



Міністерство
внутрішніх справ України
MIA of Ukraine



Консультативна місія
Європейського Союзу в Україні
European Union
Advisory Mission Ukraine



Національна поліція України
National police of Ukraine



Український науково-дослідний інститут
медичини транспорту МОЗ України
Ukrainian Research Institute of Transport
Medicine of the Ministry of Health of Ukraine



Донецький державний
університет внутрішніх справ
Donetsk State University of
Internal Affairs



Приватне автотранспортне підприємство
«Одіум-Престиж»
Private Motor Transport Company
Odium-Prestige



Міжнародний благодійний фонд
допомоги постраждалим внаслідок ДТП
International Charitable Fund
for Road Accident Victims

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

COLLECTION OF MATERIALS

XVI Міжнародна науково-практична конференція
«Транспортна безпека: правові
та організаційні аспекти»

XVI International Scientific and Practical Conference
"Road Safety: Legal
and Organizational Aspects"

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 238 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 4 від 27 жовтня 2021 року)*

Публікується за матеріалами XVI Міжнародної науково-практичної конференції «Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти», 19 листопада 2021 року.

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.

© ДонДУВС, 2021

ЗМІСТ

Анісімов К.І. Реалізація спільних проєктів поліції й територіальних громад: на прикладі Донецької області	7
Атаманенко Ю.Ю. Додаткова інноваційна комплектація транспортного засобу Національної поліції України	10
Балло Я.В., Циганков А.О., Жихарєв О.П., Голікова С.Ю. Обґрунтування вимог пожежної безпеки до електрозаправних станцій	12
Батиргарєєва В.С. Оцінка втрат людського потенціалу внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні та Всесвітньою організацією охорони здоров'я	14
Безчастний В.В., Буга Г.С. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	17
Буряк В.Ю., Нітченко А.Г. Причини виникнення та заходи профілактики ДТП	19
Вайда Т.С. Вплив стану стомленості водія протягом доби на безпечне керування транспортним засобом та заходи щодо її (втоми) профілактики	21
Васильченко К.В., Максимов С.С. Забезпечення безпеки пішохода шляхом впровадження новітніх технологій	27
Веселов М.Ю. Окремі проблеми притягнення учасників дорожнього руху до адміністративної відповідальності за порушення ПДР (на прикладі ч. 5 ст. 122 КУпАП)	28
Вовк Ю.Я., Жук М.І., Репіленко А.В., Дмитрик А.І. Автоматизоване водіння: підвищення безпеки вантажних перевезень автомобільним транспортом	32
Вовк Ю.Я., Худобей Р.В. Контроль дотримання безпеки перевезень на громадському транспорті в умовах карантинних обмежень з використанням інтелектуальних транспортних систем	35
Гаврилюк А.Ф. Аналіз особливостей затоплення автотransпортних засобів	37
Гаркуша В.В. Роль суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху	39
Гірін І.В. Сталий стан безпеки пасажирських автоперевезень в розвинених країнах світу	41
Голіна В.В. Культурологічний напрям запобігання транспортним правопорушенням: ідея, суть, структура, практика	44
Гордієнко Д.С., Літвінов С.О. Окремі питання профілактики ДТП під час проїзду нерегульованих перехресть	47
Гузенко О.П. Окремі питання діяльності представників транспортної галузі в сучасних реаліях	50
Гузенко О.П., Бездуган В.В. Правове регулювання суспільних відносин у транспортній галузі в контексті протидії корупції	53
Гузенко О.П., Кобець Д.О. Правове регулювання транспортного страхування в Україні	55
Дубинська Ю.В. Роль психологічних аспектів у формуванні безпеки дорожнього руху	58

Дужак О.В. Новітні зміни в законодавстві щодо дитячої утримуючої системи як елементу дорожньої безпеки дітей	60
Єлаєв Ю.Л. Взаємозв'язок окремих галузей правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху	64
Жученко Є.Ю. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху	67
Забожчук О.В., Самсін І.Л. Щодо адміністративно-правового забезпечення взаємодії поліції з органами місцевої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	69
Захарченко А.М., Бобкова А.Г. Щодо взаємодії органів Національної поліції з органами місцевого самоврядування у сфері забезпечення транспортної безпеки	73
Іванова В.Г., Хайлова Т.В. Запровадження вікових обмежень для водіїв в Україні	77
Івашенко В.С. Дослідження причин ДТП та факторів, що впливають на важкість їх наслідків	79
Кадала В.В. Транспортна галузь через призму перспектив розвитку	81
Кадала В.В., Ляшенко М.О. Проблемні питання визначення митної вартості транспортних засобів	84
Кадала В.В., Фесик А.С. Окреслення видів кримінальної та адміністративної відповідальності за контрабандні дії в сфері перевезення багажів	86
Калашченко С.І., Приходько І.І., Луцак О.О., Гринзовський А.М., Белай С.В., Мартиненко С.О. Використання імерсійних технологій у формуванні психоемоційної стійкості у військових водіїв	89
Калініна А.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як напрям розвитку Харківського регіону	92
Карагіоз Р.С., Наумкіна С.М. Щодо зниження тяжкості наслідків від ДТП	97
Карецька А.І., Нітченко А.Г. Сутність поняття транспортної безпеки та види відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	99
Кисельова М.С. Щодо нормативно-правового регулювання порушення правил маневрування українськими водіями: кримінологічний аналіз	102
Клюєв С.О., Подгорна Л.С., Подгорна В.С. Аналіз безпеки функціонування залізничної транспортної системи	104
Книженко О.О. Вади законодавства щодо визначення транспортного засобу	108
Ковальова О.В. Окремі аспекти досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху	110
Коллер Ю.С. Деякі аспекти публічного адміністрування транспортної системи в окремих зарубіжних країнах	112
Колпаков С.С. Надання допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод	116
Конюшко Р.В. Актуальність перевірок по інформаційно-пошуковим базам як сучасний спосіб боротьби за легалізацію транспортних засобів	119

Криворучко М.М. Особливість використання методики визначення швидкості руху транспортних засобів по їх деформації	123
Кришевич О.В. Кримінальна відповідальність за заволодіння транспортним засобом шляхом обману чи зловживання довірою	125
Лисько Т.Д. Сучасні проблеми законодавчого регулювання використання окремих видів електротранспорту	129
Лук'янчиков Є.Д., Лук'янчиков Б.Є., Микитенко О.Б. Огляд сучасної поліцейської техніки примусової зупинки транспортних засобів	132
Мальшаков О.А. Актуальні питання покращення сучасного стану забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	135
Молчанов Р.В. Прості речі рятують життя	138
Нестерцова-Собакарь О.В. Правовий механізм відшкодування шкоди, заподіяної дорожньо-транспортною пригодою	140
Носенко О.М., Самойлов О.М. Експертна оцінка дій учасників дорожнього руху та інших осіб, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху	143
Осетрін М.М., Шилова Т.О. Шляхи поліпшення безпеки руху на міських магістралях	147
Павлова С.Л., Нітченко А.Г. Свобода пересування та COVID-19	150
Панова С.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху: проблема правового визначення електросамокатів в Україні	152
Пекарський С.П. Реагування поліції на порушення правил перевезення автомобільним транспортним засобом радіоактивних матеріалів	154
Пилипенко Є.О. Щодо притягнення до адміністративної відповідальності осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення транспортної безпеки підрозділами поліції на воді. Недоліки чинного законодавства	157
Плугатир М.В. Адміністративно-правове регулювання усунення наслідків дорожньо-транспортних пригод	160
Покотило А.О., Лебедєва А.В., Сазонець О.М. Інноваційні технології забезпечення активної безпеки транспортних засобів	162
Пономаренко С.Ю. Межі відповідальності водіїв при дорожньому перевезенні небезпечних вантажів (ч. 1 ст. 132-1 КУпАП)	166
Рейцен Є.О., Кучеренко Н.М. Методи підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період 2021-2030 рр.	169
Ромашко С.В. Фактори, що впливають на виникнення дорожньо-транспортної пригоди	175
Синицина А.О., Крутякова В.Р., Сазонець О.М. Механізм забезпечення безпеки перевезень пасажирів і вантажів в Україні	177
Синицина А.О., Остапчук М.А., Сазонець О.М. Підвищення культури дотримання Правил дорожнього руху в сучасній Україні	180
Сливко О.Я. Притягнення до відповідальності особи, яка не має права керування транспортним засобом	183
Слотвинський М.С. Вдосконалення регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху в частині визначення порядку експлуатації персонального легкого електротранспорту	186

Собакарь А.О., Дженчако Т.М. Дорожньо-транспортний травматизм в Україні та фактори, що його детермінують	189
Соколов О.В. Аналіз факторів, що впливають на дорожньо-транспортні пригоди	193
Співак М.В. Щодо пропозиції запровадження електронної медичної картки водія	195
Судоплатов М.С., Шевяков М.О. Проблематика стану доріг в Україні та особливості відповідальності посадових осіб за порушення законодавства про автомобільні дороги	197
Судоплатов М.С., Шевяков М.О. Особливості притягнення до відповідальності неповнолітніх осіб за правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП	201
Терещенко О.О. Організаційно-правові засади діяльності органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки на транспорті	203
Фещук Ю.Л., Ніжник В.В., Сізіков О.О., Некора В.С. Питання регулювання нормативно-технічних вимог до зарядних станцій для електромобілів	207
Хроменков Д.Г., Ільченко Н.М., Гулик Ю.Б. Технічне регулювання як основа безпеки дорожнього руху	211
Цуркаленко Д.П. Щодо проведення профілактичних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	214
Червінчук А.В. Ортофотоплани місць ДТП, отримані за допомогою безпілотних літальних апаратів, як докази у справах про адміністративні правопорушення	216
Червяк В.І. Актуальні питання дослідження обставин дорожньо-транспортних пригод в умовах недостатньої видимості	220
Шаша І.К. Розробка методу оцінки рівня безпеки руху (на прикладі автомобіля КрАЗ-6322)	222
Шкуліпа О.С. Експертне дослідження дій водія транспортного засобу під час ДТП при проїзді світлофорних об'єктів	226
Шрамко С.С. До питання ефективності національного підходу підвищення безпеки дорожнього руху у світлі Vision Zero	229
Юзефович Д.В. Особливості взаємодії слідчого зі спеціалістами (експертами) при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод	231
Яровець Б.С., Буга Г.С. Загальні положення про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	234

Анісімов Кирило Ігорович

аспірант Донецького державного університету внутрішніх справ

РЕАЛІЗАЦІЯ СПІЛЬНИХ ПРОЄКТІВ ПОЛІЦІЇ Й ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД: НА ПРИКЛАДІ ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

На регіональному рівні набули поширення спільні проєкти поліції й населення в рамках реалізації програм місцевого розвитку, в частині забезпечення публічної безпеки і порядку. Побудова вказаних систем безпечного середовища, на думку Б. Щура, передбачає спільне здійснення органами місцевого самоврядування, органами Національної поліції, іншими державними, громадськими та іншими органами комплексу заходів та дій, спрямованих на забезпечення захисту життєво важливих інтересів особистості та суспільства в місті та його районах від загроз, що перешкоджають їх нормальній життєдіяльності [1, с. 105].

Створення ефективного безпекового середовища на місцевому рівні стало можливим завдяки реалізації Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затвердженої Указом Президента України від 12.01.2015 [2]. Результатом впровадження вказаної реформи має стати створення ефективної, прозорої, відкритої та гнучкої структури публічної адміністрації із застосуванням новітніх інформаційно-комунікативних технологій (е-урядування), яка здатна виробляти та реалізовувати цілісну державну політику, спрямовану на суспільний сталий розвиток і адекватне реагування на внутрішні та зовнішні виклики.

З огляду на це, вважаємо за доцільне проаналізувати деякі соціально-орієнтовані регіональні проєкти створення безпечного середовища на прикладі взаємодії ГУНП в Донецькій області із територіальними громадами. Зазначений вибір є не випадковим, оскільки за інформацією очільника поліції Донеччини, генерала поліції третього рангу М. Семенишина, протягом останніх 5 років роботи поліції Донецької області спостерігається тенденція до зниження рівня злочинності та підвищення ефективності розкриття кримінальних правопорушень. За словами М. Семенишина, на теперішній час рівень криміногенної обстановки на Донеччині – один з найнижчих у державі та складає майже 52 кримінальних правопорушення на 10 тис. населення. Кількість злочинів знизилася на 18,8%, поліція розкриває понад 9 тис. кримінальних правопорушень [3].

Одним із стратегічних напрямків співпраці ГУНП в Донецькій області та органів місцевого самоврядування виступає створення поліцією, у тісній співпраці з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими правоохоронними органами та інститутами громадянського суспільства, безпечного середовища як основоположного права людини.

Аналогічну думку висловлює й професор В. Василевич, коли зазначає, що «потреба у безпеці, у тому числі стан захищеності від злочинних посягань, є однією з базових потреб людини, а співпраця поліції та громади – найкращий спосіб її забезпечити» [4, с. 105].

У той же час, в умовах сьогоденної діджиталізації та глобальної цифрової революції в усіх сферах суспільного життя, виникає необхідність у запровадженні в діяльності Національної поліції сучасних цифрових технологій, однією з форм якої стало створення та відкриття в ГУНП в Донецькій області Єдиного аналітичного сервісного центру, запуск якого, за словами Міністра внутрішніх справ А. Авакова «став не тільки черговим етапом відродження поліції Донецької області, але й абсолютно новим напрямком у розвитку системи безпеки в Україні» [5].

Слід зазначити, що відеоспостереження на сьогоднішній день вважається найбільш ефективним технічним засобом фіксації правопорушень, що використовують органи й підрозділи Національної поліції та інші правоохоронні структури. Відеокамери є «очима» будь-якої системи відеоспостереження, які не тільки сповіщають про факт правопорушення, але й дозволяють співробітникам поліції одержати найбільш повну інформацію про протиправну поведінку, записати всю інформацію на цифрові й аналогові носії, які потім можуть бути використані у якості доказів вчинення протиправного діяння.

Підкреслюючи значення системи інтелектуального відеоспостереження в діяльності поліцейського відомства, очільник Донецької поліції Микола Семенишин наголосив на безпосередньому зв'язку між активною розбудовою системи інтелектуального відеоспостереження в регіоні та зниженням рівня злочинності. За словами М. Семенишина, «на сьогоднішній день поліція Донеччини, завдяки роботі «розумних камер», спроможна надавати поліцейські послуги на високому професійному рівні та активно протидіяти злочинності» [6].

Створення системи інтелектуального відеоспостереження позитивно вплинуло на ефективність роботи поліції. З початку 2020 року зафіксовано більше 20 000 спрацьовувань розумних відеокамер. Щодня системою фото-, відеофіксації виявляється від 30 до 50 транспортних засобів, експлуатація яких здійснюється з порушенням встановлених правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

З початку року, за результатами використання вказаного інтелектуального комплексу затримано 209 транспортних засобів, з них: 127 – у зв'язку з розшуком державними/приватними виконавцями; 46 – залишили місце дорожньо-транспортної пригоди; 24 – у зв'язку з розшуком викраденого/втраченого номерного знаку; 6 – у зв'язку з незаконним заволодінням; 6 – у зв'язку з пересуванням у транспортному засобі можливих свідків.

Таким чином, створення системи безпечного середовища являє собою стратегічну мету діяльності поліції Донецької області. Її реалізація можлива, в тому числі, за допомогою використання поліцією всього арсеналу сучасних систем відеоспостереження із функціями аналітики. Вказаний напрямок забезпечення публічного порядку, в сукупності із використанням технічних функцій Інтернету, дозволяє позитивно впливати на виконання завдань, визначених керівництвом Національної поліції України.

Серед проєктів, які реалізуються за напрямком роботи підрозділів превентивної діяльності слід виділити наступні напрямки: «Безпечний будинок», «Відновні практики: прості рішення складних питань», «Кожній школі – медіатор», «Нові підходи до профілактики правопорушень у школах: створення служби порозуміння», «Наш шлях – від зернятка до ниви!», «Прості рішення складних питань», «Дитячий коп», «Діти+поліція=безпека та мир», «Простір миру та безпеки», «Шкільна служба порозуміння: досвід, партнерство та перспективи», «Smartмолодь Донеччини», «Особистий приклад», «Безмежний простір можливостей» тощо.

Характерною спільною ознакою вказаних проєктів є їх спрямованість на запобігання вчиненню адміністративних та кримінальних правопорушень, шляхом профілактичного впливу на поведінку учасників правовідносин.

Вищевказані напрямки взаємодії органів Національної поліції й населення можуть виражатися в наступних формах: повідомлення громадянами органам поліції інформації про правопорушення; виступи громадян в засобах масової інформації про факти, що містять ознаки правопорушень; виявлення поліцейськими, за безпосередньої участі громадян, свідків, потерпілих як в рамках кримінальних проваджень, так і у справах про адміністративні правопорушення; залучення представників інститутів громадянського суспільства в якості фахівців для участі в провадженні слідчих дій, для консультацій з правових, релігійних та інших питань, що потребують висновків фахівців у вузьких областях знань.

Список використаних джерел:

1. Щур Б. Забезпечення громадської безпеки в м. Львові за допомогою автоматизованої інформаційно-аналітичної системи «Безпечне місто». Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. 2010. № 5. С. 104-108.

2. Указ Президента України Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020» від 12.01.2015 р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

3. Донеччина є одним з найбезпечніших регіонів України: рівень злочинності складає 52 злочини на 10 тисяч населення. URL: <http://police.dn.ua/news/view/donechchina-e-odnim-z-najbezpechnishih-regioniv-ukraini-riven-zlochinnosti-skladae-52-zlochini-na-10-tisyach-naselennya>.

4. Василевич В. В. Взаємодія поліції та громади в запобіганні злочинам. *Кримінологічна теорія і практика*. 2018. С. 105-110.

5. Заработал первый в Украине единый аналитический сервисный центр. URL: <http://mariupoltv.com.ua/zarabotal-pervyi-y-v-ukraine-edinyiy-analiticheskiy-servisnyi-y-tsentr/>.

6. В Донецкой области установят 120 камер интеллектуального видеонаблюдения. URL: <https://www.62.ua/news/2225567/v-doneckoj-oblasti-ustanovat-120-kamer-intellektualnogo-videonabludenia>.

Атаманенко Юлія Юріївна

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат технічних наук

ДОДАТКОВА ІННОВАЦІЙНА КОМПЛЕКТАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Стрімкий розвиток безпілотних літальних апаратів в умовах сьогодення, сприяв збільшенню сфер їх застосування. Так, на сьогоднішній день на озброєння Збройних Сил України вже прийнято три вітчизняні безпілотні авіаційні комплекси (БпАК Spectator-M1, БпАК А1-СМ «Фурія» та БпАК «Лелека-100») та коптер українського виробництва – мультироторний безпілотник «Windhover», які пройшли всі держвипробування та визнані українськими військовими [1 – 4].

Варто відзначити, що Державна прикордонна служба України вже почала активно впроваджувати використання безпілотних технологій [5], оскільки отримала від Великобританії сучасні квадрокоптери DJI Mavic різних модифікацій. БпЛА оснащені сучасними камерами та здатні вести запис оперативного відео у форматі 4K з висоти до 6 кілометрів, а отже, це дозволяє ефективно контролювати український кордон вдень та вночі, й вчасного виявляти правопорушників.

Також, цьогоріч, модель DJI Mavic 2 було поставлено Управлінню авіації та поліції на воді [6], для виконання поліцейських функцій. Як зазначають фахівці Національної поліції України, безпілотні літальні апарати дозволять ефективно проводити повітряну рекогносцировку під час супроводження спеціальних операцій, забезпечення публічної безпеки та порядку, а також пошуку зниклих осіб.

Задля швидкого, якісного та належного виконання завдань за допомогою безпілотних літальних апаратів, транспортні засоби Національної поліції України рекомендовано забезпечити додатковою інноваційною комплектацією. Враховуючи широкий асортимент існуючого модельного ряду безпілотних літальних апаратів, їх функціональних можливостей та технічних характеристик, обрано найбільш оптимальний комплект. Отже, інноваційний комплект складається з компонентів, а саме: квадрокоптера DJI Mavic Air 2; проводу PGYTECH USB A – Type-C (35 cm); кріплення планшету для DJI Mavic Air, Pro і Platinum; планшета Apple iPad Pro 10.5 Wi-Fi + Cellular 512GB Gold (MPMG2); стилуса універсального STR Stylus Pen (для будь-яких сенсорних екранів); принтера Canon PIXMA TR150.

Забезпечення інноваційним комплектом передбачає як прямий так і непрямий ефект, який у свою чергу характеризуються скороченням часу виконання завдань; зниженням трудових витрат; зменшенням корупції та спірних питань; зменшенням грошових витрат. Станом на жовтень 2021 року,

вартість інноваційного комплексу для забезпечення одного транспортного засобу, становить 73145 гривень [7, 8].

Підсумовуючи, можна сказати, що впровадження безпілотних літальних апаратів у практичну діяльність Національної поліції України значно покращить документування та фіксацію правопорушень, а також слугуватиме джерелом інформації під час розслідування злочинів.

Список використаних джерел:

1. Український БпАК SPECTATOR-M1 прийнято на озброєння ЗСУ. URL: <https://old.defence-ua.com/index.php/home-page/7615-ukrayinskyy-bpak-spectator-m1-priyuniato-na-ozbroennya-zsu-video>. (дата звернення: 20.09.2021).

2. Безпілотник «Фурія» прийнято на озброєння Збройних Сил України (відео). URL: https://defence-ua.com/weapon_and_tech/bezpilotnik_furija_prijnjato_na_ozbrojennja_zbrojnih_sil_ukrajini_video-477.html. (дата звернення: 20.09.2021).

3. Випробуваний боєм БпЛА «Лелека» прийнято на озброєння Збройних Сил, Андрій Таран. URL: <https://www.mil.gov.ua/news/2021/05/13/viprobuvanij-boem-bpla-leleka-prijnyato-na-ozbroennya-zbrojnih-sil-andrij-taran/>. (дата звернення: 20.09.2021).

4. Мультикоптер Windhover допущений до експлуатації в ЗСУ. URL: <https://www.ukrmilitary.com/2020/10/windhover.html>. (дата звернення: 20.09.2021).

5. ДПСУ отримала 10 БпЛА від Великобританії. URL: https://defence-ua.com/news/natsionalna_politsija_otrimala_ponad_30_novih_bpla_foto-2537.html. (дата звернення: 20.09.2021).

6. Національна поліція отримала понад 30 нових БпЛА. URL: https://defence-ua.com/news/natsionalna_politsija_otrimala_ponad_30_novih_bpla_foto-2537.html. (дата звернення: 20.09.2021).

7. RC STORE. URL: <https://rc-store.com.ua/> (дата звернення: 29.09.2021).

8. Hotline. URL: <https://hotline.ua/> (дата звернення: 29.09.2021).

Балло Ярослав В'ячеславович

заступник начальника відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат технічних наук

Циганков Андрій Олександрович

науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту

Жихарєв Олександр Петрович

старший науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту

Голікова Світлана Юріївна

науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту

ОБГРУНТУВАННЯ ВИМОГ ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ ДО ЕЛЕКТРОЗАПРАВНИХ СТАНЦІЙ

У світі нараховується близько 1 млн. електрозаправних станцій. Найбільші ринки: США і Європа, на долю інших регіонів припадає приблизно 10% від загальної кількості зарядок. В Європі найбільше всього їх в Німеччині, Франції, Норвегії, Австрії та Фінляндії.

Згідно із даних світових аналітиків, до 2030 року кількість проданих електромобілів сягне позначки у 30 млн. електромобілів у рік, а загальний обсяг ринку буде складати понад 180 млн. автомобілів у світі.

На сьогоднішній день в Україні активізується популярність використання електромобілів та інших електричних транспортних засобів в якості повсякденного засобу пересування. Згідно із аналітичними даними в Україні зареєстровано більше 25000 електромобілів, що в свою чергу потребує будівництва відповідної інфраструктури електрозаправних станцій постійного струму (далі – ЕЗС) для зарядки електромобілів на автомобільних дорогах, в житлових, громадських та інших зонах.

Згідно із Законом України від 11.07.2019 № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів» Кабінету Міністрів України доручено забезпечити прийняття нормативно-правових актів, необхідних для реалізації положень цього Закону.

На сьогоднішній день нормування розміщення електрозаправних станцій передбачено п. 10.8.33 ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій»,

а також встановлено вимоги до кількості ЕЗС, кількості електротранспорту на одне місце заправки, наведена класифікація ЕЗС. При цьому не висунуто вимог до забезпечення пожежної безпеки до таких об'єктів, а особливо щодо: необхідності влаштування засобів первинного пожежогасіння, необхідного класу вогнестійкості будівельних конструкцій на яких може встановлюватися зарядний пристрій, мінімальної протипожежної відстані до суміжних об'єктів, матеріалу стоек (кронштейнів) зарядного пристрою, необхідності улаштування захисних конструкцій для захисту ЕЗС від опадів, мінімальних вимог щодо вогнестійкості електричних кабелів на ЕЗС.

За результатами аналізу статистичних даних про пожежі на електрозаправних станціях, вимог пожежної безпеки, що висуваються до електрозаправних станцій у закордонних нормативних документах, інформаційних джерелах, ІДУ НД ЦЗ розпочато роботу з наукового обґрунтування загальних вимог пожежної безпеки до електрозаправних станцій для електромобілів під час їх проектування з метою розроблення проекту національного стандарту України ДСТУ ХХХХ:202Х «Пожежна безпека. Загальні вимоги до електрозаправних станцій електромобілів. Основні положення».

Надання чинності національному стандарту щодо загальних вимог пожежної безпеки до ЕЗС для електромобілів створить передумови для попередження виникненню пожеж на таких об'єктах, а у разі виникнення – мінімізації збитків від них.

Список використаних джерел:

1. Закон України від 11.07.2019 № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2019 р., № 32, ст. 5).
2. Державні будівельні норми ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова території. Чинні від 2019-10-01. К.: Мінрегіонбуд України, 2019. 185 с.
3. IEC 60364-7-722:2018 Low-voltage electrical installations - Part 7-722: Requirements for special installations or locations - Supplies for electric vehicles.
4. IEC 61851-1:2010 «Electric vehicle conductive charging system – Part 1: General requirements».
5. ДСТУ EN 62196-1:2014 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Провідність зарядження електричних транспортних засобів. Частина 1. Загальні вимоги (EN 62196-1:2012 + EN 62196-1:2012/A11:2013 + EN 62196-1:2012/AC:2012, IDT). Чинний від 2016-01-01. К.: Мінекономрозвитку, 2014
6. ДСТУ EN 62196-2:2014 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Провідність зарядження. Частина 2. Сумісність розмірів та вимоги взаємозамінності штиря та трубчатого виводу пристосувань для змінного струму (EN 62196-2:2012 + EN 62196-2:2012/A11:2013, IDT). Чинний від 2020-01-01. К.: УкрНДНЦ, 2019.
7. Правила улаштування електроустановок затверджені наказом Міненерговугілля України від 21.07.2017 № 476.

Батиргарєва Владислава Станіславівна

директор Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, головний науковий співробітник Державної наукової установи «Інститут інформації, безпеки і права» Національної академії правових наук України, доктор юридичних наук, професор

ОЦІНКА ВТРАТ ЛЮДСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД В УКРАЇНІ ТА ВСЕСВІТНЬОЮ ОРГАНІЗАЦІЄЮ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

З'ясування дійсного стану того чи іншого явища не уявляється можливим без оперування інформацією, яка точно відбиває його кількісно-якісні параметри. Особливо це є важливим, коли йдеться про непоправні збитки для людського потенціалу. Дорожньо-транспортні пригоди, яких сьогодні не може уникнути жодне суспільство, виявляються саме таким явищем, економічні втрати від якого у грошовому вимірі для різних країн складають від 0,4% до 3,1% ВВП [1, с. 16].

Міжнародна спільнота розуміє, що для того щоб ефективно боротися з дорожньо-транспортним травматизмом і смертністю у різних регіонах планети та правильно визначити вектори прикладання зусиль, потрібно мати об'єктивну картину у відповідній сфері людського буття. Проте у різних країнах та регіонах світу існують відмінності у веденні статистичного обліку осіб, що постраждали внаслідок ДТП, з чим стикається Всесвітня організація охорони здоров'я (далі – ВООЗ) під час складання відповідних звітів щодо дотримання дорожньо-транспортної безпеки. Такі статистичні «різночитання» можуть спостерігатися навіть у межах однієї й тієї самої держави. Наприклад, сьогодні в Україні принаймні три державних відомства ведуть статистику дорожньо-транспортних пригод. До них належать Державна служба статистики України, Офіс Генерального прокурора та МВС України. Ці відомості через специфіку обліку випадків ДТП та постраждалих осіб можуть надто різнитися, на що звертають увагу українські вчені Н. Гуторова та О. Руднева [2, с. 2]. Проілюструємо висловлене, аналізуючи дані стосовно ДТП в Україні за 2019 р.

За даними МВС України, в середньому кожні три хвилини в нашій країні відбувається ДТП, кожні 15 хвилин травмується одна людина, а кожні три години одна людина гине [3]. У звітній документації патрульної поліції України констатовано, у 2019 р. зареєстровано 160 675 ДТП, з яких 26 052 випадки потягли загибель або травмування учасників цих пригод [4] (3 454 учасників ДТП були смертельно травмовані, ще 32 736 отримали ушкодження різного ступеня тяжкості). Якщо звернутися до зведених показників Державної служби статистики України, то ми бачимо дещо відмінні цифри, а саме: 4 037 осіб загинули внаслідок транспортних нещасних випадків. Різниця між наведеними даними складає майже 17 %. Що стосується статистики Офісу Генерального прокурора, то, звісно ж, тут наводяться відомості щодо втрат людського потенціалу, що утворилися внаслідок автотранспортних кримінально караних

правопорушень. Отже, у 2019 р. кількість автотранспортних злочинів склала 17 210. При цьому внаслідок зазначених правопорушень гине кожна п'ята особа [5]. Нескладні підрахунки показують, що кожна десята автотранспортна пригода в Україні є наслідком кримінально караної поведінки осіб.

Водночас звернення до статистики Європейського регіонального бюро ВООЗ, що готує періодичні огляди про загибель людей на автошляхах Європи, показує, що джерелом інформації про стан автотранспортної безпеки в Україні, яким послуговується зазначена організація, виступає статистична інформація МВС України. Так, у 2019 р. кількість фактів загибелі людей, за оцінкою ВООЗ, дорівнювалася 3 454 [6].

Із приводу наявної розбіжності між статистичними даними різних національних відомств, якими характеризується збиток людського потенціалу, можна лише зробити припущення про те, що така ситуація є наслідком відмінностей у відомчих процедурах під час формування остаточних статистичних даних. До того ж не можна виключати й значення людського фактору у процесі формування відповідних показників, коли неуважність або недостатня обізнаність фахівців, зайнятих цим видом діяльності, призводить до помилок реєстрації статистичних фактів. Але ж корені проблеми, на наш погляд, тут криються в іншому: по-перше, й до цього часу в країні немає єдиної методики підрахунку збитків людського потенціалу; по-друге, у тих чи інших відомствах паралельно ведуться різні статистичні обліки подібних випадків травматизму і смертності на дорогах, що призводить до неодноманітної оцінки суспільством цих утрат.

Разом із тим така проблем не є суто українською «за походженням». Справа в тому, що й до цього часу світовою спільнотою не розроблено єдиних, принаймні для певного регіону світу, рекомендацій щодо обліку дорожньо-транспортних пригод із жертвами. Тут доцільно зазначити, що свого часу міжнародною групою експертів з огляду на зміст і тематику Всесвітньої доповіді про запобігання дорожньо-транспортному травматизму була розроблена відповідна анкета для самостійного заповнення національними респондентам і надані певні рекомендації з приводу методів збору даних. Ця анкета включала, зокрема, такі позиції: тягар травматизму, схильність до ризику, стандарти транспортних засобів та інфраструктури; інституційні рамки у сфері безпеки дорожнього руху; інформація про економічні втрати від дорожньо-транспортного травматизму; відомості про законодавство і примусове застосування заходів, що стримують деякі фактори ризику, такі як швидкісний режим, вживання алкоголю і засоби захисту; визначення рівня управління безпекою дорожнього руху; визначення рівня долікарняної медичної допомоги [1, с. 9].

До того ж у різних країнах, припустимо Європейського регіону, спостерігаються значні розходження за показниками смертності через те, що кількість таких випадків одними країнами наводиться з урахуванням осіб, які померли протягом 30 днів після автотранспортної події, а другими – із розрахунку настання смерті не пізніше 7 діб після такої події. Разом із тим деякі країни відносять до дорожньо-транспортних травм всі випадки, де є

необхідною терміново медична допомога, в той час як інші відносять до них такі, що вимагають госпіталізації [1, с. 13]. Отже, різниця у співвідношенні між загиблими і травмованими особами може зумовлюватися як неодноманітним визначенням періоду можливого настання смерті, так й істотними відмінностями у визначенні травм, що отримуються внаслідок ДТП.

