних потоків [1].

Метою даного дослідження є визначення напрямків підвищення транспортної безпеки на нерегульованому перехресті з кільцевим рухом на прикладі перехрестя «Збаразьке кільце» (м. Тернопіль).

Перехрестя «Збаразьке кільце» є перетином проспекту Степана Бандери, вулиць 15 квітня та М. Протасевича і Підволочиського шосе. Вулиці 15 квітня та М. Протасевича і Підволочиське шосе є частиною дороги в об'їзд міста Тернопіль. Рух великотоннажних транспортних засобів транзитних транспортних потоків у напрямку проспекту Степана Бандери заборонено.

Для виявлення проблемних ділянок нерегульованого перехрестя з кільцевим рухом розроблено його імітаційну модель, яка характеризується наявністю потоків транспорту різного типу, включаючи індивідуальний (авто вантажопідйомністю до 3,5 т), транзитний (автобуси та вантажні авто вантажопідйомністю більше 6 т), та громадський транспорт (маршрутні таксі, тролейбуси та автобуси), зупинок громадського транспорту та нерегульованих

пішохідних переходів.

Імітаційну модель розроблено у програмному комплексі PTV VISSIM за наступним алгоритмом:

1. Моделювання дорожнього полотна із відповідними напрямками руху транспортних потоків на фоні топографічної карти перехрестя.

2. Нанесення на дорожнє полотно пішохідних переходів із відповідними напрямками руху пішохідних потоків.

3. Задання інтенсивності та складу транспортних та пішохідних потоків на вхідних ділянках ВДМ.

4. Задання маршрутів транспортних засобів (ТЗ) та окремо громадського транспорту (ГТ) з графіком інтервалів його руху.

5. Визначення конфліктних зон із встановленням пріоритету руху згідно правил дорожнього руху.

6. Моделювання зупинок громадського транспорту.

7. Пробна імітація моделі для перевірки її адекватності.

8. Формування списку результатів для аналізу параметрів моделі.

Моделювання дорожнього полотна із напрямками руху транспортних та пішохідних потоків здійснюється функцією «Відрізки» з врахуванням вимог ДБН 360-92 [2] до розмірів дорожнього полотна.

Напрямок та склад вхідних потоків ТЗ задається за допомогою функції «Вхідні потоки Т». За замовчуванням до їх складу входять автомобілі, вантажні машини та автобуси, однак додатково передбачена можливість їх корекції у відповідності до умов модельованого транспортного вузла, шляхом зміни ТЗ та їх процентного співвідношення в загальному потоці. Після задання вхідних потоків транспорту для різних напрямків руху, задаємо транспортне навантаження (інтенсивність транспортних потоків). Дані про інтенсивність та склад транспортних потоків на розглядуваному транспортному вузлі протягом доби отримали за результатами обробки матеріалів відеофіксації руху ТЗ.

Моделювання маршрутів ТЗ та ГТ здійснюється за допомогою відповідних функцій «Маршрути ТЗ» та «Маршрути ГТ». Приклад моделювання маршрутів ТЗ з вулиці 15 квітня через кільце у всіх напрямках показано на рис. 1, а.



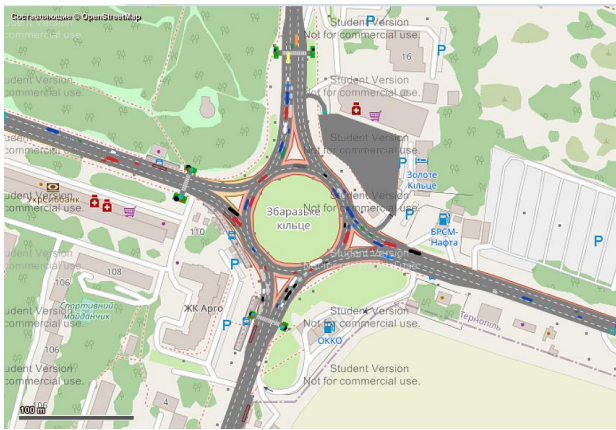
Рис. 1. Моделювання маршрутів транспортних засобів: а) – приклад маршрутів ТЗ з вулиці 15 квітня; б) – вирішення конфліктних зон

Перед моделюванням маршрутів ГТ необхідно задати зупинки громадського транспорту. Досліджуваний транспортний вузол включає рух ГТ у вигляді маршрутних таксі, автобусів та тролейбусів. При цьому входними параметрами даних маршрутів є інтервал руху, швидкість ТЗ і час їх під'їзду до перехрестя. Для детальної розробки маршрутної мережі ГТ можна присвоїти маршрутним таксі окремі номери та кольорову індикацію. Інтервали руху громадського транспорту побудовано згідно його розкладу.

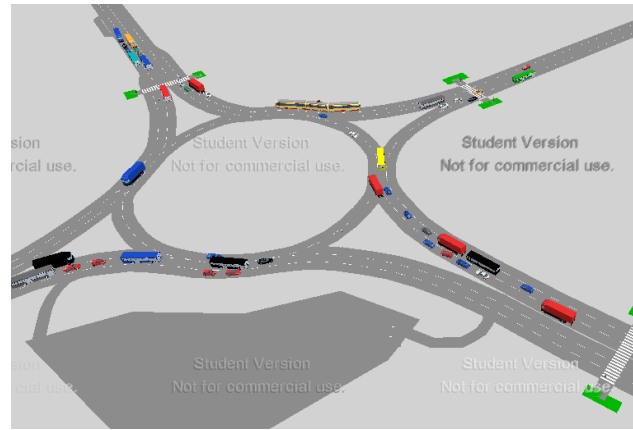
Проїзд транспортних засобів на перехресті неминуче приводить до перетину транспортних потоків, що, в свою чергу, викликає їх конфлікти, які утворюють небезпечні зони на проїжджій частині. Для забезпечення можливості безпечного проїзду ТЗ на таких ділянках необхідно встановити правила пріоритету для конфліктуючих напрямків руху згідно правил дорожнього руху (ПДР) України.

PTV VISSIM дозволяє реалізувати цю функцію за допомогою вкладки «Конфліктні зони». На модельованому перехресті виникає 44 конфліктних зони для транспорту та 16 конфліктних зон транспорту і пішоходів. Наявність такої кількості конфліктів пояснюється складністю проїзду і маневрування ТЗ на даному перехресті, зумовленої різноманітністю учасників дорожнього руху. Приклад вирішення конфліктних зон показано на рис. 1,б.

Результати пробного запуску імітаційної моделі показано на рис. 2.



а)



б)

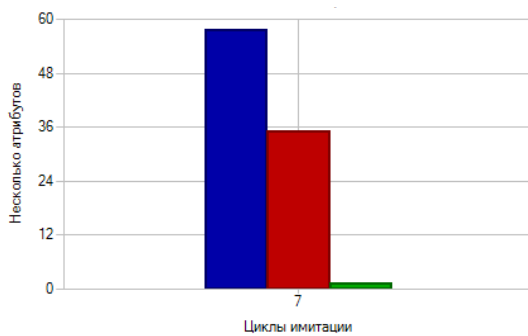
Рис. 2. 2D (а) та 3D (б) – вигляд імітаційної моделі перехрестя

Для отримання інформації із заданими критеріями вводимо в модель вимірювальні пункти, датчики та лічильники. Аналіз проводили за такими критеріями оцінки ефективності дорожнього руху як час руху, час затримки, середня швидкість та прискорення ТЗ, довжина затору, кількість заторів.

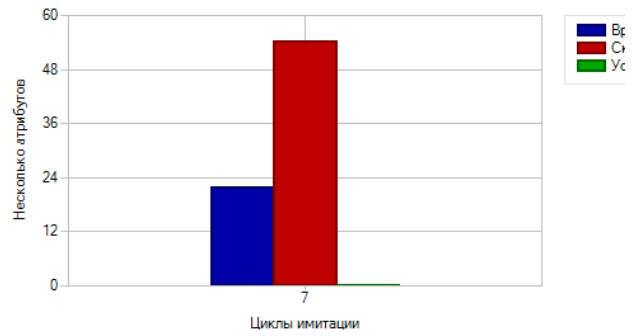
За результатами дослідження запропоновано пішохідний перехід з боку вулиці 15 квітня виконати у вигляді надземного переходу; зупинки ГТ з боку проспекту Степана Бандери обладнати кишнями, що дозволить потоку транспорту рухатись смугою, поки громадський транспорт висаджує пасажирів.

Такі організаційні заходи дозволять зменшити час затримки ТЗ. І хоча безпосередньо час затримки не відображає ступінь безпеки руху, але зменшення затримок зменшує роздратованість і психологічну стомлюваність водіїв, що в кінцевому рахунку зменшує ймовірність виникнення ДТП.

Діаграми параметрів за результатами моделювання показано на рис. 3.



а)



б)

Рис. 3. Діаграми зміни параметрів за базової (а) та запропонованої (б) організації руху транспортних засобів

Висновки. Імітаційне моделювання транспортних потоків дозволяє виявити місця затримок транспортних засобів, провести корегування режимів роботи світлофорної сигналізації, визначити необхідність введення обмеження швидкості, визначити зони заборони обгонів, виявити місця для встановлення

дорожніх знаків, виявити ділянок можливих дорожньо-транспортних пригод через порушення швидкісного режиму чи інші невідповідності умовам руху. За результатами імітаційного моделювання встановлено, що обладнання досліджуваного об'єкту додатковими знаками обмеження швидкості та світлофорним регулюванням недоцільне через високу кількість конфліктних зон. Створення надземного пішохідного переходу з боку вулиці 15 квітня та обладнання кишень зупинок громадського транспорту з боку проспекту С. Бандери дозволить зменшити затримку транспортних засобів на $\approx 38\%$.

Список використаних джерел:

1. Собакарь А. О., Холмянський Я. Д., Тараненко С. М. Основи безпеки дорожнього руху. Київ: Знання, 2007. 332 с.
2. ДБН В.2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. URL: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1-1-0-199> (дата звернення 04.11.2020).

Тарановський Петро Іванович

викладач Державної установи «Криворізька академія патрульної поліції», старший лейтенант поліції

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЩОДО ЗАПУСКУ ТА ДІЇ СИСТЕМИ АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Автоматична система фото- і відеофіксації порушень Правил дорожнього руху (далі – ПДР) тривалий час успішно діє в країнах Європи, зокрема в Німеччині порушення ПДР фіксують понад 3500 стаціонарних радарів; в Польщі після запуску зазначеної системи кількість порушень на дорозі знизилась близько на 30%.

З огляду на зарубіжний досвід, 01 червня 2020 року в Україні також розпочато роботу автоматичної системи фото- і відеофіксації порушень ПДР.

Варто зазначити, що до визначної дати були неодноразові спроби запуску системи, але лише влітку цього року автоматична система фото- і відеофіксації стартувала на українських дорогах, зокрема в м. Києві та Київській області.

Правовою базою, що регулює процес оформлення поліцейськими порушень ПДР, які зафіксовані в автоматичному режимі є Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, що затверджена Наказом МВС України № 13 від 13.01.2020 року.

Справи про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі за допомогою автоматичної системи фото- і відеофіксації, розглядаються за місцем оброблення та обліку таких правопорушень в уповноваженому органі (підрозділі) Національної поліції України. Уповноважений поліцейський з використанням засобів Системи за даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів, відповідної

інформаційно-телекомунікаційної системи Державної прикордонної служби України, а також (за потреби) – за даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань установлює фізичну особу або керівника юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, а в разі якщо в Єдиному державному реєстрі транспортних засобів наявні відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу, – належного користувача транспортного засобу, а якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань відсутні на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особу, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи (далі – відповідальна особа), або особу, яка ввезла на територію України транспортний засіб, зареєстрований за її межами.

Відповідно до ст. 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачено, що адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі несе відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, а в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача, відповідного транспортного засобу, – належний користувач транспортного засобу, а якщо в Єдиному державному реєстрі, юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань відсутні, на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи. У разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні, до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), притягається особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України.

Хвилюючим для українських водіїв залишається питання з приводу того, кого притягати до відповідальності у випадку, якщо за кермом була інша особа – не власник. З огляду на судову практику за період роботи автоматичної системи фото- і відеофіксації порушень Правил дорожнього руху, у більшості випадків позивач звертається до суду з позовом про скасування постанови про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, на тій підставі, що не він був фактично за кермом у момент здійснення правопорушення. Проте позиція суддів на сьогодні така, що в задоволенні зазначених позовних вимог, як правило, відмовляють. Це пояснюється тим, що законодавець ввів в обіг нове поняття «належний користувач» – це людина, яка на законних підставах користується транспортним засобом, що їй не належить. Ввести інформацію про належного

користувача транспортним засобом можна через електронний кабінет водія або безпосередньо звернутись до територіального сервісного центру МВС України. Підставами належного користування є:

- домовленість з власником автомобіля;
- довіреність на користування транспортним засобом;
- договір оренди, найму чи позики;
- договір фінансового або оперативного лізингу.

На один транспортний засіб може бути призначено не більше одного належного користувача. Видалення призначеного належного користувача можливе власником транспортного засобу – за поданою заявою або автоматично, у разі закінчення терміну, на який був призначений належний користувач. У випадку, якщо належний користувач надав автівку іншій особі, що перебувала за кермом під час здійснення адміністративного правопорушення, вирішення питання щодо того, кого притягати до відповідальності залишається відкритим. Доказування власної невинуватості перебуває у компетенції особи, яка отримала «листа щастя» на підставі права власності на автомобіль або є належним користувачем транспортного засобу.

Відповідно до доповіді заступник міністра внутрішніх справ України А. Геращенко, який підвів підсумки роботи Системи за 100 днів, на окремих ділянках, де встановлені камери автоматичної фіксації, кількість ДТП зменшилась з 37 до 13, а на деяких ділянках доріг ДТП припинились взагалі, що свідчить про те, що швидкість автомобільного транспорту на тих ділянках дороги знизилась втричі. За цей час поліція винесла 833849 постанов за наслідками порушень ПДР, з них понад 645 тисяч вже сплачено. Тобто автоматична система працює, але залишається низка практичних та дискусійних питань, які можливо в майбутньому будуть вирішені належним чином, щоб полегшити життя українських водіїв та власників автівок.

Список використаних джерел:

1. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів» № 1197 від 14.11.2018 р. [Електронний ресурс] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1197-2018-п>

2. Наказ МВС України «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» № 13 від 13.01.2020 р. [Електронний ресурс] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0113-20>

3. Підсумки 100 днів роботи автоматичної фото- і відеофіксації порушень ПДР. [Електронний ресурс] URL: <http://patrol.police.gov.ua>

Ткалич Євген Ігорович

*заступник начальника відділу організаційного та правового забезпечення
Луганської обласної прокуратури*

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОКУРОРІВ У СУДОВОМУ ПРОВАДЖЕННІ У СПРАВАХ ПРО ДТІ

Відповідно до ст. 131-1 Конституції України першим із завдань, які покладено на органи прокуратури, є підтримання публічного обвинувачення в суді. У ст. 2 Закону України «Про прокуратуру» (далі – Закон) функцію підтримання обвинувачення в суді законодавцем також визначено пріоритетною.

Згідно із ст. 22 Закону прокурор підтримує обвинувачення в судовому провадженні щодо кримінальних правопорушень, користуючись при цьому правами і виконуючи обов'язки, передбачені Кримінальним процесуальним кодексом України (далі – КПК).

Відповідно до ст. 3 КПК України державне обвинувачення – це процесуальна діяльність прокурора, що полягає у доведенні перед судом обвинувачення з метою забезпечення кримінальної відповідальності особи, яка вчинила кримінальне правопорушення.