Тому слід погодитися з висновком спеціалістів щодо того, що розробка конкретних заходів боротьби зі смертністю та травматизмом, які виникають унаслідок дорожньо-транспортних пригод, повинна ґрунтуватися на єдиній статистичній інформації [2, с. 2]. До цього лише необхідно додати, що у підґрунті формування такої інформації має покладатися більш-менш уніфікований підхід стосовно їх обчислення, оскільки ще у 2009 р. розробники Європейської доповіді про стан безпеки дорожнього руху зазначили, що профілі країн можуть використовуватися для зіставлення на міжнародному рівні з певними обмеженнями, що викликаються відмінностями між державами у визначеннях, методах, самому моніторингу, розрахунках витрат тощо [1, с. 7].

Отже, з метою реалізації задач Другого десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (2021-2030 рр.) за резолюцією Генеральної асамблеї ООН «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» № 74/299 від 31 серпня 2020 р. одним із нагальних завдань під час розв'язання проблеми істотного зниження смертності і травматизму на автошляхах європейського простору має стати саме розробка уніфікованої методики обрахування випадків дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения. Копенгаген: Всемирная организация здравоохранения, Европейское региональное бюро, 2009. 173 с.
2. Gutorova N., Rudnyeva O. Preventative role of criminal law for traffic safety. *Society. Health. Welfare. SHS Web of Conferences* 68, 01012 (2019). 9 p. URL: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196801012>.
3. ДТП в Украине: сколько человек травмируется и гибнет на дорогах. URL: <https://ru.slovoidilo.ua/2021/07/21 /infografika/obshhestvo/dtp-ukraine-skolko-chelovek-travmiruetsya-i-gibnet-dorogah>.
4. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019: DTP 12-2019. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ statystyka/>
5. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень–грудень 2019 року / Управління організації ведення Єдиного реєстру досудових розслідувань та статичної інформації Генеральної прокуратури України. Київ, 2020. URL: https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id= 111482&libid=100820#.
6. 2018/2019 Road-traffic fatality data for WHO European Region. URL: https://www.euro.who.int/ __data/assets/pdf_file/0006/440763/2018-2019-road-traffic-fatality-data.pdf.

Безчастний Владислав Віталійович

курсант 207/20 (ПД) – Б взводу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Страховання цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є поширеним у світі соціально значимим видом страхування [1, с. 62].

Експлуатація автотранспорту, який вважається джерелом підвищеної небезпеки через його масивність і аварійність, об'єктивно зумовлює потребу суспільства у своєчасному та повному відшкодуванню збитків потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах. Така потреба в розвинених країнах світу вже майже століття задовольняється за допомогою обов'язкового та добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [1, с. 62].

Проте, необхідно зазначити, що сам автомобіль не є джерелом підвищеної небезпеки. Згідно з ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України, джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогненебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб [2].

Слід зазначити, що підвищена небезпека в розумінні ст. 1187 ЦК України є об'єктивною категорією, не пов'язаною з психологічним поняттям страху, та означає більшу вірогідність настання негативних, шкідливих наслідків, ніж при проведенні будь-якої іншої діяльності. Причиною підвищеної небезпеки є такі властивості об'єктів, з якими проводиться діяльність, які обумовлюють неможливість повного контролю за такою діяльністю з боку людини на даному етапі розвитку науки та технологій. Тому, незважаючи на дотримання правил техніки безпеки, існує підвищена вірогідність завдання шкоди внаслідок проведення такої діяльності [3].

Сьогодні для більшості автовласників страхування цивільної відповідальності стає найважливішим інструментом захисту від будь-яких ризиків, пов'язаних із використанням автотранспортного засобу. Саме тут і виникає необхідність впровадження правових механізмів, одним з яких є страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів [4].

В Україні спроби ввести обов'язкове страхування відповідальності власників автомобілів розпочалися ще у 1994 році. Однак повноцінно такий вид страхування, як обов'язковий запрацював з 01 січня 2005 року, коли вступив в дію прийнятий 01 липня 2004 року № 1961-IV Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [5]. Зазначений вид страхування здійснюється у формі обов'язкового страхування згідно п. 9 ст. 7 Закону України «Про страхування». Особливість обов'язкової форми проведення певних видів страхування обумовлюється тим, що для здійснення обов'язкового страхування Кабінет Міністрів України встановлює порядок та правила його проведення, форми типового договору, особливості умови ліцензування обов'язкового страхування, розміри страхових сум та максимальні розміри страхових тарифів або методика актуарних розрахунків [6, с. 66].

Відносини у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів також регулюються Конституцією України, Цивільним кодексом України, Законом України «Про страхування», та Положенням про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та іншими законами України і нормативно-правовими актами, прийнятими відповідно до них [7].

Таким чином, слід зробити висновок, що обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників.

Список використаних джерел:

1. Приступа Л. А., Басистюк Т. В. Особливості обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки*. Випуск 6. Частина 5. 2014. С. 62–65.
2. Цивільний кодекс: Закон України від 16 січня 2003 року № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44. Ст. 356.
3. Коментар до статті 1187. Відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. URL: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/gk/79-gk/1554-1187.html>.
4. Плиско О. О., Беляєва К. В. Сучасний стан розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні. URL: <http://intkonf.org/plisko-oo-belyaeva-kv-suchasniy-stan-rozvitku-strahuvannya-tsivilno-pravovoyi-vidpovidalnosti-vlasnikiv-transportnih-zasobiv-v-ukrayini/>
5. Глядик Б. Щодо цивільної відповідальності автовласників. *Юридична газета*. 2014. № 46-47 (440-441), 23 грудня 2014 року.
6. Безручко Ю. В., Пацурія Н. Б., Белова О. А. Правове регулювання страхування та роздрібних фінансових послуг в Європейському Союзі та Україні: порівняльно-правовий аналіз. URL: <https://just.odessa.gov.ua/files/upload/files/6.pdf>.

7. Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. URL: <http://law-formula.com.ua/aktualno/35-strakhuvannya/85-strakhuvannya-tsvilno-pravovoji-vidpovidalnosti-vlasnikiv-nazemnikh-transportnikh-zasobiv.html>.

Буряк Владислав Юрійович

здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Нітченко Алла Григорівна

доцент кафедри правоохоронної діяльності та загальноправових дисциплін юридичного факультету Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка», кандидат історичних наук, доцент (науковий керівник)

ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ ТА ЗАХОДИ ПРОФІЛАКТИКИ ДТП

Сучасне місто – велика система, де однією з головних проблем є автомобільний транспорт. Сучасні економічні умови України створюють дисбаланс між розвитком автомобільного транспорту та вулично-дорожньої мережі. Час від часу змінюється інтенсивність руху автомобілів, структура швидкості автомобільних потоків, що погіршує безпеку та умови дорожнього руху.

Система дорожнього руху є дуже складною. Умовно її можна поділити на: автомобіль, водій, дорога та середовище. Ця система характеризується взаємодією водія транспортного засобу, пішоходів та середовища [1, с. 94].

При обстеженні автомобільних доріг та аналізу даних про дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) можна визначити, що існують ділянки доріг, де кількість виникнення ДТП набагато більша ніж на інших ділянках дороги. Саме такі ділянки виділяють як аварійно небезпечні, де ймовірність ДТП набагато більша ніж на інших дорогах [1, с. 94].

ДТП дуже інтенсивне явище, їх поява викликана багатьма причинами. Саме визначення цих причин дає змогу забезпечити більш надійну безпеку дорожнього руху. На підставі аналізу ДТП можемо визначити, що ДТП виникають за таких причин: інтенсивність руху як автомобілів так і пішоходів, швидкість потоку автомобільного транспорту, стану доріг та транспортних засобів.

В загальному причини виникнення ДТП можна поділити на такі групи: дороги, транспортні засоби та водії. Найбільше випадків ДТП виникає за вини водія, найменше – через несправність транспортних засобів, середнє значення мають дорожні умови. Наявність ДТП через не якість дорожніх умов виникає за таких обставин як: поганий стан вулично-дорожньої мережі, прогалини в

організації дорожнього руху, а також недостатня ширина доріг погана видимість та ін. [1, с. 95].

Однією з багатьох причин ДТП є втрата водієм керованості транспортного засобу, в результаті чого виникає зіткнення або наїзд на нерухому перешкоду або пішохода, чи перекидання автомобіля. Наявність втрати водієм керованості автомобіля може виникати за таких умов як: велика швидкість руху транспортного засобу при маневрі, чи зменшення сил зчеплення внаслідок погодних умов, що призводить до нестабільного покриття дороги [1, с. 95].

Також основною причиною ДТП є погана дисципліна та недотримання правил дорожнього руху. Така ситуація виникає з того, що громадяни, а особливо водії грубо ігнорують Закон України «Про дорожній рух».

Варто звернути увагу, що водій транспортного засобу несе персональну відповідальність за свої дії та стан автомобіля, що можуть призвести до ДТП [1, с. 95].

Слід зазначити, що за даними Національної поліції на дорогах України станом на 2020 р. відбулося 168 тис. ДТП, що на 4,6% більше, ніж минулого, 2019 року [2]. Найбільш поширеними причинами ДТП в Україні є:

1. Перевищення швидкості руху – 34%;
2. Порушення правил маневру – 22%;
3. Порушення правил проїзду на перехресті – 8,5%;
4. Недотримання безпечної дистанції – 7.5%;
5. Порушення переїзду на пішохідному переході – 6%;
6. Керування транспортним засобом в нетверезому стані – 5% [2].

Крім того, також варто зазначити основні причини ДТП в Україні з травмованими, станом на 2020 рік. Це такі причини як: перевищення безпечної швидкості – 9999 випадків; порушення правил маневрування – 5522; перехід пішоходів у невстановленому місці – 992; виїзд на смугу зустрічного руху – 643; перевищення встановленої швидкості – 552; порушення правил проїзду пішохідних переходів – 1860; порушення правил проїзду перехресть – 2352; керування транспортним засобом у стані сп'яніння – 911; неочікуваний вихід на проїзну частину – 403; недотримання дистанції – 1445 та ін. [2].

Щодо населених пунктів, то найчастіша причина ДТП є наїзд на пішохода. Протягом року близько 10000 тис. осіб зазнали травм в наслідок таких ДТП. За останні п'ять років близько 60 тис. пішоходів були травмовані внаслідок ДТП. В містах більша половина випадків ДТП відбувається на перехрестях. Це зумовлено тим, що на перехрестях відбувається злиття транспортних потоків, що призводить до конфліктних ситуацій на перехресті [1, с. 96].

Конфліктні ситуації можна поділити на три види: легкі, коли водій заздалегідь може передбачити появу небезпечної ситуації на дорозі; середні, коли перешкода з'являється зненацька; критичні, за таких умов водій може запобігти ДТП лише в результаті найбільш швидкої реакції [1, с. 96].

Попри це, всі причини, які призводять до виникнення ДТП та погіршення умов у дорожній сфері можна уникнути завдяки заходам щодо профілактики ДТП.

Профілактика ДТП здійснюється за наступними методами:

1. Нагадування громадянам, а особливо водіям про загальні правила поведінки на дорогах.

2. Використання різних методів чи ЗМІ з метою попередження безвідповідальної поведінки на дорогах.

3. Звернення до специфічної категорії громадян (діти, інваліди, військовослужбовці), що можуть водити транспортний засіб, з метою профілактики щодо уникнення ДТП [3].

Порядок на дорогах забезпечується кількома сторонами. В першу чергу це співробітники дорожньої служби, та ті хто побічно до них відноситься. До них належать такі категорії громадян: патрульна служба, відомство МВС, станції техогляду транспортних засобів, страхові компанії, працівники по ремонту доріг [3].

Отже, з усього вище сказано, можемо підвести підсумок, що причинами ДТП є: виїзд на зустрічну смугу, перевищення швидкості, порушення правил маневрування, керування у нетверезому стані, недотримання дистанції. Основними заходами профілактики є нагадування про загальні правила поведінки, інформування з метою попередження виникнення ДТП та заходи профілактики щодо уникнення ДТП.

Список використаних джерел:

1. Коваленко Л. О. Основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод та їх наслідки. *Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2019. Вип. 86(2). С. 94-98.

2. Статистика ДТП в Україні и основные причины аварий на дорогах в 2020 году. URL: <https://forinsurer.com/news/21/01/19/39063> (дата звернення: 02.10.21).

3. Заходи щодо профілактики ДТП. URL: <https://rod111.nethouse.ru/posts/2355081> (дата звернення: 02.10.21).

Вайда Тарас Степанович

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

ВПЛИВ СТАНУ СТОМЛЕНОСТІ ВОДІЯ ПРОТЯГОМ ДОБИ НА БЕЗПЕЧНЕ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ТА ЗАХОДИ ЩОДО ЇЇ (ВТОМИ) ПРОФІЛАКТИКИ

Актуальність проблеми. Законодавством України, зокрема частиною 1 статті 1187 Цивільного кодексу України, використання механічних транспортних засобів визнається джерелом підвищеної небезпеки [1]. У свою чергу стаття 16 Закону України «Про дорожній рух», пункт 2.9 розділ 2 Правил дорожнього руху (далі – ПДР) вимагають від їх власників та користувачів

(водіїв) дотримання встановлених вимог щодо експлуатації транспортних засобів, в тому числі й щодо перебування цих осіб у належному стані здоров'я (при відсутності хвороби, перебування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, заборона вживання лікарських препаратів, котрі знижують увагу та швидкість реакції, відсутності стану стомлення тощо) [2; 3].

Разом з тим, як стверджують дані статистики дорожньо-транспортних пригод (*далі* – ДТП), котра ведеться Департаментом патрульної поліції Національної поліції України, спостерігається певна закономірність збільшення ДТП у конкретні години доби, на котру (закономірність – *уточнено нами*) впливають, на наш погляд, в значній мірі стан стомлення особи, яка керує транспортним засобом. Так, у 2020 році трапилося 168 107 випадків ДТП, з них станом на 17-00 годин (кінець робочого дня) припадає їх максимум (12 690 випадків), станом на 18-00 годин – 11 735 випадків, і майже однаково – станом на 13-00 годин (11 443 випадки, обідня перерва) та на 16-00 годин (11 421 випадки). Така ж тенденція спостерігається й протягом 2019 року та вісім місяців 2021 року (в більш ранній період статистика за цим критерієм не велась) з тією відмінністю, що кількість ДТП впродовж 2020 року зменшилось станом на 18-00 год (7 995 випадків), зате зросло в період з 11-00 год по 14-00 год (відповідно 8 068, 8 325, 8 512 та 8 342 випадки).

При цьому доцільно зазначити, що найбільша кількість ДТП із загиблими і травмованими впродовж 2020 року припадає на часовий інтервал з 17-00 до 19-00 годин (відповідно 2033, 2035 та 1738 випадків) [4].

Підтвердження цієї закономірності бачимо у результатах дослідження спеціалістів британських страхових компаній, котрі провели аналіз більш ніж 18 тисяч ДТП, котрі трапилися протягом двох останніх осінніх місяців впродовж п'яти років, і визначили, коли ймовірність аварії є найбільшою (на прикладі 2019 року). Результат виявився досить цікавим. Так, більшість ДТП трапляється у проміжку від 16:00 до 18:00 год, а їх пікова ймовірність – від 17 до 17:10 год. Пояснення цьому доволі просте – саме в цей період більшість працівників залишає свій офіс після закінчення робочого дня. Друге місце займає часовий проміжок з 14 до 16 год, а пік при цьому припадає на часовий інтервал з 15 до 15:10 год [5].

Також дослідники вияснили вид ДТП, котрі трапляються частіше за все. 34 учасники аварій допускають зіткнення з автомобілем, котрий їде попереду (при цьому ушкоджується задня частина останнього); 13 випадків трапляється через «підрізання» під час обгону чи випередження, а в 8 випадках автомобіль в'їжджав у припаркований автомобіль, ще 7 транспортних засобів – через зміну смуги руху [5].

Чимало ДТП трапляється через помилки, допущені водіями внаслідок зниження рівня працездатності. Основною причиною цього є *втома* – результат

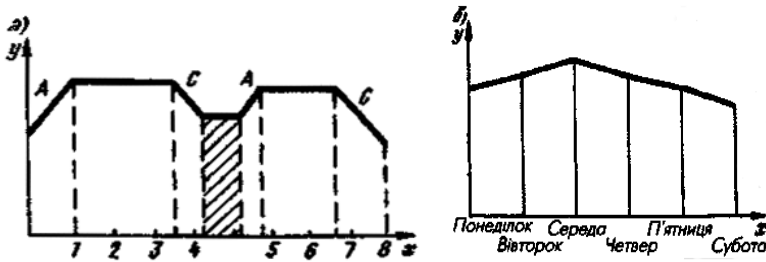


Рис. 1. Зміна працездатності: а – протягом робочої зміни; б – за днями тижня; А – стадія нарощування працездатності; С – стадія зниження працездатності; у – працездатність в умовних одиницях; х – години зміни.

фізіологічного та психологічного процесів, котрі настають у результаті трудової діяльності водія. Фізіологічна сутність втоми людини полягає у сигналізації її організму про необхідність припинити роботу або знизити її інтенсивність. Однак не завжди це відчуття відповідає стану втомленості. Часто важка напружена праця, яка виконувалась людиною із задоволенням, її менше виснажує, аніж легша, але неприємна робота. Працездатність змінюється протягом дня, доби, тижня. На *рис. 1* показано її основні стадії [6, с. 51-55].

Перша стадія характеризується зростанням працездатності. Цей період впрацьовування зазвичай триває 1-1,5 год, після чого встановлюється оптимальний рівень працездатності, що зберігається протягом 2-2,5 год (друга стадія). У цей період досягають найкращих результатів за найменших затрат енергії. Тому, хоча в середині дня й найінтенсивніший дорожній рух, але випадків ДТП буває найменше. Третій стадії властиве *зниження працездатності внаслідок втоми*, яку можна призупинити завдяки перерві на обід (див. *рис. 1, а* – заштрихована зона). Рівень працездатності у другій половині робочого дня дещо нижчий, але характер її зміни повторюється. При цьому періоди впрацьовування і стійкої працездатності стають коротші, а третій період – зниження працездатності – настає раніше. Відповідні зміни стосуються також робочого тижня: понеділок відповідає фазі впрацьовування, найкращі показники спостерігаємо від вівторка до четверга, а у п'ятницю й суботу працездатність найнижча (*рис. 1, б*).

У результаті знесилення у людини розладнюються сформовані досвідом навички. Це виявляється, наприклад, у зміні робочої пози водія – він сідає глибше у сидіння, сильніше нахилиючи тулуб вперед або завалюючись назад. Така поза утруднює користування рульовим колесом, педалями зчеплення, гальма та газу, важелями коробки передач чи стоянкового гальма, а також здійснення спостереження за дорогою і контрольно-вимірними приладами автомобіля. Стомлений водій менш точно виконує прийоми керування, невиправдано часто повертає рульове колесо, пропускає необхідні коригуючі дії.

Позитивні емоції (хороший настрій) сприяють швидшому входженню водія в нормальний робочий ритм. Під впливом емоційного збудження,

інтересу до праці, відповідальності за доручену справу або в разі небезпеки водій у стані втоми може і не відчувати цих негативних факторів. Негативні емоції (поганий настрій) викликають почуття невпевненості, сумнівів та страху.

На втому водія впливають не тільки характер негативної інформації та його ставлення до неї, а й її кількісні характеристики, що називаються *інформаційним навантаженням*. Частиною такого навантаження для водія становить інтенсивність руху. За великої інтенсивності руху (понад 300 авт/год на двох- і трьохсмугових дорогах) втома настає відносно швидко. Однак в умовах, коли на дорозі немає інших учасників руху, за одноманітного ландшафту, через монотонну обстановку та вимушену бездіяльність водій може швидше зазнати втоми, ніж при керуванні автомобілем за умов інтенсивного міського руху, хоча явних ознак цього може й не спостерігатися.

Протягом зміни водієві доводиться працювати в різноманітних дорожніх умовах, у тому числі і в транспортних потоках неоднакової інтенсивності, тому йому необхідно бути готовим до зміни емоційної напруженості. Небезпечним може стати раптове зростання складності дорожніх умов (наприклад, при виїзді з тихого провулку на пожвавлений проспект великого міста). Якщо водій, знаючи про наступну зміну умов роботи, внутрішньо підготувався до адаптації стосовно труднощів дорожньої обстановки, то його емоційна напруженість зміниться не так істотно, як при несподіваному переході.

Втомлений водій може уникнути помилок навіть у разі несподіваного ускладнення дорожньої обстановки, якщо буде уважнішим і готовим до дій. Для цього потрібне вольове зусилля, завдяки котрому протягом деякого часу працездатність зберігається на певному рівні. Однак прикладення будь-якого вольового зусилля вимагає затрат додаткової енергії, що призводить до ще більшої втоми і частіших помилок під час керування автомобілем.

Втома, яка поступово розвивається протягом робочого дня, минає після відпочинку. Коли ж її відчуття не зникають після нічного сну або вона настає швидше, ніж звичайно, це свідчить про *перевтому*. Причиною такого стану може бути недостатній відпочинок після інтенсивної роботи, особливо це стосується водіїв, які щодоби працюють дванадцять і більше годин. Перевтома зазвичай супроводжується підвищеною дратівливістю, сонливістю вдень і поганим сном вночі, загальною слабкістю, головним болем, погіршенням пам'яті й апетиту. За неодноразової появи таких ознак водієві необхідно звернутися до лікаря.

Основним засобом запобігання перевтомі є правильна організація роботи з обов'язковим повноцінним і своєчасним відпочинком. Позіхання, відчуття важкості тіла, розсіяна увага, зміна частоти пульсу і артеріального тиску, бажання змінити позу чи положення рук на рульовому колесі є першими ознаками втоми. Вони самі по собі не представляють небезпеки, їх легко усунути короткочасним відпочинком. Характерними ознаками втоми є сонливість і засинання водія за кермом, що нерідко призводить до ДТП. Втомлений водій може протягом певного часу долати сонливість і надійно

керувати автомобілем, але засинання може настати зненацька. Тому водієві варто зупинитись і короткий час поспати або виконати енергійні гімнастичні вправи. Продовжувати рух можна лише після виконання зазначених заходів.

Згідно з чинним законодавством нормальна тривалість робочого часу водіїв не повинна перевищувати 40 годин на тиждень. За п'ятиденного робочого тижня тривалість зміни визначають правила внутрішнього трудового розпорядку або графіки змінності. У тих випадках, коли дотримання зазначеного режиму є неможливим, допускається введення накопичувального (підсумовуваного) обліку робочого часу. Причому нормальна тривалість зміни не повинна перевищувати 10 год. Якщо нормальна тривалість робочого дня охоплює тривалі простої, очікування у ТЗ чи на робочому місці або якщо водію необхідно дати змогу доїхати до відповідного місця відпочинку, то тривалість робочого дня (зміни) може бути збільшена до 12 годин за умови, що час керування протягом дня (зміни) не перевищує 9 годин [7].

Протягом робочого дня водієві також треба чергувати працю й відпочинок. Після керування протягом чотирьох годин водій повинен зробити перерву для відпочинку та харчування тривалістю не менше 45 хвилин [7], якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку, під час якого корисно виконати короткочасні (2-3 хвилини) фізичні вправи для м'язів спини, рук і ніг. Після другої та четвертої годин праці доцільно випити солодкого чаю, кави.

Особливе значення для водія має правильно організоване харчування, оскільки порушення режиму і погана якість продуктів призводять до швидкого накопичення втоми і появи професійних захворювань водія. Небажано змінювати звичний час обіду й замінювати гарячі страви холодною закускою. Водіям, які здійснюють далекі рейси, рекомендовано брати з собою гарячу їжу у термосі. Правильний режим роботи й відпочинку є основою боротьби із втомою і перевтомою [6, с. 55-60].

Працездатність знижується в разі хворобливого стану водія, після вживання ним алкоголю чи наркотиків та внаслідок сильного нервового збудження або пригніченого стану. Для зменшення впливу негативних емоцій рекомендують *аутогенне тренування*, яке полягає у самостійному психологічному настроюванні перед рейсом. Приміром, водій подумки каже: «Сьогодні маю бути спокійним, уважним, дисциплінованим, тоді не вчиню ДТП». Впевненість у цьому допоможе зняти емоційну напругу, вселить спокій перед виїздом у рейс.

Висновки. Значний вплив на працездатність водія справляють підготовка і утримання у належному санітарно-гігієнічному стані робочого місця, а також мікроклімат в салоні (кабіні). Регулювання сидіння і спинки повинне забезпечити положення тіла водія, яке б виключало надмірне м'язове напруження і сприяло найкращій оглядовості.

Забруднення, пошкодження й завішування стекол, а також підвішування різноманітних дрібничок (амулетів, освіжувачів повітря тощо), що обмежують

поле зору водія, недопустимі, оскільки погіршують умови оглядовості (сприяє додатковій напруженості) і пришвидшують втому.

Значний вплив на психофізіологічний стан водія має *передрейсова підготовка водіїв*, котра на деяких провідних автопідприємствах може включати застосування аутотренінгів, мета котрих полягає у формуванні в шофера позитивного ставлення до спокійної їзди.

Десятихвилинні тренувальні сеанси доцільно проводити щодня відразу після медичного огляду. Зараз окрім стаціонарної кімнати психологічного розвантаження у транспортному підприємстві створюють пересувну лабораторію швидкого аутотренінгу на базі легкового автомобіля, яка працює на внутрішніх заводських та міських маршрутах.

Список використаних джерел:

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 435-IV. Дата оновлення: 14.08.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 15.09.2021).

2. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII (із змінами станом на 13.06.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 11.09.2021).

3. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами в редакції постанови КМ України від 20.07.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 16.09.2021).

4. Дорожньо-транспортні пригоди за часом скоєння // Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 30.08.2021 / Департамент патрульної поліції. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 18.09.2021).

5. Страхувщики назвали самые опасные для езды часы дня. URL: <https://avtovod.com.ua/news/775482006-strahovschiki-nazvali-samye-opasnye-dlya-ezdy-chasy-dnya.html> (дата звернення: 24.09.2021).

6. Вайда Т.С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з «Автомобільної підготовки»: [Текст] : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України / Тарас Степанович Вайда. вид-ння друге, доп-не. Харків: ХНУВС, 2013. 264 с.

7. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 (в редакції від 04.10.2016). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10#Text> (дата звернення: 02.09.2021).

Васильченко Катерина Василівна

*викладач спеціальних дисциплін Відокремленого структурного підрозділу
«Політехнічний фаховий коледж Криворізького національного університету»*

Максимов Сергій Сергійович

*викладач спеціальних дисциплін Відокремленого структурного підрозділу
«Політехнічний фаховий коледж Криворізького національного університету»*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПІШОХОДА ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ НОВІТНІХ ТЕХНОЛОГІЙ

Для нормалізації швидкості автомобільних потоків використовують спеціальне обладнання – радар і табло контролю швидкості. Основною метою застосування це підвищення рівня безпеки на в'їздах у населені пункти, а також в райони, де знаходяться дітки сади, школи, університети. Чи виправдана установка радарів і табло на вулицях з високою частотою ДТП. Вже багато років поспіль інформаційні табло контролю швидкості успішно використовуються в США, Канаді та країнах Євросоюзу.

Інформаційне табло контролю швидкості показує показники швидкісного режиму водіїв. У разі перевищення учасники дорожнього руху будуть бачити, чи не пора їм зменшити швидкість.

Табло-радар також збирає дані, після чого вони використовуються у вивченні показників швидкості біля пішохідних переходів, наприклад, шкіл. Також, табло необхідно для вулиць з інтенсивним трафіком.

Як це працює на практиці:

Якщо швидкість транспортного засобу не перевищує 40 км/год, показник підсвічується зеленим, а біля них відображається «лайк»;

При показниках швидкості до 50 км/год цифри підсвічуються жовтим, так як це вважається не значним перевищенням;

Якщо транспортний засіб рухається зі швидкістю більше 50 км/год, це розцінюється як перевищення. Цифри підсвічуються червоним, а на табло з'являється «дізлайк».

Таким чином радар-табло з високою пропускнуною спроможністю регулює показники швидкості транспортних засобів.

Водії-порушники отримують попередження про те, що на цій ділянці важливо зменшувати швидкість, так як тут розташовані пішохідні зони.

Перевагою інформаційного табло контролю швидкості можна вважати просту установку і настройку. Цифри відображаються максимально чітко, так як обладнання оснащується яскравими світлодіодами. Чи не побачити підсвічені показники неможливо.

Корпус табло має антикорозійними властивостями, а радар швидкості надійно загерметизований. Тому табло-радар пропрацює як мінімум 10 років. Ідеально підійде для експлуатації навіть в несприятливих погодних умовах.

Устаткування поставляється з програмним забезпеченням для настройки і збору інформації про трафік. Замовник отримує радар, який вже підготовлений до установки.

Список використаних джерел:

1. Табло контролю швидкості в Україні [Електронний ресурс] // 0372.ua Сайт міста Чернівці. Режим доступу до ресурсу: <https://www.0372.ua/list/277143>.
2. Табло контролю швидкості SSR-2 [Електронний ресурс] // GPSM. Режим доступу до ресурсу: <https://gpsm.ua/tablo-skorosti/>.

Веселов Микола Юрійович

професор кафедри державно-правових дисциплін факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ПРИТЯГНЕННЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПДР (НА ПРИКЛАДІ Ч. 5 СТ. 122 КУПАП)

Юридична кваліфікація правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР), в деяких випадках, знаходиться у прямій залежності від настання чи ненастання матеріальних наслідків. Наприклад, порушення правил проїзду перехресть, якщо це не спричинило будь-яких наслідків (формальний склад) буде кваліфіковано за ч. 2 ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП); якщо спричинило створення аварійної обстановки – за ч. 5 ст. 122 КУпАП; спричинило пошкодження транспортних засобів – за ст. 124 КУпАП; спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження – за ч. 1 ст. 286 Кримінального кодексу України і т.д.

Протягом 2020 року в Україні було скоєно понад 168 тис. дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), з них понад 26 тис. – це автопригоди з загиблими та/або травмованими.

Як зазначено в одному з рішень Касаційного кримінального суду (2020 рік), причинний зв'язок в кримінальних правопорушеннях, пов'язаних з керуванням автотранспортними засобами відрізняється тим, що він встановлюється між порушеннями ПДР й відповідними наслідками. Причинний зв'язок між діянням і наслідками має місце тоді, коли порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, допущене винуватою особою, неминуче зумовлює шкідливі наслідки, передбачені законодавством. Допущені особою, яка керує транспортним засобом, порушення ПДР можуть бути умовно поділені на дві групи: а) порушення, які самі по собі (без порушення інших правил ПДР) не здатні викликати суспільно небезпечні наслідки, (наприклад, керування транспортним засобом без посвідчення водія, не зареєстрованим, або без належного номерного знака тощо); б) порушення, які самі по собі (навіть без будь-яких інших додаткових факторів) містять реальну можливість

настання суспільно небезпечних наслідків і тим самим виступають як головна, вирішальна умова, без якої наслідки не настали б і яка з неминучістю викликає (породжує) їх у конкретній ДТП, що мала місце (наприклад, порушення правил маневрування транспортних засобів, розвороту, заборони виїзду на зустрічну смугу руху транспорту тощо) [1].

За статистичними даними у 2020 році найбільш поширеними причинами ДТП стали: порушення правил маневрування, перевищення безпечної та встановленої швидкості руху, недотримання дистанції, порушення правил проїзду перехресть, порушення правил надання безперешкодного проїзду, порушення правил проїзду пішохідних переходів, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу, невиконання водіями вимог сигналів регулювання, порушення правил обгону. Ці порушення у сукупності становлять майже 96% від загальної кількості усіх ДТП, у зв'язку з чим їх називають ще «аварійно-небезпечними». Без настання матеріальних наслідків адміністративна відповідальність за ці порушення ПДР передбачена ст. 122 КУпАП (з першої по четверту частини).

Визначальним у криміналістичній характеристиці ДТП як кримінального правопорушення слід вважати механізм його скоєння. Під механізмом ДТП розуміють систему часових, динамічних та інших зв'язків окремих етапів, обставин і чинників, що формують сліди на взаємодіючих об'єктах під час розвитку дорожньо-транспортної події. Механізм ДТП складається із процесу, який можна розділити на три етапи, зближення з перешкодою, безпосередня взаємодія та розміщення після взаємодії [1]. Іншими словами цей механізм можна представити як: порушення ПДР – виникнення аварійної ситуації для учасників дорожнього руху (за певних обставин) – настання ДТП. На стадії виникнення аварійної ситуації завдяки саме активним діям «винуватця» чи інших учасників дорожнього руху ДТП (шляхом різкої зміни швидкості, напрямку руху або вжиття інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян) ще можна уникнути. У такому разі відсутність матеріальних наслідків, зазначених у статтях 124 КУпАП чи 286 КК України впливає на кваліфікацію правопорушення та характер санкцій до винуватої особи, але, за нашим баченням, не зменшує суспільної небезпеки першопричин такої ситуації, а саме – порушення ПДР.

Аварійна обстановка під час дорожнього руху виникає не сама по собі, а тільки у разі порушення його учасниками вимог чинних на автомобільному транспорті правил [2, с. 11]. На сьогодні порушення, передбачені частинами 1-4 ст. 122 КУпАП, що спричинили створення аварійної обстановки скоєні особами, які керують транспортними засобами, тягнуть адміністративну відповідальність за ч. 5 ст. 122 цього ж Кодексу (до 17.03.2021 р. – ч. 4 ст. 122 КУпАП, зміни внесені Законом України від 16.02.2021 р. № 1231-ІХ); пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин – за ч. 4 ст. 127 цього ж Кодексу.

За даними Національної поліції України за 12 місяців 2020 року на осіб, які керували транспортними засобами за створення аварійної ситуації працівниками поліції було складено лише 258 адміністративних матеріалів. При

цьому кількість оформлених в адміністративному порядку ДТП (умовно, без постраждалих) за ст. 124 КУпАП за той самий період становила 146887 випадків. Співвідношення майже 1:569 – дуже значна різниця! При цьому необхідно наголосити, що в процесі дорожнього руху ми дуже часто спостерігаємо різноманітні порушення ПДР, що призводять до створення аварійних ситуацій. За проведеним соціологічним опитуванням водіїв було встановлено, що кожен з них, навіть зі стажем до одного року керування вже стикався з подібною ситуацією. 70% респондентів зазначають, що у їх житті під час участі у дорожньому русі у якості водія чи пішохода такі ситуації в середньому трапляються кожні три дні. Жодна з опитаних осіб не зверталась з цього приводу до правоохоронних органів і лише 2% респондентів зазначили, що стали свідками під час оформлення відповідного адміністративного матеріалу поліцейськими.

За 9 місяців поточного (2021) року кількість оформлених за скоєння аварійної ситуації адміністративних матеріалів збільшилась у шість разів і становила вже 1621 випадків. За статтею 124 КУпАП – 122007 відповідно. Але співвідношення навіть такої кількості «аварійок» до кількості ДТП (1:75) явно вказує на недостатню ефективність заходів адміністративної відповідальності за такі правопорушення.

На наш погляд, причини подібного стану можна умовно поділити на фактичні та формально-юридичні.

Перші полягають у тому, що ці порушення відбуваються у динаміці. Найчастіше порушник, який створив аварійну ситуацію або навіть не зупиняється після цього, або довго не залишається на місці події. Як наслідок, ситуація лише обмежується вираженням негативних емоцій її учасниками, і, з огляду на відсутність матеріальних збитків чи постраждалих, не переходить до юридичної оцінки таких дій. Виключенням можуть бути випадки спостереження таких ситуацій поліцейськими, або коли аварійна ситуація створена безпосередньо для поліцейського автомобіля і, відповідно, вжиття ними заходів щодо своєчасної та повної фіксації доказової бази для належного оформлення справи про адміністративне правопорушення.

Друга група причин обумовлена складністю процедури доведення факту зазначеного правопорушення і вини правопорушника. Відповідно до ст. 221 КУпАП розгляд справ про дані адміністративні правопорушення законодавець відносить до юрисдикції суду. Аналіз судової практики свідчить, що рішення про визнання особи винною у скоєнні правопорушення, передбаченого ч. 5 ст. 122 КУпАП, здебільшого, суд приймає у тому випадку, якщо цей правопорушник не заперечує факту правопорушення і погоджується з такою правовою оцінкою (наприклад, постанова судді Лисичанського міського суду Луганської області у справі № 415/7665/21 від 19.10.2021 р. [3]) або на судовому засіданні не з'являється, а заяв про відкладення судового засідання чи заперечень з приводу складеного адміністративного матеріалу з його боку до суду не надходило (наприклад, постанова судді Індустріального районного суду м. Дніпропетровська у справі № 202/6303/21 від 20.10.2021 р. [4]). Звісно, що рішення суду у наведених ситуаціях ґрунтується на оцінці наявних у матеріалах

доказах (крім протоколу про адміністративне правопорушення це може бути показання потерпілого, свідків, відеозапис, з якого цілком очевидно вбачається те, що порушення ПДР з боку винуватця змушує інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість та напрямок руху, щоб уникнути зіткнення чи наїзду тощо). У разі відсутності у матеріалах справи пояснень правопорушника, заперечення факту порушення з боку такої особи (при наявності будь-яких сумнівів у достатності чи переконливості наявних доказів) судді, як правило, або повертають адміністративну справу поліції для дооформлення та виправлення недоліків (наприклад, постанова Сарненського районного суду Рівненської області у справі № 572/2839/21 від 19.10.2021 р. [5]), або закривають адміністративне провадження за відсутності в діях особи складу адміністративного правопорушення (наприклад, постанова судді Ленінського районного суду м. Миколаєва у справі № 489/5183/21 від 19.10.2021 р. [6]).

Аналізуючи суддівські рішення бачимо, що навіть відеофіксація на відеореєстратори учасників дорожнього руху обставин події, не завжди здатна в суді переконливо відтворити усі необхідні складові створення аварійної обстановки. Наприклад, під час судового розгляду іноді виникають сумніви з приводу: «Чи мала місце саме «різка» зміна швидкості чи напрямку руху з боку учасників дорожнього руху у разі виникнення перешкоди?». Відсутність доведеності цього факту також призводить до закриття адміністративного провадження у зв'язку з відсутністю факту правопорушення.

Таким чином, наведене вище пояснює, чому відсоток оформлених поліцейськими правопорушень, передбачених ч. 5 ст. 122 КУпАП залишається незначним. Ще менша частина таких адміністративних матеріалів призводить до фактичного притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності. Вказане вимагає розробки реалізації низки заходів організаційно-правового характеру. По-перше, на підставі більш поглибленого аналізу судової практики доцільно розробити для Національної поліції України методичні рекомендації щодо оформлення вказаних адміністративних правопорушень в сучасних умовах діджиталізації та правозахисної практики. По-друге, необхідно проводити цілеспрямовані інформаційно-пропагандистські заходи щодо поширення спільної практики взаємодії учасників дорожнього руху та поліції з приводу фіксації відповідних ситуацій та звернення до органів поліції задля правового реагування.

Список використаних джерел:

1. Постанова Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 13.02.2020 р. у справі № 576/195/18. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_kks_vp_vid_13_02_2020_roku_u_spravi_576_195_18/ (дата звернення: 22.10.2021).
2. Постанова Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 13.02.2020 р. у справі № 576/195/18. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_kks_vp_vid_13_02_2020_roku_u_spravi_576_195_18/ (дата звернення: 22.10.2021).¹ Пилипенко Є. О. Порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього

руху, що спричинили створення аварійної обстановки: метод. рекомендації. Кривий Ріг: ДЮІ МВС України, 2015. 28 с.

3. Постанова судді Лисичанського міського суду Луганської області у справі № 415/7665/21 від 19.10.2021 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100418526> (дата звернення: 22.10.2021).

4. Постанова судді Індустріального районного суду м. Дніпропетровська у справі № 202/6303/21 від 20.10.2021 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100430435> (дата звернення: 22.10.2021).

5. Постанова Сарненського районного суду Рівненської області у справі № 572/2839/21 від 19.10.2021 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100411374> (дата звернення: 22.10.2021).

6. Постанова судді Ленінського районного суду м. Миколаєва у справі № 489/5183/21 від 19.10.2021 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100429366> (дата звернення: 22.10.2021).

Вовк Юрій Ярославович

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

Жук Микола Іванович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

Репіленко Артем Валерійович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

Дмитрик Андрій Ігорович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

АВТОМАТИЗОВАНЕ ВОДІННЯ: ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Безпека вантажних перевезень автомобільним транспортом одна з наріжних в системі формування та забезпечення безпеки перевезень. Щільність транспортних засобів на автошляхах з кожним днем зростає, дорожня інфраструктура не справляється з стрімким зростанням трафіку, що призводить до збільшення ризиків настання дорожньо-транспортної пригоди.

Одним із напрямків підвищення безпеки руху, підвищення паливної економічності та редукції викидів сполук вуглецю в повітря є використання автоматизованих систем водіння, зокрема, платунінг (взвод – з англ., караван,

флюкування) [1]. Аналогом можна вважати пелетон велосипедистів. По-суті, це рух колоною транспортних засобів, але на невеликій відстані один від одного з метою зменшення опору повітря.

Перші випробування системи руху автомобілів на основі взводів були здійснені ще в минулому столітті в США. Широко розповсюдження така система не набула, проте зараз вона активно впроваджується країнами ЄС та Азії.

Проект SARTRE (Безпечні автомобільні поїзди для навколишнього середовища) – це проект, що фінансується Європейською Комісією та вивчає впровадження взводів на немодифікованих європейських автомагістралях [2]. Проект, розпочатий у вересні 2009 року, і взвод транспортних засобів, як передбачено проектом SARTRE, являє собою колону транспортних засобів, у якій професійний водій у провідному транспортному засобі очолює лінію автомобілів, котрі слідує за ним. Кожен наступний транспортний засіб автономно вимірює відстань, швидкість та напрямок руху та пристосовується до автомобіля попереду. Опинившись у взводі, водії можуть займатися іншими справами, поки взвод рухається до свого пункту призначення. Усі транспортні засоби відокремлені і можуть вийти з процесії в будь-який час [3], [4].

У січні 2011 року SARTRE провела першу успішну демонстрацію своєї технології взводу на полігоні у Швеції. Компанії, які брали участь у SARTRE, були Volvo Trucks та Volvo Car Corporation [4].

В 2016 році за ініціативою Нідерландів організовано European Truck Platooning Challenge [5]. До цього випробування долучилися DAF Trucks, Daimler Trucks, Iveco, MAN Truck & Bus, Scania AB та Volvo Trucks.

Платунінг (взвод автомобілів, англ. platooning) – термін, що означає рух вантажних автопоїздів по шосе зібраною, монолітною колоною з мінімальною дистанцією.

Після того, як взвод буде активовано, автомобіль, що слідує за взводом, слідує за провідним транспортним засобом. Наступний транспортний засіб тепер слідує за провідним транспортним засобом автоматично, без втручання його водія. Оскільки транспортні засоби здатні спілкуватися один з одним, вони можуть регулювати свою швидкість і положення без типової затримки часу відгуку водія -людини.

Транспортні засоби спілкуються в обидві сторони, тому провідний транспортний засіб може регулювати свою швидкість або положення на основі реакції наступного автомобіля. А оскільки транспортні засоби з'єднані бездротовим зв'язком, можна легко піднятися і зійти зі взводу на льоту. Немає необхідності припиняти керування автомобілем; підключення до взводу або відключення може статися під час руху за допомогою натискання кнопки.

Технологія автоматизованого водіння (AD) пропонує можливість кардинально змінити транспорт.

Метою технології AD є змусити автомобілі їздити автономно, безпечно та комфортно. Оснащення автомобілів та великих вантажних автомобілів цією технологією, ймовірно, зменшить кількість нещасних випадків, витрату палива, забруднення та затори [1-9].

По суті, взвод із двох вантажівок схожий на короткий поїзд, що їде по дорозі, а вантажівки їдуть дуже близько один за одним. Відстань між цими

вантажівками дійсно може бути надзвичайно невеликою - це створює бажану форму заднього ходу. Відстань може становити всього 0,3 секунди, що при швидкості 80 км/год становить приблизно 6,7 метрів відстані між транспортними засобами. Настільки близьке водіння стало можливим завдяки передовій технології автоматизованого водіння (AD) у поєднанні з бездротовим зв'язком між транспортним засобом та автомобілем (V2V), що дозволяє спілкуватися між собою транспортними засобами.

Взвод використовує систему Кооперативного адаптивного круїз-контролю (CAACC). Міжнародний рівень автоматизації SAE для дорожніх транспортних засобів містить 5 рівнів від автоматизації до повної автоматизації, де взвод вантажівок може бути розміщений від 2 до 4 рівнів включно 5. Взагалі, технології AD – це роботизовані системи, які «відчувають» навколишнє середовище за допомогою комбінації датчиків, таких як лідар (виявлення світла та визначення дальності), радар та камери. Датчики також можуть компенсувати недоліки один одного та забезпечити надмірність. Наприклад, якщо на дорозі дуже туманно, камери практично марні. Однак радар і лідар все ще працюють і компенсують брак інформації, наданої камерою.

Для локалізації автоматизований транспортний засіб може використовувати глобальні системи позиціонування (GPS) та системи інерціальної навігації (INS). Знову ж таки, якщо GPS тимчасово виходить з ладу, INS може взяти на себе управління за допомогою акселерометрів (датчиків руху) та гіроскопів (датчиків обертання), допомагаючи автомобілю орієнтуватися, поки GPS не повернеться в мережу.

Для бездротового зв'язку був затверджений специфічний стандарт Wi-Fi: IEEE 802.11p. Це розширення технології Wi-Fi (802.11), яку ми всі знаємо з дому та робочого середовища, але додає підтримку додатків Інтелектуальних транспортних систем (ITS), таких як взвод вантажівок. Стандарт 802.11p дозволяє обмінюватися даними між транспортними засобами (V2V) та для зв'язку між транспортними засобами та інфраструктурою (V2I) і працює в діапазоні частот 5,9 ГГц [8].

Взвод вантажівок має великий потенціал для зменшення транспортних витрат за рахунок зменшення витрати палива за рахунок поліпшення аеродинаміки за рахунок зниження опору повітря, усунення необхідності уважного водія у другому транспортному засобі та кращого використання майна вантажівок за рахунок оптимізації часу їзди та мінімізації часу простою.

На суспільному рівні безпека водіння підвищується, оскільки зазвичай 90% всіх аварій спричинені людиною, а технологія взводу запобігає людським помилкам, що призводить до меншої кількості нещасних випадків та збитків. Зменшуються викиди парникових газів та якості повітря, зменшуються затори.

Тому впровадження системи автоматизованого водіння позитивно вплине на безпеку автомобільних перевезень і тому слід їх впроваджувати в Україні.

Список використаних джерел:

1. ACEA. What is truck platooning? [Електронний ресурс], 2017 / Режим доступу: https://www.acea.auto/files/Platooning_roadmap.pdf.

2. Проект ЄС: Safe Road Trains for the Environment [Електронний ресурс], 2018 / Режим доступу: <http://www.sartre-project.eu/EN/ABOUT/Sidor/default.aspx>
3. GCC staff, "EU SARTRE road platooning project moving to testing phase; firsts tests of two-vehicle train by end of year" / Green Car Congress. [Електронний ресурс], 2010 / Режим доступу: <https://www.greencarcongress.com/2010/12/sartre-20101211.html>.
4. GCC staff, SARTRE project completes first successful on-road demo of multiple vehicle platooning" [Електронний ресурс] / Green Car Congress, 2012. Режим доступу: <https://www.greencarcongress.com/2012/01/sartre-project-completes-first-successful-on-road-demo-of-multiple-vehicle-platooning.html>.
5. European Truck Platooning [Електронний ресурс] / About us, 2016. Режим доступу: <https://www.eutruckplatooning.com/>
6. Janssen, G. R., Zwijnenberg, J., Blankers, I. J., & de Kruijff, J. S. (2015). Truck platooning: Driving the future of transportation. *Whitepaper*.
7. Tsugawa, S., Jeschke, S., & Shladover, S. E. (2016). A review of truck platooning projects for energy savings. *IEEE Transactions on Intelligent Vehicles*, 1(1), 68-77.
8. Boysen, N., Briskorn, D., & Schwerdfeger, S. (2018). The identical-path truck platooning problem. *Transportation Research Part B: Methodological*, 109, 26-39.
9. Вовк Ю.Я. Сучасні транспортні технології: platooning та перспективи впровадження / Ю.Я. Вовк, Д.В. Капський, Р.В. Худобей, А.С. Сядро // Проблеми теорії проектування та виготовлення транспортно-технологічних машин : зб. тез доповідей міжнар. наук.-техн. конф. присвячена пам'яті професора Гевка Богдана Матвійовича, (Тернопіль, 23–24 вересня 2021) / М-во освіти і науки України, Терн. націон. техн. ун-т ім. І. Пулюя [та ін]. – Тернопіль: ФОП Паляниця В. А., 2021. – 120 с., С. 101-102.

Вовк Юрій Ярославович

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

Худобей Роман Володимирович

аспірант Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

КОНТРОЛЬ ДОТРИМАННЯ БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ КАРАНТИННИХ ОБМЕЖЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Безпека перевезень громадським транспортом пасажирів у значній мірі залежить від організаційних заходів, проте людських чинник (традиції, існуючі моделі поведінки певних соціальних груп, освіта, гендерні особливості тощо) часто створює ситуацію, коли цього досягнути дуже важко. Тому без допомоги сучасних технічних пристроїв не обійтись.

Існує цілий ряд технічних рішень, що дозволяють проводити контроль певних показників роботи транспорту та проводити облік пасажирів.

В умовах пандемії COVID-19 виникли нові виклики перед транспортною галуззю. Особливо глибоко вона зачепила саме пасажирські перевезення.

Однією із вимог до пасажирських перевезень є забезпечення маскового режиму для пасажирів. Простий одночасний контроль водієві важко здійснювати щодо усіх пасажирів. Водій має виконувати суто водійські професійні операції, а контроль отримано як додаткове навантаження. Відповідно водій не зможе ефективно забезпечити контроль маскового режиму.

На допомогу можуть прийти саме технічні засоби на базі інтелектуальних транспортних систем. Є цілий ряд систем для обліку пасажирів, в тому числі на основі відео розпізнавання, фіксації, обліку, 3D технологій, машинного навчання.

Зокрема, швейцарська компанія «Xovis» спеціалізується на підрахунку людей з використанням 3D технологій [1]. Вона розробила 3D сенсор, який став глобальним стандартом в підрахунку людей і пасажиропотоку. Крім підрахунку кількості людей, компанія також пропонує послуги з детекції масок на людях, гендерну статистику, детекція персоналу серед людей [2]. Також є модифікації датчиків для використання ззовні приміщень.

Також є вітчизняні розробки. Система «Transport Management System» почала розроблятися в 2016 році тернопільською компанією «Protection-Group» [3]. Тут також використовуються камери, які ідентифікують пасажирів і можуть бути використані після певного доопрацювання для розпізнавання масок на обличчі пасажирів. У разі порушення буде надіслано повідомлення як водієві, так і стейкхолдерам. Це дозволить полегшити контроль і забезпечити карантинний режим в умовах пандемії.

Отже, використання сучасних інтелектуальних транспортних систем у пасажирських перевезеннях дозволить підвищити рівень безпеки в умовах карантинних обмежень.

Список використаних джерел:

1. Компанія «Xovis» [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.xovis.com/en/industries/automatic-passenger-counting-for-public-transportation/>
2. Датчик PCT1 від компанії «Xovis» [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.xovis.com/en/products/detail/pct1-passenger-counting-sensor-for-transportation/>
3. ТОВ «Системний зв'язок» [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://szvk.te.ua/modules/payment-system/>
4. Vovk Y. Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development. Overview of initiatives and strategies / Y. Vovk // Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, 2016. – Vol. 1, No. 1. – p. 6-10.

Гаврилюк Андрій Федорович

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

АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ ЗАТОПЛЕННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Потрапляння автотранспортних засобів у водоймища (ріки, озера, водосховища), а також їх затоплення внаслідок стихійних явищ (повені, селі, паводки), коли рівень води може складати понад 1,5 метрів, є недооціненою причиною смерті пасажирів таких транспортних засобів.

Найчастіше автомобілі потрапляють у водоймища внаслідок дорожньо-транспортних пригод, технічних несправностей гальмівної системи чи системи керування, а також внаслідок дій водія, що може бути зумовлене алкогольним чи наркотичним сп'янінням [1-3].

Згідно із даними дослідження [4] кількість загиблих внаслідок потрапляння автотранспортного засобу у водоймище становить 4,7% від загальної кількості загиблих за участю транспортних засобів.

На підставі аналізу літературних джерел можна окреслити так особливості вищенаведених аварій. У 40% випадках водіями було перевищено дозволена швидкість руху на 35 км/год і більше. В 35% випадків на ділянках дороги, де відбувся з'їзд у водоймище з подальшим занурення транспортного засобу, було наявне те чи інше дорожнє огородження. Середній вік загиблих водіїв складає 38-40 років, а пасажирів – 30 років. У 25% аварій гинули дві або більше особи.

Серед усіх загиблих середній вміст алкоголю в крові складав 1,8 ‰. Понад 60% всіх аварій траплялись за несприятливих погодних умов. У 85% причиною смерті ставало утоплення, а лише 15% припало на різного роду травми і пошкодження внаслідок удару. Це свідчить про те, що якщо пасажир є тверезі, і не отримали важкі травми, то вони здатні вибратись із потопуючого автомобіля, хоча навіть незначні травми голови дуже впливатимуть на цей процес.

Утоплення після занурення транспортного засобу носить цілковито інший характер у порівнянні із іншими класичними ДТП. Так як смертельною подією є не сама аварія, а власне, утоплення після занурення транспортного засобу.

Проаналізуємо відомі технічні рішення, котрі покликані допомогти пасажирам транспортного засобу, який з певних причин опинився у воді.

Відома автоматична система відкриття вікон для запобігання затоплення транспортних засобів, які тонуть [5]. Система містить модуль управління склопідіймачами, давач води, мікроконтролер а також давач положення. Дана система спрацьовує, коли кузов транспортного засобу відхиляється більше як на 20° в напрямку однієї із трьох осей відносно свого положення. Використання даної системи дозволить швидко та в автоматичному режимі відкрити всі вікна

транспортного засобу, коли автомобіль відхилився більше як на 20° в напрямку однієї із трьох осей відносно свого положення, тим самим відкрити шлях для порятунку пасажирів, які знаходяться у потопуючому транспортному засобі.

Також відома система безпеки для запобігання затоплення автомобілів [6], яка містить піропатрони та армовану пневматичну подушку, яка розміщена у днищі автотранспортного засобу.

У випадку досягнення рівня води відмітки 10 см від нижнього краю кузова автотранспортного засобу давачі рівня води формують та передають сигнал на вхід піропатронів які наповнюють армовану пневмоподушку. Пневмоподушка яка розміщується під днищем транспортного засобу та забезпечує плавучість транспортного засобу. Окрім цього, якщо виникає необхідність, водій транспортного засобу може в ручному режимі активувати дану систему.

Таким чином, активна та пасивна безпека сучасних автотранспортних засобів, котрі серійно випускаються, не забезпечує належну безпеку пасажирів за умови коли автотранспортний засіб занурюється у воду. Це створює передумови для розвитку технічних рішень, а також нормативно-правових актів, які б підвищили безпеку пасажирів за таких умов.

Список використаних джерел:

1. Please forgive me for what I'm gonna do': Mother's Facebook message before drowning three of her four children by driving them into Hudson [Electronic resource] Link access mode:<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1376427/LaShanda-Armstrong-drives-3-childrenHudsonRiver.html#ixzz5BniBvHrP>.

2. На Львівщині авто з пасажирами впало в річку, є жертви [Електронний ресурс] Режим доступу до посилання: <https://dyvys.info/2017/03/04/na-lvivshhyni-avto-z-pasazhyramy-vpalo-v/>.

3. Жахлива ДТП на Закарпатті: машина полетіла в річку з обриву [Електронний ресурс] Режим доступу до посилання: <https://ukr.segodnya.ua/regions/lvov/zhutkoe-dtp-na-zakarpate-mashina-sletela-v-reku-s-obryva--692105.html>.

4. G.K. McDonald, G.G. Giesbrecht Escape from a submersible vehicle simulator wearing different thermoprotective flotation clothing Aviation, Space and Environmental Medicine, 84 (7) (2013), pp. 708-715.

5. G. Giesbrecht, M. Percher, P. Brunet, Y. Richard, M. Alexander, A. Bellemare, D. Pham An automatic window opening system to prevent drowning in vehicles sinking in water Cogent Engineering, 4 (2017), p. 1347990.

6. Пат. на корисну модель 129985 Україна, МПК (2006.01), А62С 3/07. Система безпеки для запобігання затоплень колісних транспортних засобів / А. Ф. Гаврилюк, М. І. Сичевський, А. М. Домінік, М. В. Лемішко № у 2018 04623; заявл. 24.04.2018; опубл. 26.11.2018, Бюл. № 22. – 4 с.

Гаркуша В'ячеслав Вікторович

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

РОЛЬ СУСПІЛЬСТВА У ЗАХОДАХ КОНТРОЛЮ ЗА БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

За статистичними даними Департаменту патрульної поліції у 2020 році в Україні трапилося 168 107 ДТП, що більше майже на 8 тисяч за 2019 рік. В цих ДТП 3541 особа загинула та більше 26 тисяч отримали травми різного ступеня тяжкості [1]. Одним з дієвих заходів зменшення кількості ДТП – контроль за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху.

В той же час, кількість доріг та їх протяжність в нашій країні значно перевищує кількість поліцейських, які фізично не здатні забезпечити свою присутність на кожній ділянці дороги. З цією метою, державою передбачено механізм автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху за допомогою технічних засобів, що мають функції відео, фото зйомки. Але таких камер поки що не вистачає і вони не здатні зафіксувати більшу частину порушень правил дорожнього руху. Покращити ситуацію з фіксацією порушень правил дорожнього руху могла б реалізація ініційованого Національною поліцією законопроекту № 5798 від 16.07.2021 [2]. Відповідно до цього законопроекту передбачається упровадження безоплатного мобільного додатку, який перетворює смартфон водія у відеореєстратор, завдяки чому користувачі зможуть фіксувати порушення Правил дорожнього руху і надсилати автоматично сформовану заяву в онлайн-режимі до поліції. Таким чином можна залучати учасників дорожнього руху, громадян та активних представників громадянського суспільства до безпосереднього контролю за безпекою на дорогах.

Слід зазначити, що подібна практика вже існує в Узбекистані, де громадяни через офіційний веб-сайт Міністерства внутрішніх справ можуть звертатися з відеозаписами порушень у сфері правил дорожнього руху, таким чином сприяючи притягненню винних осіб до відповідальності. Такі відеозаписи опрацьовуються уповноваженими органами та можуть призвести до реального покарання порушника. Це є прикладом ефективного залучення громадськості до контролю на дорогах. Там, де держава не може забезпечити контроль від свого імені, такі функції частково може взяти на себе суспільство, допомагаючи державі в створенні безпечних умов на автомобільних дорогах.

Аналогічні зміни до законодавства, які забезпечили б механізм отримання від громадян інформації про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та їх подальший розгляд, розробляються і в інших країнах: Ізраїлі, Південній Кореї.

Україна має переймати передовий міжнародний досвід по запобіганню порушень на автомобільних дорогах та впроваджувати найкращі практики контролю за безпекою у сфері дорожнього руху [2].

Законопроектом № 5798 від 16.07.2021 передбачається можливість заохочення громадян – сповіщувачів, які надали поліції інформацію про порушення правил дорожнього руху у вигляді 10 % від сплаченої суми штрафу таким порушником. На мій погляд, пропозиція щодо виплати винагороди сповіщувачам є досить дискусійною, оскільки останні по суті є свідками правопорушень і незрозуміло, чому держава сприяє виявленню саме правопорушень у сфері дорожнього руху шляхом матеріального стимулювання та залишає поза увагою громадян, що звертаються з повідомленням про інші адміністративні правопорушення і особливо про кримінальні правопорушення, які є мають більшу суспільну небезпеку.

Вважаю, що в основі цього інституту повинна бути не матеріальна вигода, а громадянська позиція щодо покращення своєї держави та забезпечення власної безпеки та безпеки своїх рідних. В інакшому випадку ця ідея приречена на провал.

Аналіз характеру адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху свідчить про можливість фіксації сповіщувачами як статичних так і динамічних порушень правил дорожнього руху, відповідальність за які передбачена зокрема статтями 121-124, 127, 139, 140, 152-1 КУпАП. При цьому, в основі механізму притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які порушили правила дорожнього руху та які зафіксовані сповіщувачами та передані до поліції повинний бути спрощений порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі та режимі фото зйомки. При цьому сповіщувач може зафіксувати правопорушення на будь-який гаджет (смартфон, планшет тощо) на якому встановлена спеціальна програма, розроблена МВС для ідентифікації відповідальної особи в розумінні ст. 14-2 КУпАП. Зазначена програма повинна гарантувати цілісність та автентичність створених матеріалів фотозйомки (відеозапису), забезпечити визначення часу, дати та географічних координат здійснення фіксації та можливість передачі інформації до поліції.

Законодавче втілення в життя запропонованої ідеї прогнозовано призведе до значної кількості таких повідомлень та відповідно виникне необхідність опрацювання великої кількості інформації. Тому доцільно передбачити в структурі поліції окремий спеціалізований підрозділ, який би займався цим напрямком або ж приєднати його до напрямку фіксації правопорушень за допомогою технічних засобів, що працюють в режимі відео фіксації та фотозйомки з розширенням відповідних відділів (центрів) у структурі Управління патрульної поліції. Для координації, аналізу та узагальнення роботи в цьому напрямку доцільно створити відповідний відділ і у Департаменті патрульної поліції.

Таким чином, залучення громадян до контролю за безпекою дорожнього руху забезпечить збільшення фіксації порушень правил дорожнього руху, надасть можливість мінімізувати порушення на аварійно-небезпечних ділянках автомобільних доріг, що, в свою чергу, зменшить кількість порушень правил дорожнього руху, що призводять до дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 31.12.2020 :ДТР 12-2020. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху та дотриманням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72564

Гірін Ігор Вячеславович

старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету

СТАЛІЙ СТАН БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ В РОЗВИНЕНИХ КРАЇНАХ СВІТУ

Розглянемо деякі приклади того, яким чином та якими організаційними заходами може бути підвищено рівень безпеки при перевезенні пасажирів автобусами в різних країнах світу.

ФРАНЦІЯ. За офіційними статистичними даними, у Франції автобус залишається найнадійнішим видом пасажирських перевезень: у порівнянні із залізницею на ньому в три рази менше смертельних випадків і в 30 разів менше, ніж в автомобільних ДТП. Для французів стала справжнім шоком аварія, яка сталася в лютому 2016 року. На дорозі місцевого значення в департаменті Ду на сході країни перекинувся автобус. Два підлітка-школяра загинули, кілька отримали травми різної тяжкості. З тих пір цей вид транспорту у Франції знаходиться під особливим наглядом. Безпека автобусних перевезень обумовлена декількома факторами. Постійний контроль за водіями. Їм заборонено перебувати за кермом понад чотири з половиною годин. Регулярні перевірки на алкоголь. З 01 вересня 2015 року автобуси обладнані електронними пристроями, які перевіряють вміст спирту в організмі водія (за принципом алкотестера) перед тим, як той поверне ключ запалювання. При наявності позитивного алко-тесту мотор не заводиться. Більш того, автобуси обладнані обмежувачами, які не допускають розвивати швидкість понад 100 км/год, а також хронографами, реєструючими пробіг і порушення швидкісного режиму. Це вже не кажучи про щомісячний технічний контроль автобуса і обов'язкових для всіх пасажирів ременях безпеки. Якщо хто-небудь порушить це правило, то його оштрафують на 135 євро.

НІМЕЧЧИНА. З тих пір, як в 2013 році в ФРН зняли обмеження на міжміське автобусне сполучення (вони були введені за часів Веймарської республіки в інтересах Німецької імперської залізниці), в країні почався автобусний бум. Німці швидко взяли його під контроль шляхом встановлення найсуворіших регламентів і вимог як до компаній – операторів транспортних засобів і водіїв, так і до самих пасажирів. Оснащеність автобусів, де знайдеться

все – від вогнегасника та аптечки до автоматичних систем нічного бачення і попередження про небезпечне зближення, підготовка водіїв до самих екстремальних умов, а головне – дисципліна всіх учасників дорожнього руху залишаються трьома китами, на яких ґрунтується його безпека. Звичайно, і в Німеччині автобуси потрапляють в ДТП. Так, в липні 2017 року країну потрясла трагедія в Баварії: там через зіткнення з фурою загорівся туристичний автобус з Саксонії. Один з двох його водіїв і 17 пасажирів-пенсіонерів загинули. І все ж автобусні перевезення визнані Федеральним статистичним агентством найбезпечнішим видом дорожнього руху. Крім щорічного техогляду кожні три місяці автобуси додатково перевіряють на відповідність стандартам безпеки. До того ж щороку на ринку з'являються електронні новинки – їх називають «розумними помічниками водія». Втім, деякі з них – наприклад, датчик-сигналізація, що спрацьовує, якщо водій випадково заснув за кермом або зробив різкий рух, – занадто дорогі для широкого впровадження, нарікають експерти. Так що вимоги до водіїв залишаються високими. Вони зобов'язані постійно проходити курси підвищення кваліфікації і, звичайно ж, медогляди. Довідка про зір дійсна протягом двох років, а медичний висновок для продовження прав не може бути старше року. Водій не має права перебувати за кермом довше чотирьох з половиною годин і зобов'язаний зробити перерву на 45 хвилин. Якщо рейс перевищує дев'ять годин, водій обов'язково змінюється. А ще він повинен подавати пасажирам приклад і першим пристібатися. За порушення штраф – 30 євро. Крім того, батьки з маленькими пасажирами зобов'язані брати в салон дитячі крісла.