Особливості організації роботи прокурорів та реалізації у судовому провадженні їхніх повноважень, визначених законом, конкретизовано в окремому розділі Порядку організації діяльності прокурорів і слідчих органів прокуратури у кримінальному провадженні, який затверджено чинним наказом Генеральної прокуратури України від 28.03.2019 № 51.

Ураховуючи виняткове значення цієї функції прокуратури, науковцями та практиками напрацьовано багату методику підтримання обвинувачення у різних категоріях кримінальних проваджень, тактики прокурора на різних стадіях судового провадження та при здійсненні окремих процесуальних дій, у тому числі з використанням зарубіжного досвіду та рішень Європейського суду з прав людини.

Водночас слід констатувати, що попри критичну необхідність акцентування уваги при підготовці та підвищенні кваліфікації прокурорів на специфіці кримінальних проваджень про кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, саме цьому питанню достатньої уваги не приділено.

Так, у найбільш наближеному до вимог і реалій сьогодення доробку авторів Національної академії прокуратури України, а саме підручнику «Підтримання прокурором публічного обвинувачення», висвітлено особливості підтримання публічного обвинувачення в окремих категоріях кримінальних проваджень, але не в провадженнях проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

З метою забезпечення однакового і правильного застосування законодавства у таких справах, прокурори і суд використовують Постанову Пленуму Верховного Суду України 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», рішення у «зразкових» справах Верховного Суду, зокрема № 759/2926/16-к (протиправність дій пішохода, який вийшов на проїжджу частину дороги, не виключає винуватості водія, що здійснив наїзд на нього), № 456/881/17 (відповідальність власника при неправомірному заволодінні автомобілем іншою особою, яка вчинила ДТП) тощо.

Разом з цим, аналіз стану реалізації прокурорами повноважень під час судового розгляду кримінальних проваджень цієї категорії свідчить про необхідність запровадження відповідної спеціалізації прокурорів.

При цьому, на відміну від навчальних програм майбутніх слідчих в системі освіти Міністерства внутрішніх справ, відсутні спеціальні курси підготовки прокурорів для здійснення процесуального керівництва досудовим розслідуванням та підтримання обвинувачення.

Слід підкреслити, що своєчасний і правильний розгляд справ про кримінальні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту має велике профілактичне значення для захисту життя та здоров'я людей, майнових прав фізичних і юридичних осіб.

Згідно з даними, які розміщено на сайті Патрульної поліції, за 9 місяців поточного року в Україні сталося майже 119 тис. ДТП, внаслідок яких загинуло 2484 особи та ще 23693 травмовано. Тенденції до збільшення кількості ДТП та постраждалих від них зберігаються упродовж останніх років незважаючи на посилення кримінальної та адміністративної відповідальності.

В Луганській області з початку року вчинено вже 207 ДТП з постраждалими, 29 осіб загинуло. У кримінальних провадженнях цієї категорії до суду прокурорами направлено обвинувальні акти стосовно 48 осіб.

У той же час, судами області ухвалено вирoki лише стосовно 26 осіб, і це обумовлено у тому числі не завжди належною підготовкою прокурорів до підтримання обвинувачення саме у цій категорії проваджень.

Як наслідок прорахунків під час здійснення нагляду за додержанням законів слідчими при провадженні досудового розслідування у формі процесуального керівництва та підтримання публічного обвинувачення не дотримуються розумні строки у кримінальних провадженнях, а відтак порушуються права обвинувачених і потерпілих.

В окремих випадках таке становище призводить до фактичного уникнення винуватців ДТП від справедливого покарання.

Так, лише у грудні 2019 року ухвалено вирок стосовно М., який ще в липні 1994 року керуючи автобусом «Ікарус», перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння, скоїв наїзд на велосипед під керуванням неповнолітнього Б. В результаті ДТП Б. загинув на місці, а пасажир велосипеду Д. отримав тілесні ушкодження середньої тяжкості.

Водія М. визнано винним за ч. 2 ст. 286 КК України та призначено покарання у виді позбавлення волі на 4 роки, але на підставі ч. 2 ст. 49 КК

України звільнено від покарання у зв'язку із закінченням строків давності притягнення до кримінальної відповідальності (справа № 420/342/18).

Прокурор у цьому провадженні, який був призначений лише у 2018 році і домогся ухвалення обвинувального вироку, проявив високу професійну компетентність та довів у суді першої і апеляційної інстанції вину обвинуваченого. З іншого боку, прокурори, які до нього здійснювали нагляд у цьому провадженні, такого результату не досягли через відсутність належної підготовки та спеціалізації у справах цієї категорії.

Опрацюванням реєстру судових рішень можливо виявити значну кількість судових рішень у провадженнях про ДТП, у яких висновки суду щодо оцінки обставин події, її наслідків та винуватості чи невинуватості особи є суперечливими.

Зокрема, в липні поточного року ухвалено виправдувальний вирок стосовно водія сміттєвоза, який у вересні 2013 року, керуючи вантажним сміттєвозом, перевозив на підніжці кабіни вантажника О., що категорично заборонено Правилами дорожнього руху. Коли О. зістрибнув з підніжки, то його збив легковий автомобіль під керуванням К., внаслідок чого О. отримав тяжкі тілесні ушкодження.

Своє рішення суд мотивував тим, що за результатами проведення судової транспортно-трасологічної та автотехнічної експертизи об'єктивно не встановлено, що сміттєвоз на момент ДТП знаходився в рухомому стані. Водій сміттєвоза та інший вантажник стверджували, що на час стрибку О. авто вже не рухалося, тому виникнення дорожньо-транспортної пригоди та можливість уникнення її не залежали від односторонніх дій водія сміттєвоза.

З тексту вироку встановлено, що потерпілий О. та водій легковика К. у судовому засіданні не допитувалися, їхні свідчення у сукупності з іншими доказами судом не оцінювалися.

При зверненні з апеляційною скаргою прокурор припустився певних процесуальних порушень, внаслідок чого лише 27.10.2020 у справі відкрито апеляційне провадження (справа № 759/17245/14-к).

Наведені приклади свідчать про необхідність запровадження додаткової підготовки та спеціалізації прокурорів у здійсненні процесуального керівництва та підтриманні обвинувачення у кримінальних провадженнях про кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Ця позиція цілком узгоджується з положеннями, які викладено у Стратегії розвитку прокуратури на 2021–2023 роки, затвердженій наказом Генерального прокурора від 16.10.2020 № 489.

Серед іншого, стратегічним пріоритетом визначено удосконалення реалізації прокурорами повноважень із підтримання публічного обвинувачення, організації і процесуального керівництва досудовим розслідуванням та представництва інтересів держави в суді, зокрема й шляхом запровадження галузевої та тематичної спеціалізації, уніфікації прокурорської і судової практики (п. 2.1.1.1.), а також розвиток Тренінгового центру прокурорів України з метою підготовки професіоналів із високим рівнем знань, умінь і навичок (п. 2.3.7.), формування програм первинної підготовки, спецпідготовки

та підвищення кваліфікації працівників прокуратури з урахуванням практичних потреб прокурорів (п. 2.3.7.2.).

Передбачене Стратегією усталення нових рекомендацій та стандартів для прокурорів за основними напрямками діяльності, а також впровадження спеціалізації прокурорів сприятиме підвищенню ефективності та якості розслідування і судового розгляду кримінальних проваджень у сфері безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
2. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13.04.2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.
3. Закон України «Про прокуратуру»: Закон України від 14 жовтня 2014 року № 1697-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1697-18#Text>.
4. Порядок організації діяльності прокурорів і слідчих органів прокуратури у кримінальному провадженні, затверджений наказом Генеральної прокуратури України від 28 березня 2019 року № 51. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/gn>.
5. Підтримання прокурором публічного обвинувачення : підручник /кол. авт. Київ: Національна академія прокуратури України, 2017. 630 с.
6. Вирок Новопсковського районного суду Луганської області від 18.12.2019. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/86481288>.
7. Вирок Святошинського районного суду м. Києва від 22.07.2020 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90532583>.
8. Стратегія розвитку прокуратури на 2021–2023 роки, затверджена наказом Генерального прокурора від 16.10.2020 р. № 489. URL: https://www.gp.gov.ua/ua/iord?_m=publications&_t=rec&id=262782.

Тодераш Володимир Дмитрович

заступник директора Чернівецького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ПДР УКРАЇНИ – ЗАХОДИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Під час досудового розслідування та судового слідства справ по дорожньо-транспортним пригодам (далі ДТП) виникає необхідність про призначення автотехнічної експертизи обставин та механізму дорожньо-транспортних пригод. Розглядаючи такий вид події як наїзд на пішохода, який рухався у поперечному напрямку (справа або зліва), експерт досліджує технічну можливість у водія уникнути наїзду на пішохода шляхом зміни темпу руху автомобіля, зокрема шляхом гальмування або маневру, при цьому останнє

не є доцільним, оскільки рухомий пішохід створює «небезпеку для руху», і маневрів не передбачає, що наведено у вимогах пункту 1.10 ПДР:

Крім цього, дії водія щодо такої небезпеки регламентуються вимогами пункту 12.3 ПДР *у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди.*

При проведенні дослідження, експертом в окремих випадках може бути прийнята менша швидкість руху транспортного засобу, ніж та яка була дійсна за обставин пригоди. Чи вона обмежується? Відповіді на це запитання можна, проаналізувавши процес керування транспортним засобом в різних дорожніх умовах та дорожньої обстановки.

Відповідно до технічних вимог ПДР та методик експертного дослідження обмеження максимальної швидкості в загальному приймається: 1) **12.1 ПДР** – під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху водій повинен урахувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним; 2) **12.2 ПДР** – у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги; 3) **12.4 – 12.9 ПДР.**

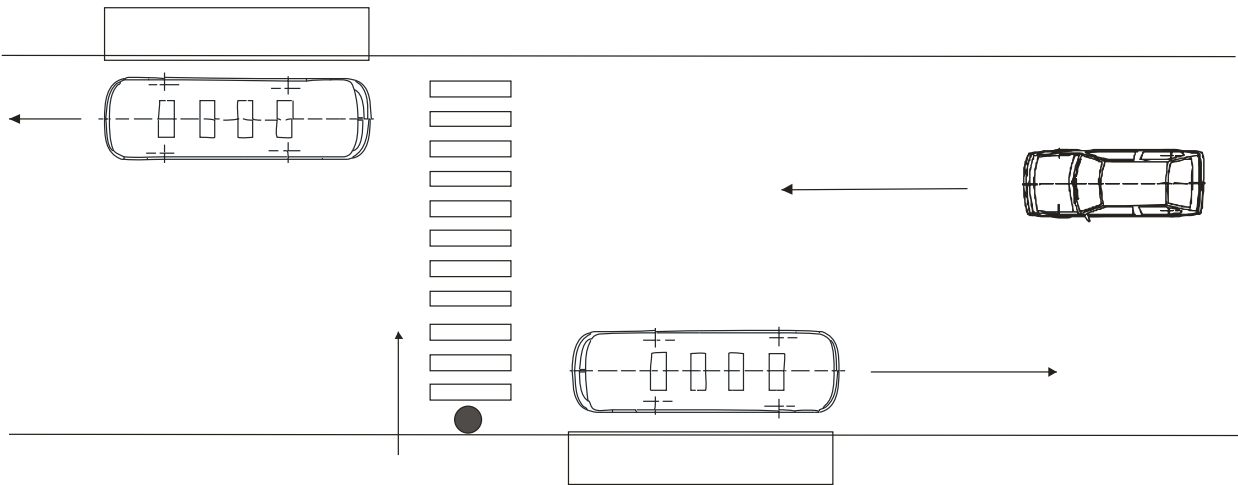
Якщо вимоги ПДР вказаних у пункті 3) обмежують швидкісний режим ТЗ конкретно до відповідної швидкості (незмінна), то вимоги ПДР, вказані у пунктах 1 – 2), потребують додаткового експертного дослідження, виходячи із особливості конкретних дорожніх умов, дорожньої обстановки, транспортного засобу тощо.

В загальному відомо, що водій керуючи транспортним засобом із швидкістю яка є дозволеною на даній ділянці дороги (наприклад 50 км/год. – населений пункт п.п.12.4 ПДР), може перевищувати допустиму (безпечну), наприклад в залежності від видимості дороги в темну пору доби, так же само при проїзді утруднених ділянок дороги, наприклад заокруглень.

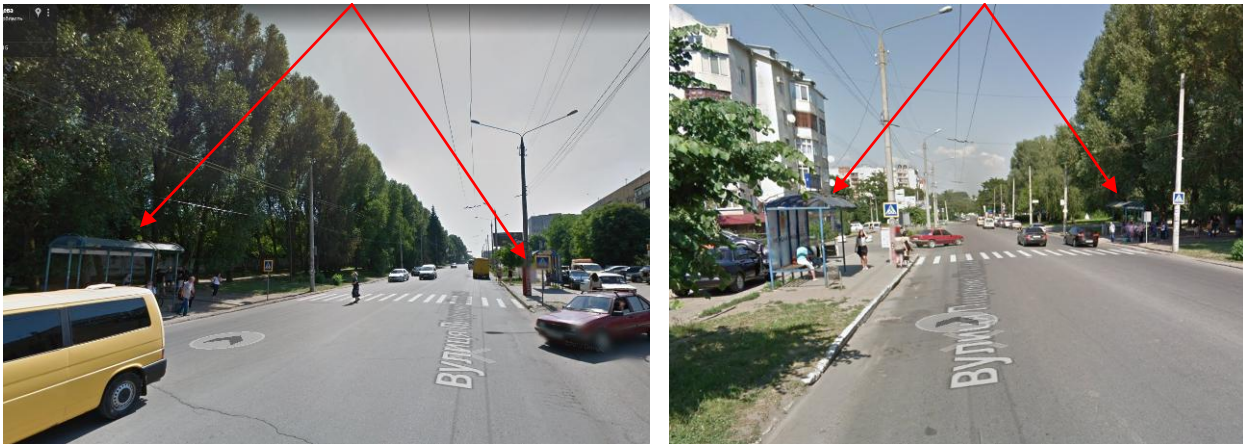
Але хотілось би звернути увагу на те, що в практиці проведення експертних досліджень не зустрічається можливість обмеження швидкості руху транспортного засобу, в залежності від дорожньої обстановки та ситуації, про що зазначено у п.п. 1.10 ПДР – *«дорожня обстановка...наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність дорожньої розмітки, дорожніх знаків...».*

Розглянемо приклад: автомобіль ВА3-2109, у світлу пору доби, рухається в межах населеного пункту із дозволеною швидкістю 50 км/год., відбувається наїзд на пішохода, в межах нерегульованого пішохідного переходу, який позначений відповідними знаками та розміткою. Однак особливістю є те, що пішохідний перехід перебуває між наявними позначеними зупинками загального міського транспорту, розташованими з обох протилежних країв проїзної частини дороги, на яких перебувають маршрутні транспортні засоби, що здійснюють посадку (висадку) пасажирів. → (п.п. 1.10

ПДР – «дорожня обстановка... наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху»).



Таке розташування пішохідного переходу ні в якій мірі не сприяє забезпеченню безпеки для руху, однак така обстановка в реальності існує.

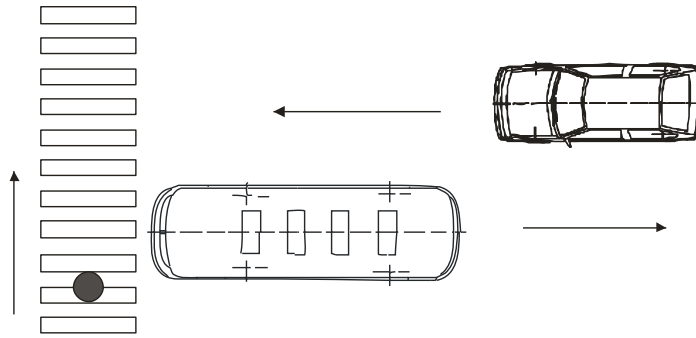


Фотоілюстрації 1-2: Зображення ділянки дороги із пішохідним переходом між двома зупинками громадського транспорту.

Розглянемо наступний приклад: автомобіль ВАЗ-2109, у світлу пору доби, рухається в межах нас. пункту із дозволеною $V_a=50$ км/год., відбувається наїзд на пішохода (рух зліва направо) в межах нерегульованого пішохідного переходу, який позначений відповідними знаками та розміткою.

Однак особливістю є те, що наближаючись до пішохідного переходу, на смузі зустрічного руху в зустрічному напрямку рухався мікроавтобус, водій якого не надавши перевагу пішоходу проїхав пішохідний перехід, швидкість руху якого була достатньо меншою від швидкості руху автомобіля ВАЗ-2109.

Згідно загальних наведених положень, відповідно до рекомендацій щодо виникнення небезпеки для руху, такий момент настає в момент виходу пішохода на проїзну частину дороги по нерегульованому пішохідному переході. Що регламентується вимогами п.18.1 та 18.4 ПДР.

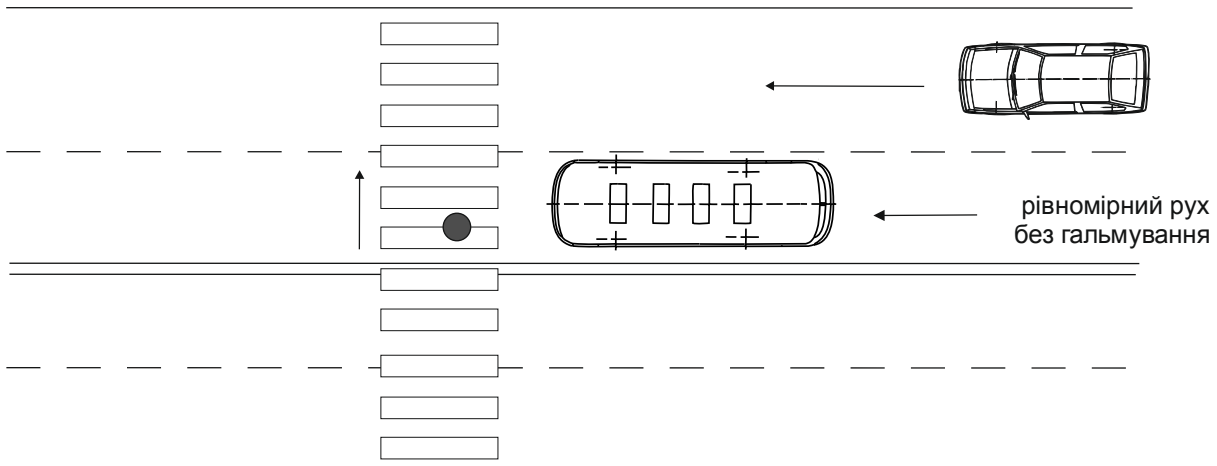
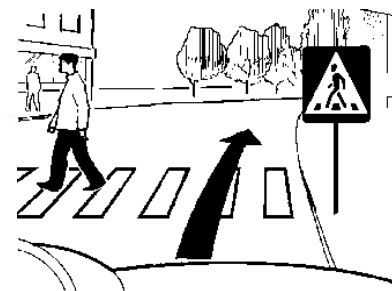


В даному випадку, водій автомобіля міг не мати можливості спостерігати момент вступу пішохода на проїзну частину, і не виключно останній міг ще певну відстань подолати на зближення і транспортним засобом поза межами поля зору водія останнього.

Вказаний пункт зосереджує на конкретну ситуацію про рух транспортних засобів по суміжних смугах, в одному попутному напрямку.

Одним із прикладів можна прийняти до уваги наступне: згідно вищевказаних пунктів ПДР, при наближенні до нерегульованого пішохідного переходу, коли пішохід завершує перехід проїзної частини, а інших пішоходів на переході немає, водій може продовжити рух через пішохідний перехід без зниження швидкості або зупинки.

Малюнок до п. 18.1 ПДР: випадок, коли можливий рух транспортного засобу через пішохідний перехід без зниження швидкості (гальмування, зупинки).





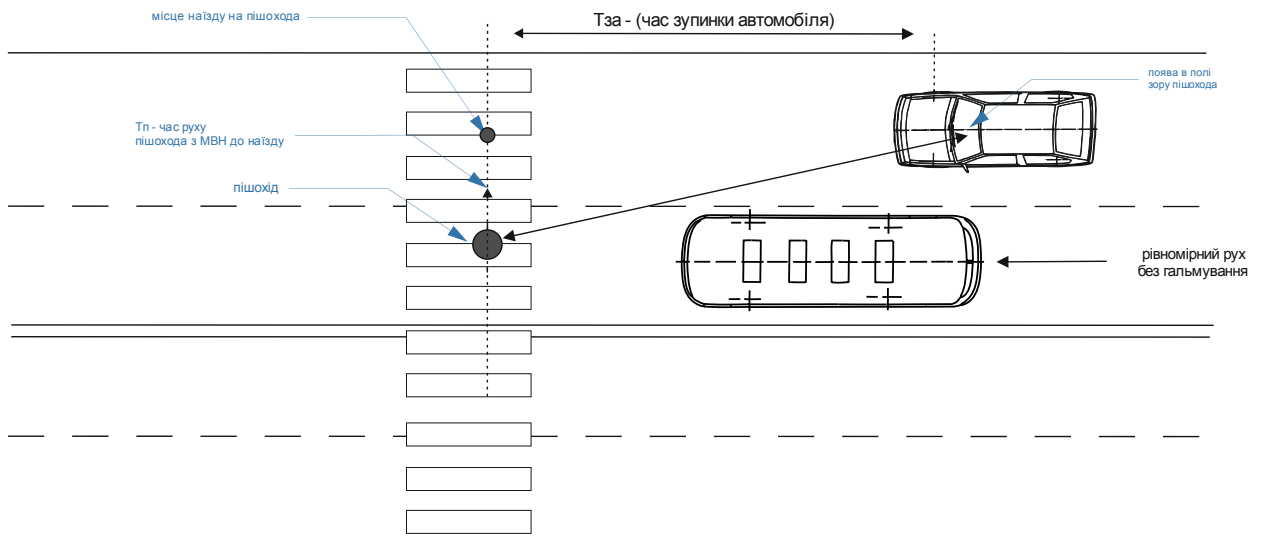
Фотоілюстрація 3: *Зображення ділянки дороги із пішохідним переходом та наявною перешкодою (попутний транспортний засіб).*

В даному випадку, автомобіль ВАЗ-2109, у світлу пору доби, рухається в межах населеного пункту із дозволеною швидкістю 50 км/год., при цьому відбувається наїзд на пішохода, який рухався в поперечному напрямку, в межах нерегульованого пішохідного переходу, який позначений відповідними знаками та розміткою. Однак особливістю є те, що автомобіль ВАЗ-2109, рухався в крайній правій смузі наближаючись до пішохідного переходу, де також, попереду по суміжній лівій смузі рухався мікроавтобус, швидкість руху якого була достатньо меншою від швидкості руху автомобіля ВАЗ-2109, при цьому водій мікроавтобуса спостерігав рух пішохода, однак швидкість не змінював, розраховуючи на те, що при досягненні ним пішохідного переходу, пішохід звільнить його смугу руху (див. малюнок до п.18.1).

Отже, виходячи із наведеного, момент виникнення небезпеки може бути прийнятий з моменту появи пішохода в полі зору водія, із-за об'єкту, що обмежує оглядовість, але такий підхід суперечить вимогам ПДР, який регламентує рух транспортного засобу на ділянці дороги де наявний нерегульований пішохідний перехід і так же само наведеним рекомендаціям щодо вибору моменту виникнення небезпеки для руху.

В експертній практиці моментом виникнення небезпеки визначається початок необхідних дій водія, спрямованих на запобігання наслідків, однак при цьому вибором безпечної (допустимої) швидкості руху, в залежності від наявності перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність дорожньої розмітки, дорожніх знаків та інше), можна досягти рівня безпеки дорожнього руху при якому забезпечується мінімізація виникнення небезпечної обстановки.

Розглянемо конкретний приклад коли у вищезгаданій ситуації водій автомобіля ВАЗ-2109 був позбавлений можливості уникнення пригоди в обстановці, коли всі учасники цієї дорожньої обстановки діяли у відповідності із вимогами ПДР:



На схемі зображено наближення мікроавтобуса до ділянки нерегульованого пішохідного переходу, водій якого не гальмує оскільки бачить що до моменту досягнення ним вказаного переходу, пішохід безпечно звільнить його смугу руху (див.малюнок до п.18.1 ПДР). Пішохід рухаючись спокійним темпом потрапляє в поле зору водія автомобіля ВАЗ-2109, на відстані яка потребує більшого часу для гальмування аж до зупинки, ніж час руху пішохода до наїзду, що в даному випадку позбавляє водія можливості уникнення пригоди.

Дану проблему пропонується вирішити наступними шляхами:

1. заборона облаштування ділянок пішохідного переходу в місцях, де його видимість на всій ділянці, може бути обмежена перешкодами (зупинка громадського транспорту, будь які споруди, тощо);

2. обов'язкове застосування норм пункту 12.1 ПДР, в частині безпечної (допустимої) швидкості руху ТЗ в залежності від дорожньої обстановки та ситуації (проїзд нерегульованого пішохідного переходу) при наявності перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (вимоги пункту 12.1 ПДР п.п. 1.10 ПДР);

3. внести зміни у розділ 14 ПДР, в частині заборони випередження транспортного засобу перед пішохідним переходом.

До п. 1) З практичної точки зору, це стосується повної заборони облаштування нерегульованих пішохідних переходів між зупинками громадського транспорту, або ж навпаки вже на існуючій ділянці пішохідного переходу створювати подібні перешкоди.

До п. 2) Норма пункту 12.1 ПДР чітко зазначає на необхідності дотримання безпечної швидкості – це швидкість руху ТЗ, за якої водій при необхідності, зможе своєчасно прийняти міри для зниження швидкості або ж до повної зупинки ТЗ у разі необхідності, при наближенні до нерегульованого пішохідного переходу, в момент відсутньої можливості спостерігати певну частину ділянки пішохідного переходу (рух ТЗ у

суміжній смузі, зустрічній, наявність перешкод які обмежують частину пішохідного переходу, тощо).

Для прикладу, пропонується аналогічний підхід під час вибору безпечної швидкості ($V_{аб}$) по умовам видимості в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – чим менша видимість, тим менша швидкість, а в даному випадку чим менша відстань ($S_{безпечна}$) до пішохідного переходу, частина якого не спостерігається, тим менша швидкість($V_{аб}$).

$$V_{аб} = 3.6 \times J \times T \times \left[\sqrt{\frac{2 \times S_{аб}}{J \times T^2} + 1} - 1 \right] \text{ км/год}$$

До п. 3) У розділі 14 ПДР, доцільно внести зміни щодо заборони випередження транспортного засобу перед пішохідним переходом (ближче ніж за 50 м). Пункт 1.10 ПДР «*випередження*» - ***рух транспортного засобу із швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, що рухається поряд по суміжній смузі.***

Вказані шляхи підходу дають можливість забезпечити достатньо високу ефективність безпеки та викоренення критичних(або ж конфліктних) моментів створених на ділянці нерегульованих пішохідних переходів, головним принципом якого є збереження найціннішого – життя та здоров'я людини.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про судову експертизу» від 25.02.1994. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text> (дата звернення: 02.11.2020).

2. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 02.11.2020).

3. Про внесення змін та доповнень до Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз, затверджених наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998. № 53/5 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0061-05#Text> (дата звернення: 02.11.2020).

4. Шевцов С.О., Дубонос К.В. Розслідування обставин дорожньо-транспортних подій. Харків: Факт, 2002. 171 с.

5. Шевцов С.А., Дубонос К.В., Перлин С.И. Основные направления развития автотехнической экспертизы. НИЭКЦ при УМВД Украины в Харьковской области, 2006. 316 с.

6. Правила дорожнього руху України 2020 (із останніми змінами та доповненнями, ПКМУ №258 від 27.03.2019 року): відповідає офіційному тексту. Київ: УКРСПЕЦВИДАВ, 2020. 64 с.

Тодераш Володимир Дмитрович

заступник директора Чернівецького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

УЧАСТЬ САНІТАРНОГО ТРАНСПОРТУ ШВИДКОЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ У ДОРОЖНЬОМУ РУСІ

Чи не кожного дня нам доводиться спостерігати, як на дорогах рухається автомобіль швидкої медичної допомоги, останній привертає увагу як звуковим так і світловим сигналом, а також зовнішнім виглядом із нанесеними кольорографічними розпізнавальними написами, порядок нанесення та яких визначено ДСТУ 3849:2018 (Дорожній транспорт кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи та спеціальні сигнали оперативних, спеціалізованих та спеціальних транспортних засобів)

Водіям інших транспортних засобів відомо що – у *разі наближення транспортного засобу з увімкненим синім проблісковим маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом водії інших транспортних засобів, які можуть створювати йому перешкоду для руху, зобов'язані дати йому дорогу і забезпечити безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу...*», (п.п. 3.2 ПДР України).

На перший погляд все цілком зрозуміло, рухається автомобіль швидкої медичної допомоги із увімкненими спеціальними сигналами, останньому слід надати перевагу в русі.

Складнощі виникають саме під час оцінки правомірності можливості водія автомобіля швидкої медичної допомоги відступати від певних діючих правил задля безперешкодного дорожнього руху, що у дійсності є наглядним та не викликає сумнівів (проїзд перехрестя на заборонений сигнал світлофора, зупинка та стоянка в місцях де це заборонено, перетинання дорожньої розмітки тощо).

Єдиним пунктом ПДР України що трактує право водія відступати від певних пунктів правил, є пункт 3.1 ПДР - ***Водії оперативних транспортних засобів, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від вимог розділів 8 (крім сигналів регулювальника), 10-18, 26, 27 та пункту 28.1 цих Правил за умови увімкнення пробліскового маячка синього або червоного кольору і спеціального звукового сигналу та забезпечення безпеки дорожнього руху. За відсутності необхідності додаткового привертання уваги учасників дорожнього руху спеціальний звуковий сигнал може бути вимкнений.***

Вказаним пунктом чітко визначено категорію «***водії оперативних транспортних засобів***», чим не являється транспортний засіб швидкої медичної допомоги. Оскільки, згідно Закону України «Про екстрену медичну допомогу», автомобіль швидкої медичної допомоги є **спеціалізованим санітарним транспортом** (п.11) ст.1), про що також вказують у реєстраційних документах відповідного транспортного засобу, а саме у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу вказано «**спеціалізований**».

При цьому, у згаданому вище ДСТУ 3849:2018, всупереч Закону України «Про екстрену медичну допомогу» **спеціалізований санітарний транспорт** тобто автомобіль швидкої медичної допомоги відносять до категорії «оперативний», при наявності переліку як «спеціалізованого» так і «спеціальності» виду транспорту.