США. У Сполучених Штатах дуже серйозно ставляться до питань захисту навколишнього середовища. У найбільших мегаполісах країни реалізуються програми перекладу міських автобусів на більш чисте паливо. Вони передбачають використання як «гібридних» (дизель-електричних) автобусів, так і машин, що працюють на зрідженому газі. «Гібридні» автобуси вперше вийшли на міські маршрути в порядку експерименту ще в 1998 році, а регулярна експлуатація почалася через 5 років. Відправною точкою стала поява автобусів Otion-6. Їх силові установки викидають менше токсичних речовин і забезпечують економію палива в порівнянні з машинами, що працюють на природному газі. Витрата палива виявилась нижчою на 1% влітку і на 16% взимку (влітку до 20% енергії йде на привід системи кондиціонування). У процесі гальмування відбувається додаткова підзарядка акумуляторів, які розташовуються на даху. Основним джерелом енергії є свинцево-кислотні батареї, що живлять електродвигуни. Дизельний двигун використовується для підзарядки батарей і при подоланні підйомів. Кожні півроку проводиться планова підзарядка акумуляторів, а термін їх служби досягає 2,5 років. «Гібридні» автобуси швидше розганяються через менші втрати в трансмісії, простіші в експлуатації, менш шумні, забезпечують більш плавне гальмування. Не випадково ряд міських муніципалітетів країни віддає перевагу «гібридним» автобусам. Адже газові мотори не можуть експлуатуватися без застосування складного дорогого устаткування і спеціально обладнаних парків, де є компресори, оглядові бокси і заправні станції. Крім того, з вересня 2000 року в

США використовується дизельне паливо з особливо низьким вмістом сірки. В найближчі терміни передбачається повністю відмовитися від двигунів, що сильно забруднюють повітря, і обладнати всі автобуси спеціальними фільтрами, що затримують мікроскопічні частинки сажі, яка, на думку медиків, викликає захворювання органів дихання. Тому все частіше можна зустріти автобуси, на кузовах яких є позначення, що застосовуються «чисті технології». Хороших результатів по екології досягла компанія Allison Transmissions, яка почала розробку тягових систем електроприводу в 1989 році, призначеного для автобусів. Через три роки фірма застосувала «гібридні» системи на невеликих моделях, а в 1999 році закінчила створення другого покоління цієї системи для використання на міжміських автобусах. Паралельна «гібридна» система електроприводу Allison Electric Drives включає дві моделі: EP-40 – для одиночних автобусів довжиною 10 ... 12 м і EP-50 - для зчленованих машин довжиною 18 ... 24 м. Конструкція цього пристрою може бути більшої або меншої потужності, що дозволяє пристосувати її для установки на автобуси різних класів. Переваги EP системи: економія палива досягає 50% в залежності від робочого циклу транспортного засобу, значно знижується кількість викидів в атмосферу оксиду азоту, твердих частинок, оксиду вуглецю, вуглеводнів і діоксиду вуглецю.

ІСПАНІЯ. В Іспанії встановлено певні вимоги до шкільних автобусів. Останні зміни в законодавстві були прийняті в 2017 році і дозволили істотно скоротити ризик виникнення нещасного випадку, а при аварії зменшити кількість травм, одержуваних дітьми. Відповідно до нових правил кожна дитина повинна сидіти на окремому кріслі. Раніше це правило не дотримувалося, і в шкільний автобус могло набитися в 2-3 рази більше дітей, ніж він повинен був перевозити. Максимальний термін експлуатації транспортного засобу не може перевищувати 16 років. При цьому автобус повинен проходити техогляд щороку в перші п'ять років експлуатації, а потім кожні півроку. У самому транспортному засобі має бути передбачено місце для дітей з обмеженими можливостями, підлога не може бути слизькою, входи повинні бути оснащені поручнями, що полегшують спуск і підйом, а края сходинок пофарбовані в яскраві кольори. Перевірити автобус на відповідність цим нормам, а також вимагати технічну документацію, в тому числі дозвіл на перевезення дітей та страховку (обов'язкову і додаткову), може будь-який батько чи опікун. До речі, закон також вимагає, щоб поїздка на шкільному автобусі не перевищувала 60 хвилин. При цьому водій повинен дотримуватися швидкості на 10 км на годину нижче максимально дозволеної, за винятком міст, де вона становить 50 км на годину.

ЯПОНІЯ. В Японії безпеці прийнято приділяти підвищену увагу. Проте навіть на території острівної держави раз у раз трапляються великі аварії, які приводять у шоківий стан все населення країни. І це незважаючи на дисциплінованість японських водіїв і суворе дотримання ними Правил дорожнього руху. Так, в січні 2016 року в префектурі Нагано туристичний автобус пробив дорожнє загородження і полетів з великої висоти у кювет. У салоні знаходився 41 пасажир. В результаті двоє водіїв та 13 молодих людей

студентського віку загинули. В Японії цю аварію визнали найбільшою за останні 30 років. Як показали результати розслідування, винуватцем трагедії був перевізник, який знехтував перевіркою стану здоров'я водіїв напередодні виїзду на маршрут. Пізніше з'ясувалося, що за кермом автобуса сидів шофер, який не мав достатнього досвіду управління такого виду транспортом. До того ж більшість жертв під час поїздки не були пристебнуті. Японська влада після цього інциденту в 100 разів збільшила штрафи для автобусних компаній в разі виявлення фактів недотримання заходів безпеки. Максимальна сума, яку тепер можна стягнути з операторів за порушення, складає 100 мільйонів ієн (близько 910 тисяч доларів США). Крім цього представників автобусного бізнесу зобов'язали оновлювати ліцензії не рідше одного разу в п'ять років і збільшили кількість ревізорів, які строго стежать за виконанням зазначених вимог.

Список використаних джерел:

1. 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.
2. Ghesti G.F. Application of Raman Spectroscopy to Monitor and Quantify Ethyl Esters in Soybean Oil Trans 685 esterification / G.F.Ghesti, J.L. De Macedo, V.S.Braga, A.T.C.P.De Souza, V.C.I.Parente, E.S.Figueroa, I.S.Resck, J.A.Dias, S.C.L.Dias // JAOCs. 2006. Vol. 83. No 7. P. 597.

Голіна Володимир Васильович

головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент Національної академії правових наук України

КУЛЬТУРОЛОГІЧНИЙ НАПРЯМ ЗАПОБІГАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ: ІДЕЯ, СУТЬ, СТРУКТУРА, ПРАКТИКА¹

1. Ідея використання у запобіганні і протидії транспортним правопорушенням сукупності заходів культури та закону безпосередньо розроблялась у роботах О. М. Костенка і у загальному виді знайшла відображення у запропонованій ним культурно-репресивній концепції, згідно з якою злочинність в країні, у тому числі і такого необережного її різновиду як кримінальні правопорушення у сфері дорожнього руху, залежать: 1) радикально – від рівня соціальної культури громадян і 2) паліативно – від репресивних заходів, тобто за формулою «культура плюс репресія». Саме соціальна культура (політична, економічна, правова, трудова, екологічна, моральна) забезпечує

¹ *Примітка.* Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» номер державної реєстрації 0120U10561

радикальним чином формування у людей модусу обережності і не дозволяє людині переступити межі безпеки поведінки і породжувати дорожньо-транспортні події. Роль покарання / стягнень, як засобів протидії правопорушенням, полягає в тому, щоб страхом змусити свавільну людину піддатися впливу нормативних приписів, заборон, обмежень [1, с. 160, 128, 134, 212, 276].

2. Ідея поєданого позитивного впливу культури / правового виховання на правосвідомість особистості водія та інших учасників дорожнього руху була підхоплена Нежурбідою С. І., Мисливим В. А. та ін. і отримала у науковому просторі назву культурологічної концепції запобігання необережної, у тому числі транспортної злочинності, однак за межі побажання необхідності її розробки і практичної реалізації саме у транспортній сфері справа не вийшла [2, с. 15; 2, с. 197]. При всій привабливості теорії еволюційного окультурювання громадян, нації вона – при катастрофічному стані сьогоднішніх показників смертності і травмованості від ДТП в Україні, малоефективна. Разом із тим, Стратегією і Державною програмою підвищення рівня безпеки у сфері дорожнього руху, поставлена амбітна мета всього за 3-4 роки скоротити смертність від ДТП на 30%. Але запланованими, у більшій своїй частині декларативними, неконкретними, необґрунтованими економічно, фінансово витратними, заходами досягти зазначеної мети неможливо, якщо не удаватися до статистичних маніпуляцій.

3. Культурологічна концепція запобігання необережній злочинності існує в кримінології порівняно давно, але актуалізувалася вона у зв'язку з поглибленим дослідженням особистості транспортного правопорушника, тобто людського фактору (мотиви злісного порушення ПДР, вплив психофізіологічних особливостей особистості на виклики конкретних дорожніх ситуацій, роль підсвідомого при вчиненні аварій, засоби підвищення правосвідомості і етики водія транспортного засобу та ін.). Сучасна теоретико-прикладна культурологія у сфері дорожнього руху повинна виходити з нагальних потреб практики, котра, як свідчить світовий досвід боротьби за безпечні дороги, формує культуру руху через вплив на правосвідомість його учасників, особливо водіїв, репресивних нормативних заходів і засобів за формулою «репресія – правосвідомість – культура». Отже, суть культурологічного, у нашому розумінні, напряму полягає у зворотній дії жорстких нормативно-правових приписів і санкцій, а також інших заходів, обмежуючих свавілля водіїв, з метою примусового підвищення технічної культури. Йдеться про примусову культуризацію, культуурофікацію за рахунок постійного психологічного тиску страху за можливі суттєві втрати майнового, особистісного, публічного характеру, неминучості відповідальності внаслідок технічних засобів контролю та ін. Цільова настановка страху перед законом у культурологічному контексті не звужує, а спонукає увагу та уміння оцінювати і прогнозувати дорожньо-транспортну ситуацію, а також час, необхідний для реагування на зміни, що відбуваються в дорожньому русі. Одночасно вона блокує волю у формі свавілля, надає право вибору. Кожний водій, навчаючись керувати транспортним засобом під наглядом досвідчених інструкторів,

повинен усвідомлювати свої психофізіологічні «здібності» і узгоджувати їх з дорожньою обстановкою.

4. Культурологічний напрям структурно інтегрує спеціально для нього обрані найбільш ефективні і перевірені світовою практикою обмеження можливостей вчинення транспортних правопорушень заходи і засоби соціального, нормативно-правового, технічного, культурологічного, організаційно-управлінського, кримінологічного та психологічного характеру. Структура культурологічного напрямку визначається ситуаційними комбінаціями різних за своїм характером заходів і засобів впливу. Все залежить від моніторингу обстановки у сфері дорожнього руху. Запропонований нами набір заходів, засобів, приписів, обмежень не претендує на універсальність, оптимальність і взагалі на абсолютизацію. Серед чисельних соціальних запобіжних заходів слід звернути увагу на об'єктивну фіксацію аварійності в країні, якої у нас немає, і загальну орієнтацію суспільства на досягнення, зазначеної програмою мети. До правових заходів необхідно віднести підвищення санкцій за транспортні найбільш злісні правопорушення, особливо такої з них як позбавлення права керування транспортними засобами. Технічні заходи передбачають неупереджену фіксацію порушення ПДР, що виключає корупційну складову поліцейського контролю. Організаційно-управлінські заходи торкаються якості підготовки водіїв; своєчасності медичної допомоги; створення єдиного центру обліку ДТП і управління безпекою дорожнього руху. Культурологія дорожнього руху по суті є практичною праксеологією або етикою водія транспортного засобі. Для цілеспрямованого впливу на правосвідомість учасників дорожнього руху необхідні кримінологічні дослідження мотивів порушення ПДР; типології правопорушників; віктимології постраждалих. У механізмі психологічних заходів впливу на стан безпеки на дорогах є моніторинг змін у правосвідомості учасників дорожнього руху, вимір психічного ставлення до заподіяних заходів у країні і потенціалу солідарності членів суспільства у подоланні епідемії правопорушень.

5. Не слід перебільшувати можливості культурологічного запобіжного напрямку та його заходів. Ефективність їх дії залежить від стратега – органа управління щодо їх реалізації. Управління – це вибір «мудрих» заходів, засобів, креативності, контролю і оцінки [4, с. 228].

Список використаних джерел:

1. Костенко О. М. Культура і закон – у протидії злу: монографія. Київ: Атіка. 2008. 352 с.
2. Нежурбіда С. І. Злочинна необережність: концепція, механізм і шляхи протидії: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ: 2001. 20 с.
3. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпро : Юрид. акад. МВС України, 2004. 380 с.
4. Литвинов О. М. Кримінологія «свого часу»: наукові розвідки / О. М. Литвинов, Ю. В. Орлов; Кримінол. асоц. України. Харків : Право, 2021, 316 с.

Гордієнко Дмитро Сергійович

головний судовий експерт сектору автотоварознавчих досліджень відділу товарознавчих, гемологічних економічних, будівельних, земельних досліджень та оціночної діяльності Кіровоградського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

Літвінов Сергій Олексійович

судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Луганського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРОФІЛАКТИКИ ДТП ПІД ЧАС ПРОЇЗДУ НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПЕРЕХРЕСТЬ

У зв'язку із значним збільшенням автотранспорту в нашій державі збільшується і кількість дорожньо-транспортних пригод. Однією з найпоширеніших причин виникнення дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) є неухважність або елементарне нерозуміння водіями деяких термінів Правил дорожнього руху України [1].

Статистика свідчить, що одними з найпоширеніших видів ДТП є зіткнення транспорту на нерегульованих перехрестях, які за причинами виникнення умовно можливо поділити на декілька видів:

неправильне трактування терміну «головна дорога»;

елементарна неухважність учасників дорожнього руху (неправильне трактування розташованих дорожніх знаків).

Розглядаючи першу причину виникнення ДТП при неправильному трактуванні терміну «головна дорога» хотілось би зауважити, що в сучасних умовах нерідкі випадки капітального ремонту доріг на окремих вулиць, тобто застелення старої дороги поліпшеним шаром покриття (асфальтобетонна, цементобетонна), в той час як перехрещуванні дороги нерідко залишаються не відремонтованими, однак вони мають по всій довжині дещо поліпшений шар покриття (наприклад дорога має шар щебеню, каміння тощо), що в загальному випадку під час несприятливих погодних умов (опадів) дає можливість проїхати дану ділянку дороги без особливих перешкод.

У відповідності до вимог п. 1.10 Правил дорожнього руху України «головна дорога – дорога з покриттям відносно ґрунтової або та, що позначається знаками 1.22, 1.23.1-1.23.4 і 2.3. Наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям не прирівнює її за значенням до перехрещуваної» [1].

Розглянемо ситуації які найчастіше стаються при виникненні зіткнень на перехрестях в описаних вище обставинках, тобто одна дорога капітально відремонтована, а інша з поліпшеним шаром покриття. Нерідко водії рухаючись по капітально відремонтованій дорозі за відсутності дорожніх знаків встановлених перед перехрестям хибно вважають її головною та проїжджають

такі перехрестя навіть не зменшуючи швидкості руху, а при вчиненні ДТП в ситуаціях де вони зобов'язані були дати дорогу транспортному засобу, що наближався праворуч, як це передбачено вимогами п. 16.12 Правил дорожнього руху України [1] вказують, що рухались по головній дорозі, так як вона має капітально відремонтоване покриття по відношенню до не відремонтованої дороги, в той час як інший водій вказує, що також рухався по дорозі з покриттям хоч і не відремонтованій.

У розглянутій ситуації водій, що рухався по дорозі з поганим покриттям буде правий, що проїзд такого перехрестя повинен здійснюватись з урахуванням вимог п. 16.12 Правил дорожнього руху України [1], оскільки вимогами Правил дорожнього руху чітко вказано, що головною дорогою може вважатися дорога з покриттям по відношенню до ґрунтової.

Другою поширеною причиною виникнення зіткнень на перехрестях є неухваність водіїв (неправильне трактування розташованих дорожніх знаків).

Практика свідчить, що позначення головної дороги лише знижує кількість ДТП – багато водіїв не розуміють, як визначити пріоритет певних учасників руху або допускають грубі помилки під час проїзду даного перехрестя. Результатом стають масштабні аварії, які поглиблюються їх непередбачуваністю. Постраждала сторона рідко очікує того, що їй не поступляться дорогою. Тому кожному з учасників дорожнього руху необхідно знати, як визначити, де проходить головна дорога. При цьому необхідно розуміти, що відповідні дорожні знаки встановлюються на перехрестях далеко не завжди, і потрібно вміти швидко знаходити відповідь на питання, кому належить пріоритет навіть в найбільш складних умовах.

Повідомленням про рух по головній дорозі служить знак, зазначений у Правилах дорожнього руху України під номером 2.3. У своєму роді він є унікальним – цей символ єдиний має форму ромба, що дозволяє розпізнавати його навіть з тильної сторони, при занесенні мокрим снігом, надмірному запиленні, вигоранні під прямими сонячними променями. Крім того, знак «Головна дорога» відрізняється використанням яскраво-жовтого кольору, облямованого білою смугою невеликої товщини, що дозволяє безпомилково впізнавати його за будь-яких кліматичних умовах і будь сформованої дорожній обстановці. Згідно з вимогами діючих стандартів, кращим місцем установки подібного символу є готова або спеціально організована опора, розташована на правому узбіччі трохи вище рівня очей людини, що їде в легковому автомобілі. Тому, під'їжджаючи до перехрестя, спочатку необхідно оглянути правий бік – якщо знаку головної дороги на ній немає, варто також подивитися ліворуч і вперед, а також вгору по центру, де він може бути розміщений у виняткових умовах.

На другорядних дорогах встановлюються попереджувальні знаки, що належать до спеціальному позначенню під номером 2.1 в Правилах дорожнього руху України [1]. Вони володіють подібною рисою зі знаком головною дорогою – унікальною формою, що представляє собою рівносторонній трикутник, встановлений гострим кутом вниз. Подібна особливість також дозволяє розрізнити знак незалежно від будь-яких обставин. У ряді випадків також

застосовується знак з номером 2.2, містить білий напис «STOP» на червоному рівносторонньому восьмикутнику – на відміну від знаку «дати дорогу», він не просто встановлює пріоритет, а забороняє проїжджати перехрестя без уповільнення до повної зупинки.

Практика свідчить, що існують типові приклади неправильного трактування водіями розташованих знаків, зокрема це може бути вулиця з розташованими на ній декількома перехрестями (двох і більше) – водій, рухаючись по вказаній вулиці, перед проїздом першого перехрестя виявив дорожній знак 2.3 «Головна дорога», та рухаючись далі на наступному перехресті (де такого знаку встановлено не було, а також будь яких знаків пріоритету не було на перехрещуваній дорозі), однак водій при вчиненні ДТП вказує на те, що оскільки на початку вулиці встановлено дорожній знак 2.3 то і на подальших перехрестях даної вулиці за відсутності дорожніх знаків дана дорога на даній вулиці є головною по відношенню до інших перехрещуваних доріг. У даному випадку таке твердження є хибним, оскільки знаки пріоритету повинні встановлюватись перед кожним перехрестям, отже за відсутності будь-яких знаків перехрестя є рівнозначним та його проїзд здійснюється за правилами проїзду рівнозначних перехресть.

Розглянута ситуацію найчастіше пов'язана з неуважністю водіїв або з елементарним незнанням Правил дорожнього руху України.

Отже, для виправлення даної ситуації пропонуємо зобов'язати всі заклади, які мають ліцензії щодо навчання водіїв (автошколи, учбові комбінати, центри підготовки водіїв тощо), у програмі навчання під час вивчення теми «Проїзд нерегульованих перехресть» окремим розділом розглянути тему типових помилок та пріоритетності проїзду на дорогах з різним типом покриття.

Також даній темі, у рамках проведення заходів щодо профілактики ДТП та порушень правил дорожнього руху, повинні приділити належну увагу у своїй профілактичній діяльності відповідні структурні підрозділи Патрульної поліції України.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху: Офіційне видання. К.: Видавництво Арії, 2021. 120 с.

Гузенко Олена Павлівна

доцент кафедри цивільного та господарського права Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПРЕДСТАВНИКІВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ РЕАЛІЯХ

Представники транспортної галузі в сучасних реаліях проводять свою діяльність під впливом ряду негативних чинників, серед яких можна відзначити наявну недосконалість законодавчого поля, надмірний податковий тиск, вплив інфляційної складової на формування цінового сегменту за послуги, повільну адаптацію до умов функціонування за правилами ЄС та безумовно карантинні обмеження. Зазначений перелік негативних факторів вичерпаним, проте лише окреслені свідчать про існування проблем, котрі підлягають негайному вирішенню.

Актуальність проблем розвитку транспортної галузі не викликає сумнівів так, як більшість наукових дискусій точаться навколо них. Науковці та політики останнім часом активізували роботу щодо їх дослідження та вирішення проте результати їх роботи відзначаються у кращому випадку уповільненою адаптацією. Серед науковців, котрі присвятили свої монографічні дослідження проблемам та перспективам розвитку представників транспортної галузі доцільно відзначити Є. М. Ахромкіна, І. О. Хорошилова та В. О. Кучменко [1], Б. В. Буркинського [2], О. М. Загурського [3], І. В. Заблюдську, І. Р. Бузько, О. О. Зеленко, І. О. Хорошилова [4], В. А. Мандола [5] та інших. У проведених дослідженнях науковці торкаються проблем розвитку транспортної галузі, обґрунтовують власні позиції, проте не в повній мірі висвітлюють проблем, котрі виникають в системі управління представників транспортних підприємств з огляду на галузеве призначення їх діяльності. Така явище засвідчує той факт, що обраний напрямок дослідження потребує предметної відповіді на питання, які заходи мають бути впроваджені для вирішення існуючої ситуації.

У своїх монографічних дослідженнях Є. М. Ахромкіна, І. О. Хорошилова та В. О. Кучменко [1] пропонують розглядати питання розвитку транспортної галузі з позиції конкретного регіону, міста або сільської місцевості. При цьому науковці вважають, що вищий менеджмент представників транспортної галузі незалежно від обсягів надання транспортних послуг має володіти інструментарієм оцінювання власних досягнень з обов'язковим аналізом проблем, які вплинули на невиконання поставлених стратегічних завдань. В свою чергу Б. В. Буркинський [2] надає перевагу оперативній та аналітичній оцінці при вивченні асиметрії ринків транспортних послуг, котрі надають комерційні конкуренти. При цьому науковець звертає увагу, на доцільність постійного відстежування поведінки конкурентів з аналізом впроваджених ними новацій.

На погляд О. М. Загурського [3] нагальна потреба в покращенні роботи вищого менеджменту представників транспортної галузі шляхом більш активного впровадження конкурентоспроможних транспортно-логістичних систем. В їх основу, на думку науковця, слід покласти елементи цифровізації та пакет заходів кадрового кваліфікаційного рівня, з метою підготовки адміністративних апаратів до роботи в нових умовах.

З метою покращення роботи підприємств транспортної галузі вважають І. В. Заблюдська, І. Р. Бузько, О. О. Зеленко, І. О. Хорошилова [4] доцільним є врахування керівниками підприємств стратегічних завдань забезпечення розвитку транспортної системи власного регіону. Такий підхід надасть можливість корегування власних стратегічних завдань розвитку та досягти взаємодії з регіональними планами, а на цій основі забезпечити якісне виконання намічених завдань.

В. А. Мандола [5] притримується позиції, що представники транспортної галузі для успішного розвитку при розробці стратегічних та тактичних планів адаптування власних стратегій мають спиратися на існуючі вимоги країн ЄС, що надасть можливість у майбутньому мати найбільш реалістичні перспективи та відповідати сьогоденним реаліям.

Як показують дослідження на законодавчому рівні питання також не залишається без уваги. Так у 2018 році законодавець затверджує розпорядженням Кабінету Міністрів України «Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року» [6]. Водночас, 7 квітня 2021 року Кабінет Міністрів України затвердив розпорядження «Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [7].

Законодавець звернув увагу на те, що Національна транспортна стратегія Drive Ukraine 2030 є основним програмним документом, що визначає розвиток транспортної галузі на 10 років. Схвалений урядом План з реалізації цієї Стратегії визначає конкретні етапи та терміни виконання заходів, необхідні для забезпечення ефективної діяльності та комплексного розвитку галузі в цілому. При цьому констатує той факт, що «...документ був розроблений за підтримки представництва Євросоюзу в Україні та відображає реалізацію євроінтеграційних зобов'язань нашої держави в галузі транспорту». Саме вказаним планом дій передбачено впровадження Європейського «зеленого курсу» та заміна громадського транспорту на більш сучасний та екологічний, і покращення послуг із перевезення пасажирів, і розвиток велосипедної інфраструктури.

Як зазначає В. Довгань [8] план заходів передбачає розробку, впровадження та реалізацію конкретних дій із забезпечення виконання завдань щодо досягнення конкурентоспроможності та ефективності транспортної системи України, створення умов для інноваційного розвитку транспортної галузі та глобальних інвестицій, безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту, а також для безперешкодної мобільності та міжрегіональної інтеграції. Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року розробляються трирічні

плани заходів, що включатимуть визначення ключових завдань та заходів; відповідальний орган; строк виконання; основні етапи; оцінку ресурсів та витрат.

У відповідності з плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [7] законодавець пропонує: підсилення інституційної спроможності органів виконавчої влади в транспортній галузі; забезпечення проектування та розробки моделі майбутньої транспортно-логістичної системи на підставі статистичних даних, якісної діагностики та правильного ферментування, визначення ефективних напрямів розвитку транспортно-логістичної системи країни; вдосконалення умов перевезень пасажирів та вантажів, забезпечення збалансованого розвитку всіх видів транспорту та розвиток мультимодальних/комбінованих перевезень; розробку нормативів у сфері стандартизації рівня якості надання транспортно-логістичних послуг для вирішення завдання щодо регулювання доступу перевізників, експедиторів та логістичних операторів на ринки транспортних послуг; проведення суттєвої модернізації наявних та будівництва нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури та рухомого складу для задоволення потреб економіки в наданні якісних послуг із перевезень з урахуванням ресурсних та екологічних обмежень, зменшення транспортної складової у вартості продукції тощо.

Таким чином, розвиток представників транспортної галузі в сучасних реаліях має відбуватися у відповідності з наміченими заходами Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, регіональними стратегічними програмами розвитку та у відповідності з власними стратегічними та тактичними планами, котрі розроблено з врахуванням виду надання транспортних послуг. Крім того, доцільним є зміна підходів до роботи вищого менеджменту транспортних підприємств з огляду на існуючі новації. Це надасть можливість у майбутньому досягти певного рівня конкурентоспроможності транспортних підприємств та уникнути більшої частки факторів негативного впливу.

Список використаних джерел:

1. Ахромкін Є. М., Хорошилова І. О., Кучменко В. О. Удосконалення механізму управління транспортною системою міста: монографія. Харків: Бровін О.В., 2019. 254 с.

2. Асиметрія ринків транспортних послуг: теоретичні основи визначення та управління : монографія. за наук. ред. Буркинського Б.В. ; НАН України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2018. 266 с.

3. Загурський О. М. Конкурентоспроможність транспортно-логістичних систем в умовах глобалізації: інституціональний аналіз: монографія. Київ: О. В. Ямчинський, 2019. 373 с.

4. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія / [І. В. Заблодська, І. Р. Бузько, О. О. Зеленко, І. О. Хорошилова]. Северодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.

5. Інтеграція України в європейські правові, політичні та економічні системи: монографія / Мандола В. А. та ін.; ред. Л. В. Губерський. Київ: Київський університет, 2007. 320 с.

6. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>

7. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 7 квітня 2021 р. N 321-р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR210321.html

8. Довгань В. Які заходи передбачає схвалена урядом Національна транспортна стратегія України на найближчі 10 років? URL: https://cfts.org.ua/blogs/plan_zakhodiv_z_realizatsi_natsionalno_transportno_strategi_ukrani_do_2030_roku_587

Гузенко Олена Павлівна

доцент кафедри цивільного та господарського права Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент

Бездуган Вікторія Віталіївна

здобувач вищої освіти спеціальності 081 «Право» Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СУСПІЛЬНИХ ВІДНОСИН У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ В КОНТЕКСТІ ПРОТИДІЇ КОРУПЦІЇ

Сучасний розвиток транспортної галузі потребує впровадження інноваційних підходів до різних елементів управління. Більшість фахівців практиків вважають, що галузь недотримує коштів від держави на власний розвиток, а як наслідок не в змозі впроваджувати новітні аспекти в управлінських циклах. Разом з тим, науковці стверджують, що без держави транспортна галузь має можливість отримати додатковий власний ресурс, якщо знайде дієві підходи до зниженню рівня корупції. Враховуючи зазначене можна стверджувати, що питання не лише підлягає вивченню, а й не втрачає своєї актуальності з огляду на ситуацію, котра їй притаманна на даний час.

Проблема корупції не лише в транспортній галузі стоїть доволі гостро, а як наслідок, постає питання комплексного дослідження правового регулювання суспільних відносин цього процесу. До складу науковців варто включити С.А.Дуженко [1], А. Д. Войцещук, М. М. Каленський, С. І. Барабаш, О. В. Гоя [2], М. П. Головка, С. В. Сорокіна [3], Т. О. Коломонець, Т. Ф. Янчук [4], В. В. Філатов [5] та інші. Науковці торкаються різних питань, проте питання контрабанди розкритті не в повному сенсі.

Як зазначає І. Савенко [6] українська держава нині переживає складний період – докорінно змінюються базисні засади суспільства, здійснюється

формування незалежної, демократичної, соціальної та правової держави. Важливим чинником формування державності України є формування ефективної системи державного регулювання суспільних процесів, що забезпечуватиме її цілісність, недоторканність та суверенітет. Тому особливої актуальності набуває пошук шляхів покращення державного регулювання прикордонної служби, основним завданням якої є забезпечення недоторканності державного кордону, протидії корупції та охорони суверенних прав України [6].

А. Д. Войцешук, М. М. Каленський, С. І. Барабаш, О. В. Гоя [2] стверджують, що корупція в сучасних умовах стала чинником, який реально загрожує національній безпеці і конституційному ладу України. Але визнання зростання рівня корупції об'єктивно обумовленим фактором зовсім не означає, що з нею треба примиритись. Корупція занадто дорого коштує нашій державі і народу як в матеріальному, так і в духовному вимірах. І справа не тільки у прямих втратах від корупції, які досягають за приблизними підрахунками аналітиків декількох десятків мільярдів доларів за рік. Не менш небезпечно те, що в суспільній свідомості вкорінюється стереотип про корупцію як етично прийнятну форму дій і «відновлення соціальної справедливості», розвивається розуміння суспільної небезпеки цього явища. Тому вивчення причин і наслідків розповсюдження корупції, систем боротьби з нею сьогодні – нагальна проблема суспільства [2].

Т. О. Коломоєць, Т. Ф. Янчук [4] вважають, що для того щоб зменшити корупцію на кордонах нашої держави, була розроблена Антикорупційна програма для Державної прикордонної служби України затвердженої постановою Кабінетів Міністрів України, яка розроблена на виконання статті 19 Закону України «Про запобігання корупції». Метою якої є: утворення ефективної системи запобігання і протидії корупції в Державній прикордонній службі України; надання персоналу Державної прикордонної служби України роз'яснень, методичної та консультаційної допомоги з питань додержання законодавства щодо запобігання корупції; здійснення контролю за дотриманням антикорупційного законодавства, у тому числі розгляд повідомлень про порушення вимог Закону, у тому числі на підвідомчих підприємствах, органах Державної прикордонної служби України; забезпечення захисту персоналу, який повідомив про порушення вимог Закону, від застосування негативних заходів впливу з боку керівника відповідно до законодавства щодо захисту викривачів; інформування Голови Державної прикордонної служби України, Національного агентства або інших спеціально уповноважених суб'єктів у сфері протидії корупції про факти порушення законодавства у сфері запобігання і протидії корупції.

Таким чином, до складу шляхів подолання корупції, варто обрати процес розробки заходів націлених на вдосконалення діяльності органів по боротьбі з корупцією. Крім того, необхідно більше уваги приділяти своєчасному реагуванню на повідомлення громадян, засобів масової інформації, результати соціологічних досліджень про корупційні діяння та інші протиправні дії посадових осіб, поширеність корупції в окремих відомствах. Разом з тим,

єдиною метою зусиль усіх державних органів у цьому напрямі має бути забезпечення дотримання прав і свобод громадян, якнайповнішої реалізації їхніх законних інтересів, адже єдиним чинником ефективності роботи у цьому випадку є те, наскільки громадяни задоволені виконанням зобов'язань, які бере на себе держава. Без розробки дієвих заходів антикорупційного спрямування у транспортній галузі, її розвиток матиме уповільнені темпи розвитку, що знижує рівень прибутковості, а в окремих випадках може призвести до збитковості у майбутньому.