Тому постає звичайне запитання, чи має право водій **«спеціалізованого санітарного транспорту»** що призначений для оперативного перевезення людини у невідкладному стані, під час руху із увімкненими проблисковими маячками і спеціального звукового сигналу, керуватись вимогами пункту 3.1 Правил дорожнього руху України?

Отже, для уникнення суперечностей зазначених вимог ПДР України, з метою забезпечення Безпеки дорожнього руху, доцільно внести зміни або до порядку внесення даних у реєстраційні документи відповідного транспортного засобу, керуючись виключно ДСТУ 3849:2018, а саме у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу зазначати **«оперативний»** наразі – **«спеціалізований»**, або зміни до пункту 3.1 ПДР, шляхом виключення терміну «оперативний», виклавши їх в наступній редакції:

- водії ***транспортних засобів що здійснюють рух із увімкненими спеціальними світловими сигналами синього або червоного кольору і спеціальним звуковим сигналом***, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від вимог розділів 8 (крім сигналів регулювальника), 10-18, 26, 27 та пункту 28.1 цих Правил **за умови забезпечення безпеки дорожнього руху**. За відсутності необхідності додаткового привертання уваги учасників дорожнього руху спеціальний звуковий сигнал може бути вимкнений.

Що також дасть можливість надання єдиної та правильної оцінки дій водія автомобіля швидкої медичної допомоги наприклад під час скоєння дорожньо-транспортної пригоди.

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Порядку використання і зберігання транспортних засобів Національної поліції України. МВС УКРАЇНИ. Наказ 07.09.2017 р. № 757. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 28 вересня 2017 р. за № 1198/31066 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1198-17#Text> (дата звернення: 02.11.2020).

2. Правила дорожнього руху України 2020 (із останніми змінами та доповненнями, ПКМУ № 258 від 27.03.2019 року): відповідає офіційному тексту. Київ: УКРСПЕЦВИДАВ, 2020. 64 с.

3. ДСТУ 3849:2018 Дорожній транспорт. Кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи та спеціальні сигнали оперативних, спеціалізованих та спеціальних транспортних засобів. Загальні вимоги. (Чинний від 15.06.2018) Київ, 2008. С. 24.

Трушевський Вячеслав Едуардович

доцент кафедри транспортних технологій Національного університету «Запорізька політехніка», кандидат технічних наук

ФОРМАЛІЗАЦІЯ АВТОРЕЖИМІВ СВІТЛОФОРНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Розрізняють кілька способів управління світлофорною сигналізацією. Наукові підходи [1, 2] виділяють два способи: пофазний, за сигнальними групами, за окремими напрямками. На практиці серед виробників керуючого обладнання часто зустрічаються спосіб, який умовно можна назвати «відпрацювання повної циклограми».

Керуючись вимогами стандартів [3,4] та нормативними вимогами щодо обслуговування світлофорної сигналізації [5], для відображення роботи світлофора достатньо використати схему пофазового роз'їзду та циклограму світлофорної сигналізації.

Однак, повністю відобразити режим роботи світлофорного об'єкта цими двома зображеннями можна лише за умови, що керування світлофорами відбувається якраз за способом відпрацювання повної циклограми.

Тут доречно буде надати короткі пояснення для кожного із цих способів. Два перших були привнесені в практику світлофорного регулювання фахівцями з телемеханіки при вивченні можливих способів керування світлофорним об'єктом на відстані. Ці два способи, залежно від реалізації, дають різні ступені гнучкості керування світлофорною сигналізацією.

Принцип пофазного способу полягає у тому, що всі напрями регулювання групуються у фази таким чином, аби поєднані в одній фазі напрями могли рухатися одночасно без утворення конфліктів, роз'їзд по яким не передбачено Правилами дорожнього руху [1]. Фаза викликається телемеханічно або локальним програмним блоком, а переходи між фазами напрацьовуються дорожнім контролером автоматично залежно від того, які напрями регулювання завершують рух, а які розпочинають. Для цього при програмуванні прописуються моменти зміни сигналів по всіх напрямках регулювання з урахуванням всіх можливих переходів між фазами (будь-якого порядку чергування фаз). Можлива кількість таких перестановок визначається за формулою:

$$n = (m - 1)!, \quad (1)$$

де m – кількість фаз регулювання.

Під фазами слід розуміти комбінації (сполучення) з множини напрямів регулювання, фази мають наскрізну нумерацію для всього світлофорного об'єкта. Слід забезпечити можливість перестановки фаз у довільному порядку, в тому числі при застосуванні диспетчерського керування рухом та ручного керування. Для будь-якої перестановки фаз, в тому числі такої, що не

передбачена жодною з програм, тривалість часових проміжків між зеленими (білими) немиготливими сигналами усіх конфліктних напрямів регулювання повинна дорівнювати значенням відповідних елементів двомірної матриці тривалостей конфліктів, обов'язково наявної у проєкті згідно ДСТУ 8752 [4]. Елементи матриці тривалостей конфліктів слід визначати розрахунком: між транспортними напрямками регулювання та між транспортними та пішохідними напрямками регулювання – на основі відстаней від стоп-ліній до конфліктних точок та моментів розподілу випадкової величини швидкості руху, а між пішохідними та транспортними напрямками регулювання – для умов завершення переходу чи досягнення острівця безпеки або лінії, що розділяє зустрічні транспортні потоки пішоходом, який розпочав перехід у першу секунду зеленого миготливого сигналу.

Метод окремих напрямків [2] відрізняється від пофазного тим, що відбувається виклик не фаз регулювання, а дозволяючих сигналів напрямів. Ключовою у питанні забезпечення безпеки дорожнього руху в цьому методі є матриця тривалостей конфліктів, про яку вже йшлося вище. На відміну від пофазного методу, метод окремих напрямків не потребує прописування всіх переходів між сигналами, проте потребує більш складного системного алгоритму на рівні дорожнього контролера. Основною перевагою методу окремих напрямків є відсутність таких структур циклу регулювання будь-якої складності, які неможливо було б реалізувати з використанням цього методу.

Авторежимом пропонується називати такий режим роботи світлофорної сигналізації, який, через поєднання керуючих впливів багатьох часових тригерів, давачів транспорту та пішоходів, а також через необхідність проведення стрічки неперервного часу і забезпечення пріоритету громадського транспорту не має чіткої структури циклу, тобто не характеризується повною повторюваністю комбінацій дозволяючих та заборонних сигналів через певний проміжок часу, що фактично означає відсутність циклу регулювання.

Авторежим не означає, що однакова комбінація заборонних та дозволяючих сигналів в принципі не може повторюватися на всіх напрямках регулювання, проте, така поява спричиняється співпадінням багатьох факторів, і не є системою, як при жорсткому режимі.

Слід наголосити, що авторежим може відпрацьовуватися за різними способами управління світлофорною сигналізацією, однак метод відпрацювання повної циклограми вимагає великої кількості посекудних режимів, що визначається за формулою (1). Так, наприклад, для п'яти фаз регулювання кількість таких режимів буде 24, а для кількості фаз, що дорівнює 8, – 5040.

Оскільки під час функціонування світлофорного об'єкта в авторежимі порядок чергування дозволяючих сигналів постійно змінюється, а так само змінюється і тривалість сигналів. Використовувати циклограму в якості носія інформації про режим регулювання принципово неможливо.

В такому випадку при застосуванні методу управління за сигнальними групами або за окремими напрямками можливо за даними «лог-файлу» встановити точний час виклику дозволяючих сигналів кожного напрямку

регулювання. Однак, на практиці така інформація сама по собі не має цінності, наприклад, при встановленні обставин ДТП. Як правило, в такій ситуації необхідно встановити, які сигнали подавалися по інших напрямках за даними про сигнали на одному-двох напрямках. Якщо стійких груп напрямів у структурі немає, то провести таке дослідження неможливо навіть теоретично. Іншим варіантом є доповнення даних точним часом (з точністю до секунди). Мається на увазі, що на відеозаписі ДТП наявний точний час. Таке можливо лише у разі, коли системи відеонагляду мають можливість синхронізації точного часу за даними GPS, або мережевого протоколу.

Для інших випадків, наприклад, наявності запису на відеореєстратор або систему спостереження об'єкта біля проїзної частини (магазин, банк, тощо) необхідною умовою є видимість на запису одного зі світлофорів, яким керувалися учасники ДТП. В такому випадку, керуючись матрицею тривалостей конфліктів, в деяких випадках можна встановити склад порушення Правил дорожнього руху у діях одного з водіїв.

Крім того, структури циклів на складних перехрестях можуть мати перехідні інтервали, що складаються з великої кількості додаткових тактів та, з метою забезпечення необхідної секвенції дозволяючих сигналів, можуть бути більшими по тривалості за основні такти регулювання.

Зважаючи на зазначене, втрачає інформативність схема пофазового роз'їзду, оскільки в перехідних інтервалах так само тривають деякі дозволяючі сигнали та виконується виїзд на перехрестя.

Пропонується, залежно від складності та мінливості застосованого на об'єкті авторежиму світлофорного регулювання, ввести такі зміни у способи формалізації та візуалізації світлофорних режимів:

- за потреби, дозволити, замість схеми пофазового роз'їзду, подавати схему напрямів регулювання, тобто зображення усіх напрямів регульованого руху транспорту та пішоходів, наявних на перехресті;
- на схемах напрямів стрілки, що відповідають попарно неконфліктним напрямам, відображати однаковим кольором;
- циклограму світлофорного регулювання, у випадку відсутності даних про точний час скоєння ДТП, замінити на матрицю тривалостей конфліктів та матрицю мінімальних та максимальних тривалостей дозволяючих сигналів за напрямками.

Список використаних джерел:

1. Левашев А. Г. Проектирование регулируемых пересечений: Учеб. пособие / А. Г. Левашев, А. Ю. Михайлов, И. М. Головных. – Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2007. – 208 с.
2. Форнальчик Є. Ю. Управління дорожнім рухом на регульованих перехрестях у містах: монографія / Є.Ю. Форнальчик, І.А. Могила, В.Е. Трушевський, В.В. Гілевич // Львів: Видавництво Львівської політехніки. – 2018. – Т. 236.

3. ДСТУ 4092–2002 «Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки». – Введ. 2002–06–03. – К.: Держстандарт України, 2002. – 27 с.

4. ДСТУ 8752:2017 «Безпека дорожнього руху. Проект організації дорожнього руху. Правила розроблення, побудови, оформлення. Вимоги до змісту». – Введ. 2017–12–20. – К.: Держстандарт України, 2017. – 34 с.

5. Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України «Про затвердження Правил утримання технічних засобів регулювання дорожнього руху вулично-дорожньої мережі населених пунктів» № 296 від 08.11.2017 р.

Фурса Вадим Вікторович

*старший викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

ОКРЕМІ ПИТАННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ЛАЗЕРНОГО ВИМІРЮВАЧА ШВИДКОСТІ «TRUCAM»

Право на безпеку є конституційним правом будь-якої особи незалежно від статі, віку, громадянства, національної, расової, релігійної, політичної чи будь-якої іншої приналежності. Не є виключенням і сфера дорожнього руху. Держава створює такі умови дорожнього руху, за яких усі учасники такого руху в змозі перебувати у стані безпеки – коли їхньому життю та здоров'ю нічого не загрожує. Одним із кроків для досягнення стану безпеки учасників дорожнього руху є прийняття відповідних нормативних документів, які безпосередньо чи опосередковано направлені на створення безпечних умов у сфері дорожнього руху.

Нещодавно, 21 жовтня 2020 року, Кабінетом Міністрів України схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Як вказується у пояснювальній записці до проекту розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» основною метою стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2024 року, та на 50 відсотків до 2030 року, зменшення 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 [1].

Безпосередньо у самій Стратегії вказується, що за питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна є одним з лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних

пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка осіб [2].

Отже вести мову про належний стан безпеки учасників дорожнього руху в Україні ми не можемо в силу ряду причин, які також вказуються у вказаній Стратегії. Так, за результатами проведеного Національною поліцією аналізу стану аварійності на території країни встановлені основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, а саме:

1. порушення правил маневрування – 22 відсотки;
2. перевищення безпечної швидкості – 34 відсотки;
3. недотримання дистанції – 8 відсотків;
4. порушення правил проїзду перехрестя – 8 відсотків;
5. керування транспортним засобом у нетверезому стані – 3,23 відсотка;
6. виїзд на смугу зустрічного транспорту – 1,35 відсотка;
7. порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6 відсотків [2].

Як бачимо, основною причиною травматизму та/або загибелі людей виступає саме недотримання швидкісного режиму зазначеного у Правилах дорожнього руху. Повноваження щодо контролю за дотриманням правил дорожнього руху, а отже і правил дотримання швидкісного режиму, покладено на Національну поліцію України. Зазначене повноваження дублюється також і у Законах України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги» та «Про благоустрій населених пунктів».

Для виявлення порушень швидкісного режиму, крім системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, органи поліції використовують лазерний вимірювач швидкості транспортних засобів «TruCAM».

«TruCAM» має давню історію. Він з'явився в Україні ще у 2010 році, потім був заборонений, у 2018 році знову «взятий на озброєння» і до сьогодні залишається основним лазерним вимірювачем швидкості транспортних засобів. В той же час використання TruCAMу для вимірювання швидкості і фіксації правопорушення досить часто викликає спори між поліцією з однієї сторони та водіями і їх захисниками з іншої. Зазвичай спори стосуються:

1. нормативно-правового забезпечення використання TruCAM;
2. використання TruCAMу не в автоматичному режимі.

Що стосується першого питання, то дійсно на сьогодні відсутній будь-який нормативний акт, який регламентує використання такого вимірювача швидкості як TruCAM. Так, до кінця 2018 року діяв Перелік технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху у якому зазначалися всі засоби вимірювання швидкості транспортного засобу, зокрема і TruCAM. Наприкінці 2018 року наказ, яким затверджувався Перелік технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху втратив чинність. В той же час МВС України затверджує Інструкцію із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і

кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису. На жаль, зазначена Інструкція вже не містила переліку засобів вимірювання швидкості транспортного засобу. Більш того вказана інструкція навіть не оперує такими термінами як: «вимірювач швидкості», «лазерний вимірювач швидкості», «технічний пристрій для вимірювання швидкості», «TruSAM» тощо, а зосереджена в основному на тих технічних засобах, основною функцією яких є фото- та відеозйомка. Все вищеописане у своїй сукупності і сприяє виникненню спорів між водіями та поліцейським, які досить часто закінчуються у судах. Одразу зазначимо, що серед суддів також немає однастайності, одні стають на бік поліції, інші – на бік водіїв.

Для вирішення описаної ситуації необхідне нормативне врегулювання використання лазерного вимірювача швидкості транспортних засобів «TruSAM», а саме створення нового локального нормативного акту МВС України, або розширення вже існуючої Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису положеннями щодо нормативно-правового використання засобів вимірювання швидкості. Ще одним способом вирішення описаної ситуації є закріплення у ст. 40 Закону України «Про Національну поліцію» переліку технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису як це зроблено у ст. 45 «Застосування спеціальних засобів».

Наступним питанням, яке виникає між поліцейськими та водіями є використання все того ж TruSAMу не в автоматичному режимі, тобто коли TruSAM знаходиться у руках поліцейського. У ст. 40 Закону України «Про Національну поліцію» зазначено, що з метою забезпечення дотримання правил дорожнього руху поліція може закріплювати на форменому одязі, службових транспортних засобах, монтувати/розміщувати по зовнішньому периметру доріг і будівель автоматичну (підкреслено нами – В.Ф.) фото- і відеотехніку[3]. Предметом спору в даному випадку виступає те, що TruSAM не закріплено на форменому одязі, як зазначено у ст. 40, а у випадку розміщення TruSAMу на штативі чи закріпленні на службовому автомобілі – що TruSAM працює не в автоматичному режимі, оскільки керування лазерним вимірювачем швидкості здійсню безпосередньо поліцейський. Вирішення описаної ситуації аналогічне ситуації щодо нормативно-правового забезпечення використання TruSAM – створення нового нормативного акту МВС України щодо порядку застосування вимірювачів швидкості транспортних засобів, або розширення вже існуючої Інструкції. Поряд з цим необхідно привести до ладу ст. 40 Закону України «Про Національну поліцію» в частині використання автоматичних / напівавтоматичних технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, або взагалі доповнити Закон України «Про Національну поліцію» статтею щодо використання поліцейськими технічних приладів з функцією вимірювання швидкості транспортних засобів.

Підсумовуючи зазначимо, що в рамках тез доповіді неможливо повністю розкрити питання нормативно-правового забезпечення використання лазерного вимірювача швидкості TruCAM, нами окреслено коло питань, які є найбільш дискусійними, потребують подальшого наукового-практичного дослідження та якнайскорішого вирішення.

Список використаних джерел:

1. Пояснювальна записка до проєкту розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/Dok_PROEKT/%D0%9F%D0%BE%D1%8F%D1%81%D0%BD%D1%8E%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%20%D0%B7%D0%B0%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BA%D0%B0%20%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%202024.docx. – Дата доступу: 05.11.2020.

2. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5f9/b01/91f/5f9b0191f122f257174646.doc>. – Дата доступу: 05.11.2020.

3. Про Національну поліцію. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>. – Дата доступу: 05.11.2020.

Хоббі Юлія Сергіївна

*доцент кафедри державно-правових дисциплін та публічного управління
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ОКРЕМИХ КАТЕГОРІЙ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Конституція України кожному гарантує право на свободу пересування (ст.33), чому сприяє збільшення кількості автомобілів, але, на жаль, кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні також постійно збільшується. Наприклад, якщо порівняти показники Донецької області по кількості ДТП за період з 01 січня по 30 вересня 2019 (2839) та аналогічний період 2020 року (3161), ми бачимо ріст цього показника на 11,3%, причому кількість смертельних ДТП також збільшилася на 8,9 %.

Окрім класичних ДТП за участю двох і більше автомобілів, лідирують також пригоди за участю велосипедистів, і в більшості випадків відповідальність понесе водій автомобілю, а не велосипеду. Хоча, як раз велосипедисти часто не обізнані в достатній мірі щодо правил дорожнього руху (далі – ПДР), перетину перехрестів, пішохідних переходів і створюють небезпеку як для безпосередньо учасників дорожнього руху, так і для перехожих.

Все це відбувається через те, що для керування велосипедом не вимагається обов'язкового проходження навчання в автошколі та наявність посвідчення водія, а тому рівень знань велосипедистів стосовно ПДР ніхто не контролює і вони вільно пересуваються по городу, створюючи небезпеку. Не кажучи вже про дітей та підлітків, які ганяють по придомовій території виїжджаючи на дорогу.

Звісно законодавці подбали про велосипедистів та передбачили для них велосипедну доріжку, але розвиток велосипедної інфраструктури в Україні ще занадто низький і обмежується кількома велосипедними парковками та доріжками, часто у незручних місцях і не пристосовані на значні дистанції.

Правила дорожнього руху України передбачають відповідний розділ 6 «Вимоги до велосипедистів», які передбачають правила поведінки на дорозі. Зокрема, п. 6.1 забороняє дітям до 14 років виїжджати на проїзду частину, а п. 6.7. зобов'язує осіб, які керують велосипедами, дотримуватися вимог даних Правил. Та хто і як контролює дотримання ними цих вимог? Це вже не кажучи про вимоги п. 6.2 щодо необхідності обладнати велосипед звуковим сигналом, світлоповертачами і фарою [1].

Слід також додати, що окрім велосипедів розповсюдження отримали інші засоби пересування, популярні серед дітей та підлітків, як електричні самокати, гіроскутери, тощо. Ці транспортні засоби також не можна віднести до механічних транспортних засобів, оскільки потужність двигуна в них менше 3 кВт. Але і до пішоходів, яких ПДР також зобов'язує дотримуватися певних вимог, їх віднести не можна. Оскільки п. 1.10 Правил встановлює, що пішохід це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне [1].

Звісно Правила розповсюджують обов'язок знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, на всіх учасників дорожнього руху (п. 1.3).

Згідно з ПДР України, учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному (п. 1.10) [1]. Як ми бачимо, водії електричних та і простих самокатів, гіроскутерів, сюди не відносяться.

Дещо ширше трактування містить Закон України «Про дорожній рух» ч. 1 ст. 14, який до учасників дорожнього руху відносить осіб, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів [2].

Слід торкнутися і такої категорії населення, як особи з інвалідністю, які для пересування використовують електричний візок і через обмежену мобільність та швидкість є вкрай вразливою категорією учасників дорожнього руху. Законодавство не висуває жодних вимог та обмежень щодо допуску до керування подібними засобами пересування, електросамокатами, гіроскутерами і це оправдано, але лише коли вони не здійснюють рух в загальному потоці

автомобілів. Ми не наполягаємо на введенні яких то обмежень для даної категорії осіб, окрім знання норм і правил дорожнього руху. Про обов'язок держави забезпечувати реалізацію прав людини, зокрема і свободу пересування, говорити не будемо.

Варто зазначити, що знання та дотримання норм і правил дорожнього руху, відповідно до ст. 14 Закону України «про дорожній рух» не лише право, а й обов'язок [2]. За порушення цих норм передбачається адміністративна, кримінальна та цивільно-правова відповідальність. Найбільш розповсюджений вид юридичної відповідальності за порушення ПДР – адміністративна, та вона настає лише з 16 років. Правопорушення, які стосуються велосипедистів, передбачені статтями 122, 122-2, 122-4, 125, 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення [3]. Санкції цих статей передбачають штраф, позбавлення права керувати ТЗ від 3 до 6 місяців (що мало ймовірно для велосипедистів), громадські роботи (дуже доречно), адміністративний арешт (теж мало ймовірно) та попередження. Але велосипедисти дуже часто уникають відповідальності, особливо якщо саме вони постраждали під час ДТП і притягнути до відповіді водія юридично легше, і тому продовжують порушувати ПДР та створювати небезпечні ситуації на дорозі.

Це вимагає комплексного перегляду законодавства в сфері безпеки дорожнього руху з внесенням відповідних змін до ПДР визнавши статус осіб, які керують електросамокатами та іншими засобами пересування та кодексів в бік посилення відповідальності саме цієї категорії учасників дорожнього руху шляхом збільшення розміру штрафу та кількості годин громадської роботи.

Повертаючись до дітей, як найбільш вразливої категорії населення, доречним вбачається введення в школах не лише окремих уроків з безпеки дорожнього руху, а й повноцінного предмету з підсумковим контролем знань.

Таким чином, вирішувати проблему підвищення безпеки дорожнього руху для таких категорій населення, як велосипедисти, користувачі електросамокатів та гіроскутерів, необхідно комплексно. Доречним вбачається наступне: по-перше, переглянути ПДР на предмет розширення визначення учасників дорожнього руху; по-друге, перегляд чинного законодавства в сфері дорожнього руху і посилення відповідальності велосипедистів та користувачів інших засобів пересування; по-третє, перегляд шкільної програми в бік обов'язковості предмету про безпеку дорожнього руху з підсумковим контролем знань із занесенням оцінки до атестату; по-четверте, матеріально-технічне та нормативне забезпечення з боку держави та відповідних органів безпеки дорожнього руху. Вирішення цих проблем дозволить більш ефективно забезпечити безпеку зазначеної категорії учасників дорожнього руху та дозволить скоротити кількість ДТП за їхньою участю.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p#Text>

2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ.
URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення 07.12.1984 р.
URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

Чайка Ярослав Миколайович

викладач циклу загальноправових дисциплін Державної установи «Академія патрульної поліції», старший лейтенант поліції

АКТУАЛІЗАЦІЯ ПРОБЛЕМАТИКИ ВИКОРИСТАННЯ ОКРЕМОГО ДОРОЖНЬОГО ОБЛАДНАННЯ ТА СУЧАСНИЙ ПОГЛЯД НА РОЗВИТОК ДОЦІЛЬНОСТІ ЙОГО ВСТАНОВЛЕННЯ В ШИРОКОМУ ЗАСТОСУВАННІ ЯК СТАЛІЙ СТАНДАРТ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

За минулі роки і до сьогодні кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні стабільно має негативний показник, та безпека дорожнього руху вимагає інноваційні рішення щодо подолання причин подібних явищ.

Сучасний світ вимагає прогресивної думки, в тому числі і щодо прийняття конкретних рішень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Доцільно б було на десятки років передбачити глобалізацію проблем, пов'язаних з безпекою дорожнього руху. Це виклик державі: чи готова вона удосконалювати позиції в питаннях безпеки дорожнього руху, враховуючи що головна мета – це збереження життя людей.

Відомо, що кожні сімнадцять хвилин в Україні трапляється дорожньо-транспортна пригода. Майже кожні півтори години, на жаль, гине або зазнає середніх/тяжких тілесних ушкоджень людина. У середньому протягом доби понад 180 осіб стають жертвами ДТП.

Будь-який водій, незалежно від того наскільки майстерно він керує транспортним засобом та, незважаючи на його досвід, наражається на небезпеку потрапляння в дорожньо-транспортну пригоду, і саме тому кожен водій повинен розуміти, як йому слід діяти у разі настання цієї непередбачуваної події.

Згідно рішення по справі «О'Гллан та Франціс проти Сполученого королівства» від 29 червня 2017 року, Європейський суд з прав людини у складі його Великої палати постановив, що будь-яка особа, яка володіє чи керує автомобілем, підпадає під дію спеціальних правил, оскільки володіння та використання автомобілів є таким, що потенційно може завдати серйозної шкоди. Ті, хто реалізували своє право володіти автомобілями та їздити на них, тим самим погодилися нести певну відповідальність та мають додаткові обов'язки.

Слід зауважити, що вимоги Правил дорожнього руху направлені, в першу чергу, на забезпечення умов для безпеки дорожнього руху, збереження життя та здоров'я учасників дорожнього руху та забезпечення схоронності місця ДТП

для можливості оформлення факту настання ДТП, встановлення винуватця ДТП та притягнення його до відповідальності.

Проблема існує та відомо, що «пішоходи» переважно мають розуміння про те, що діють правила дорожнього руху і на пішохідному переході, незалежно від того регульований він чи ні, але, на жаль, неуважність та інші фактори впливають на їхню безпеку.

Дорожнє обладнання, наприклад «шумові смуги для підвищення уваги учасників дорожнього руху на небезпечних ділянках дороги», а саме на дорогах у населеному пункті допомогли б зменшити аварійність в місцях, де організовано пішохідні переходи і слугували б для привернення уваги водіїв, зменшення гальмівного шляху при необхідності, та заздалегідь чіткого усвідомлення потенційної появи пішохода. У населених пунктах часто можна зустріти місця підвищеної небезпеки, які немає необхідності оснащувати «пристроями примусового зменшення швидкості транспортних засобів», але до яких необхідно привернути увагу водія. Необхідно звернути увагу на створення такого явища біля кожного пішохідного переходу.

У місцях, де є круті підйоми та круті спуски, щоб зменшити аварійність на дорозі, замало дорожніх знаків – «вологе покриття» чи «ожеледиця» – в певних погодних умовах, тому «шумові смуги» або «абразивні матеріали» були б доречним, щоб транспортний засіб не втрачав значно сцеплення з дорожнім покриттям, за будь якої погоди та в будь яку пору року.

Відомо, що таке природне явище як «ожеледиця» утворюється у вигляді склоподібного льоду або інею, якщо температура землі, дорожнього покриття, елементів дорожніх споруд, окремих предметів нижча, ніж $-3\text{ }^{\circ}\text{C}$, а температура повітря різко збільшується з переходом від $+3$ до $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$ за умов підвищеної (понад 90 %) відносної вологості повітря (туман, мряка) або слабких дощових опадів. Ожеледиця з'являється першочергово, як правило, на ділянках (мостах, покритті ділянок доріг та вулиць), що проходять поблизу річок, каналів, боліт, озер та інших водойм).

На основі вище викладеного, вважаю, що чудовим трендом стало б наступне: всі пішохідні переходи оснастити відповідним дорожнім обладнанням, а саме «Пішохідним огороженням – сітками, конструкціями поручневого типу, призначених для упорядкування руху пішоходів», щоб пішоходи, які мають намір перейти проїзду частину на передбаченому пішохідному переході виключно здійснили цю дію в межах пішохідного переходу.

Враховуючи глобалізацію сучасного світу, то такі дії щодо забезпечення безпеки дорожнього руху потрібні для впровадження вже сьогодні, щоб не мати негативної статистики, яка, на жаль, з кожним днем не зменшується.

Червінчук Андрій Васильович

завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

Веснін Артем Вячеславович

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

ЩОДО ТЕХНІЧНИХ НОВАЦІЙ У ПРАКТИЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Поліцейські підрозділи патрульної поліції України під час виконання своїх обов'язків у сфері контролю та нагляду за дорожнім рухом в якості поліцейських заходів примусу можуть використовувати спеціальні засоби, зокрема гумові та пластикові кийки, електрошокові пристрої контактної та контактно-дистанційної дії, засоби обмеження рухомості, засоби примусової зупинки транспорту тощо. Перелік таких засобів міститься у Законі України «Про Національну поліцію» та є вичерпним, а це свідчить тільки про те, що поліцейські за жодних обставин не можуть застосовувати інші заходи примусу. Проте, чи є достатнім той перелік спеціальних засобів, що містяться у Законі, для якісного виконання покладених на поліцію обов'язків, у тому числі, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху?

У поліцейській діяльності існують чимало випадків, коли для захисту життя та здоров'я людини, а також припинення чи протидії певних правопорушень, у тому числі з використанням транспортних засобів, необхідне використання інших технічних приладів, що наразі відсутні у підрозділах Національної поліції України. Не виключенням є випадки, коли задля порятунку життя та здоров'я людини або подолання злісної непокори законному розпорядженню або вимозі поліцейського при виконанні ним службових обов'язків необхідно примусово відкрити автомобіль шляхом пошкодження скла, дверей чи запірних пристроїв. З приводу цього виникає доречне питання яким саме способом поліцейські повинні здійснювати примусове відкриття транспортного засобу та за допомогою якого технічного приладу, адже такі дії повинні бути безпечними для життя та здоров'я особи, що знаходиться в салоні автомобіля, а також нести мінімальні пошкодження для самого транспортного засобу.

Відповідаючи на ці та інші подібні питання, науковцями Донецького юридичного інституту МВС України (С. Вітвіцький, А. Червінчук, Ю. Атаманенко, Є. Пилипенко) спільно з представником ГУНП в Донецькій області (С. Бичін) та доцентом кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету (А. Веснін) був розроблений абсолютно новий спеціально зорієнтований пристрій «WINCRUSHER» (назва від авторів), за допомогою якого можна здійснити примусове відкриття автомобіля з мінімально можливим його пошкодженням та дійсно максимально

безпечним способом як для поліцейського, так і для особи, що знаходиться у середині автівки.