Список використаних джерел:

1. Дуженко С. А. Проведення у справах про порушення митних правил: монографія. За заг. ред. М. Г. Шульги. Харків: Оберіг, 2017. 170 с.
2. Боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил : підручник / [А. Д. Войцешук, М. М. Каленський, С. І. Барабаш, О. В. Гоя] ; за ред. А. Д. Войцешука. Хмельницький : Інтрада, 2008. 328 с.
3. Головка М. П., Сорокіна С. В. Митний контроль за переміщенням фізичних осіб через митний кордон України : навч. посіб. Х. : Харк. держ. ун-т харчування та торгівлі, 2012. 131 с.
4. Коломоець Т. О., Ярчук Т. Ф. Заходи адміністративного припинення в діяльності митних органів України: доктринальний, нормативний та правозастосовчий аспекти : монографія .Запоріжжя : Запоріз. нац. ун-т, 2012. 198 с.
5. Філатов В. В. Імплементация міжнародних норм до митного законодавства України : монографія . Донецьк : ДонУЕП, 2013. 201 с.
6. Савенко І. Напрями державного регулювання прикордонної служби. URL: http://www.lvivacademy.com/vidavnitstvo_1/edu_43/fail/26.pdf

Гузенко Олена Павлівна

доцент кафедри цивільного та господарського права Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент

Кобець Дар'я Олександрівна

здобувач вищої освіти спеціальності 081 «Право» Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

Проблема транспортного страхування в Україні не втрачає своєї актуальності так, як кількість аварійних ситуацій, які пов'язані з різними видами транспорту постійно зростає. Наявне законодавче забезпечення ринку страхових послуг пропонує різні аспекти страхування, проте потребує постійного вдосконалення з позиції забезпеченості транспортної безпеки.

Останнім часом збільшилася кількість наукових досліджень присвячених проблемі правового страхування в Україні, автори ведуть наукові дискусії з позиції різних видів транспорту та правил їх страхування. Серед науковців заслуговують на увагу роботи наступних науковців Ю. М. Клапкін [1], В. В. Виговська [2], О. В. Клейснер [3] та інші. Науковці розкривають різні аспекти наявної правової бази страхування та правил надання страхових послуг, проте галузевий аспект розкрито обмежено.

У своїй праці Ю. М. Клапкін [1] пропонує розглядати понятійну категорію «Транспортне страхування» як сукупність видів страхування від ризиків, що виникають на сухопутних, водних та повітряних шляхах сполучення у зв'язку із перевезенням пасажирів, вантажів і багажу. При цьому звертає увагу на той факт, що на страхування приймаються транспортні засоби, що пройшли реєстрацію у відповідних державних органах.

В свою чергу, О. П. Гетманець, О. М. Шуміло та Т. В. Колеснік [4] стверджують, що юридичні та фізичні особи, котрі потребують транспортного страхування мають спиратися, перш за все, на загальні законодавчі основи страхування, котрі визначено законодавчим регулятором. Науковці пропонують об'єктами транспортного страхування вважати засоби транспорту без вантажів, до яких належать: автомобілі, у тому числі з причепами промислового виробництва; мотоцикли, моторолери, мотоколяски, мотонарти, снігоходи; моторні, парусні та гребні човни; катери, яхти, кораблі усіх видів, що використовуються для перевезень пасажирів та вантажу; літаки, гелікоптери, планери, аерокосмічна техніка; тепловози, електровози, вагони, цистерни та платформи різної модифікації і призначення.

З метою більш повного розкриття теми варто звернутися до правових регуляторів, в яких законодавець надає тлумачення понятійній категорії «страхування». Так, Закон України «Про страхування» [5] стаття 1, пропонує розуміти понятійну категорію «страхування» як вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати особами страхових платежів та доходів від розміщення коштів цих фондів. Я стверджує законодавець даний правовий регулятор був створений щоб врегульовувати відносини у сфері страхування, забезпечувати права та інтереси учасників страхових відносин при збереженні незалежного статусу страхувальників та створювати оптимальні умови функціонування ринку страхових послуг [5, ст. 1].

Разом з тим, законодавець вносить до Цивільного кодексу України [6] поняття страховик та страхувальник та пропонує страховиком вважати юридичну особу яка спеціально створена для того, щоб здійснювати страхову діяльність та одержала у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності, а страхувальником може бути як фізична, так і юридична особа. Кожна із сторін повинна виконувати свої обов'язки. Обов'язки страховика закріплено статтею 988 Цивільного кодексу України, зокрема він повинен:

- ознайомити страхувальника з умовами та правилами страхування;
- у разі настання страхового випадку, оформив усі необхідні документи для своєчасного здійснення страхової виплати страхувальникові;
- проконтролювати щоб страхову виплату здійснили в строк, встановлений договором;
- у разі настання страхового випадку відшкодувати витрати, понесені в період виконання страхового договору.

Крім того, законодавець статтею 352, частиною 2 Господарського кодексу України [7] регламентує здійснення процедури страхування лише на основі договору між страхувальниками і страховиками (добровільне страхування) або на основі закону (обов'язкове страхування). При цьому, предметом договору страхування спираючись на статтю 980 Цивільного кодексу України [6] може виступати: особисте страхування, майнове страхування, страхування відповідальності. Враховуючи законодавчі положення кожна особа має право скористатись послугами страхування так, як у разі виникнення певної події (страхового випадку), вона зможе скористатись даною допомогою.

Актуальність проблеми удосконалення транспортного страхування була підкріплена в період протікання COVID-19. Особливо COVID-19 відзначився карантинном, під час якого були суворі правила пересування. Як наслідок великих втрат зазнало авіаційне страхування і перестраховування. Річний обсяг страхових і перестраховальних премій через простій літаків значно знизився, проте пропорційного зниження обсягу страхових і перестраховальних виплат не відбулося. Кризова ситуація призвела до того, що тарифи перестраховальних програм зросли на 25-30 %, що істотно ускладнило переговори з перестраховиками і в 2021 році [8].

Як зазначають Н. В. Захарченко та С. А. Явір [9] розглядаючи авто страхування, негативно пандемія вплинула на купівлю автомобілів, а отже і на страхування, яке пов'язане з страхуванням нових автомобілів. Первинні реєстрації нових легкових автомобілів в квітні 2020 року скоротилися майже вдвічі в порівнянні з квітнем 2019 року – до 3,7 тис. од., повідомляє асоціація «Укравтопром». За даними асоціації, в цілому за січень-квітень на українському ринку зареєстровано 23,9 тис. нових легкових автомобілів – на 5 % менше, ніж за аналогічний період минулого року. Крім того, продажі нових легкових авто за 4 місяці скоротилися на 6 % до 23,8 тис. од., а квітневі продажі впали на 48 % до квітня 2019 і на 42 % до березня 2020 року – до 3,6 тис. од. [8].

Підводячи підсумок зазначимо, що необхідно покращити чинне законодавство стосовно страхування взагалі та транспортного страхування зокрема. так, як воно не повною мірою відповідає потребам страхового ринку. тому розробка нормативних документів з організації і здійснення страхової діяльності та прийняття відомчих актів для належної організації страхової діяльності необхідні. Ми вважаємо, щоб покращити місце транспортного страхування в економіці, його сторонам потрібно дотримуватись обов'язків, а також виконувати норми Закону України «Про страхування» так, як він був створений щоб регулювати відносини у сфері страхування, створювати оптимальні умови функціонування ринку страхових послуг, забезпечуючи

права та інтереси учасників страхових відносин при збереженні незалежного статусу страхувальників, крім цього потрібно забезпечити належний страховий нагляд та вдосконалити судову систему.

Список використаних джерел:

1. Клапкін Ю. М. Ринок страхових послуг: концептуальні засади, технічні інновації та перспективи розвитку: монографія. Тернопіль.: ТНЕУ, 2020. 568 с.
2. Виговська В. В. Теоретико-методологічні засади та прагматика забезпечення безпеки страхового ринку України: монографія. К.: Кондор – Видавництво, 2016. 358 с.
3. Клейстер О. В. Ринок перестраховування в Україні: теоретико – методологічні домінанти та пріоритети розвитку: монографія. К.: Центр учбової літератури, 2012. 414 с.
4. Правове регулювання страхової діяльності : навч. посіб./ [О. П. Гетманець, О. М. Шуміло, Т. В. Колеснік та ін.] ; за ред. О. П. Гетманець, О. М. Шуміла. К. : Хай-Тек Прес, 2014. 400 с.
5. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр>.
6. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
7. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
8. Локдаун і обмеження на авіаперельоти в 2020 році. URL: <https://forinsurer.com/news/21/01/14/39026?hl=%CB%EЕ%EA%E4%E0%F3%ED> (дата звернення: 15.11.2020).
9. Захарченко Н. В., Явір С. А. Вплив COVID-19 на ринок страхування в Україні та у всьому світі. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*, 2021. Том 21. Вип. 4 (47). С. 110-128.

Дубинська Юлія Вікторівна

головний спеціаліст з психологічного забезпечення відділу кадрового забезпечення Управління патрульної поліції в Полтавській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України

РОЛЬ ПСИХОЛОГІЧНИХ АСПЕКТІВ У ФОРМУВАННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

На систему безпеки дорожнього руху впливає сукупність психологічних факторів, як у будь-якій сфері життєдіяльності суспільства. Відповідно до інформації розміщеної на офіційній сторінці Департаменту патрульної поліції [1], відслідковується зниження дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) із загиблими та/або травмованими. Але в той же час, загальний індекс ДТП залишається невітшим. Негативна ситуація пов'язана не лише із незадовільним станом дорожнього покриття, велику роль відіграє людській

аспект, а саме самосвідомість спільноти. Безпека дорожнього руху, загалом – це колективна відповідальність, яка базується на ставленні кожного з нас до правил безпеки у цілому і їх поваги. Аспекти, які формують соціальну відповідальність і мають на неї безпосередній вплив полягають у психологічному здоров'ї учасника дорожнього руху і культурі, яка сформована внутрішніми і зовнішніми традиціями соціуму, правосвідомості. Найчастішими чинниками ДТП є – вживання алкогольних напоїв та/або інших психоактивних речовин, які впливають на центральну нервову-систему, вік, незадовільний психоемоційний стан, втома, а також виховання і сімейні традиції. На прикладі транспортної глобалізації і затори, що утворюються як наслідок, змушують людину нервувати, а поспіх не втрачати час у транспортному колапсі провокує свідоме нехтування правилами дорожнього руху. Бажання зекономити на технічній якості транспортного засобу, наражає на небезпеку всіх учасників дорожнього процесу. Зазначена проблема особливо поширена серед власників, які надають послуги із пасажирських і вантажних перевезень. Неналежний технічний стан транспортного засобу – це особистий економічний комфорт власника. Безумовно, можна міркувати про гіпотетичне підвищення рівня безпеки у випадку відповідного економічного рівня в країні, але ж власна відповідальність залежить від власного вибору, а не від рівня життя в країні. І, якщо на дитячу свідомість можливо вплинути шляхом превентивної діяльності, із залученням відповідних фахівців, які наглядно можуть пояснювати і навчати чому важливо дотримуватись правил дорожнього руху, здорового способу життя, про вплив психоактивних речовин та наслідки їх вживання, коли ти учасник дорожнього процесу тощо, ситуація із вже сформованою дорослою особистістю інша. Водійська майстерність поступається ризикованому маневруванню і хлоп'яцтву, конкуруючої поведінки серед водіїв, про що свідчить емоційна незрілість особистості і допущення безвідповідальності, як норми.

А. І. Вайсман у своїх дослідженнях визначав такі чинники негативного впливу на надійність людини як підвищена схильність до ризику, емоційна нестійкість, агресивність, неадекватна відповідно до реальності ієрархія цінностей і відчуття особистої переваги над іншими [2]. Гюлев Нізамі Уруджевич [3], у своїх дослідженнях проаналізував вплив транспортних заторів на психовегетативний статус водіїв громадського транспорту з урахуванням віку і стажу роботи. Автором встановлено, що інтенсивність психовегетативних порушень у вигляді зростання тривожності, погіршення самопочуття, зниження загальної активності, настрою, або навпаки підвищеної активності симпатичного відділу вегетативної нервової системи в кінці робочої зміни знаходиться у прямій залежності від тривалості перебування у транспортних заторах. Зазначено, що психоемоційне напруження у водіїв громадського транспорту при порівнянні тривалості перебування у транспортних заторах знижується зі збільшенням віку і стажу роботи.

Особливість досвідченого і відповідального учасника дорожнього руху – це вміння і здатність орієнтуватися у дорожній обстановці, оцінювати ступінь її небезпеки, передбачати маневри інших учасників дорожнього руху і вміння

вчасно прийняти вірне рішення. Велике значення відіграють у цьому, як зазначено вище психофізіологічні якості водія – уважність, швидкість реакції в умовах дефіциту часу, емоційна стійкість, відсутність перевтоми тощо, які можуть бути обумовлені віковими критеріями, різноманітними обставинами, фізичним станом здоров'я. І тут важлива самосвідомість учасника дорожнього руху, чи на достатньому рівні він володіє собою, контролює ситуацію і може взяти відповідальність за своє життя і життя іншої людини.

Не втрачає актуальність питання авторитетного впливу в основі взаємовідносин між учасниками дорожнього процесу і працівниками патрульної поліції. Зазвичай в разі, якщо контролюючий орган не користується повагою у суспільстві, то суспільство припускає допущення того чи іншого правопорушення і орієнтується на безкарність і критиканство служби. Але, не можливо виховати соціальну відповідальність за рахунок окремої ланки, перекладаючи її з учасника дорожнього руху виключно на працівника компетентного органу. Серед водіїв, не поодинокі випадки допущення провокативної поведінки і прагнення уникнути відповідальності. Але ж, самосвідомість залежить від кожного з нас – не потрібно змінювати світ, якщо кожний з нас зміниться. Питання підвищення безпеки дорожнього руху залежне від усвідомлення суспільством цивілізованих форм взаємодії, що відповідають сучасним вимогам інституту соціальної, транспортної і правової культур.

Список використаних джерел:

1. Департамент патрульної поліції. Статистика. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 19.10.2021).
2. Гюлев Н. У. Надійність діяльності водія в системі «людина – техніка – середовище» в умовах заторів руху на міських дорогах : дис. ... д-ра. техн. наук : 05.01.04 / Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова. Харків, 2018. 424 с.
3. Вайсман А. И. Гигиена труда водителей автомобилей. Москва, 1988. 192 с.

Дужак Олена Вікторівна

інспектор з інформаційної підтримки відділу поліції № 2 Краматорського районного управління поліції Головного управління Національної поліції в Донецькій області, капітан поліції

НОВІТНІ ЗМІНИ В ЗАКОНОДАВСТВІ ЩОДО ДИТЯЧОЇ УТРИМУЮЧОЇ СИСТЕМИ ЯК ЕЛЕМЕНТУ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ ДІТЕЙ

Метою цієї доповіді є розгляд питання про важливість застосування дитячої утримуючої системи задля максимальної транспортної дитячої безпеки при поїздках дітей в автомобілях. А також у цій доповіді зроблено спробу проаналізувати новітні зміни в законодавстві з цього питання та підбити

статистичні данні рівня безпеки на дорогах країни, за даними Патрульної поліції України.

Удосконаленню безпеки дітей на дорозі наразі приділяється багато уваги. Так, на Урядовому порталі України від 24 лютого 2021 року зазначено: «Безпека на дорозі – це пріоритет № 1. Особливо, якщо це питання стосується наших дітей. В Україні вже посилена відповідальність водіїв за порушення правил перевезення дітей не в автокріслах». Про це зауважено на сайті Урядового порталу, де, крім того, систематизовано новітні зміни в Правилах дорожнього руху України [1].

Так, до 04 березня 2021 року в Правилах дорожнього руху України у розділі 21 «Перевезення пасажирів» в пункті 21.11. «б» було зазначено, що 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 [2, с. 20]. За невиконання цієї вимоги Правил дорожнього руху з листопада 2019 року було встановлено штраф для водіїв-порушників.

Тож, ця вимога закону діяла впродовж майже 14 місяців, бо даний пункт Правил дорожнього руху України було змінено на початку 2021 року. Так, з 04 березня 2021 року набрали чинності зміни до Правил дорожнього руху щодо перевезення дітей, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України № 152 від 24.02.2021 року. Ці такі ключові зміни:

- замість поняття «спеціальні засоби» визначено поняття «дитяча утримуюча система»;
- правила доповнено пунктом щодо правил використання дитячих утримуючих систем в транспортних засобах;
- прибрано вік дитини, а залишено лише зріст 145 см [3].

Відповідно до новітніх змін Правил дорожнього руху, дитяча утримуюча система – це обладнання, що здатне утримувати дитину в сидячому або нахиленому положенні, яка у разі зіткнення або різкого гальмування транспортного засобу зменшує небезпеку травмування дитини, що в ньому перебуває, шляхом обмеження рухливості її тіла. Дитячі утримуючі системи встановлюють на місцях для сидіння, крім першого ряду. Характеристики дитячої утримуючої системи повинні відповідати масі та зросту дитини, яка у ній перевозиться. Діти повинні перебувати у дитячих утримуючих системах у пристебнутому положенні. Забороняється перевозити дітей, зріст яких менше 145 см, у транспортних засобах без використання дитячих утримуючих систем, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу. У разі перевезення дитини віком до трьох років у легковому автомобілі на місці для сидіння першого ряду допускається встановлення дитячих утримуючих систем, які встановлюються проти напрямку руху з обов'язковим відключенням фронтальної подушки безпеки цього місця для сидіння (у разі її наявності) [3].

Саме цими нововведеннями доповнено Правила дорожнього руху України, тобто ПДР доповнено пунктами 21.12-21.16. Відповідальність за порушення правил перевезення дітей – штраф 510 гривень, а за повторне протягом року вчинення порушення – 850 гривень [3].

Про це йдеться в статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення, де в частинах 10 та 11 про адміністративну відповідальність за порушення правил перевезення дітей було ще в 2019 році встановлено штраф за перше перевезення дитини без даного спеціального засобу – 30 неоподатковуваних мінімумів, що становить наразі 510 грн. За друге порушення протягом року – 50 неоподатковуваних мінімумів, що становить 850 грн [4, с. 234].

Фахівцями-автоконструкторами були проведені тестові авто-випробування з метою поліпшення якостей дитячих утримуючих систем. Такі випробування показують, що стандартні сидіння навіть з пасками безпеки в автомобілі не гарантують безпеку дитини-пасажира зростом нижче 145 сантиметрів. Про це стверджують фахівці кампанії «За безпечні дороги». Саме тому й пасажирам, які мають зріст нижче 125-145 см, потрібні для безпеки лише такі спеціальні утримуючі системи, які підходять дитині за зростом і фіксують положення корпусу тіла, захищаючи від можливих травм. Так, діти на звичайних сидіннях, пристебнуті звичайними ременями безпеки, отримують травми у 5 разів частіше, ніж діти, що сидять в дитячих сидіннях, підібраних за ростом та комплекцією [5].

Дитяча утримуюча система фіксує дитину, не дозволяючи їй у разі різкого гальмування отримати травму, вдарившись о деталі автомобіля – наприклад, об переднє водійське крісло чи об дверцята на задньому сидінні. Також дитяча утримуюча система усуває аварійним ситуаціям, коли дитина може вилетіти до торпеди автівки та вдаритися об лобове скло. Крім того, така дитяча утримуюча система має захист по боках, завдяки чому дитина знаходиться у ній як у капсулі, яка захистить дитину при серйозних аваріях. Тому дитину не можна тримати на руках і не можна водієві садити на коліна за кермом, бо дитина може вилетіти поверх керма у лобове скло, від чого отримує травмування, навіть смертельне. Автокрісло має підходити дитині за зростом і вагою, адже занадто велике крісло нездатне втримати дитину при різкому гальмуванні, від чого підвищується ризик травм при аварії. Дитяча утримуюча система має бути правильно закріпленою, інакше її сенс зникає.

Як зазначено вище в даній доповіді, в листопаді 2019 року Правилами дорожнього руху (п. 21.11 «б») було введено штрафи для водіїв за перевезення дітей віком до 12 років або зростом 145 см без автокрісла (спеціальних засобів). Звісно, що це нововведення наприкінці 2019 року мало на меті зменшення травмування та загибель пасажирів, і зокрема – дітей. Наскільки ефективною стала ця законодавча ініціатива впродовж 2020 року, можна спостерігати в офіційній статистиці Патрульної поліції України. Тут у таблиці є порівняння 2020 року з 2019 роком, коли до листопада 2019 року ще не було в дії норми про застосування автокрісел (спеціальних засобів) [6]:

ДТП з загиблими та /або травмованими у період з 01.01.2020 по 31.12.2020 в Україні								
усього			загинуло			травмовано		
2019 рік	2020 рік	%	2019 рік	2020 рік	%	2019 рік	2020 рік	%
4263	4145	-2,8	1265	1204	-4,8	6440	5893	-8,5

Статистичні данні цієї таблиці свідчать про зменшення кількості травмованих та загиблих пасажирів за 2020 рік.

Проте, як вже зазначено вище у цій доповіді, у лютому 2021 року законодавчу вимогу про дитячі автокрісла (спеціальні засоби), прийняту в листопаді 2019 року, було вдосконалено шляхом уточнення поняття «дитяча утримуюча система» та шляхом введення змін ПДР для безпеки дітей при автоперевезенні. Чи вплинули ці нововведення, прийняті на початку 2021 року, на зменшення травмувань та загибелі пасажирів на дорогах країни впродовж 2021 року? Відповідь на таке питання можна дізнатися з офіційної статистики 2021 року у порівнянні з 2020 роком (за 7 місяців 2021 року). Ці статистичні данні також можна дізнатися на офіційному сайті Патрульної поліції України [6]:

ДТП з загиблими та /або травмованими у період з 01.01.2021 по 31.07.2021 в Україні								
усього за 7 місяців			загинуло			травмовано		
2020 рік	2021 рік	%	2020 рік	2021 рік	%	2020 рік	2021 рік	%
13704	12994	-5,18	1771	1575	-11,1	17068	16017	-6,2

Ці офіційні статистичні дані про зменшення кількості загиблих та травмованих впродовж 7 місяців 2021 року переконують, що запровадження новітніх законодавчих змін в Правилах дорожнього руху з метою зменшення травмування та загибелі учасників дорожнього руху є ефективним.

Тож, підбиваючи підсумки доповіді, можна зробити висновок, що новітні зміни в Правилах дорожнього руху України детально визначають вимоги щодо норм безпечного перевезення дітей. А також зміни Правил дорожнього руху чітко визначили поняття «дитяча утримуюча система», застосування якої здатне вберегти дітей від автотравмування. Разом з тим мається надія, що новітні зміни в Правилах дорожнього руху здатні виховувати в українських водіїв транспортну дисциплінованість та повагу до законодавства.

Список використаних джерел:

1. Урядовий портал. Офіційний веб-сайт Кабінету Міністрів України. URL: <http://kmu.gov.ua/news152> (дата звернення: 11.08.2021).
2. Правила дорожнього руху України /Затверджено постановою Кабінету Міністрів України № 1306. X.: Укрспец-видав, 2020. 32 с.
3. Набрали чинності зміни до ПДР, що стосуються перевезення дітей. URL: <http://patrol.polic.gov.ua/2021> (дата звернення: 19.09.2021).

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Х.: Одісей, 2021. 274 с.

5. Центр демократії та верховенства права. Кампанія «За безпечні дороги» URL: <http://cedem.org/ua> (дата звернення: 19.09.2021).

6. Статистика ДТП. Патрульна поліція URL: <http://patrol.polic.gov.ua/statystyka> (дата звернення: 19.09.2021).

Єлаєв Юрій Леонідович

адвокат, місто Кривий Ріг Дніпропетровської області

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ОКРЕМИХ ГАЛУЗЕЙ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Технологічний прогрес людської цивілізації в постіндустріальну (інформаційну) епоху (еру) є одним із чинників (факторів) еволюції правової системи держав (зокрема, держави Україна). Внаслідок чого, очевидним є те, що всі технологічні об'єкти від мобільних телефонів та мікроскопів до кораблів, літаків та електростанцій мають суттєвий вплив на національну безпеку та оборону держав (зокрема, держави Україна). Одним із таких технологічних об'єктів є транспорт, зокрема, автомобілі. Внаслідок чого, транспортна безпека і безпека дорожнього руху є складовою частиною (елементом) національної безпеки та оборони держав (зокрема, держави Україна). Так, національна безпека та оборона України взагалі (як публічно-правова система) та транспортна безпека і безпека дорожнього руху (як її частина (елемент)), зокрема, юридично регулюються, передусім, нормами конституційного права та адміністративного права України. При цьому, протидія злочинам проти основ національної безпеки та оборони України (зокрема, злочинам проти транспортної безпеки і безпеки дорожнього руху в межах даних правовідносин) передбачена, зокрема, Кримінальним процесом України. Так, Кримінальний процесуальний кодекс України [1] (далі за текстом – КПК України) передбачає, в тому числі, правові інститути: Спеціальне досудове розслідування (статті 297-1 – 297-5 КПК України [1]), зокрема, у формі слідства стосовно злочинів проти основ національної безпеки України; Особливий режим досудового розслідування (ст. 615 КПК України [1]), зокрема, у районі проведення заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії Російської Федерації у Донецькій та Луганській областях, які встановлюють юридичні норми, котрі визначають специфіку та особливості кримінально-процесуального регулювання національної безпеки та оборони України. Фундаментальні юридичні основи національної безпеки та оборони України встановлені Конституцією України [2] (зокрема, правовими нормами п. 17 ч. 1 ст. 92, п. 1 ч. 1 ст. 106, п. 7 ч. 1 ст. 116 та ч.ч. 1, 2, 3 ст. 17, ст. 65, п.п. 17, 18 ч. 1 ст. 106 Основного Закону України [2], відповідно) та іншими Законами України (зокрема, Законом України «Про особливості державної політики із

забезпечення державного суверенітету України на тимчасово окупованих територіях у Донецькій та Луганській областях» від 18 січня 2018 року № 2268-VIII [3] (далі за текстом – Закон України від 18 січня 2018 року № 2268-VIII). Вбачається, що вищеназваний Закон України [3] є, в тому числі, джерелом Кримінально-процесуального законодавства України. Так, приписи ч. 2 ст. 1 КПК України [1] прямо передбачають правило згідно якого: Кримінальне процесуальне законодавство України складається з відповідних положень Конституції України, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, цього Кодексу та інших законів України. Тобто, в розмінні вищенаведеного переліку джерел Кримінально-процесуального законодавства України, який встановлений ч. 2 ст. 1 КПК України [1] – Закон від 18 січня 2018 року № 2268-VIII [3] може бути віднесений до категорії: інших законів України. У свою чергу, актуальним напрямком доктринально-правових досліджень є фундаментальне пізнання кримінально-процесуального регулювання національної безпеки та оборони України, зокрема, в частині застосування відповідних заходів примусу в правовідносинах щодо транспортної безпеки і безпеки дорожнього руху. Так, норми частини 6 статті 12 Закону від 18 січня 2018 року № 2268-VIII [3] прямо передбачають, зокрема, наступні повноваження правоохоронних органів стосовно охорони та захисту транспортної безпеки і безпеки дорожнього руху (передусім, щодо правового примусового впливу на транспортні засоби): 1) здійснювати огляд транспортних засобів та речей, які ними перевозяться; 2) тимчасово обмежувати або забороняти рух транспортних засобів і пішоходів на вулицях та дорогах, не допускати транспортні засоби на окремі ділянки місцевості та об'єкти, відбуксировувати транспортні засоби; 3) перевіряти транспортні засоби для виконання заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії Російської Федерації у Донецькій та Луганській областях; 4) використовувати із службовою метою транспортні засоби, у тому числі спеціальні, що належать громадянам (за їхньою згодою), підприємствам, установам та організаціям, крім транспортних засобів дипломатичних, консульських та інших представництв іноземних держав та міжнародних організацій (пункти 4, 5, 6, 7 ч. 6 ст. 12 Закону від 18 січня 2018 року № 2268-VIII [3]). Вбачається, що вищеназвані заходи державно-правового примусу мають безпосередній зв'язок з кримінально-процесуальним запобіганням, виявленням, припиненням, розкриттям та розслідуванням кримінальних правопорушень, зокрема, злочинів проти транспортної безпеки і безпеки дорожнього руху, передусім, тяжких та особливо тяжких злочинів зазначеної категорії. Так, вищеназвані заходи державно-правового примусу можуть вважатися заходами кримінально-процесуального примусу, виходячи, з наступного: 1) КПК України [1], прямо встановлює такі заходи кримінального провадження, як: тимчасове вилучення майна (статті 167 – 169 КПК України [1]), огляд (ст. 237 КПК України [1]); 2) Інституційними структурами, які мають повноваження щодо застосування вказаних кримінально-процесуальних заходів примусу є правоохоронні органи, які одночасно з цим є суб'єктами кримінального процесу. Так, зокрема, органи

Національної поліції, органи безпеки, органи, що здійснюють контроль за додержанням податкового законодавства, органи Державного бюро розслідувань, прямо передбачені нормами ст. 38 КПК України [1] в якості інституцій і суб'єктів кримінального провадження, котрі через відповідних чиновників – службових осіб (зокрема, дізнавачів, слідчих) уповноваженні здійснювати досудове розслідування (дізнання або слідство). Вбачається, що інституційним (структурним) суб'єктом (учасником) кримінального провадження, який юридично уповноважений на застосування кримінально-процесуальних заходів примусу, що встановлені нормами ч. 6 ст. 12 Закону України від 18 січня 2018 року № 2268-VIII [3], серед інших може вважатися також і – Бюро економічної безпеки України (далі за текстом – БЕБ України), правові основи організації та діяльності якого визначені положеннями, передусім, Закону України «Про Бюро економічної безпеки України» [4] (далі за текстом – Закон «Про БЕБ України»). Звертаю увагу на те, що у відповідності до норм частини 4 статті 3 Закону України «Про національну безпеку України» [5]: Державна політика у сферах національної безпеки і оборони спрямовується на забезпечення воєнної, зовнішньополітичної, державної, економічної, інформаційної, екологічної безпеки, кібербезпеки України тощо. Із урахуванням, суттєвого та важливого інфраструктурного значення для господарської діяльності є можливим вважати транспортну безпеку і безпеку дорожнього руху елементом економічної безпеки України. Принагідно зауважу, що БЕБ України за: 1.1.) формою; 1.2.) літерою закону є органом виконавчої влади і одночасно з цим за: 2.1.) правовою природою; 2.2.) духом закону, може вважатися правоохоронним органом, який здійснює охорону та захист національної безпеки та оборони України в сфері економічної безпеки. Так, згідно норм ч. 1 ст. 1 Закону «Про БЕБ України», БЕБ України виконує, зокрема, правоохоронну функцію. Зазначаю, що згідно норм ч. 1 ст. 1 Закону «Про БЕБ України», БЕБ України здійснює протидію правопорушенням, що посягають на функціонування економіки держави. Звертаю увагу на той факт, що БЕБ України виконує ряд завдань відносно забезпечення економічної безпеки держави, передусім: 1) оцінювання ризиків і загроз економічній безпеці держави, напрацювання способів їх мінімізації та усунення; 2) забезпечення економічної безпеки держави шляхом запобігання, виявлення, припинення, розслідування кримінальних правопорушень, що посягають на функціонування економіки держави; 3) збирання та аналіз інформації про правопорушення, що впливають на економічну безпеку держави, та визначення способів запобігання їх виникненню в майбутньому; 4) планування заходів у сфері протидії кримінальним правопорушенням, віднесеним законом до його підслідності (п.п. 2, 4, 5, 6 ч. 1 ст. 4 Закону «Про БЕБ України» [4]). Вбачається, що фундаментальне пізнання заходів примусу в кримінальному провадженні відповідає сформульованому вченим-юристом Т. О. Лоскутовим кримінально-процесуальному доктринальному підходу відносно реалізації стратегії формування знань у царині «режиму правового регулювання у кримінальному процесі» [6, с. 176], в межах якої здійснюється наукова тактика щодо, зокрема: «визначення видів режиму кримінального

процесуального регулювання» [6, с. 177], «дослідження співвідношення режиму кримінального процесуального регулювання з режимами правового регулювання інших галузей права» [6, с. 181]. Вбачається, що подальше теоретичне пізнання національної безпеки та оборони, як цілого (системи), взагалі, та транспортної безпеки і безпеки дорожнього руху, як її частини (елементу), зокрема, сприятимуть диференціації та інституціалізації знань, вчень, концепцій у сфері кримінального провадження, зокрема, шляхом створення (креатування) монографії «Кримінально-процесуальне регулювання національної безпеки та оборони України» з відповідним розділом (главою) щодо специфіки та особливостей кримінально-процесуального регулювання відносно транспортної безпеки і безпеки дорожнього руху, як складової частини (як елементу) правовідносин щодо юридичних охорони та захисту національної безпеки та оборони України, як цілого (як системи).

Список використаних джерел:

1. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13 квітня 2012 року № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9-10, № 11-12, № 13, ст. 88.
2. Конституція України від 28.06.1996 р. *Голос України*. 13.07.1996 р. № 128.
3. Про особливості державної політики із забезпечення державного суверенітету України на тимчасово окупованих територіях у Донецькій та Луганській областях: Закон України від 18 січня 2018 року № 2268-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 10. ст. 54.
4. Про національну безпеку України: Закон України від 21 червня 2018 року № 2469-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 31. ст. 241.
5. Про Бюро економічної безпеки України: Закон України від 28 січня 2021 року № 1150-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 23. ст. 197.
6. Лоскутов Т. А. / Режим правового регулювання в уголовном процессе/ Митна справа № 4 (88) 2013, частина 2, книга 1, С. 176-181.