Пристрій складається з двох окремих елементів – фіксуючої рамки з вакуумними присосками та корпуса ударного інерційного молота (рис. 1 (а,б), рис. 2). Основний принцип роботи пристрою полягає у фіксації його на поверхні скла та використанні сконцентрованої ударної енергії від інерційного молота, що приводиться в дію мускульною силою поліцейського.



Рис. 1. Загальний вид фіксуючої рамки з вакуумними присосками



Рис. 2. Загальний вид ударного інерційного молоту

Отже, спеціальний пристрій для примусового відкриття транспортних засобів «WINCRUSHER» дозволяє достатньо швидко, якісно та максимально безпечно здійснити примусове відкриття транспортного засобу шляхом руйнування будь-якого з бічних стекол автомобіля. По-перше, саме стекла автомобілів можна зруйнувати вщент з мінімальною потенційною загрозою для здоров'я та життя людей, по-друге, стекла є відносно дешевим складовим елементом у порівнянні з іншими кузовними деталями транспортного засобу.

Висновки. Створений спеціально для примусового відкриття транспортних засобів пристрій «WINCRUSHER» може використовуватись працівниками Національної поліції України для подолання злісної непокори законному розпорядженню або вимозі поліцейського особою, що перебуває у зачиненому транспортному засобі, шляхом примусового відкриття автомобіля через пошкодження скла, дверей чи запірних пристроїв цього транспортного засобу. Однак, для того, щоб підрозділи Національної поліції України могли повноцінно та безперешкодно використовувати «WINCRUSHER» у своїй

діяльності, необхідне, перш за все, закріплення нормативно-правової бази його використання на державному рівні.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.

2. Закон України «Про Національну поліцію» : науково-практичний коментар / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ ; за заг. ред. В. В. Сокурєнка ; [О. І. Безпалова, К. Ю. Мельник, О. О. Юхно та ін. ; передм. В. В. Сокурєнка]. Харків, 2016. 408 с.

Черевко Кирило Олександрович

доцент кафедри кримінального права і кримінології факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

ЩОДО ПИТАННЯ ПРОТИДІЇ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМ ЗЛОЧИНАМ ТА ПРИГОДАМ

Відповідно до кримінального законодавства України (Кримінальний кодекс України), необережність, як одна з форм вини, припускає: по-перше, кримінальну протиправна самовпевненість винного (якщо особа передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), але легковажно розраховувала на їх відвернення); по-друге, кримінальну протиправну недбалість (якщо особа не передбачала можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), хоча повинна була і могла їх передбачити) (ст. 25 КК України) [1]. Необережна форма вини є підставою для визнання вчиненого кримінального правопорушення необережним. Крім того, таким кримінальним правопорушенням у кримінологічному сенсі є і умисно вчинене суспільно небезпечне діяння, тяжкі наслідки якого не охоплювалися умислом винного і настали за наявності у відношенні до них необережної форми вини. «Необережна кримінальна протиправність є складовою частиною загальної кримінальної протиправності і містить сукупність передбачених чинним кримінальним законодавством кримінальних правопорушень, вчинених у результаті кримінально протиправної самовпевненості чи кримінально протиправної недбалості»[2].

Доцільно виділити такі види необережної кримінально протиправної поведінки, пов'язані з: – порушенням правил безпеки використання машин і механізмів; – проведення робіт, що вимагають особливої обережності; – безпеки експлуатації транспортних засобів; – безпеки при виробництві й передачі енергії, транспортуванні і зберіганні енергоносіїв; – екологічної безпеки; медичної безпеки; – побутової безпеки; – безпеки виконання посадових і професійних обов'язків; – майнової безпеки [4].

Перелічені вище фактори дають підстави для вивчення та розгляду проблеми необережної кримінальної протиправності. ***Під необережною кримінальною протиправністю прийнято розуміти сукупність усіх необережних кримінальних правопорушень, вчинених на певній території за певний період часу.***

Згідно з даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, в результаті дорожньо-транспортних пригод у світі щорічно гине близько 1,25 млн чоловік.), передає прес-служба організації. Щорічні збитки від дорожньо-транспортних подій (далі – ДТП) становлять майже 3% світового валового доходу. За прогнозом Всесвітньої організації охорони здоров'я, в 2020 році, якщо не вжити заходів, смертність від ДТП вийде на третє місце після серцево-судинних захворювань і важких стресів [5].

Протягом минулого року в Україні сталося близько 102 тис. ДТП, при цьому 1996 тис. осіб загинуло, біля 21557 тисяч отримали травми різного ступеня тяжкості. Кожні 20 хвилин в Україні відбувається ДТП, а кожні три години гине людина. В середньому за добу в ДТП гине 5-6 і отримує травми різного ступеню тяжкості – понад 60 осіб. В Україні відносна кількість загиблих в ДТП в кілька разів більша, ніж в країнах Євросоюзу, США. Ціна порушень правил дорожнього руху в Україні за найскромнішими підрахунками сягає мільйонів доларів США на рік.

Судова практика показує, що переважна більшість всіх дорожньо-транспортних випадків стається з вини водіїв. Усі причини й умови, що призводять до дорожньо-транспортних злочинів, доцільно поділити на такі блоки: 1) дії та стан водія; 2) дії та стан пішоходів і пасажирів транспорту; 3) технічний стан транспортного засобу; 4) стан дороги й метеорологічні умови. До основних факторів, які пов'язані з особою водія, належать: – керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння; – порушення приписів Правил дорожнього руху, що стосуються керування транспортним засобом (перевищення швидкості руху, припустимої в конкретній ситуації, а також неправильна оцінка дорожньої ситуації та несвоєчасно вжиті заходи із забезпечення безпеки руху); – недосвідченість і неухважність водія; – психофізіологічні й інші дані водія (перевтома, хворобливий стан водія); – порушення техніки водіння та режиму роботи водіїв автотранспортних засобів.

Під пияцтвом розуміють систематичне, надмірне споживання спиртних напоїв, яке знижує рівень соціальної активності особистості, що негативно позначається на здоров'ї людини, котра споживає алкоголь. Авжеж, надмірне вживання алкоголю приводить до вчинення суспільно – небезпечних правопорушень. Органам місцевого самоврядування та Національній поліції необхідно разом створювати плани реалізації комплексних заходів щодо посилення профілактичного впливу і протидії проявам пияцтва на дорогах та водіями транспортних засобів.

Успішна протидія необережній кримінальній протиправності можлива лише при реалізації систематичного підходу на постійній основі. Так, Урядом України була прийнята «Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року». Метою Програми є

зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481.

Весь комплекс превентивних заходів умовно можна розділити на три великі блоки за рівнем їх реалізації: **загальносоціальні, спеціально-кримінологічні та індивідуальні заходи.**

Для запобігання необережним кримінальним правопорушенням пов'язаними з дорожньо-транспортними пригодами суттєве значення мають такі загальносоціальні заходи, як: – посилення боротьби з пияцтвом і наркоманією; – розширення та удосконалення правового виховання населення; – формування позитивної громадської думки із зазначених питань, заснованої на чіткому усвідомленні соціальної значимості їх успішного вирішення (із широким використанням засобів масової інформації); – удосконалення законодавства про відповідальність за необережні кримінальні правопорушення та інші, що створюють для них ґрунт, «фоніві» правопорушення (сюди можна віднести відмінену статтю 286-1 КК України та не працюючу ст. 130 КУпАП); – покращання сфери обслуговування транспортних засобів: це, насамперед, усунення дефектів дорожнього покриття, нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків і т.н. [6].

Важливу роль у запобіганні необережним кримінальним правопорушенням, а саме дорожньо-транспортним відіграють і заходи спеціально-кримінологічні. До їх числа відносяться:

- розроблення і впровадження нових, найбільш ефективних засобів і правил техніки безпеки й охорони природи;
- застосування заходів, спрямованих на виховання у керівників підприємств і організацій, працівників інспекцій і служб позиції максимальної уваги до покладених на них обов'язків, прояву принциповості та інших якостей особистості, необхідних для успішної боротьби з порушеннями вказаних правил та інших необережних кримінальних правопорушень;
- аналіз найпоширеніших помилок і порушень правил безпеки при експлуатації тих або інших технічних засобів;
- поліпшення організації й методики роботи контролюючих органів, органів розслідування й судового розгляду справ про необережні кримінальні правопорушення різних видів.

Індивідуальна профілактична робота з особами, схильними до вчинення необережних кримінальних правопорушень, займає важливе місце в діяльності правоохоронних органів. До її головних заходів можна віднести:

- проведення виховної роботи з окремими особами (групами осіб), потенційно схильними до вчинення правопорушень. Найбільш інтенсивна така робота повинна проводитися з особами, які мають індивідуальні транспортні засоби;
- проведення індивідуально-роз'яснювальної роботи (наприклад, пояснення, які порушення правил безпеки дорожнього руху до яких наслідків

можуть призвести, яка відповідальність передбачена законодавством за такого роду правопорушення);

- допомога у формуванні прогностичного мислення, що дозволяє правильно оцінювати особистий негативний досвід (порушення правил безпеки дорожнього руху в минулому, що залишилося безкарним і не мало негативних наслідків, не гарантує відсутності тяжких наслідків і безкарності при аналогічних порушеннях у майбутньому) тощо.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України: станом на 10 січня 2018 року. – Х.: Право, 2018. – 286 с.

2. Кримінологія: Загальна та Особлива частини: підручник/І. М. Даньшин, В. В. Голіна, М. Ю. Валуйська та ін.; за заг. ред. В. В. Голіни. – Х.: Право, 2014. – 440 с.

3. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за 2017 рік.

4. Кримінологія: питання та відповіді / Кол. авторів: Авдеев О. О., Васильев А. А. та ін.; за заг. ред. О. М. Литвинова. – Х.: Золота миля, 2015. – 324 с.

5. Всесвітня організація охорони здоров'я. URL. <http://www.who.int/countries/ukr/ru/>

6. Піддубна А. В. Деякі аспекти запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / Право і суспільство. – 2011. – № 4. – С. 132-136.

Шевяков Максим Олександрович

старший викладач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, капітан поліції

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ КОРИСТУВАЧІВ ЛЕГКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

Кожного дня пересічний громадянин може спостерігати на теренах України введення в повсякденне життя інноваційних технологій. Ці технології поліпшують умови проживання та пересування. Одним із елементів вдосконалення умов сьогодення є введення в експлуатацію легкого електротранспорту, такого як: сігвей, моноколесо, гіроскутер, гіроборд тощо. Завдяки вищевказаному електротранспорту люди стали більш моторнішими, швидшими та з новими сучасними можливостями, готовими до досягнень нових вершин та реалізації своїх побажань. Тим самим соціум переходить на новий рівень реалізації потреб з мінімальними матеріальними витратами.

Але, враховуючи всю надзвичайну користь та переваги електротранспорту, кожної миті більш гостро постає питання: «Хто такі

користувачі легкого електротранспорту?»), «Чи є вони учасниками дорожнього руху?»).

Протягом першого півріччя 2020 року Комітетом Ради було схвалено та передано на розгляд до Верховної Ради України законопроект № 3023 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів)» (далі – Законопроект), за яким запропоновано встановити правовий статус користувачів легкого електротранспорту, їх права та обов'язки, а також відповідальність за порушення правил дорожнього руху.

Законопроектом визначено дефініцію користувачів легкого електротранспорту. Так депутати Верховної Ради України запропонували внести зміни до Закону України «Про дорожній рух», а саме створили ст. 19-1 з наступною назвою: «Правовий статус, основні права і обов'язки користувачів персонального легкого електротранспорту». Відповідно до вказаної статті можемо виділити наступне поняття: «До користувачів персонального легкого електротранспорту відносяться особи, які пересуваються з використанням одно-, дво- або триколесного механічного транспортного засобу, що приводиться в рух за допомогою електричного двигуна (електричні скутери, сігвеї, гіроборди, гіроскутери тощо), окрім інвалідних колясок та велосипедів, обладнаних електродвигунами».

Пропонуємо детальніше розглянути та здійснити покрокове визначення користувачів персонального легкого електротранспорту передбаченого Законопроектом. Законодавці відносять до «користувачів персонального легкого електротранспорту осіб, які пересуваються з використанням одно-, дво- або триколесного...». Для початку необхідно зупинитись саме на цьому. Ми пропонуємо змінити дане визначення, оскільки технічний прогрес не стоїть на місці і кожного дня світові бренди електронного напрямку розробляють найрізноманітніші варіанти електротранспорту. Але тут одразу виникає необхідність важливих уточнень: чи варто робити акцент на кількості коліс при характеристиці електротранспорту? Наприклад, на теперішній час в світі вже існують чотириколісні електроскейти (електроборди), і люди їх використовують все частіше. Тому вважаємо, що початок даного визначення є дискусійним та не закінченим. Наступним важливим недоліком даного поняття є: «...механічного транспортного засобу, що приводиться в рух за допомогою електричного двигуна (електричні скутери, сігвеї, гіроборди, гіроскутери тощо)». Ми вважаємо, що дана частина є проблемною, оскільки є протиріччя з Правилами дорожнього руху, затвердженими Постановою КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (далі – ПДР України). З метою з'ясування неточностей необхідно звернутись до п. 1.10 ПДР України. Так, «механічним транспортним засобом є транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт». Вважаємо за необхідне здійснити аналіз даних норм. Нормотворець у Законопроекті вказав, що легким електротранспортом є механічний

транспортний засіб, який приводиться в рух за допомогою електричного двигуна. Тобто ця норма в майбутньому може бути колізійною, оскільки механічні показники електротранспорту не підпадають під визначення механічних транспортних засобів. Таким чином, щоб легкий електротранспорт вважався механічним транспортним засобом, він повинен мати двигун потужністю понад 3 кВт, а технічні можливості такого транспорту становлять до 800 кВт. Отже, дефініція надана в Законопроекті суперечить твердженням ПДР України, а отже несе за собою протиріччя та взагалі законності вищевказаних користувачів легкого електротранспорту.

Окремим важливим моментом є фактичне внесення положень Законодавцем до Законопроекту у частині надання правового статусу користувачам персонального легкого електротранспорту як учасника дорожнього руху. Головним аспектом буде внесення цих даних до ст. 14 Закону України «Про дорожній рух». Але в подальшому, під час надання статусу учасника дорожнього руху користувачу персонального легкого електротранспорту, у компетентних органів та їх посадових або службових осіб можуть виникнути питання щодо вірного встановлення правового статусу даних користувачів, оскільки саме визначення, зазначене у Законопроекті, може нести за собою ряд колізійних моментів. І, як правило, негативним наслідком цього, може бути порушення принципу «невідворотність покарання» та ухилення осіб, які вчинили адміністративне правопорушення на легкому електротранспорті від відповідальності, що в подальшому викличе почуття безкарності та породить девіантну поведінку у даній сфері.

Підводячи підсумки, можемо зазначити, що практика – це найкращий верифікатор теорії, а на сьогоднішній день питання щодо визначення «користувачів персонального легкого електротранспорту» та їх правового статусу на законодавчому не врегульоване. Тому нашому нормотворцю необхідно в найкоротший термін з практичної складової вичерпати всю проблематику правозастосування у даній сфері та розробити більш досконалий нормативно-правовий акт для недопущення виникнення спірних питань у майбутньому.

Список використаних джерел:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів): проект Закону від 06.02.2020 № 3023. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=3023&skl=10. (дата звернення: 03.11.2020).
2. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 № 2953-XII. Відомості Верховної Ради України, 1993, № 31, Ст. 339. (дата звернення: 03.11.2020).
3. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>. (дата звернення: 03.11.2020).