Жученко Євгеній Юрійович

аспірант Донецького державного університету внутрішніх справ

СПЕЦІАЛЬНО-КРИМІНОЛОГІЧНІ ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У юридичній літературі висловлювалися різноманітні судження відносно цілей загального та спеціального попередження дорожньо-транспортних злочинів. Окрема група авторів вважають, що покарання за даний вид злочинів повинно бути спрямовано на ефективне запобігання повторних випадків, віддаючи тим самим пріоритет індивідуальні профілактиці. Інші, навпаки, вважають, що по відношенню до дорожньо-транспортних злочинів завдання

покарання визначаються насамперед цілями загального попередження. Висловлюється думка, що для заходів загальної профілактики характерно принцип залякування: чим суворіше покарання, що передбачене законом, тим вище його попереджувальна роль, і що перегляд санкцій у сторону пом'якшення покарання означає зниження ролі загальної та зростання ролі індивідуальної профілактики цієї норми [1]. У свою чергу, спеціальне запобігання вже дозволяє комплексно підійти до безпосередньої проблеми, котра сприяє або обумовлює порушення безпеки дорожнього руху.

Окремою проблемою, на нашу думку, стало зниження якості контролю поліцією за безпекою дорожнього руху. Така ситуація стала наслідком низки реформ МВС України, в ході яких було частково скорочено окремі служби, а їх обов'язки було розподілено між іншими підрозділами Національної поліції України. В таких умовах більш логічним було б переглянути функціональні обов'язки працівників патрульної служби з метою удосконалення процесу виконання ними своїх повноважень. Окрема увага має бути приділена вдосконаленню взаємодії поліції з судовими експертами, котрі проводять автотехнічні експертизи, а також кваліфікаційній підготовці самих експертів-автотехніків. Встановлення об'єктивних причин дорожньо-транспортної пригоди, ретельних огляд автомобіля під час реєстрації/перереєстрації надає можливість своєчасно попередити аварії, пов'язані з несправністю самого транспортного засобу.

Наразі в Україні ведеться активна робота над подоланням корупції, що також стосується і випадків неправомірних взаємозв'язків осіб, котрі прагнуть отримати посвідчення водія без складання іспиту або із фіктивним результатом останнього. Значний відсоток порушень правил дорожнього руху пов'язаний з відсутністю у водія знань та вмінь, достатніх для орієнтуванні на дорозі та можливості відвернення протиправних діянь. Таким чином, боротьба з корупцією у системі МВС – один із шляхів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Виховання пішоходів, підвищення рівня їх свідомості та взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху є дуже важливим заходом в межах спеціального запобігання, оскільки їх віктимна поведінка часто стає однією з основних причин порушення водіями правил дорожнього руху. Поліція завжди була та залишається одним із основних суб'єктів запобігання кримінально протиправній діяльності. Від якісної роботи слідчого залежать межі кримінальної відповідальності особи, котра порушила кримінальне законодавство. Реалізація кримінальної відповідальності – превентивний захід, котрий в майбутньому має утримати учасників дорожнього руху від порушення правил безпеки останнього.

Отже, до заходів спеціального кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести: 1) удосконалення роботи підрозділів Національної поліції України у функціональні обов'язки яких входить здійснення контролю за дотриманням водіями та пішоходами правил дорожнього руху; 2) подолання корупції в системі МВС (у т.ч. – сервісних центрах Міністерства), контроль за наданням об'єктивної та справедливої оцінки знань, вмінь та навичок водія під час

складання ним іспиту на отримання посвідчення; 3) удосконалення знань та вмінь слідчих, які розслідують дорожньо-транспортні пригоди, а також судових експертів, котрі проводять автотехнічні експертизи; 4) розробка та впровадження довгострокових комплексних програм підвищення безпеки дорожнього руху.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що наразі в нашій державі вдало запроваджені окремі стратегії запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Однак, більшість таких стратегій не відповідає вимогам та реаліям сьогодення, у зв'язку із чим кримінологічна картина в частині дорожньо-транспортних пригод залишається стабільно негативною. Вказане свідчить про необхідність перегляду загальносоціальних та спеціально-кримінологічних заходів та засобів запобігання, котрі дозволять не тільки зменшити кількість такого роду суспільно небезпечних діянь, а й покращити загальну кримінально-правову та кримінологічну статистику.

Список використаних джерел:

1. Квашис В. Е. Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений. М., 1990. С. 53.

Забожчук Оксана Володимирівна

аспірант Хмельницького університету управління та права імені Леоніда Юзькова

Самсін Ігор Леонідович

в.о. завідувача кафедри конституційного, адміністративного та фінансового права Хмельницького університету управління та права імені Леоніда Юзькова, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України (науковий керівник)

ЩОДО АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ПОЛІЦІЇ З ОРГАНАМИ МІСЦЕВОЇ ВЛАДИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В умовах розбудови України як демократичної, правової держави важливе місце належить створенню системи гармонійних та ефективних політико-правових відносин між органами публічного управління різного рівня. Процеси реформування, які сьогодні відбуваються в українському суспільстві, особливо гостро розкрили потребу необхідності розробки дієвого механізму співпраці владних структур, спрямованого на усунення прогалин, непорозумінь, перешкод та навіть протидії цих органів один одному у забезпеченні виконання державних завдань та функцій.

Для вирішення існуючих проблем забезпечення публічної безпеки і порядку, зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР), органами державної влади застосовуються різні засоби правового регулювання

суспільних відносин, зокрема створення органів (суб'єктів), наділених відповідними повноваженнями. Специфіка завдань, що стоять перед цими органами, зумовлює їх особливе місце та роль у сфері забезпечення БДР. На сьогодні, в Україні державний контроль за БДР здійснюється значним колом таких органів, до яких, насамперед, слід віднести Національну поліцію України (далі – поліція), до основних повноважень та завдань якої, відповідно до чинного законодавства, відноситься, зокрема: регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху (далі – ПДР) його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів (далі – ТЗ) на вулично-дорожній мережі; видача відповідно до закону дозволів на рух окремих категорій ТЗ; у випадках, визначених законом, видача та погодження дозвільних документів у сфері БДР тощо [1; 2].

Слід звернути увагу, що у складі поліції функціонує, зокрема, патрульна поліція. Так, у вересня 2015 р. було утворено Департамент патрульної поліції як міжрегіональний територіальний орган НПУ, який став одним з головних органів, на який покладається завдання із забезпечення БДР в Україні, зокрема: регулювання дорожнім рухом та здійснення контролю за додержанням законів, інших нормативних актів з питань БДР та правомірністю експлуатації ТЗ на вулично-дорожній мережі; аналіз обставин і причин виникнення ДТП на вулично-дорожній мережі, розробка та здійснення заходів із профілактики таких пригод і запобігання їх вчиненню; видача дозволів на рух окремих категорій ТЗ; здійснення перевірки технічного стану ТЗ та їх обладнання; участь у здійсненні габаритно-вагового контролю ТЗ на автомобільних дорогах загального користування; видача та погодження дозвільних документів у сфері БДР; вжиття організаційних та практичних заходів для підвищення рівня БДР; виявлення та припинення фактів порушень БДР, виявлення причин і умов, що сприяють їх вчиненню; організація контролю за додержанням законодавства з питань БДР; забезпечення регулювання дорожнього руху та вжиття заходів щодо вдосконалення цього напрямку роботи тощо [3].

До суб'єктів, які на місцях відграють вагому роль у сфері БДР завдяки покладеним на них чинним законодавством відповідних повноважень варто віднести й органи місцевої влади, оскільки безпосередньо ст. 3 Закону України «Про дорожній рух» встановлює, що державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки окрім Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) та спеціально уповноважених на це центральних органів виконавчої влади, здійснюється також органами виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевими органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування [4].

Дійсно, на місцевому рівні владні повноваження здійснюють дві підсистеми публічної влади: державна влада та муніципальна влада, які реалізуються відповідно місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Так, місцевими органами виконавчої влади є місцеві державні адміністрації, які відповідно до ст. 1 Закону України «Про місцеві державні адміністрації» здійснюють виконавчу владу в областях і районах, містах Києві та Севастополі [5].

Натомість органами місцевого самоврядування є органи, які утворюються територіальними громадами у встановленому законом порядку для виконання завдань і функцій місцевого самоврядування, наділені відповідно до закону владними повноваженнями. Система місцевого самоврядування згідно із ст. 5 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» включає в себе: територіальну громаду; сільську, селищну, міську раду; сільського, селищного, міського голову; виконавчі органи сільської, селищної, міської ради; районні та обласні ради, що представляють спільні інтереси територіальних громад сіл, селищ, міст; органи самоорганізації населення. У містах з районним поділом за рішенням територіальної громади міста або міської ради відповідно до вищезазначеного Закону України можуть утворюватися районні в місті ради. Районні в містах ради утворюють свої виконавчі органи та обирають голову ради, який одночасно є і головою її виконавчого комітету [6].

Необхідно констатувати, що ефективність роботи поліції у сфері забезпечення БДР, повною мірою залежить від узгодженості їх діяльності з іншими владними суб'єктами, у т.ч. з місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування (тобто – органами місцевої влади). Прийнятною формою відносин між поліцією та органами місцевої влади може бути співробітництво, але при цьому вказані суб'єкти обов'язково повинні розглядатись у ранзі абсолютно рівноправних партнерів, що взаємодіють між собою. Підвалини співпраці та взаємодії цих інституцій встановлюється нормативно-правовими актами, що регламентують як діяльність поліції, так і діяльність органів державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Так, наприклад, відповідно до ст. ст. 2, 31, 32, 35, 37 Закону України «Про місцеві державні адміністрації» місцеві державні адміністрації при здійсненні своїх повноважень у сфері управління в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці взаємодіють з іншими органами державної влади (у т.ч. відповідними міністерствами та іншими центральними органами державної виконавчої влади, зокрема Національної поліцією України), з сільськими, селищними і міськими радами, їхніми виконавчими органами та сільськими, селищними і міськими головами, з політичними партіями, громадськими, релігійними організаціями, професійними спілками та їхніми об'єднаннями [5].

До того ж, ст. 5 Закону України від 02.07.2015 № 580-VIII «Про Національну поліцію» встановлює, що поліція у процесі своєї діяльності взаємодіє з органами правопорядку та іншими органами державної влади, а також органами місцевого самоврядування відповідно до закону та інших нормативно-правових актів. Також, п. 2 ст. 9 цього Закону передбачає, що поліція забезпечує постійне інформування органів державної влади та органів місцевого самоврядування, а також громадськості про свою діяльність у сфері охорони та захисту прав і свобод людини, протидії злочинності, забезпечення публічної безпеки і порядку, у т.ч. й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [1].

Водночас, п. 8 Положення про Національну поліцію, затверджене постановою КМУ від 28.10.2015 № 877, Національна поліція під час виконання

покладених на неї завдань взаємодіє з іншими державними органами, допоміжними органами і службами, утвореними Президентом України, тимчасовими консультативними, дорадчими та іншими допоміжними органами, утвореними КМУ, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, громадськими спілками, профспілками та організаціями роботодавців, відповідними органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами та організаціями [2].

Крім того, слід відмітити, що взаємодія, як один із основоположних принципів діяльності саме територіальних органів міністерств та інших органів державної влади (зокрема, патрульної поліції), закріплена в Типовому положенні про територіальні органи міністерства та іншого центрального органу виконавчої влади, затвердженому постановою КМУ від 25.05.2011 № 563, згідно з п. 8 якого територіальні органи під час виконання покладених на них завдань взаємодіють з місцевими держадміністраціями та органами місцевого самоврядування, а також підприємствами, установами, організаціями на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці [7].

Отже, як бачимо, ефективність роботи поліції у сфері забезпечення БДР, повною мірою залежить від узгодженості їх діяльності з іншими владними суб'єктами, у т.ч. з органами місцевої влади, а саме з місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. За своїм функціональним призначенням як територіальні, так й міжрегіональні територіальні органи поліції (зокрема, патрульна поліція, діяльність якої безпосередньо пов'язана із забезпеченням БДР) є чи не найбільш наближені до населення та до конкретного громадянина на відповідній адміністративно-територіальній одиниці.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.
2. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-%D0%BF>.
3. Положення про Департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції України від 06.11.2015 № 73 (у редакції наказу НПУ від 01.04.2020 № 272). URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_pro_DPP_zi_zminamy_vid_01_04_2020_compressed.pdf.
4. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
5. Про місцеві державні адміністрації : Закон України від 09 квітня 1999 р. № 586-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text>.
6. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр#Text>.
7. Про затвердження Типового положення про територіальні органи міністерства та іншого центрального органу виконавчої влади : постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 р. № 563. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/563-2011-п#Text>.

Захарченко Андрій Миколайович

завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент

Бобкова Антоніна Григоріївна

головний науковий співробітник науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, академік Національної академії правових наук України

ЩОДО ВЗАЄМОДІЇ ОРГАНІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З ОРГАНАМИ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Забезпечення транспортної безпеки потребує комплексу злагоджених дій багатьох суб'єктів, наділених владними повноваженнями у відповідній сфері. При цьому провідну роль виконують органи Національної поліції та органи місцевого самоврядування, до компетенції яких віднесено вирішення великого кола питань щодо організації безпечного дорожнього руху. Успішне вирішення таких питань значною мірою залежить від стану взаємодії між цими органами. Однак на сьогодні у низці випадків така взаємодія здійснюється неналежним чином, що спричинено, зокрема, недосконалістю правового регулювання цих відносин.

Правова основа взаємодії вищевказаних органів у сфері забезпечення транспортної безпеки представлена положеннями законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт» та низкою підзаконних нормативно-правових актів. Але наразі ці положення мають переважно рамковий характер і не конкретизовані достатньою мірою, внаслідок чого їх практична реалізація супроводжується виникненням проблемних ситуацій.

Різні аспекти взаємодії органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування раніше досліджувалися у наукових працях В. Є. Барби, О. С. Дніпрова, М. В. Завального, Є. В. Зозулі та інших авторів. Разом з тим питання взаємодії зазначених органів саме у сфері забезпечення транспортної безпеки дотепер не одержали належної наукової розробки.

Наведене вище вказує на актуальність заявленої тематики та доцільність її дослідження з метою обґрунтування відповідних пропозицій.

Узагальнений аналіз загальнодержавних і локальних нормативно-правових актів та правозастосовної практики з питань взаємодії органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення транспортної безпеки дозволяє виокремити різні форми такої взаємодії, як-то: спільна розробка та виконання регіональних і місцевих програм забезпечення безпеки дорожнього руху; створення та забезпечення функціонування міжвідомчих колегіальних органів з питань організації дорожнього руху та розвитку транспортної інфраструктури із включенням до їх складу представників поліції та виконавчих органів місцевих рад; забезпечення проведення конкурсів серед автомобільних перевізників на перевезення

пасажирів на автобусних маршрутах загального користування; погодження органами поліції рішень органів місцевого самоврядування з питань, що стосуються організації та безпеки дорожнього руху; виділення органами місцевого самоврядування земельних ділянок територіальним органам поліції для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів, і ін.

Разом з тим, як відзначалось вище, правова основа взаємодії зазначених органів не позбавлена низки недоліків, що спричиняє виникнення проблемних питань на практиці.

Одне з цих питань стосується взаємодії цих органів під час підготовки та погодження схем організації дорожнього руху. Так, згідно із Законом України «Про дорожній рух» до компетенції районних і міських рад та їх виконавчих органів віднесено організацію дорожнього руху на території району (міста) згідно з відповідними проектами схем організації дорожнього руху. Визначено, що схеми організації дорожнього руху підлягають погодженню із відповідними підрозділами Національної поліції. За приписами підрозділів Національної поліції до вказаних схем можуть бути внесені зміни та доповнення (ст. 6, ч. 1 ст. 27, ст. 52³ Закону) [1].

Між тим нормативно-правового акту, який би конкретизував умови та порядок погодження схем організації дорожнього руху, на теперішній час немає [2]. На практиці ж підрозділам Національної поліції та органам місцевого самоврядування не завжди вдається належним чином скоординувати свої дії стосовно вирішення цих питань. До прикладу, у липні 2020 р. Тернопільський окружний адміністративний суд визнав протиправним рішення Скалатської міської ради, яким погоджено проект організації дорожнього руху. Як встановив суд, оскаржуване рішення прийняте 10.12.2018 р., а схема організації руху, яка зазначена як додаток до проекту погоджена та розглянута Управлінням патрульної поліції у Тернопільській області 22.12.2017, тобто, після прийняття оскаржуваного рішення про затвердження проекту організації руху [3]. У досліджуваному контексті показовою є й розглянута Верховним Судом справа про визнання протиправними рішень виконкому Козятинської міської ради з питань організації дорожнього руху. У вказаній справі суд наголосив, що встановлення дорожніх знаків та як наслідок зміна схеми організації дорожнього руху органом місцевого самоврядування повинно бути погоджено із відповідними підрозділами Національної поліції. Натомість рішення виконкому № 325 від 10.08.2016 «Про встановлення дорожніх знаків» не погоджувалось з органами поліції, а рішення виконкому № 68 «Про організацію дорожнього руху» від 15.03.2017 р. погоджувалось окремим поліцейським, а не органом поліції, як встановлено чинним законодавством [4].

Подекуди виникають й спірні ситуації з приводу відкликання органами поліції раніше наданих погоджень. Так, Головне управління Національної поліції в Одеській області листом від 11.02.2016 № 1/120 повідомило голову Одеської міської ради, що «керівництво Головного управління Національної поліції в Одеській області скасовує раніше погоджену схему руху вантажного транспорту до Одеського морського порту». Разом з тим Одеська міська рада наполягала на дійсності існуючої схеми, вказуючи, що чинним законодавством

не визначені правові підстави та повноваження щодо скасування раніше погоджених Національною поліцією схем організації дорожнього руху [5].

Наведене вище свідчить про потребу додаткового унормування відносин, що виникають у зв'язку з підготовкою та погодженням схем організації дорожнього руху, у тому числі забезпечення координації дій органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування у цих відносинах. Прийнятним варіантом такого унормування може стати доповнення Закону України «Про дорожній рух» окремою статтею «Основні вимоги щодо розробки та погодження схем організації дорожнього руху» з подальшою конкретизацією установлених правил на рівні підзаконних нормативно-правових актів.

Ще одне проблемне питання стосується взаємодії органів місцевого самоврядування та органів поліції при визначенні місць зберігання транспортних засобів, тимчасово затриманих у зв'язку з порушенням їх власниками правил дорожнього руху. Так, згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1102 Національній поліції доручено забезпечити функціонування спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів, а органам місцевого самоврядування рекомендовано виділити у межах населених пунктів територіальним органам Національної поліції земельні ділянки для створення таких майданчиків і стоянок [6].

Разом з тим у низці населених пунктів зазначеними органами дотепер не забезпечено виділення достатньої кількості земельних ділянок для вказаних цілей. Зокрема, за результатами дослідження ринку надання послуг з транспортування і зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів на спеціальних майданчиках (стоянках) на території м. Одеси та Одеської області органами Антимонопольного комітету України виявлено, що за період 2008-2020 рр. відповідними органами місцевого самоврядування виділено земельні ділянки для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів територіальним органам Національної поліції лише у чотирьох містах Одеської області (м. Одеси, м. Арциз, м. Ізмаїл, смт Любашівка). В межах інших населених пунктів Одеської області доставляти тимчасово затримані транспортні засоби нема куди, що призводить до низки проблем на практиці. У зв'язку з цим антимонопольними органами зроблено висновок про необхідність розробки та прийняття окремого нормативно-правового акту або внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1102 щодо забезпечення та створення умов для виділення у межах населених пунктів територіальним органам Національної поліції земельних ділянок для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів [7].

У зв'язку з наведеним вище вбачається, що прийняття нормативно-правового акту, який би закріплював вимоги стосовно обов'язкового виділення органами місцевого самоврядування земельних ділянок для вищевказаних цілей, навряд чи є можливим і допустимим, оскільки згідно із законами вирішення питань розпорядження землями комунальної власності належить до

власної компетенції органів місцевого самоврядування. Зважаючи на це, для розв'язання порушеної проблеми потрібним є здійснення інших організаційно-правових заходів, одним з яких може стати розробка і затвердження на державному рівні Методичних рекомендацій щодо порядку виділення територіальним органам Національної поліції земельних ділянок у межах населених пунктів для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів. У рамках таких рекомендацій варто передбачити бажаний алгоритм дій органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування стосовно спільного вирішення зазначеного питання, у тому числі порядок документального оформлення відповідних рішень.

Врахування наведених вище пропозицій сприятиме покращенню взаємодії органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення транспортної безпеки, а відповідно – покращенню стану такої безпеки в окремих населених пунктах та країні загалом.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338. (Із змінами).

2. Про розгляд звернення щодо порядку погодження схем організації дорожнього руху : Лист Департаменту патрульної поліції від 12.11.2019 № 1511зі/1/41/27/02-2019. URL: https://dostup.pravda.com.ua/request/poriadok_poghodzhiennia_skhiem_o

3. Рішення Тернопільського окружного адміністративного суду від 03 липня 2020 р. у справі № 500/554/20. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90467813>

4. Постанова Верховного Суду від 24 вересня 2020 р. у справі № 133/532/17. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91752747>

5. Рекомендації Антимонопольного комітету України від 9 лютого 2017 р. № 4-рк. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/FN028639>

6. Про затвердження Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1102. *Офіційний вісник України*. 2008. № 98. Ст. 3240.

7. Звіт за результатами дослідження ринку надання послуг з транспортування і зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів на спеціальних майданчиках (стоянках) на території м. Одеси та Одеської області: Схвалено на засіданні адміністративної колегії Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України 12.03.2020 р. *Офіційний веб-сайт Південного міжобласного територіального відділення Антимонопольного комітету України*. URL: http://www.amc.gov.ua/amku/control/ode/uk/publish/printable_article/89017;jsessionid=CBC8CBBC35DCE86F54B5B926A4D17353.app1.

Іванова Вікторія Геннадіївна

студент 2 курсу спеціальності «Право» Донецького державного університету внутрішніх справ

Хайлова Тетяна Володимирівна

доцент кафедри державно-правових дисциплін та публічного управління Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат наук з державного управління, доцент (науковий керівник)

ЗАПРОВАДЖЕННЯ ВІКОВИХ ОБМЕЖЕНЬ ДЛЯ ВОДІЇВ В УКРАЇНІ

З кожним роком значення транспорту у світі дедалі зростає. Роль водіїв має важливе значення, оскільки саме вони несуть відповідальність за те, що відбувається на дорозі та в салоні автомобіля. Гарний водій це не тільки той, який має особистісні якості та досвід, а й той, який має міцне здоров'я. Тому актуальним на сьогодні є саме впровадження вікових обмежень для водіїв.

Зі змінами в постанові КМУ від 10 листопада 2017 року № 885 сервісні центри МВС почали видавати посвідчення водія терміном дії 2 роки. Обмін першого посвідчення водія можливий виключно після закінчення строку його дії, тобто через 30 років з дня видачі посвідчення, а не раніше. Відповідно до пункту 251 постанови КМУ від 8 травня 1993 року № 340 обмін посвідчення водія, виданого особі вперше, проводиться без складення іспитів за умови вчинення особою протягом двох років з дня видачі такого посвідчення не більше двох адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та невчинення нею кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 Кримінального кодексу України. У разі, якщо такі порушення були, громадянин обмінює своє посвідчення водія на постійне лише після складення практичного та теоретичного іспитів у сервісному центрі МВС надавши певний перелік документів [1].

Зазначені зміни є дієвими, як для молодих водіїв, так і для старших. Але не всі водії при обміні свого посвідчення можуть пам'ятати основні чи знати о нових правилах ПДР. Так, санкція кримінального законодавства забезпечує вилучення прав у водіїв, через що їм, у встановленому порядку, знадобиться повторна здача іспитів теоретичних та практичних у СЦ МВС за якими буде визначено: видавати посвідчення водія чи ні. Адміністративні правопорушення мають значний недолік, тому що не кожен патрульний може услідкувати за порушеннями правил водія та тимчасово вилучати права, через що їм випадає нагода змінити права без здачі іспитів та далі порушувати правила дорожнього руху й спричиняти аварії за участю інших водіїв.

Статистика патрульної поліції визначає, що на 2020 рік ДТП з загиблими та/або травмованими на автодорогах державного значення усього складає 4145, де загинуло – 1204 осіб, а травмовано – 5893 [2]. Аналізуючи справи, можна побачити, що небезпечніше їздять люди похилого віку. Найчастіше старші водії потрапляють у менш травматичні аварії, в яких страждають автомобілі, а не люди. Основним чинником для здійснення таких аварій особами похилого віку

можна назвати саме проблеми зі здоров'ям, тому що через свій вік, у більшості водіїв, погіршується слух, зір, реакція на ті чи інші дії на дорозі.

Згідно з постановою КМУ № 1306 від 10 жовтня 2001 р. «Про Правила дорожнього руху» пунктом 2.13 зазначено, що правом на керування транспортними засобами може бути надано особам, які досягли:

- категорії А1, А – з 16-річного віку;
- категорії В1, В, С1, С (за винятком автобусів, трамваїв й тролейбусів) – з 18-річного віку;
- категорії ВЕ, С1Е, СЕ (а також автомобілі, які призначені для перевезення великогабаритних, великовагових і небезпечних вантажів) – з 19-річного віку;
- категорії D1, D, D1E, DE, Т – з 21-річного віку [3].

У пункті можна помітити, що для різних категорій транспорту передбачений конкретний вік, починаючи з якого можна отримати водійське посвідчення, але чомусь верхньої межі віку законодавство не передбачило.

Наказ «Про затвердження Переліку захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами» включає такі головні протипоказання, як хвороби серця, підвищений кров'яний тиск, а також проблеми із зором і слухом [4]. Цей наказ є тією формальною підставою, за якої водії похилого віку можуть відмовити у праві керувати автівкою у разі непроходження медогляду. Але дивлячись на місце, яка займає наша країна по корумпованості, можна сказати, що не має проблеми придбати медичну довідку людям похилого віку за наявності зазначених в наказі захворювань, що може бути загрозою безпеки для інших учасників дорожнього руху.

Україна входить до 30 країн світу, де спостерігається тенденція зі зростанням кількості людей похилого віку, ця тенденція, згідно з національним демографічним прогнозом, буде зростати з кожним роком високими темпами. Тому потрібно впровадити рекомендаційні курси для водіїв похилого віку, за допомогою яких, вони, за їх власним бажанням, будуть вчитися пристосовуватися до умов їзди в похилому віці, для комфорту їх та інших на дорозі.

Список використаних джерел:

1. Головний сервісний центр. 2019. URL: <https://hsc.gov.ua/2019/11/18/>
2. Патрульна поліція. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 31.12.2020. URL: DTP 12-2020
3. Кабінет Міністрів України. Постанова № 1306 «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 р. URL: <https://ips.liga-zakon.net/document/KP0-11306?an=473877>
4. Міністерство охорони здоров'я. Наказ № 299 «Про затвердження Переліку захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами» від 24.12.99. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/z0031-00#Text>

Іващенко Володимир Станіславович

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

ДОСЛІДЖЕННЯ ПРИЧИН ДТП ТА ФАКТОРІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ВАЖКІСТЬ ЇХ НАСЛІДКІВ

В сучасному житті через зріст розвитку автомобільного транспорту кількість постраждалих під час скоєння дорожньо-транспортних пригод (ДТП) постійно зростає. На жаль, щорічно гине на дорогах світу через ДТП більше одного мільйону учасників дорожнього руху, отримують поранення різного ступеня тяжкості більше 35 мільйонів осіб.

В Україні протягом року відбувається більше 40 тисяч ДТП. Об'єктивною причиною зростання кількості ДТП є зріст чисельності транспортних засобів в країні.

Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули (автокатастрофа) або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [3].

Дорожньо-транспортні пригоди викликані різними причинами. Вивчення їх дуже важливе для розроблення заходів щодо забезпечення безпеки руху. На підставі аналізу ДТП в населених пунктах виявлено, що розміри аварійності залежать від таких чинників: інтенсивність та швидкість руху, склад транспортного потоку, технічний стан вулиць та доріг, умови видимості, наявність зупинок міського пасажирського транспорту, схеми організації дорожнього руху в межах перехрестя, інтенсивність пішохідного руху, технічний стан транспортного засобу, психофізіологія учасників дорожнього руху [1].

Відповідно до чинного на сьогодні порядку обліку ДТП усі причини виникнення дорожньо-транспортних пригод можна поділити на такі групи: водії, автомобільні дороги, транспортні засоби [1, 2].

Дії водіїв транспортних засобів, які є невідповідними вимогам Правил дорожнього руху, є вагомою причиною серед усіх ДТП; через невідповідні дорожні умови відбувається незначна кількість дорожньо-транспортних пригод.

Основними причинами дорожньо-транспортних пригод щодо учасників дорожнього руху (водіїв, пішоходів) з тяжкими наслідками є:

- перевищення водіями безпечної швидкості руху;
- порушення правил проїзду перехресть проїзних частин та небезпечне маневрування;
- виїзд на смугу зустрічного руху;
- недотримання дистанції між транспортними засобами;
- керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції;

- незадовільний фізичний стан водіїв (зір, слух, нервова нестабільність в умовах пандемії);
- невикористання ременів безпеки в автомобілях під час руху, та ігнорування одягання шоломів для безпечного руху на двоколісних транспортних засобах;
- перехід пішоходами проїзної частини в невстановленому місці;
- втрачання пішоходами уваги під час руху по розмітці «зебра» в темну пору доби, внаслідок відволікання на мобільний телефон, навушники тощо, оскільки, як відомо, пішоходи найбільш «незахищені» учасники дорожнього руху.

Найчастіше дорожньо-транспортні пригоди відбуваються внаслідок таких технічних недоліків дороги:

- незадовільний стан вулично-дорожньої мережі;
- недоліки в організації безпеки дорожнього руху;
- недостатня ширина проїзної частини для руху транспортних засобів;
- недостатня видимість проїзної частини;
- характер руху транспортних засобів, що не відповідає дорожнім умовам.

Проте, через технічні несправності транспортних засобів відбувається найменша кількість пригод від загальної чисельності ДТП за певний проміжок часу.

Також необхідно відзначити, що найпоширенішими причинами загибелі та травмування пішоходів в Україні фахівці називають:

- перехід дороги у невстановленому для цього місці;
- раптовий вихід на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;
- небезпечний проїзд пішохідних переходів водіями транспортних засобів;
- перебування пішоходів на дорозі у нетверезому стані;
- недотримання пішоходами відповідних сигналів регулювання дорожнього руху.

Особливе занепокоєння за долі людей викликає той факт, що близько третини всіх ДТП, пов'язаних з наїздом на пішоходів, відбувається з вини самих пішоходів, зокрема з вини необачливих дітей.

Отже, визначення дорожніх та інших причин та чинників ДТП, які мають вагомий вплив на збільшення їх кількості, є найважливішим завданням для проведення досліджень щодо підвищення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Гаврилов Э. В., Гридчин А. М., Ряпунин В. Н. Системное проектирование автомобильных дорог. Ч. I.: Учебное пособие. Москва, Белгород: издательство АСВ, 1998. 138 с.

2. Гончаренко Ф. П. Теоретичні основи та практичні методи підвищення безпеки руху при експлуатації автомобільних доріг: монографія. Київ, 2000. 352 с.

3. 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. 744 с.

Кадала Віталій Віталійович

завідувач кафедри цивільного та господарського права Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ

Транспортна галузь вважається основою розвитку кожної країни. В Україні саме транспортна галузь надає поштовх до розвитку не лише різних ланок економіки країни, а перш за все характеризує комплексний розвиток країни взагалі. Як показують дослідження розвиток сучасної транспортної галузі пов'язаний із загостренням конкурентної боротьби на тлі інновацій, цифровізації, новітньої логістики транспортних процесів, що вимагає від представників вищого менеджменту транспортних підприємств знаходити ефективні методи підвищення власної конкурентоспроможності на міжнародному так і вітчизняному ринку транспортних послуг. Тотожної думки дотримуються більшість науковців, які обґрунтовують той факт, що вітчизняним підприємствам транспортного бізнесу складно конкурувати з іноземними колегами на рівні масового впровадження інноваційних технологій, застосування вдосконалених логістичних методів та суміжного технологічного обладнання.

Питанням розвитку та конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі, у т.ч. у сегменті міжнародних вантажних перевезень, присвячені наукові праці ряду вітчизняних вчених. На рівні макросередовища: Н. М. Бондар [1], Д. К. Прейгер [2], В. М. Геєць, О. І. Волошин, В. О. Дзензерський, О. І. Никифорок [3], О. В. Собкевич та О. Ю. Ємельянова [4] та інші. Усі науковці єдині в тому, що транспортна галузь потребує більше коштів для власного розвитку та новітніх технологій в управлінських циклах.