Шеховцов Володимир Володимирович

доцент кафедри екологічного права Національного юридичного університету ім. Ярослава Мудрого, кандидат юридичних наук, доцент

НОРМАТИВНО-ПРАВОВИЙ СКЛАДНИК РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ОХОРОНИ ДИКОЇ ФАУНИ

Сучасним інноваційним механізмом розумного збалансування приватних та публічних інтересів у процесі реалізації права власності на тваринний світ визнається концепт екологізації матеріального виробництва як впровадження екологічного імперативу у сферу економічного господарювання з метою захисту навколишнього природного середовища й раціонального використання природних ресурсів. Імплементация цього принципу в національну правову систему має основоположне та вирішальне значення, адже технологічні процеси виробництва, темпи викидів промислових відходів, урбанізаційні процеси, пов'язані із розвитком інфраструктури ставлять під загрозу існування диких тварин та середовищ їх існування. Наприклад, проектування та будівництво магістральних шляхів, автомобільних та залізничних доріг, ліній електропередач тощо не лише наносять безповоротний негативний вплив на популяції диких тварин, але й фрагментують шляхи їх міграції, сприяють роз'єднанню меж природних ділянок, які є місцями оселення тварин. «Здатність вільно мігрувати є основною умовою виживання таких великих хижаків, як вовк, рись, ведмідь. Нинішній тип ландшафту, на жаль, усе більше обмежує вільний рух тварин. Забудовані території, об'єкти транспортної інфраструктури, рекреаційні й спортивні курорти та багато інших видів діяльності людини створюють штучні бар'єри в ландшафті, що блокують міграційну потребу тварин» [9, с. 81].

Позитивні приклади створення штучних об'єктів, таких як зелені мости та екокоридори, що значно допомагають тваринам в міграційних процесах та зберігають їм життя, демонструють ситуацію, за якої приватні права та інтереси власників земельних, лісових й інших ділянок, які орієнтовані на економічну вигоду обмежуються суспільними інтересами у збереженні природних ресурсів тваринного світу. Фауністичне законодавство України містить норму, відповідно до якої під час розміщення, проектування і будівництва залізничних, шосейних, трубопровідних та інших транспортних магістралей, ліній електропередачі і зв'язку, а також каналів, гребель та інших гідротехнічних споруд повинні розроблятися і здійснюватися заходи, які забезпечували б збереження шляхів міграції тварин. Введення в експлуатацію об'єктів і застосування технологій без забезпечення їх засобами захисту тварин та середовища їх існування забороняються (ст. 39 Закону України «Про тваринний світ» [16]).

Разом із зазначеним, слід зауважити на тому, що законодавство країн Європейського Союзу відзначається значно більш розвиненою системою природоохоронних заходів та норм, направлених на охорону природи й збереження біорізноманіття, яка демонструє відчутний вплив публічних норм

та подекуди їх переважання над приватними у відносинах, які мають велике суспільне та екологічне значення. Лише за напрямками удосконалення шляхів міграції, оснащення їх екокоридорами та зеленими мостами, подолання явищ фрагментації оселищ, в ЄС діють: Стратегія ЄС щодо охорони біорізноманіття [4], Стратегія зеленої інфраструктури [5], Європейська ландшафтна конвенція Ради Європи [2], Рамкова конвенція про охорону та сталий розвиток Карпат (Карпатська конвенція) [1], Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту (TEN-T) [6], Директива Ради 92/43/ЕЕС щодо збереження природних оселищ, дикої фауни і флори [15], Пташина Директива (Директива 2009/147/ЕС Європейського Парламенту та Ради щодо охорони диких птахів) [14], Конвенція про оцінку впливу на навколишнє середовище у транскордонному контексті (Конвенція ESPOO) [7], Директива щодо оцінки впливу на довкілля (ОВД) (2014/52/EU) [3] і це навіть не повний перелік. Лише деякі з них ратифіковані Україною й слугують підґрунтям розвитку національного законодавства.

Країни західноєвропейського права виважені й принципові в побудові норм фауністичного законодавства та до їх інтеграції в інші галузеві норми. Так, навіть у недалекому для України зарубіжжі – Польщі, Чехії, Словаччині затверджено технічні правила побудови переходів для фауни, що дають змогу гарантувати безпечний рух тварин через об'єкти лінійної транспортної інфраструктури [8; 13; 17]. Україна також має державні будівельні норми та екологічні вимоги щодо розвитку автомобільних доріг [10; 12; 11]. Проте, навіть після оновлення державних будівельних норм щодо автомобільних доріг та споруд автотранспорту у 2015 році, єдине, що передбачається в розділі 4.7. «Охорона навколишнього середовища» це необхідність передбачати біопереходи в місцях міграції диких тварин з погодженням їх згідно з вимогами чинного законодавства. Норми галузевого будівництва 2012 року [12] містять ширші положення екологічної спрямованості: «при умові очікуваних негативних впливів на рослинний та тваринний світ передбачають впровадження природоохоронних заходів: на перетині шляхів міграції диких тварин з автомобільними дорогами з інтенсивністю руху (20 річна перспектива) більше, ніж 10000 авт/добу рекомендовано влаштовувати біопереходи та огороження висотою від 2 м до 2,5 м і довжиною не менше ніж 0,5 км по обидві сторони від шляху міграції тварин». Однак, умовність цієї норми та «двадцятирічна перспектива» перетворюють її на практично незастосовну, а можливо й навіть штучну, запроваджену задля формування загального позитивного враження від адаптації ратифікованих актів у національну правову систему.

У практичних рекомендаціях по облаштуванню транспортної інфраструктури та її впливу на біорізноманіття підкреслюється, що «загибель тварин на дорогах підтверджує негативний вплив дорожнього руху на дику природу. Мільйони особин гинуть на дорогах щороку. Обгородження обмежує вихід тварин на дорогу. На сьогодні це головний захід, який використовують для зниження загибелі тварин на дорогах й залізницях. Огорожі треба встановлювати лише разом з переходами для тварин. Дуже важливо

дотримуватися цієї загальної рекомендації. Якщо побудована огорожа довжиною більше 2 км, потрібно спроектувати перехід для відповідної категорії тварин» [9, с. 180–183].

Варто звернути увагу також на те, що хоча б передбачаючи впровадження такого природоохоронного заходу як огороження, національні будівельні норми майже не висувають до них ніяких вимог. Єдине, що передбачається це їх висота (2-2,5 метри) та довжина (не менше 0,5 км). Дослідження практики й підходів законодавців зарубіжних країн надає можливість рекомендувати встановити такі критерії відповідності для огорожень, що обмежують вихід тварин на дорогу: достатня висота – від 2 м до 2,5 м (в залежності від видів тварин, осередок існування яких порушується автомагістраллю); довжина не менше ніж 0,5 км; розміщення – по обидві сторони дороги; відповідне закріплення, що унеможливує проникнення тварин під огорожею; відповідні межі – огорожі повинні бути спроектовані так, щоб тварини не могли обійти огорожу. Початком і кінцем огорожі повинні бути непрохідні території (наприклад, мости або забудовані території). Огородження в цих точках потребує особливої уваги [9, с. 180]; цілісність конструкції – задля унеможливлення проникнення тварин через місця з'єднання елементів огорожі чи пошкоджені ділянки; непрозорість огорожі – будівництво їх переважно із сітки, адже прозорі огорожі спричиняють загибель птахів через їх непомітність для них; розміщення огорожень якомога ближче до доріг та залишення будь-яких насаджень (дерев, кущів) поза ними, адже вони можуть бути привабливим середовищем існування багатьох видів тварин і птахів; встановлення огорожень разом з переходами для тварин, якщо побудована огорожа має довжину більше 2 км.

Окремо слід наголосити, що ці вимоги мають стосуватися лише одного з видів природоохоронних конструкцій – огорожень. Обов'язковим же для передбачення на нормативному рівні має стати необхідність конструювання та детальні вимоги для інших видів заходів та інструментів: бар'єрів (для перешкоджання виходу тварин на дорогу і водночас спрямування їх у відповідні переходи); транспортних переходів для тварин (надземних та підземних для різних видів тварин); заходів попередження водіїв про появу тварин на дорогах; заходи попередження тварин про наближення до транспортної інфраструктури. Лише комплексне використання цих заходів, логічно та взаємообумовлено структурованих може сприяти зменшенню негативного впливу на фауну.

Список використаних джерел:

1. Carpathian Convention (2018): The Framework Convention on the Protection and Sustainable Development of the Carpathians (Carpathian Convention) [online]. Available from URL (approached 2018): <http://www.carpathianconvention.org/the-convention-17.html>.
2. Council of Europe (2018). Council of Europe Landscape Convention [online]. URL (approached 2018): <https://www.coe.int/en/web/landscape>.
3. Directive 2014/52/EU of the European Parliament and of the Council of 16

April 2014 amending Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment. Available from URL (approach 2020): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0052>.

4. EU biodiversity strategy to 2020, COM (2011) 0244, Brussels, 2011, 17 pp. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52011DC0244>.

5. EU Strategy on Green Infrastructure. URL: https://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/strategy/index_en.htm.

6. European Commission (2019): Mobility and Transport. [online]. Available from URL (approached 2019): https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

7. The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) (2018): The Espoo (EIA) Convention [online]. Available from URL (approach 2018): <https://www.unece.org/env/eia/eia.html>.

8. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. URL: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20030800721> (дата звернення 10.09.2020).

9. Вплив транспортної інфраструктури на біорізноманіття: практичний посібник для країн Карпатського регіону : практ. посіб. / Главач В., Андель П., Матушова Ї., Достал І., Стнад М., Башта А-Т., Проць Б., Ямелинець Т., Павелко А., Матус С., Томенчук Д., Иммерова Б., Кадлечік Я., Фінка М., Галікова К., Гузар М., Меєр Х., Мот Р., Сірані А., Томпсон Т., Вайперт А., Ган Е., Георгіадіс Л. Дрогобич : Коло, 2019. 228 с.

10. Державні будівельні норми (ДБН В.2.3-4:2015). Автомобільні дороги. Споруди транспорту. Частина І. Частина ІІ. К.: Мінрегіонбуд України, 2016. URL: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1-1-0-197> (дата звернення 10.09.2020)

11. Екологічні вимоги щодо розвитку автомагістралей, 2012.

12. Норми галузевого будівництва (ГБН В.2.3-218-007:2012). Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), 2012. URL: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/122.1..pdf>. (Дата звернення 10.09.2020).

13. Переходи фауни з метою забезпечення функціонування автомобільних доріг та міграційних шляхів диких тварин: Технічні вимоги Міністерства транспорту Чехії TP 180.

14. Про збереження диких птахів: Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/147/ЄС від 30 листопада 2009 року; Міжнародний документ від 30.11.2009 № 2009/147/ЄС. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-09 (Дата звернення 10.09.2020).

15. Про охорону природних середовищ існування та дикої флори і фауни: Директива Ради 92/43/ЄЕС від 21 травня 1992 року. URL: <https://menr.gov.ua/news/31295.html> (Дата звернення 10.09.2020).

16. Про тваринний світ: Закон України від 13.12.2001 р. № 2894–ІІІ. *Голос України*. 2002. 16 січ. (№ 9).

17. Стратегічний план розвитку транспорту Словаччини до 2030 року – Фаза ІІ.

Юзефович Дмитро Вадимович

*старший інспектор сектору розшуку та опрацювання матеріалів дорожньо-транспортних пригод управління патрульної поліції в Луганській області
Департаменту патрульної поліції, старший лейтенант поліції*

ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ СЛІДЧОГО З ПІДРОЗДІЛАМИ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДТП

Співробітникам патрульної поліції при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) відведена другорядна роль. Однак оскільки в більшості випадків патрульні наряди першими прибувають на місце пригоди на них покладено такі обов'язки як з'ясування наявності ознак складу кримінального правопорушення, здійснення охорони місця події, збір необхідних відомостей та їх подальша передача слідчому для подальшої фіксації шляхом проведення слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій. Також у разі виявлення недоліків в утриманні вулиць, доріг, залізничних переїздів або інших дорожніх споруд, що пов'язані з причинами ДТП у встановленому порядку при необхідності додатково фіксуються актом спільним з представником власника дороги [1].

Відповідно до пункту 14 статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» 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 [2].

Окремо слід зазначити, що в «Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні» не визначений такий вид діяльності патрульних поліцейських як забезпечення проведення огляду місця події. Зазначений вид діяльності набуває важливого значення оскільки в більшості випадків дорожньо-транспортна пригода відбувається на проїзній частині по якій продовжують здійснювати рух транспортні засоби. Прибувши на місце пригоди працівники патрульної поліції здійснюють огороження та позначення місця події відповідними знаками, конусами або стрічкою. Відповідно до пункту 11 статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» працівники патрульної поліції регулюють дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [2].

Проведення зазначених заходів в комплексі забезпечують безпеку та якість проведення такого процесуального заходу, як огляд місця події.

Виконання зазначених повноважень поліції набуває важливого значення при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод і виконуються за вказівкою слідчого шляхом забезпечення доставляння потерпілих, які отримали тілесні ушкодження, та загиблих унаслідок ДТП людей до медичних закладів, а також

проведення у встановленому порядку огляду учасників ДТП на стан сп'яніння у закладі охорони здоров'я [1]. Забезпечення доставлення потерпілих до медичних закладів і проведення огляду на стан сп'яніння сприяє збиранню необхідної для слідчого первинної інформації стосовно пригоди з метою встановлення попередньої кваліфікації, а також обставин, які обтяжують або пом'якшують кримінальне правопорушення.

Зазначений порядок передбачає взаємодію за умови, що відразу встановлено наявність ознак складу кримінального правопорушення.

При цьому як було зазначено раніше працівникам патрульної поліції відведено другорядну роль, яка полягає в вирішенні питання наявності ознак складу кримінального правопорушення, а також в забезпеченні проведення процесуальних дій на місці пригоди відповідно до умов Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України).

Але при окремих обставинах (наприклад коли учасник дорожньо-транспортної пригоди, звернувся за медичною допомогою не відразу, а через деякий час і ознаки складу кримінального правопорушення були виявлені не одразу) дії працівників патрульної поліції на місці пригоди мають вирішальне значення для забезпечення швидкого, повного та неупередженого розслідування і судового розгляду [3].

Травмовані – особи, які внаслідок дорожньо-транспортних пригод одержали тілесні ушкодження та були доставлені до закладу охорони здоров'я або протягом трьох діб звернулися по медичну допомогу до такого закладу [4].

Постанова Кабінету Міністрів України № 424 від 22 травня 2019 року «Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод» регламентує лише питання обліку дорожньо-транспортних пригод, шляхом внесення відповідної інформації до інформаційної підсистеми «ДТП» Інформаційного порталу Національної поліції (далі – ІП «ДТП» ІПП), але в нормативних документах відсутні будь-які відомості про те протягом, якого часу особа травмована в наслідок дорожньо-транспортної пригоди може звернутися за медичною допомогою та повідомити про обставини отримання травми.

Одним з різновидів обставин при яких можливий такий випадок є факт звернення за медичною допомогою після оформлення дорожньо-транспортної пригоди згідно вимог розділу IX Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі шляхом оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена статтею 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

В цьому випадку якість дій працівників патрульної поліції при відпрацюванні виклику та збиранні матеріалу мають вирішальне значення оскільки будуть використовуватися в кримінальному провадженні.

Матеріали, які були оформлені на місці пригоди містять інформацію про час, місце, обставини, а також про деякі наслідки пригоди.

Оскільки в даному випадку попередньо відсутня інформація про тілесні ушкодження (і як наслідок про ознаки складу кримінального правопорушення)

згідно вимог розділу IX Наказ МВС № 1395 від 07.11.2015 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» відносно учасника дорожнього руху в діях, якого вбачається порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці дорожньо-транспортної пригоди складається протокол про адміністративне правопорушення до якого додаються матеріали відповідно до вимог зазначеної інструкції [5].

При розслідуванні дорожньо-транспортних пригод взаємодія слідчого з працівниками патрульної поліції має непроцесуальні форми, але при певному перебігу обставин працівники патрульної поліції, шляхом здійснення покладених на них повноважень, при встановленні обставин пригоди можуть відігравати провідну роль, а не другорядну. В цьому випадку від слідчого потрібно лише здійснити закріплення цієї інформації відповідно до вимог КПК України з подальшим використанням у кримінальному провадженні і реалізації як допустимих доказів.

На сьогодні при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод патрульна поліція лише забезпечує діяльності інших служб, а для більш ефективного використання всіх наявних сил та засобів при здійсненні досудового розслідування слід дійти висновку, що процедура взаємодії слідчого з працівниками патрульної поліції потребує серйозного вдосконалення шляхом внесення змін або прийняття нових відомчих документів, щодо регламентації діяльності взагалі та взаємодії з іншими підрозділами зокрема.

Список використаних джерел:

1. Наказ МВС № 575 від 07.07.2017 «Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17> (Дата звернення: 15.09.2020).

2. Закон України «Про Національну поліцію». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (Дата звернення: 10.08.2020).

3. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13 квітня 2012 р. № 4651-VI. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (Дата звернення: 10.10.2020).

4. Постанова Кабінету Міністрів України № 424 від 22 травня 2019 року «Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF> (Дата звернення: 15.10.2020).

5. Наказ МВС № 1395 від 07.11.2015 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15> (Дата звернення: 15.09.2020).

Юшкевич Олена Геннадіївна

доцент кафедри теорії та історії держави і права факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

МЕДІАЦІЯ ЯК СПОСІБ ВРЕГУЛЮВАННЯ КОНФЛІКТУ В КОДЕКСІ УКРАЇНИ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ

Слід підтримати теоретиків, практиків та зайвий раз наголосити, що Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) [1] потребує негайного перегляду, внесення відповідних змін, що відповідають сьогоднішнім суспільним відносинам, які виникають під час притягнення до адміністративної відповідальності, чинному законодавству, формальним «законам» логіки, спрямовані на захист прав, свобод та інтересів учасників провадження у справах про адміністративні правопорушення. За тридцять п'ять років з моменту вступу у дію КУпАП [1] багато чого змінилося. Законодавець намагається вносити зміни до КУпАП [1], проте все рівно не встигає за швидкістю появи нових факторів, що створюють підстави для притягнення до адміністративної відповідальності (електричні самокати, гіроборди), та технократичним розвитком (здійснення безконтактних платежів, оформлення документів он-лайн).

Все це неодмінно призводить до виникнення конфліктів між учасниками провадження у справах про адміністративні правопорушення. (від лат. conflictus – зіткнення) – зіткнення протилежних інтересів, поглядів, оцінок, цінностей (кожен з учасниками провадження у справах про адміністративні правопорушення у більшості випадків відстоює свою правоту) [2].

Серед засобів, які на сьогодні учасники провадження у справах про адміністративні правопорушення використовують при виникненні конфліктів, можна назвати: домовитися на місці вчинення адміністративного правопорушення з певним відшкодуванням збитків; викликати патрульну поліцію; звернутися до суду; нікуди взагалі не звертатися і не компенсувати понесені моральні та матеріальні витрати тощо. На жаль, серед цих засобів не має медіації як шляху до порозуміння з врахування інтересів всіх сторін конфліктної ситуації.

Оскільки конфлікти є невід'ємною частиною людської природи, до медіації в той чи іншій формі люди звертаються уже багато віків. В сучасному африканському, китайському, японському суспільствах та в країнах ісламського світу, на відміну від західної культури, примирювальні позасудові методи врегулювання суперечок є первинними, тоді як суди вважаються альтернативою до них. В 2008 і 2013 роках Європейський Союз прийняв директиви медіації в цивільних та господарських справах, та альтернативного вирішення спорів в сфері споживання [3].

Україна сьогодні має законопроект «Про медіацію» № 3504 від 19.05.2020 [4], який пройшов перше читання та прийнято за основу. Законопроект створено з метою закріплення на законодавчому рівні можливості проведення

процедури медіації, яка полягатиме у добровільному позасудовому врегулюванні конфлікту (спору) шляхом переговорів між його сторонами, за допомогою медіатора, зокрема, у будь-яких конфліктах (спорах), які виникають з адміністративних правовідносин [5].

На сьогодні медіація зарекомендувала себе як ефективний спосіб вирішення спорів в більшості країн світу та поступово охоплює всі сфери життя людини. Розглянемо певні аспекти процедури медіації, що передбачені законопроектом «Про медіацію» № 3504 від 19.05.2020 [4].

По-перше, медіація – добровільна, позасудова, конфіденційна, структурована процедура, під час якої сторони за допомогою медіатора (медіаторів) намагаються врегулювати конфлікт (спір) шляхом переговорів. Медіатором є незалежна, нейтральна, неупереджена фізична особа, яка проводить медіацію і не має повноважень щодо прийняття рішення по суті конфлікту (спору), пройшла навчання та набула відповідних компетентностей (конфліктологічна, комунікативна, процедурна, рефлексивна, правова).

По-друге, медіація здійснюється у межах певної процедури, що складається з наступних етапів: Етап 1. Підготовка до медіації. Етап 2. Вступна частина медіації (вступне слово медіатора). Етап 3. Розповіді сторін. Етап 4. Розв'язання проблеми. Етап 5. Укладання та підписання угоди. Для успішного проведення медіації необхідно, щоб перехід до наступного етапу відбувався після того, як буде досягнуто всі цілі на попередньому.

По-третє, процедура медіації вимагає дотримання учасниками конфлікту та медіатором певних принципів. Медіація проводиться за взаємною згодою сторін медіації з урахуванням принципів добровільності (добровільне волевиявленням сторін на участь у медіації), конфіденційності (конфіденційною є вся інформація, що стосується медіації, зокрема про пропозицію та готовність учасників конфлікту (спору) до участі у медіації, факти та обставини, що стали відомі під час медіації, висловлені судження та пропозиції сторін медіації щодо врегулювання конфлікту (спору), зміст угоди за результатами медіації), незалежності та нейтральності медіатора (під час медіації медіатор як нейтральна третя особа повинен бути незалежним від сторін медіації, органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових та службових осіб, інших фізичних і юридичних осіб; втручання державних органів, органів місцевого самоврядування, їх посадових та службових осіб, будь-яких інших фізичних і юридичних осіб у діяльність медіатора під час підготовки та проведення медіації забороняється), неупередженості медіатора (медіатор повинен бути неупередженою особою, яка допомагає сторонам конфлікту (спору) здійснити комунікацію, досягти порозуміння та проводити переговори), самовизначення (сторони медіації самостійно визначають перелік питань, що обговорюються, варіанти врегулювання конфлікту (спору), зміст угоди за результатами медіації, строки та способи її виконання, інші питання щодо конфлікту (спору) та проведення медіації. Інші учасники медіації можуть надавати консультації та рекомендації сторонам медіації, але рішення приймається виключно сторонами медіації) та рівності прав сторін медіації (До сторін медіації повинне бути рівне ставлення,

кожній з них повинні бути надані рівні можливості для висловлювання своєї позиції. Зобов'язання медіатора повинні бути однаковими стосовно всіх сторін медіації).

Враховуючи вищесказане, процедура медіації дозволить учасникам провадження у справах про адміністративні правопорушення зняти емоційну напругу, що виникла у наслідок конфлікту, висловити всі свої думки іншій стороні конфлікту (власну позицію), розповісти про справжній стан речей, причину своєї поведінки, з'ясувати свої інтереси в конфліктній ситуації, встановити розмір нанесеної шкоди та підписати медіаційну угоду, яку добровільно будуть виконувати сторони конфлікту без участі органів виконавчої служби. В цілому для країни процедура медіації – це економія часу (учасників конфлікту, суду); зниження вартості процесу вирішення спору (лише оплата за послуги медіації); можливість впливати на результат (при виявленні справжніх інтересів, а не позиції, сторін, як правило, суть конфлікту не зводиться лише до компенсації шкоди, а до звичайних людських відносин, поступків); конфіденційність процедури; можливість збереження людських стосунків між учасниками конфлікту та відновлення довіри до людей взагалі, відмові від «ярлику», що всі люди навколо злі, погані та щось від тебе постійно хочуть; можливість запобігти виникненню подібних конфліктів у майбутньому (медіатор демонструє коректну, людську поведінку, що спрямована на повагу до оточуючих, за допомогою певних компетентностей, яким може навчитися будь-яка людина); гарантія виконання рішення (у випадку успішної медіації); підготовка у сфері медіації зменшує навантаження на суди.

Підсумовуючи викладене, на нашу думку, Україна як сучасна європейська країна, пріоритетом якої є захист прав людини і громадянина, має запровадити інститут медіації у чинне законодавство, зокрема у КУпАП [1].

Пропонуємо внести зміни до КУпАП [1], зокрема до глави 18 Розділу IV додати статтю 253 «Розгляд та вирішення справ про адміністративні правопорушення із застосуванням медіації» та викласти її у наступній редакції:

«1. Кожен учасник провадження у справах про адміністративні правопорушення має право при виникненні конфліктної ситуації брати участь у процедурі медіації у встановленому законом порядку.

2. Рішення про участь у процедурі медіації учасник провадження у справах про адміністративні правопорушення має право прийняти на будь-якій стадії розгляду справи до винесення остаточного рішення по справі.»

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

2. Конфлікт. Енциклопедія Сучасної України. URL: http://esu.com.ua/search_articles.php?id=3235.

3. Медіація у світі. URL: <http://namu.com.ua/ua/info/mediation/in-the-world/>.

4. Про медіацію: законопроект № 3504 від 19.05.2020. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=3504&skl=10.

5. Прийнято за основу проект Закону «Про медіацію». URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Novyny/195902.html>.

Яворська Ольга Олегівна

старший науковий співробітник Національної школи суддів України, кандидат юридичних наук

ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ЯК ЗАПОРУКА СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Державно-приватне партнерство (далі – ДПП) є одним із головних механізмів впровадження політики модернізації економіки України, засобом вирішення важливих соціально-економічних проблем.

У транспортній галузі ДПП застосовується в сферах будівництва та/або експлуатації автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури [1].

Досвід багатьох іноземних держав показує високу продуктивність такої форми взаємодії. Наприклад успішними проектами ДПП у сфері залізничного транспорту стали: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція). Із застосуванням механізму державно-приватного партнерства були закінчені й такі складні проекти, як Євротунель під проливом Ла-Манш, Сіднейський портовий тунель, міст Конфедерації у Канаді, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві, Центральний парк в Нью-Йорку, окремі гілки метрополітену у Лондоні та інші [2].

Вивчення іноземного досвіду механізмів впровадження проектів ДПП є необхідним для розроблення та схвалення власної державної концепції застосування такої форми взаємодії.

Залучення державою приватного бізнесу є однією з основних світових тенденцій у розвитку транспорту. При цьому таке залучення відбувається у найрізноманітніших формах: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури [2].

Активізація залучення інвестицій та розвиток ДПП у стратегічно важливі для держави сфері – транспортній галузі можливі лише за умови забезпечення балансу інтересів держави і приватного інвестора на засадах рівноправного партнерства. Правовий механізм реалізації ДПП має гарантувати для інвестора безпеку вкладення коштів в державну власність з ціллю досягнення основної мети проекту.

Держава як особлива форма організації суспільства відіграє найважливішу роль у створенні умов для успішної реалізації програми державно-приватного партнерства: при вдосконаленні законодавства, створенні спеціальних інституцій і розробці механізмів фінансової підтримки. Це необхідно для оптимального розподілу ризиків між державними та приватними партнерами, що, в кінцевому рахунку, знижує вартість інноваційного проекту для платників податків і споживачів.

Для того, щоб приватний сектор був зацікавлений інвестувати в інноваційні проекти, необхідно на законодавчому рівні забезпечити сприятливі умови ведення бізнесу, при яких ризики інвестора зводяться до комерційно прийнятних. Такі, що забезпечують учасникам довгострокові взаємовигідні відносини і збалансований розподіл ризиків і доходів – що не в останню чергу цікавить інвесторів [3].

Дослідження, які проводяться фахівцями Європейського банку реконструкції та розвитку, свідчать, що з прийняттям інвестиційних рішень інвесторами першочерговими вважаються регулятивні / юридичні ризики порівняно з макроекономічними, валютними або політичними. Саме тому важливими основами ефективної участі приватного сектора в «публічних» проектах є розгляд законодавчих аспектів приватного фінансування інноваційних ідей [3].

Закон України «Про державно-приватне партнерство» (далі – Закон) визначає ДПП як співробітництво між державою Україна, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних і комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому даним законом та іншими законодавчими актами [1].

Таке визначення цього терміна і різноманітність форм договірних відносин, що передбачені законом, перевантажують розуміння та формування єдиного підходу до розробки організаційно-методичного забезпечення розвитку ДПП в Україні [4, с. 153].

Досі існує багато протиріч в сфері правового регулювання даного питання. Належним чином не вирішено співвідношення самого Закону із спеціальними законами в сфері ДПП. Попри застосування закону до того чи іншого проекту, не регламентується дотримання принципів. Окрім того, потребують вдосконалення та правової визначеності й інші аспекти, зокрема: коло суб'єктів, які мають право бути державними партнерами у проектах державного рівня, застосування інституційного партнерства, норми для двох і більше органів державної влади виступати одночасно на стороні державного партнера, обмежує участь державних та комунальних підприємств у проектах ДПП. На виконання Закону України «Про державно-приватне партнерство» розроблено підзаконні акти, які регламентують методичні та організаційно-управлінські аспекти ДПП, але їх дієвість залишається на низькому рівні через недоліки даного закону та окремих нормативно-правових актів [4, с. 153].

Питання вдосконалення ефективності організаційно-правового механізму реалізації політики ДПП в Україні залишається відкритим та потребує подальших пошуків. З огляду на збільшення інтересу до України з боку закордонних інвесторів напрямом наступних досліджень може стати визначення особливостей формування та функціонування інших механізмів розвитку ДПП в Україні [5, с. 122].

Список використаних джерел:

1. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01 липня 2010 р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 05.11.2020).
2. Н. М. Бондар. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі. *Ефективна економіка*. 2010. № 6. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=241>
3. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні. *Національний інститут стратегічних досліджень*: веб-сайт. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/816/>
4. Ю. З. Драчук, І. М. Кочешкова, Н. В. Трушкіна. Удосконалення нормативно-правового забезпечення інноваційного розвитку вугільної промисловості на засадах публічно-приватного партнерства. *Економічний вісник Донбасу*. 2015. Вип. 3(41). С. 149-160.
5. В. Гарбариніна Удосконалення організаційно-правового механізму реалізації політики державно-приватного партнерства в Україні. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2015. Вип. 4(27). С. 116-123.

*Матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
13 листопада 2020 року*

**ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ**

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
XV Міжнародної науково-практичної конференції
«Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти»**

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