Ми погоджуємося з позицією О. Ю. Рудченко та О. М. Поліщук [5] стосовно того, що українські транспортні підприємства у сегменті міжнародних вантажних перевезень через брак фінансових ресурсів знаходяться у гіршому конкурентному положенні порівняно зі своїми іноземними колегами. Тому вітчизняним перевізникам необхідно активно запроваджувати інновації, які дозволять частково урівноважити позиції у конкурентній боротьбі. Крім цього, у Транспортній стратегії України на період до 2030 року [6] зазначено, що транспортна система України володіє низьким рівнем розвитку транспортно

логістичних технологій, що значно знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід вітчизняних перевізників на глобальний транспортний ринок.

Звернення до наукових позицій вчених [1-4] надало можливість окреслити ряд напрямків підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств транспортної галузі відповідно до сучасних умов господарювання:

- сформувати базу даних оціночних показників конкурентів з розмежуванням по видам транспорту та провести аналіз даних залучаючи наукові методи і провести розрахунки прогнозних значень показників прибутковості в майбутньому. Такий підхід надасть можливість підприємствам транспортної галузі отримати перспективні орієнтири розвитку;

- використовуючи інструментарій маркетингу, дослідити та сформувати цільову клієнтську базу для підприємств транспортної галузі;

- підвищувати рівень підготовки кадрового складу підприємств транспортної галузі, фаховості керівного складу на основі адаптації існуючих новацій та заходів націлених на підвищення ділової репутації;

- активізувати роботу з питань використання сервісів електронного надання адміністративних послуг підприємствами транспортної галузі;

- підприємствам транспортної галузі доцільно організувати розробку інформаційної платформи оптимального управління транспортним процесом на основі адаптування існуючих наукових розробок у розрізі проектних програмних продуктів, котрі мають характеристики функціональних і надійних.

Зокрема, з цього приводу Г. П. Фердман [7] зазначив, що сьогодні необхідним є впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади. При цьому науковець зауважує, що «...на даний час транспортна галузь має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок». Науковець також звертає увагу на той факт, що високі витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції.

За результатами проведених досліджень О. М.Котлубай [8] стверджував, що для вирішення проблем розвитку транспортною галуззю необхідна з одного боку стратегічна ефективна система державного управління, а з іншого боку, на транспортних підприємствах мають бути впроваджено тактичні дії націлені на її виконання.

На законодавчому та науковому рівні пропонується ряд заходів в сфері розвитку транспортної галузі, які здатні покращити не лише його роботу, а й забезпечити: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування різних видів транспорту з урахуванням заходів покращення його роботи взагалі; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи у розрізі окремо обраного виду транспорту;

захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції серед представників транспортної галузі; координацію роботи різних видів транспорту та впровадження інноваційних логістичних систем; ліцензування окремих видів діяльності у галузі транспорту та охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Враховуючи вище викладене стає зрозумілим, що транспортна галузь потребує не лише заходів покращення, а й новітніх підходів до побудови логістики кожного елементу системи. При цьому потребує перегляду законодавчий блок з метою розробки та затвердження положень про механізм проведення моніторингових дій щодо виконання вже існуючих законодавчих вимог. Ми вважаємо такий підхід розкриє можливість встановити не лише порушника правил надання транспортних послуг, а й встановити місце удосконалення законодавчого регулятора.

Список використаних джерел:

1. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія. К.: НТУ, 2014. 336 с.
2. Прейгер Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку: монографія. К.: НІСД, 2011. 36 с.
3. Розвиток економічних та науково-технічних основ транспорту п'ятого покоління / [Геєць В. М., Волошин О. І., Дзензерський В. О., Никифорок О. І.]. К.: НАН України 2020. 254 с.
4. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / за заг. ред. Я. А. Жаліла. К.: НІСД, 2012. 112 с.
5. Рудченко О. Ю., Поліщук О. М. Механізм державного регулювання транспортної інфраструктури мегаполісів. Університетські наукові записки. 2017. № 6. С. 93-100.
6. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>
7. Фердман Г. П. Деякі проблеми використання міжнародних транспортних коридорів як транзитного потенціалу України: державно-управлінський аспект *Науковий журнал «Публічне управління і адміністрування в Україні»*: Видавничий дім «Гельветика», 2021. Вип. № 21. С. 116-121.
8. Котлубай О. М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів. Одеса: ІПРЕЕД НАН України. 2012. 200 с.

Кадала Віталій Віталійович

завідувач кафедри цивільного та господарського права Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

Ляшенко Марія Олександрівна

здобувач вищої освіти спеціальності 081 «Право» Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Актуальність обраної проблеми лежить в площині проблем, які виникають останнім часом в системі визначення митної вартості транспортних засобів. Відомо, що транспортна галузь потребує більш пильної уваги з боку політиків, які виступають законотворцями, науковців, котрі спроможні подати інноваційні ідеї щодо покращення її діяльності та з боку фахівців, котрі мають певний досвід у впровадженні інноваційних заходів.

На даний час науковці пропонують розуміти понятійну категорію «митна вартість» як сумарне вираження цінового сегменту транспортного засобу з урахуванням обов'язкових платежів. В свою чергу, законодавець звертає увагу на те, що митна вартість транспортного засобу виступає основною величиною, що суттєво впливає на суму надходжень митних платежів до державного бюджету. Згідно Митного кодексу України (далі – МКУ) гл. 46 ст. 259 митною вартістю товарів (транспортних засобів), які переміщуються через митний кордон України, є їх ціна, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари, обчислена відповідно до положень МКУ [1]. Вважається що визначення митної вартості є однією з найскладніших, відповідальних процедур у митній справі, адже споглядаючи на поняття відповідно до Митного кодексу чітко видно, що сталої ціни чи процентної ставки не має і вона залежить від багатьох факторів.

Актуальність обраної проблеми підкреслюється чисельністю монографічних досліджень, котрі торкаються митної справи з позиції різних аспектів, серед яких пріоритетне місце належить встановленню митної вартості товарів(транспортних засобів). До складу науковців варто віднести П. В. Пашко та ін. [2], В. В.Прокопенко [3], Д. В. Приймаченко [4], В. В.Філатов [5], Д. С. Цаліна [6] та інші. У своїх дослідженнях автори розкривають специфіку митної справи та митного права, проте в межах обраної проблеми.

Слід зазначити, що митна вартість транспортних засобів значною мірою залежить від таких факторів, як: марка, модель, комплектація, об'єм двигуна, рік випуску, технічний стан (особливо це стосується транспортних засобів, що були у використанні), тощо. При визначенні митної вартості транспортних засобів, які були у використанні, в обов'язковому порядку враховуються такі відомості про автомобіль: загальне значення процента зменшення вартості транспортного засобу залежно від технічних, технологічних характеристик та

особливостей оцінки, умов та терміну його експлуатації, обслуговування, зберігання, технічного стану, а також залежно від його комплектності, укомплектованості та процента зменшення (збільшення) вартості транспортного засобу або величини пробігу тощо [7].

Під час контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів, що були у використанні, посадові особи митниці використовують такі джерела цінової інформації: спеціалізований програмно-інформаційний комплекс ЄАІС ДФС; періодичні видання – автокаталоги, зокрема «SuperSchwacke»; Методику товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затверджену наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.03 №142/5/2092 [8]; висновки про якісні та вартісні характеристики товарів, підготовлені спеціалізованими експертними організаціями, що мають відповідні повноваження згідно із законодавством; ресурси мережі Інтернет.

Правове регулювання порядку та методів визначення митної вартості товарів, в тому числі транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, встановлені розділом III Митного кодексу України та базуються на положеннях статті VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі та Угоди про застосування статті VII ГАТТ [9].

Таким чином, зважаючи на вище викладене можна виокремити деякі проблемні питання, що виникають при визначенні митної вартості та контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів: проведення консультацій з органом доходів і зборів, оскільки в нормативно-правових актах, які регулюють митну справу, відсутня форма та зміст таких консультацій. У зв'язку зі зростанням кількості ввезених транспортних засобів, що були у використанні, виникає необхідність у підтвердженні заявленої митної вартості, у тому числі шляхом проведення експертних досліджень та надання висновків щодо оцінки ТЗ, а отже можуть виникати проблемні питання, що стосуються здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що були у використанні. Питання ціни аварійного транспортного засобу є дуже важливим при оформленні. Митниці ДФС не є експертами з ціни запчастин, що підлягають заміні в пошкодженому автомобілі. Тобто, митниці ДФС за основу приймають висновок експерта, який в деяких випадках не є коректним.

Список використаних джерел:

1. Митний кодекс України від 21.07.2021 р. № 4495-VI. Відомості Верховної Ради України. С. 552. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>
2. Митна політика та митна безпека: концептуальне визначення і шляхи забезпечення : монографія / [П. В. Пашко та ін.] ; за ред. д-ра екон. наук, засл. діяча науки і техніки України П. В. Пашка. К. : Знання, 2012. 215 с.
3. Прокопенко В. В. Виконання митних формальностей при переміщенні товарів через митний кордон України різними видами транспорту: монографія. Дніпро: УМСФ. 2018. 336 с.

4. Сучасний стан та перспективи розвитку митних правовідносин в Україні: колективна монографія. за заг. ред. Д. В. Приймаченка. Дніпро : Видавничий дім «Гельветика», 2018. 272 с.

5. Філатов В. В. Імплементация міжнародних норм до митного законодавства України : монографія. Донецьк : ДонУЕП, 2013. 201 с.

6. Цаліна Д. С. Порядок митного оформлення товарів при їх переміщенні через митний кордон України: монографія. Харків: Факт, 2010. 176 с.

7. Деякі проблемні питання визначення митної вартості транспортних засобів. URL: <http://ndi-fp.nusta.edu.ua/thesis/716/> (дата звернення: 18.09.2021).

8. Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів : Наказ Міністерства юстиції України від 08.11.2019 р. № 142/5/2092. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1074-03#Text> (дата звернення: 18.09.2021).

9. Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1947) від 15.04.1994 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_264#Text (дата звернення: 18.09.2021).

Кадала Віталій Віталійович

завідувач кафедри цивільного та господарського права Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

Фесик Аліна Сергіївна

здобувач вищої освіти спеціальності 081 «Право» Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

ОКРЕСЛЕННЯ ВИДІВ КРИМІНАЛЬНОЇ ТА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДНІ ДІЇ В СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖІВ

На сьогодні явище контрабанди досить поширене в Україні, не зважаючи на всю нормативно правову базу, що спрямована на протидію та запобігання корупції. Контрабанда становить загрозу національній безпеці, транспортній безпеці, порушує правила перевезення вантажів як юридичними, так і фізичними особами, завдаючи шкоду державним інтересам у сфері економіки. Шкодить експортно-імпортним товаропотокам в Україні, перешкоджає нормальним торговельно-фінансовим відносинам [1]. Як зауважує О. Ю. Бусол, небезпека контрабанди для держави полягає в тому, що вона завдає шкоди інтересам вітчизняного виробника, адже саме через ввезення іноземних товарів на територію України знижується попит на українську продукцію, тим самим знижуючи конкурентоспроможність наших підприємств на внутрішньому ринку [2].

Перш ніж перейти до предмету дослідження, доцільно було б дати визначення понятійній категорії «контрабанда». Відповідно до Кримінального

кодексу України ст. 201, контрабанда представляє собою переміщення товарів, транспортних засобів, багажів різного призначення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї або боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї або бойових припасів до неї), частин вогнепальної нарізної зброї, а також спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації.

При цьому законодавець застерігає, контрабандні події в різних галузях економіки, особливо в транспортній галузі може призвести до позбавлення волі на строк від трьох до семи років. Крім того, законодавець уточнює Кримінальний кодекс України передбачає покарання за такі види незаконного переміщення через державний кордон: переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю лісоматеріалів або пиломатеріалів цінних та рідкісних порід дерев, лісоматеріалів необроблених, а також інших лісоматеріалів, заборонених до вивозу за межі митної території України (стаття 201-1 ККУ); незаконне ввезення на територію України відходів і вторинної сировини (стаття 268 ККУ); ввезення, виготовлення або розповсюдження творів, що пропагують культ насильства і жорстокості, расову, національну чи релігійну нетерпимість та дискримінацію (стаття 300 ККУ); ввезення, виготовлення, збут і розповсюдження порнографічних предметів (стаття 301 ККУ); контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів (стаття 305 ККУ) [3].

Крім кримінальної відповідальності, в Україні за контрабанду перевезення багажів передбачена адміністративна відповідальність відповідно до розділу XVIII Митного кодексу України. Порушення митних правил є адміністративним правопорушенням, яке є протиправними, винними (умисні або з необережності) діями чи бездіяльністю, що посягають на встановлений цим Кодексом та іншими актами законодавства України порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх органам доходів і зборів для проведення митного контролю та митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, що перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на органи доходів і зборів Митним кодексом України чи іншими законами України, і за які Митним кодексом України передбачена адміністративна відповідальність. Адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені Митним кодексом України, настає у разі, якщо ці правопорушення не тягнуть за собою кримінальну відповідальність [4].

Слід зазначити, що лише легальний зовнішньоторговельний оборот України в 2018 році склав \$104,5 млрд, що еквівалентно 80% ВВП України; паралельно ж тіньовий імпорт – традиційно коливається в діапазоні 10% ВВП. Як показують дослідження з 2013 по 2021 рік, найбільше обсягу контрабандної продукції різними видами транспорту у мільярдах доларів було ввезено саме у 2021 році, у 2015 році навпаки, обсяги ввезеної контрабанди майже у половину менше. Так у 2018 році найбільший показник контрабандного товару та різного виду багажів склав 21,4 % як незаконне ввезення обладнання та техніки. Також

багато було ввезено хімії (14,3%), транспорту (10,6%), текстилю та одягу (9,8%), харчової продукції (6,8%), тварин (4,4%) та іншої продукції [5]. Доцільно зазначити, що протидії контрабанді в Україні здійснюються різними органами державної влади, що складають певну систему суб'єктів протидії контрабанді. Як зазначено вище, одним із таких суб'єктів є митні органи України. До ряду митних органів належать: митниці, митні пости, органи доходів і зборів, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері державної митної справи [6].

Узагальнюючи зазначене можна зробити наступні висновки: по – перше, в Україні для негайного вирішення назріла проблема зниження рівня контрабанди в операціях перевезення багажів різними видами транспорту. По – друге, міра відповідальності за контрабандні події в транспортній галузі потребує перегляду так як не зупиняє та не зменшує обсяг порушень По – третє, протидія та запобігання незаконному переміщенню (перевезенню) різного виду вантажів має стати одним із пріоритетних напрямків діяльності держави, при цьому мають бути задіяні усі управлінські макроекономічні та мікроекономічні рівні. По – четверте, з метою успішної реалізації завдань митними органами України доцільним вбачається запровадження єдиної загальнодержавної системи контролю за переміщенням товарів (предметів) та транспортних засобів через митний кордон України.

Список використаних джерел:

1. Криловецький А. Л. Види та форми незаконного (контрабандного) переміщення та/або перевезення на територію (з території) України. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2020. № 1. С. 263-269. URL: <http://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/4631/1/19.pdf> (дата звернення: 19.09.2021).

2. Бусол О. Ю. Проблема контрабанди в Україні: як змінити систему протидії? /Юридичні новини України/ LexInform: сайт. URL:<https://lexinform.com.ua/dumka-eksperta/problemakontrabandy-v-ukrayini-yak-zminyty-systemu-protydiy/>. (дата звернення: 19.09.2021).

3. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25–26. Ст. 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення 19.09.2021).

4. Митний кодекс України: Закон України від 08.07.2012 р. № 4495–VI. Відомості Верховної Ради України. 2012. № 44-45, № 46-47, № 48, ст. 552. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення 19.09.2021).

5. Аналіз обсягів контрабанди в Україні: масштаби, прямі/непрямі втрати бюджету та економіки URL: <https://platforma-msb.org/analiz-obsyagiv-kontrabandy-v-ukrayini-masshtaby-pryami-nepryami-vtraty-byudzhetu-ta-ekonomiky/> (дата звернення 19.09.2021).

6. Чумак В. В. Особливості діяльності митних органів щодо протидії контрабанди. Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка. 2020. Вип. 3 (91). С. 320-328. URL: [file:///C:/Users/User/Downloads/1036-Текст%20статті-1826-1-10-20201210%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/1036-Текст%20статті-1826-1-10-20201210%20(1).pdf) (дата звернення 19.09.2021).

Калашченко Світлана Ігорівна

старший викладач кафедри медицини надзвичайних ситуацій та тактичної медицини Національного медичного університету імені О. О. Богомольця

Приходько Ігор Іванович

начальник науково-дослідного центру Національної академії Національної гвардії України, доктор психологічних наук, професор

Луцак Олена Олександрівна

асистент кафедри медицини надзвичайних ситуацій та тактичної медицини Національного медичного університету імені О. О. Богомольця, кандидат медичних наук

Гринзовський Анатолій Михайлович

завідувач кафедри медицини надзвичайних ситуацій та тактичної медицини Національного медичного університету імені О. О. Богомольця, доктор медичних наук, професор

Белай Сергій Вікторович

начальник кафедри військово-соціального та психологічного забезпечення Національної академії Національної гвардії України, доктор наук з державного управління, професор

Мартиненко Сергій Олександрович

асистент кафедри медицини надзвичайних ситуацій та тактичної медицини Національного медичного університету імені О. О. Богомольця

ВИКОРИСТАННЯ ІМЕРСІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ФОРМУВАННІ ПСИХОЕМОЦІЙНОЇ СТІЙКОСТІ У ВІЙСЬКОВИХ ВОДІЇВ

Праця військових водіїв, це особливий різновид праці яка пов'язана з дією комплексу фізичних, психофізіологічних та психологічних чинників. Особливим аспектом є виконання професійних обов'язків, в тому числі, при наданні медичної допомоги пораненим військовослужбовцям, а зокрема їх транспортуванню.

Водії бойових машин мають бути як фізично так і психологічно добре підготовлені для здійснювання довгострокових поїздок в умовах будь-якої погоди та видимості, по різній місцевості, бути готовим до подолання природних та штучних перешкод, зокрема вміти переправлятися через зони броду, руйнування і пожеж [1]. Також вбачається дуже важливою підготовка фахівців до роботи в надскладних психоемоційних умовах – бути готовим бачити смерть та поранення товарищів по службі, розуміти, що ця робота є небезпечною для життя та здоров'я. Психологічна підготовка водіїв бронетранспорту до праці в нестандартних умовах є видом підготовки, що вбачається необхідною для успішного здійснення службово-бойових задач у

своїй професійній діяльності у мирний і воєнний час в умовах незвичайних, шкідливих або небезпечних для їх життя і здоров'я [6].

В системі підготовки військових водіїв, окрему увагу потрібно приділяти оцінці психоемоційного стану водіїв бойових машин та санітарного транспорту, методам її корекції тощо.

Підготовка курсантів Національної академії Національної гвардії України (НАНГУ) до виконання функцій військових водіїв передбачає використання імерсійних технологій, з бойовим, фізичним та психоемоційним навантаженням [5]. Для цього використовуються симулятори, які включають в себе технології доповненої реальності, прикладом чого є комплексний тренажер екіпажу бронетранспорту БТР-4, який оснащено бойовим модулем «Парус».

Під час симуляційних занять проводиться інтерактивна імітація умов керування транспортним засобом в різний час доби та на незнайомій місцевості, включаючи маршрути, які містять різні природні та штучні перешкоди. Це розвиває увагу, спостережливість та професійнозначущі навички. Методологія проведення заняття передбачає використання засобів імітації бойової ситуації, наприклад, створення на екранах реалістичних умов застосування супротивником різних засобів ураження, локальних пожеж та ділянок задимлення тощо. Водіям бойових машин потрібно виконувати навчально-бойове завдання, спостереження під час руху, забезпечувати передачу інформації з використанням штатних засобів.

З точки зору покращення психофізіологічного стану водіїв бойових машин виконання навчально-бойового завданнями забезпечує формування та закріплення основних професійнозначущих навичок в сукупності з вольовими якостями характеру, які потрібні для успішного навчання та подальшого професійного зростання [3].

В умовах сучасного проведення бойових дій ефективність військ визначається не лише фізичною підготовкою військових, зокрема водіїв, а й психологічними та психофізіологічними якостями військових, їх стресостійкістю, швидкістю локомоторних реакцій, гарним психологічним станом та здатністю до відновлення після дії несприятливих факторів [2]. Важливу роль відіграють не лише фізичні можливості особового складу але й уміння приймати необхідні правильні рішення, емоційновольову стійкість до негативних факторів, взаємодіяти з іншими членами військового колективу в умовах постійно зростаючого напруження, хронічного стресу і втоми [4].

Мета. Провести оцінки показників психоемоційного стану та частоти серцевих скорочень у курсантів НАНГУ при роботі з тренажером екіпажу бронетранспорту БТР-4.

Матеріали та методи. Була проведена оцінка психоемоційного стану та частоти серцевих скорочень 30 курсантів НАНГУ за допомогою портативного ЕКГ-реєстратора DC-06000. Критерії включення: в дослідження залучалися курсанти 3-4 року навчання, роль при роботі з тренажером БТР-4 - водій, стать чоловіча. Критерієм виключення був вік обстежуваних більше 28 років.

Результати. При перевірці даних згідно нормального закону розподілу був використаний критерій Шапіро-Уїлка, рівень значимості становить $p \leq 0,01$. Так як показники частоти серцевого ритму (ЧСС), індексу напруги (ІН),

вегетативний баланс (LF/HF) відрізняються від нормального закону розподілу, дані порівнювалися за допомогою Т-критерія Вілкоксона. Отримані результати наведені в таблиці 1.

Таблиця 1

	Me±m		
	ЧСС	ІН	LF/HF
До роботи з тренажером	72±2,402	69±19,01	2,185±7,618
Після роботи з тренажером	74,5±2,687	126,5±48,48	3,47±2,106
Рівень значимості, p	p=0,012	p<0,001	p=0,544

Об'єм вибірки (n) n=30

Отримані результати свідчать про те, що робота з симулятором БТР-4 впливає на підвищення показники ЧСС (до – 72±2,402, після – 74,5±2,687, p=0,012) та ІН (до – 69±19,01, після – 126,5±48,48, p<0,001) у курсантів, що були в ролі водіїв бронетранспорту. Зміна показника LF/HF до та після роботи з симулятором БТР-4 не є статистично значимою (до – 2,185±7,618, після – 3,47±2,106, p=0,544).

При порівнянні зазначених показників з межами вікових норм виявлено, що ЧСС до та після водіння БТР-4 знаходиться в межах норми, в той час як показники ІН та LF/HF мають тенденцію до збільшення після роботи з симулятором. Це вказує на те, що використання БТР-4 суттєво не впливає на роботу серцево-судинної системи, проте є причиною зміни психоемоційного стану курсантів в бік погіршення показників за рахунок занурення в доповнену реальність, сценарієм якої є тактична ситуація зі знищенням ворожих цілей.

Висновки.

Таким чином, отримані результати свідчать, що:

1. Використання симулятора БТР-4 дозволяє моделювати умови максимально наближені до реалістичних, які мають вплив на психоемоційний стан курсантів НАНГУ, що виконували функції водіїв бронетранспорту (ІН до - 69±19,01, після - 126,5±48,48, p<0,001).

2. В результаті проведеного дослідження, у курсантів НАНГУ було встановлено сукупні зміни показників індексу напруження та вегетативного балансу на фоні незначного підвищення частоти серцевих скорочень, що вказує на порушення процесів регуляції організму респондентів.

3. Виявлені зміни показників індексу напруження та вегетативного балансу, доводять необхідність проведення індивідуальної медико-психологічної оцінки респондентів та застосування заходів з превентивної реабілітації. Відсутність заходів з превентивної реабілітації в подальшому матиме вплив на формування психосоматичної патології, що призведе до зниження боєздатності та ефективності використання державних коштів, які витрачаються на підготовку високопрофесійних та мотивованих військовослужбовців Національної гвардії України.

Список використаних джерел:

1. Мацегора Я. В., Приходько І. І., Полторак С. Т. Психологічна підготовка водіїв внутрішніх військ МВС України до керування транспортним засобом в екстремальних умовах діяльності : навч. посібн. Харків : Акад. ВВ МВС України, 2013. – 127 с.
2. Доктрина «Морально-психологічне забезпечення військ (сил) в об'єднаних операціях», 2020. URL: <https://goo.su/86q6>
3. Калашченко С. І., Гринзовський А. М., Приходько І. І. Психофізіологічна оцінка та превентивна реабілітація як шлях покращення стану здоров'я кандидатів на службу до сил безпеки та оборони України // «Актуальні аспекти психологічного забезпечення професійної діяльності сил безпеки та оборони України» Матеріали VI всеукраїнської науково-практичної конференції, Національна академія Національної гвардії України 01 грудня 2020 року, м. Харків.
4. Anatolii M. Hrynzovskyi, Svitlana I. Kalashchenko, Ihor I. Prykhodko Stress resistance assessment as a basis of students`primary prevention that received learning stress // Wiadomości Lekarskie. – 2021. № LXXIV (3 cz 2). – P. 799.
5. Панчук О. Ю., Сергета І. В. Засоби психофізіологічної реабілітації і психогігієнічної корекції як важлива передумова збереження та відновлення потенціалу здоров'я сучасної студентської молоді / XVI–е чтения В.В. Подвысоцкого: Бюллетень материалов научной конференции (18-19 мая 2017 года). – Одесса: УкрНИИ медицины транспорта, 2017. – С. 261-263.
6. Макаренко М. В., Лизогуб В. С., Савицький В. Л., Трінька І. С. Психофізіологічні властивості людей з різною успішністю навчання по керуванню динамічними системами та об'єктами / XVI–е чтения В. В. Подвысоцкого: Бюллетень материалов научной конференции (18-19 мая 2017 года). – Одесса: УкрНИИ медицины транспорта, 2017. – С. 208-210.

Калініна Аліна Владиславівна

науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, кандидат юридичних наук

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК НАПРЯМ РОЗВИТКУ ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ¹

Система дорожнього сполучення України являє собою комплексний елемент інфраструктури держави, від рівня розвитку якого залежить не лише стан внутрішньодержавних та міжнародних перевезень, а й значний сегмент соціального, економічного й екологічного благополуччя. У зв'язку із цим проблема безпеки дорожнього руху є актуальною вже кілька десятиків років як на національному, так і на міждержавному рівні. Особливу увагу убезпеченню

¹ Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні».

дорожнього руху приділяє Організація Об'єднаних Націй, яка є ініціатором низки міжнародних документів у цій сфері (головним з яких можна назвати Конвенцію про дорожній рух 1968 року, що була ратифікована Україною із застереженням і заявами Указом Президії ВР УРСР № 2614-VIII від 25.04.1974 р.) [1].

Із метою привернення уваги держав-членів ООН до проблеми безпеки дорожнього руху Генеральною Асамблеєю ООН у резолюціях 64/255 від 02 березня 2010 р. і 74/299 від 20 серпня 2020 р. проголосила відповідно період з 2011 по 2020 рр. Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху, а період з 2021 по 2030 рр. – другим Десятиліттям дій [2]. Важливість вказаних заходів підкреслюється у Глобальному плані дій на 2021-2030 рр. Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, де зазначається, що: «На відміну від інших видів транспорту, таких як повітряний, залізничний та морський, комплексного підходу до забезпечення безпеки на дорогах не існує. У багатьох державах смертність від дорожньо-транспортних пригод продовжує розглядатися як неминуча плата за мобільність, і це при тому, що в наш час пригоди на дорогах є головною причиною смертності серед дітей та молоді у віці від 5 до 29 років» [3]. Отже, головною метою проведення десятиліть дій з безпеки дорожнього руху є зменшення смертності та травматизму від ДТП, зокрема, до 50 % з 2021 до 2030 рр. [3].

Убезпечення безпеки дорожнього руху є пріоритетом і для України. У розвиток міжнародних тенденцій у державі постійно приймаються та виконуються стратегічні, програмні та планові документи як на державному, так і на регіональному рівнях. Наразі актуальними документами з приводу розроблення безпеки дорожнього руху на державному рівні є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [4] та Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. [5].

Ефективність виконання загальнодержавних документів найкраще досягається за допомогою деталізації їх положень на місцях: на рівні регіонів, окремих населених пунктів чи районів. Харківська область, як один із регіонів держави із найрозвинутішою транспортною інфраструктурою, не є виключенням. У 2018 р. з метою підвищення безпеки дорожнього руху, зниження аварійності на вулично-дорожній мережі області, попередження травматизму учасників дорожнього руху рішенням Харківської обласної ради від 07 червня 2018 року № 723-VII було затверджено комплексну регіональну Програму забезпечення безпеки дорожнього руху на території Харківської області на 2018-2020 роки [6]. Не зважаючи на те, що звіт про виконання зазначеної програми було прийнято Харківською обласною радою, а програму знято з контролю Харківської облради [7], хотілося би вказати головні завдання, що були у ній визначені: 1) безперервний моніторинг ситуації в області щодо безпеки дорожнього руху, в т.ч. за рахунок соціологічних технологій та забезпечення своєчасного реагування на негативні зміни; 2) аналіз причин та умов, що впливають на стан безпеки дорожнього руху,

визначення заходів щодо мінімізації відповідних негативних наслідків; 3) вивчення міжнародного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху та впровадження його у практичну діяльність національних, у т.ч. правоохоронних органів; 4) удосконалення взаємодії органів державної влади, місцевого самоврядування та правоохоронних органів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху; 5) удосконалення науково-методичного, матеріально-технічного та інформаційного забезпечення діяльності в сфері безпеки дорожнього руху; 6) проведення профілактичної роботи з керівниками транспортних підприємств щодо вжиття заходів з поліпшення якості обслуговування пасажирів, технічного стану транспортних засобів, профілактики аварійності на автомобільному транспорті; 7) створення автоматизованої системи управління приміськими та міжміськими автобусними пасажирськими перевезеннями; 8) систематичне здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів з метою збереження автомобільних доріг загального користування; 9) забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах; 10) здійснення реконструкції (капітального ремонту) вуличного освітлення населених пунктів, пішохідних переходів, проведення модернізації світлофорних об'єктів; 11) попередження та припинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху; 12) запровадження системи автоматичного контролю порушень Правил дорожнього руху; 13) запровадження заходів з оптимізації надання екстреної медичної допомоги особам, що постраждали внаслідок ДТП [6].

Необхідно зазначити, що виконання вказаної програми завершилося навіть не зважаючи на той факт, що у 2020 році фінансування заходів, передбачених у ній, не здійснювалося [7].

На теперішній час в Харківській області Харківською обласною радою та Харківською міською радою прийнято кілька регіональних програм, що пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху в регіоні: Програма економічного та соціального розвитку м. Харкова на 2021 рік [8], Програма розвитку дорожнього господарства Харківської області на 2021 – 2025 роки [9], Програма підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2021-2025 роки [10]. Так, у Програмі економічного та соціального розвитку м. Харкова на 2021 рік безпека дорожнього руху визначена як одне із основних завдань на 2021 р. та передбачена низка заходів щодо удосконалення системи управління транспортними потоками, підвищення безпеки дорожнього руху та пропускну здатності вулично-дорожньої мережі міста, підвищення якості обслуговування пасажирів та ін. [8].

У Програмі розвитку дорожнього господарства Харківської області на 2021-2025 роки забезпечення ефективного функціонування та безпека дорожнього руху є критерієм дорожнього господарства Харківської області на 2021-2025 роки, а підвищення рівня безпеки на автомобільних дорогах є одним з елементів мети Програми [9].

Метою Програми підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на

2021-2025 роки визначено зниження рівня аварійності на шляхах міста, удосконалення системи управління дорожнім рухом та паркуванням транспортних засобів, створення безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху і користувачів об'єктів транспортної інфраструктури [10].

Реалізація вказаної Програми може бути досягнута за таких умов: 1) приведення до належного технічного стану доріг, вулиць, залізничних переїздів, зупинок громадського транспорту, місць платного паркування та автостоянок; 2) реконструкції наявної АСКДР зі створенням диспетчерського центру управління наземним пасажирським транспортом у місті із застосуванням сучасних технологій та обладнання; 3) утримання в належному стані технічних засобів регулювання дорожнього руху; 4) будівництва, реконструкції та капітального ремонту технічних засобів регулювання дорожнього руху, місць платного паркування, автостоянок та інших об'єктів транспортної інфраструктури міста; 5) розробки та впровадження комплексних та локальних схем організації дорожнього руху на вулично-дорожній мережі міста для запобігання виникненню місць концентрації ДТП і затримки руху транспорту; 6) придбання спецтехніки та обладнання для обслуговування технічних засобів регулювання дорожнього руху та іншого обладнання; 7) надання фінансової підтримки підприємствам, що забезпечують належний стан технічних засобів регулювання дорожнього руху та утримання транспортної інфраструктури в м. Харкові; 8) впровадження енергозберігаючих технологій; 9) організації пішохідних переходів, у тому числі із забезпеченням зовнішнього освітлення; 10) облаштування систем відеонагляду та відеофіксації транспортних потоків; 11) здійснення інших заходів, пов'язаних зі створенням безпечних і комфортних умов для всіх учасників дорожнього руху; 12) реалізації інвестиційних проектів з безпеки дорожнього руху; 13) реалізації інвестиційних проектів з розбудови об'єктів транспортної інфраструктури; 14) реалізації інвестиційних проектів з розвитку місць для паркування та ін. [10].

Отже, безпека дорожнього руху в Україні є одним із найголовніших пріоритетів як на загальнодержавному, так і на регіональному рівні. На прикладі Харківської області та м. Харкова яскраво простежується однозначна перевага цього напрямку у розвитку регіону. Адже досягнення цілі щодо підвищення безпеки на дорогах – запорука соціального та економічного розвитку міста й області.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про дорожній рух від 08 листоп. 1968 р. *Верховна Рада України*. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.
2. Ауэрт Дж., Хайеси М. Роль системы ООН в повышении безопасности дорожного движения в целях спасения жизней и продвижения устойчивого развития. URL : <https://www.un.org/ru/143942>.

3. Глобальный план действий на 2021-2030 гг. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. URL: [https://cdn.who.int › global-plan-of-action_ru_web](https://cdn.who.int/global-plan-of-action_ru_web).

4. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text>.

5. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. : постанова Кабінету Міністрів України № 1287 від 21 груд. 2020 р. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2020/04/9/659188/>.

6. Про затвердження регіональної Програми забезпечення безпеки дорожнього руху на території Харківської області на 2018 – 2020 роки (04/05/2018) : рішення Харківської обласної ради від 4 травня 2018 р. URL: <https://ts.lica.com.ua/?type=1&base=77&menu=375501&id=13447>.

7. Про виконання комплексної регіональної Програми забезпечення безпеки дорожнього руху на території Харківської області на 2018 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 07 червня 2018 року № 723-VII (зі змінами) (03/02/2021) : рішення Харківської обласної ради від 03 травня 2021 р. URL: <https://ts.lica.com.ua/?type=1&base=77&menu=379212&id=19228>.

8. Програма економічного і соціального розвитку Харківської області на 2021 рік, затверджена рішенням Харківської обласної ради від 24 грудня 2020 року № 24-VIII. URL: <http://doc.city.kharkov.ua/uk/document/view/id/febb0a583283f0d8d29d6591f51ea58760373672a7c6c1a94fab311453294da1750af6dfd1a2f73b1668357c95c8a2549283f1052c6d624b>.

9. Програма розвитку дорожнього господарства Харківської області на 2021-2025 роки, затверджена рішенням Харківської обласної ради від 24 грудня 2020 року № 12-VII. URL : <http://www.oblrada.kharkov.ua/ua/public-information/oblasni-programi/321-prohrama-rozvytku-dorozhnoho-hospodarstva-kharkivskoi-oblasti-na-2018-2020-roky>.

10. Про затвердження Програми підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2021-2025 роки : рішення Харківської міської ради від 19.08.2020 № 2286/20. URL : <https://doc.city.kharkov.ua › document › doc>.

Карагіоз Руслан Степанович

професор кафедри адміністративної діяльності поліції Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат політичних наук, доцент, майор поліції

Наумкіна Світлана Михайлівна

завідувач кафедри політичних наук і права Південноукраїнського національного педагогічного університету імені К. Д. Ушинського, доктор політичних наук, професор

ЩОДО ЗНИЖЕННЯ ТЯЖКОСТІ НАСЛІДКІВ ВІД ДТП

Безпека дорожнього руху на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Держави світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Дорожньо-транспортний травматизм є однією з найбільш поширених причин смертності і втрати працездатності не лише в Україні, але й у всьому світі. Державними органами України, на які покладено обов'язок щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, вживалися організаційні та правові заходи, спрямовані на підвищення рівня безпеки на дорогах. Однак, за офіційними даними, кількість дорожньо-транспортних пригод та осіб, які постраждали в них, з кожним роком збільшується. При чому існує пряма залежність між збільшенням інтенсивності дорожнього руху та аварійністю.

З'ясовано, що найбільш поширеними причинами ДТП є: перевищення безпечної швидкості; порушення правил маневрування; порушення правил проїзду перехресть; недотримання водіями дистанції; порушення правил проїзду пішохідних переходів; керування транспортним засобом у нетверезому стані; зниження працездатності водіїв; незадовільний технічний стан транспортних засобів; незадовільний стан елементів дороги і дорожньої обстановки; незадовільна організація дорожнього руху. Більшість зазначених причин пов'язана з нехтуванням водіями та іншими особами встановлених правил дорожнього руху. Головне завдання щодо забезпечення дорожньої безпеки покладається на патрульну поліцію. На неналежне виконання покладених на патрульну службу обов'язків впливає ціла низка факторів, серед яких можна виділити не досить чітке нормативно-правове регулювання діяльності патрульної поліції та низький рівень підготовки патрульних.

Як відомо, Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй ще у 2010 році (02 березня) прийняла резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», якою проголошено 2011-2020 роки десятиліттям дій із безпеки дорожнього руху [1]. Метою прийняття Резолюції була стабілізація та подальше скорочення прогнозованого рівня смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод у всьому світі шляхом активізації діяльності на національному, регіональному та глобальному рівнях. В Україні це питання у сучасний час також досить актуальне, як ніколи раніше.

У 2017-2018 роках Кабінетом Міністрів України схвалено: Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, метою якої є розвиток безпечного, екологічно чистого та енергоефективного транспорту.

Для реалізації Стратегії у 2018 року затверджений План заходів щодо реалізації Стратегії, який містить 58 кроків, одним з яких є затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року.

Метою Державної програми є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених вказаною Стратегією та Генеральною Асамблеєю ООН в рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020 років, зокрема щодо зниження на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі.

Взагалі у теперішній час у світі існує безліч програм щодо безпеки дорожнього руху. Так, наприклад, заслуговує уваги проєкт технічної допомоги AASISTS 2 «Подальша підтримка імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та Національної транспортної стратегії в Україні». В рамках проєкту технічної допомоги AASISTS 2, залученого завдяки підтримці Представництва Європейського Союзу в Україні, здійснюється реалізація Компонента 3 – Надання допомоги у поліпшенні безпеки дорожнього руху. В цій частині метою проєкту є поліпшення умов безпеки на дорогах в країні, відповідно до політики ЄС та глобальних стратегій для зменшення кількості загиблих та обсягів збитків внаслідок автомобільних аварій [Див. детал.: 3].

Планується, що через виконання цього компонента буде досягнуто такі результати, пов'язані з безпекою дорожнього руху:

- схвалення та впровадження Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху та Плану дій щодо реалізації Стратегії (2021-2030 рр.) [Див. детал.: 2];
- поліпшення інституційного потенціалу щодо підвищення безпеки дорожнього руху на центральному та місцевому рівнях для забезпечення кращого впровадження стратегій та покращення контролю їх виконання.

Ця Стратегія повинна бути заснованою у межах проєкту «Безпечна система»/«Vision Zero» в довгостроковій перспективі і передбачати амбіційні цілі щодо зменшення рівня смертності та кількості серйозних травм на дорогах відповідно до Національної транспортної стратегії на період до 2030 року та з урахуванням цілей, нещодавно прийнятих у ЄС.

В рамках проєкту також планується:

- запровадити інноваційний фінансовий інструмент для залучення інвестицій з метою підвищення безпеки дорожнього руху;
- впровадити стійкий механізм вдосконалення координації та співробітництва у сфері безпеки дорожнього руху;
- провести комунікаційну кампанію з безпеки дорожнього руху.

Крім того, варто, на нашу думку, значно посилити, за адміністративним правом, відповідальність за керування транспортним засобом у нетверезому стані; незадовільний технічний стан транспортних засобів тощо.

Таке безвідповідальне ставлення до виконання правил поведінки на дорогах і, як наслідок, до життя та здоров'я, не тільки свого, а й інших осіб, насамперед пов'язане з моральним та правовим нігілізмом. Очевидно, що покращення становища у сфері безпеки дорожнього руху може бути досягнуто тільки завдяки співпраці між усіма зацікавленими сторонами як у державному, так і в приватному секторі, та включати цілий комплекс заходів інженерно-технічного, інформаційно-просвітницького, соціально-медичного, правового, психологічного характеру. Одним із напрямів подолання зазначеної проблеми, на наш погляд, є своєчасне виявлення, припинення правопорушень цієї категорії та притягнення осіб, які їх вчиняють, до серйозної відповідальності.

Список використаних джерел:

1. Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі : Резолюція, прийнята Генеральною Асамблеєю ООН 02 березня 2010 року. URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/64/255> (дата звернення: 12.01.2021).

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80#Text> (дата звернення: 12.01.2021).

3. Статистика ДТП в Україні за 2017-2019 роки. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 12.01.2021).

Карецька Анастасія Ігорівна

здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Нітченко Алла Григорівна

доцент кафедри правоохоронної діяльності та загальноправових дисциплін юридичного факультету Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка», кандидат історичних наук, доцент (науковий керівник)

СУТНІСТЬ ПОНЯТТЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ ТА ВИДИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Транспортна безпека – це стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, вона дає змогу забезпечувати національну безпеку і національні інтереси в галузі транспортної діяльності, здатність запобігати завданню шкоди здоров'ю і життю людей, збитку майну та навколишньому

середовищу, мінімізувати загальнонаціональний економічний збиток у процесі транспортної діяльності. Вона впливає на стан національної безпеки і є її складовою.

Транспортна безпека полягає в запобіганні аваріям на транспорті. Під забезпеченням транспортної безпеки варто розуміти соціальний процес діяльності відповідних суб'єктів суспільних відносин із запобігання аваріям та інцидентам на транспорті. Вона спрямована на захист пасажирів, власників, одержувачів та перевізників вантажів, власників та користувачів транспортних засобів, транспортного комплексу та його працівників, економіки і бюджету країни, навколишнього середовища від загроз у транспортному комплексі [1, с. 231].

Система забезпечення транспортної безпеки і, зокрема, її конкретні заходи, повинні спиратися на підтримку громадської думки та суспільства загалом. Для цього необхідні широке обговорення та роз'яснення величезного значення проблем транспортної безпеки із залученням науковців, посадовців і громадськості. Для їх висвітлення необхідно широко залучати ЗМІ, у тому числі й Інтернет-ресурси.

Відповідно до ст. 53¹ Закону України «Про дорожній рух» відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху несе фізична особа, яка досягла 16-річного віку або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб або належний користувач транспортного засобу. У разі відсутності у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань, на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи [2].

Порядок та особливості притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначаються ст.ст. 14¹, 14², 14³ Кодексом України про адміністративні правопорушення [3]. Як правило, порушення правил дорожнього руху, за які настає адміністративна відповідальність, мають формальний склад, і для накладення санкції достатньо встановлення факту порушення правил, норм та стандартів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту.

Санкції за порушення правил дорожнього руху накладаються органами внутрішніх справ (у тому числі працівниками підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху) та судом. Зокрема, можуть бути встановлені: штраф, оплатне вилучення транспортного засобу, громадські роботи, позбавлення права керування транспортним засобом, адміністративний арешт (Див.: Таблицю штрафів за порушення ПДР <https://vodiy.ua/dai/penalty/>)

Цивільне законодавство передбачає, що залежно від характеру і обставин порушення, з особи, дії якої призвели до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, може бути стягнута повна або часткова сума завданої матеріальної та моральної шкоди (глава 82 ЦК України). Так як, транспортний засіб належить до джерела підвищеної небезпеки, власник (водій) транспортного засобу може

нести матеріальну відповідальність за заподіяну шкоду цим транспортним засобом (ст. 1187 ЦК).

Особи притягуються до кримінальної відповідальності у разі порушення Правил дорожнього руху, що призвели до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, при якій загинули або були травмовані люди, або вчинено інші злочини на дорозі. Так, за вчинення дорожньо-транспортної пригоди у стані сп'яніння, у результаті якої потерпілий отримав середньої тяжкості тілесне ушкодження, передбачено позбавлення волі до 3-х років з позбавленням права керувати транспортними засобами від 3-х до 5-и років; якщо в такому випадку потерпілий отримав тяжке тілесне ушкодження, то винуватцю дорожньо-транспортної пригоди загрожує покарання у виді позбавлення волі від 3-х до 8-и років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від 5-и до 8-и років; у випадку смерті потерпілого винуватця очікує покарання у виді позбавлення волі на строк від 5-и до 10-и років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від 5-и до 10-и років; за загибель кількох осіб, покарання передбачено у виді позбавлення волі на термін від 7-и до 12-и років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від 7-и до 10-и років.

Слід зазначити, що ефективність транспортної безпеки має визначатись чітким дотриманням відповідних заходів державного регулювання безпеки перевезень, зусиллями органів державної влади, місцевого самоврядування та громадськості, за для досягнення спільної мети – запобігання реальним та потенційним загрозам виникнення аварій і катастроф на транспорті та їх наслідкам.

Отже, поняття «транспортна безпека» – системне поняття, що включає в себе окремі самостійні види безпеки та є складовою національної безпеки. Одним з основних завдань держави, сьогодні, є забезпечення належного рівня транспортної безпеки. Це підтверджується підвищеною увагою держави до питань безпеки та посиленням відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух.

Список використаних джерел:

1. Фердман Г. П. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 231-236.
2. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ, в редакції від 13.06.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 20.10.2021).
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 № 8073-Х, в редакції від 01.10.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 20.10.2021).

Кисельова Марина Сергіївна

молодший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України

ЩОДО НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ МАНЕВРУВАННЯ УКРАЇНСЬКИМИ ВОДІЯМИ: КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ¹

За офіційними даними патрульної поліції порушення правил маневрування – найпоширеніша причина дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) в Україні в 2021 році. За дев'ять місяців цього року через порушення правил маневрування зареєстровано 57021 пригод (42% від загальної кількості ДТП), які призвели до 3801 випадку ДТП, при цьому було травмовано 4655 особи, загинуло 293 особи. Залучення уваги української спільноти до цієї проблеми повинно стати одним із пріоритетних напрямків діяльності уповноважених органів, які опікуються вищезазначеним питанням [1].

В розмові із працівником патрульної поліції або під час навчання в автошколі можна часто почути такі словосполучення, як от: «перед початком маневру», «приступити до маневру», «після закінчення або завершення маневру» та інші схожі поєднання зі словом маневр.

У Правилах дорожнього руху (далі – ПДР) термін або поняття «маневр» не значиться, але в самому тексті правил присутній. Взагалі відомо, що саме слово «маневр» прийшло з військової науки, і поступово вкоренилося на флоті і в транспорті. Але перед нами все ж постає питання: що ж таке «маневр», які вони бувають, що означає заклик «приступити до маневру» або «його завершити» [2].

У загальних рисах маневр означає зміну напрямку руху або початок руху, перестроювання транспортного засобу в русі з однієї смуги на іншу, поворот праворуч чи ліворуч, розворот, з'їзд з проїзної частини, рух заднім ходом.

Безпосередньо питанням маневрування транспортних засобів присвячений розділ «Початок руху, маневрування» ПДР, який перераховує наступні види маневрів: початок руху від краю проїжджої частини (від тротуару) або з узбіччя; під'їзд до тротуару або з'їзд на узбіччя перед зупинкою; повороти (праворуч або ліворуч) і розворот; перестроювання; об'їзд і обгін (як складні маневри, пов'язані з перестроюванням); рух заднім ходом (складний маневр, найчастіше виконується з поворотом). Будь-який з перерахованих маневрів може супроводжуватися зміною швидкості (розгоном або гальмуванням) транспортного засобу. Правила маневрування більш детально розглядаються у розділі «Початок руху та зміна його напрямку» ПДР [2].

¹ *Примітка.* Тези наукового повідомлення підготовлені у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України.

Щодо основних нормативно-правових актів, що регулюють питання безпеки дорожнього руху, то вони також не мають офіційного визначення терміну «маневр». Наприклад, Закон України «Про автомобільний транспорт» від 2001 р. № 2344-III згадувань про маневрування не містить взагалі [3]. Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачено покарання за порушення правил дорожнього руху під час виконання окремих видів маневрування, таких як: порушення інтервалу, розташування транспортних засобів на проїзній частині, використання попереджувальних сигналів при початку руху чи зміні його напрямку, тощо (ч. 2. ст. 122) [4]. Та чи достатньо такої інформації стосовно причини майже половини зареєстрованих в Україні ДТП?

Так, за результати опитування, організованого компанією «Хюндай Мотор Україна» у 2017 році українці мали змогу оцінити свої знання про базові правила маневрування: лише 33% українських водіїв – користувачів Інтернету знають базові правила маневрування, зокрема серед яких, наприклад, лише 58% респондентів пам'ятають правила використання світлових покажчиків повороту, а 69% опитаних знають правила розміщення транспортного засобу при русі по проїзній частині, 67% опитаних водіїв взагалі потребують повторного навчання в автошколі. Отже, статистика зовсім невтішна [5].

Аналізуючи вищезазначене, з метою зниження рівня ДТП, спричинених порушенням правил маневрування, необхідно наголосити на наступному:

1. Водіям під час керування транспортними засобами пам'ятати такі правила маневрування:

- перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху необхідно переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху;

- виїжджаючи на дорогу з житлової зони, дворів, місць стоянки та інших прилеглих територій, водій повинен перед проїзною частиною чи тротуаром необхідно дати дорогу пішоходам і транспортним засобам, що рухаються по ній, а з'їжджаючи з дороги – велосипедистам і пішоходам, напрямок руху яких він перетинає.

2. Для законодавчих органів:

- нормативно закріпити поняття «маневр», «маневрування»;
- узагальнити нормативно-правову базу, яка регулює питання призначення покарання за недотримання правил маневрування.

3. Для органів виконавчої влади (Міністерства внутрішніх справ):

- організувати курси підвищення кваліфікації водіїв, контрольні перевірки знань як теоретичної так, і практичної складової щодо володіння базовими правилами маневрування українськими водіями з метою підвищення рівня їх обізнаності з вищезгадуваного питання.

Список використаних джерел:

1. Сайт МВС України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/> (дата звернення: 18.10.2021).

2. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України

від 10.10.2001 р. № 1306. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

3. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст. 105).

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 27.04.2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#>.

5. Новини про безпеку дорожнього руху: маневрування та безпечна дистанція. URL: <http://hroad.hyundai.com.ua/site/news?id=30>

Клюєв Сергій Олександрович

доцент кафедри логістичного управління та безпеки руху на транспорті Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, кандидат технічних наук, доцент

Подгорна Лілія Сергіївна

здобувач вищої освіти кафедри логістичного управління та безпеки руху на транспорті Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля

Подгорна Вікторія Станіславівна

здобувач вищої освіти кафедри логістичного управління та безпеки руху на транспорті Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля

АНАЛІЗ БЕЗПЕКИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

На підсистеми, як і на саму залізничну транспортну систему, впливають зовнішні і внутрішні чинники (рис. 1). Зовнішні фактори призводять до численних жертв і втрат матеріальних цінностей, тривалим і масштабним екологічним забрудненням.

До зовнішніх факторів, що впливають на залізничну транспортну систему, відносять:

- природні: стихійні лиха, повені, землетруси, урагани, зсуви та ін.
- технологічні: викиди радіації, витік небезпечних продуктів з шкідливих виробництв, вибухи реакторів атомних електростанцій та ін.
- соціальні: політика уряду, терористичні акти, девальвації, зростання цін на енергоресурси та інші складові транспортної продукції та ін.

Як видно зі складових зовнішніх факторів, вплив на дане середовище працівників залізничного транспорту неможливо. Для скорочення розмірів втрат від впливу зовнішніх факторів необхідно проводити профілактичні заходи, спрямовані на захист технологічних процесів. У зв'язку з цим з

подальшого розгляду виключаємо вплив зовнішніх факторів на стан безпеки функціонування залізничної транспортної системи.

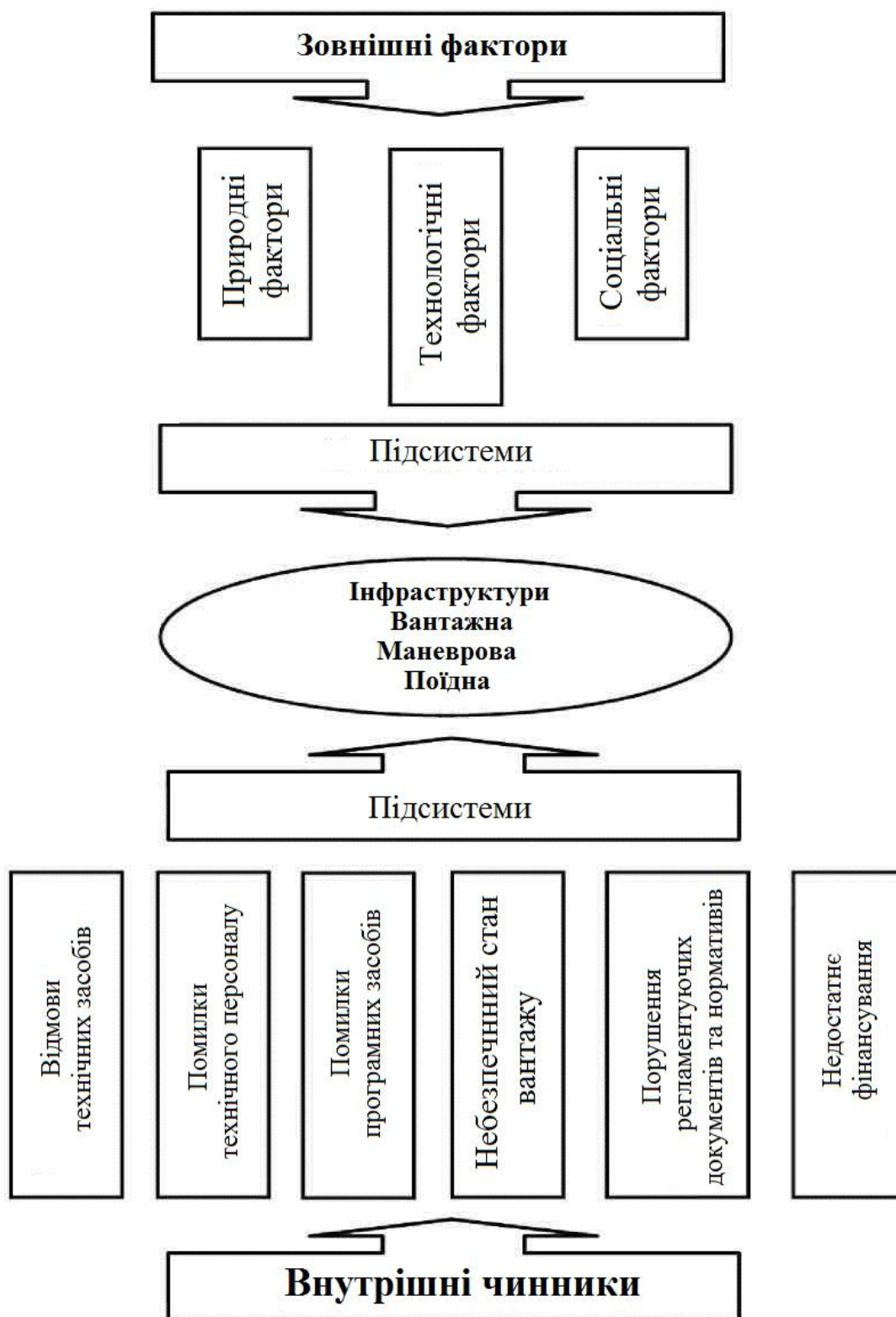


Рис. 1. Фактори, що впливають на залізничну транспортну систему

Таким чином, з позиції забезпечення безпеки руху в залізничних транспортних системах доцільно розглядати тільки внутрішні або експлуатаційні фактори, вплив на які працівників залізничного транспорту

можливо. На основі аналізу стану безпеки на залізницях України в 2019-2020 рр., всі внутрішні чинники можна розбити на дві групи:

- організаційно-технологічні, що включають в себе організацію роботи системи від моменту прийому вантажу до перевезення до моменту його видачі вантажоодержувачу;

- технічні, які включають в себе справність роботи техніки, обладнання, рухомого складу та всієї інфраструктури системи.

До організаційно-технологічних відмов можна віднести: порушення технічних умов; відсутність дієвого контролю при прийомі вантажу до перевезення; перевищення швидкості зіткнення вагонів під час розпуску з сортувальної гірки; низька якість ремонту рухомого складу і постійних пристроїв; незадовільна якість технічного і комерційного огляду поїздів і вагонів на пунктах технічного (комерційного) огляду; перевантаження вагона понад вантажопідйомності; низький рівень знань працівників основних документів з перевезення; низька виконавча дисципліна працівників транспорту; застарілі регламентуючі документи; необґрунтоване скорочення чисельності працівників транспорту.

Технічні відмови включають: моральний і фізичний знос основних фондів; недосконалість або відсутність засобів діагностики і контролю технічного стану; конструкційні недоліки. Знизити відсоток даних відмов можливо тільки шляхом великих інвестицій в підсистему інфраструктури.

Становлення ринкових відносин вимагає від транспортних підприємств мінімізації своїх витрат, з цієї причини в усіх підрозділах залізниць введений суворий режим економії витрат за всіма напрямками діяльності, що призводить до економії витрат, а значить оновлення основних фондів своєчасно не проводиться, відсутні закупівлі нового сучасного діагностичного обладнання тощо. Отже, технічні відмови також можна виключити з розгляду, оскільки на дану групу чинників вплив можливо тільки шляхом інвестицій.

Виявлено, що безпосередньою причиною порушення безпеки функціонування залізничної транспортної системи є відмови технічних і апаратних засобів, викликані небезпечними помилками технічного персоналу, порушення регламентуючих документів, низька виконавська дисципліна працівників, низький рівень управління та контролю, а іноді і небезпечні дії вантажовідправників.

Низький рівень управління та контролю, недисциплінованість працівників є психофізичними факторами і повинні розглядатися як системність в психології або управлінні.

Таким чином, для забезпечення захищеного стану залізничної транспортної системи необхідно звести до мінімуму вплив внутрішніх організаційно-технологічних факторів, що передбачає, по-перше, наявність твердих знань і безумовне виконання норм утримання технічних засобів в справному стані, порядку і правил роботи в усіх ланках складного процесу. По-друге, необхідно проводити зміни діючих норм, вимог, порядку та правил роботи, викликані новими умовами роботи, впроваджувати більш досконалі

технічні засобів та інші умови, що вимагають перегляду і коригування діючих норм і правил роботи.

У зв'язку з чим виникає необхідність створення системного підходу який дозволить прогнозувати настання випадків ризику при перевезенні вантажу, а також розробити критерії оцінки настання випадку ризику і на їх основі обчислювальну процедуру прийняття рішень щодо розміщення та кріплення вантажу в вагоні з урахуванням прогнозованої величини зсуву. Що в свою чергу дозволить здійснювати автоматизований контроль компетентності, відповідальності працівників, зайнятих в перевізному процесі, виконання ними нормативних документів і дотримання інших внутрішніх організаційно-технологічних факторів.

Для виявлення основних факторів, що впливають на залізничну транспортну систему, і впровадження профілактичних заходів необхідно регулярно проведення моніторингу та прогнозування стану безпеки роботи всіх підсистем.

Список використаних джерел:

1. 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.

2. 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.

3. CENELEC EN 50128: Railway Applications - Communications, signaling and processing systems. Software for Railway Control and Protection Systems. 2000.

4. Розенберг Е. Н., Шубинский И. Б. Методы и модели анализа функциональной безопасности технических систем. М.: ВНИИАС, 2004.

5. Elena A. Skorayeva, Konstantin V. Gundyrev Automatic control system for designing of Signalling devices in meet-ing requirements of railway industry standard ISO/TS 22163-2017(IRIS) // Innotrans. – 2019. – 2(32). P. 38-41. doi: 10.20291/2311-164X-2019-2-38-41.

6. 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.

7. Самсонкін В. М., Мойсеєнко В. І. Теорія безпеки на залізничному транспорті. Київ: Каравела, 2014. 248 с.

Книженко Оксана Олександрівна

професор кафедри кримінального права та кримінології Національної академії Служби безпеки України, доктор юридичних наук, професор

ВАДИ ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Технічний прогрес нині ставить перед суспільством нові виклики, які передусім пов'язані зі створенням безпечних умов користування результатами науково-технічних досягнень. Задля цього приймається низка нормативних актів, серед яких окремої уваги потребують Правила дорожнього руху (ПДР), затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Саме вони містять глосарій (який за двадцять років зазнав чималих змін) й визначають поняття транспортного засобу. Від того, який зміст вкладається до цього поняття, залежить кримінально-правове забезпечення притягнення особи до кримінальної відповідальності у разі порушення норм й стандартів, які стосуються чинних на транспорті правил.

Так у чинному кримінальному законодавстві ст. 291 КК України встановлено відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки [1].

У КК України поняття транспортного засобу міститься у примітці ст. 286 КК України й ним визнаються всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Вказане визначення дозволяє стверджувати, що автомобілі, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли є саме механічними транспортними засобами. А оскільки законодавець вказав на інші, то перелік цих механічних транспортних засобів не є вичерпним. Отже, визначення, яке міститься у ст. 286 КК України чітко вказує, на те, що транспортний засіб у контексті ст.ст. 286, 286-1, 287, 289, 290 є саме механічним транспортним засобом. Варто відзначити, що ці положення не поширюються на ст. 291 КК України. Це дозволяє стверджувати, що можливе інше, ніж зазначене у ст. 286 КК України, тлумачення «транспортного засобу», оскільки аналогія закону про кримінальну відповідальність заборонена.

Тобто поняття транспортного засобу, яке використане у ст.ст. 286 та 291 КК України, можуть тлумачитися окремо, а значить й по-різному в тому числі.

Якщо приписи примітки ст. 286 КК України неможливо поширювати на положення ст. 291 КК України через заборону аналогії кримінального законодавства, то зважаючи на бланкетність кримінально-правової норми, аби з'ясувати, що саме охоплюється поняттям транспортного засобу, необхідно звернутися до спеціальних нормативних актів, які розкривають ці положення.

Таким актом є Правила дорожнього руху (ПДР), про які вже згадано вище, й транспортний засіб у ньому визначено як пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому

спеціального обладнання чи механізмів [2]. Тобто ПДР під час визначення транспортного засобу вже не вказують на таку ознаку як механічний засіб, який міститься у примітці ст. 286 КК України. Фактично таке визначення дозволяє стверджувати, що будь-який пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів є саме транспортним засобом. Отже приміром, візочок з супермаркету також є транспортним засобом, бо ним можна перевезти: 1) людей (візочок обладнаний для перевезення окрім покупок, ще й малюків); 2) вантаж; 3) спеціальне обладнання, яке встановлено на візочок (це будь-яке спеціальне обладнання без обмежень, приміром обладнання з відео спостереження); 4) механізм (механізми без обмежень також, приміром годинниковий механізм).

Та чи це мав на увазі нормотворець, даючи таке визначення, особливо зважаючи ще й на поняття механічного транспортного засобу, мопеду та мотоциклу?

Так, механічний транспортний засіб ПДР тлумачиться як 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.

Отже не всі транспортні засоби є механічними, однак будь-який механічний транспортний засіб є транспортним засобом. Тобто категорія транспортний засіб є ширшою за категорію механічний транспортний засіб. Також варто звернути увагу, що механічний транспортний засіб визначається як транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. При цьому вид двигуна не вказано, тобто це може бути реактивний, газовий, водневий двигун.

Знов постає питання щодо поширювального тлумачення поняття транспортного засобу. Фактично, керуючись положеннями ПДР, щодо визначення транспортного засобу про який йдеться у ст. 291 КК України, є можливим занадто широке тлумачення цього терміну. Така нормативна невизначеність спонукає до розширення меж кримінально караного діяння, що не відповідає принципу правової визначеності.

Таким чином, існує нагальна потреба в перегляді нормативного визначення транспортного засобу. Це поняття має відображати сучасний стан науково-технічного прогресу й розкривати суттєві ознаки транспортного засобу за якими можна провести його ідентифікацію серед інших механізмів.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 15.07.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 13.09.2021).

2. Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Дата оновлення: 14.07.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.09.2021).

Ковальова Ольга Вікторівна

завідувач кафедри оперативно-розшукової діяльності та інформаційної безпеки факультету № 1 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Автотранспорт у сучасних умовах виконує важливу роль у безперервному процесі перевезення пасажирів та вантажів, що супроводжується значним збільшенням кількості транспортних засобів на дорогах, однак, поряд з перевагами, які має автомобільний транспорт, він завдає величезних втрат суспільству, пов'язаних із загибеллю, травмуванням людей, а також матеріальними збитками [1, с. 311].

Порушення правил дорожнього руху це окрема група суспільно небезпечних діянь, що становлять велику суспільну небезпеку і завдають значної шкоди суспільному життю, розслідування яких є одним із найважливіших напрямів боротьби держави з порушеннями у сфері безпеки дорожнього руху.

Суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху регулюють нормативно-правові акти, основними з яких є Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306.

Кримінальна відповідальність за дорожньо-транспортні події передбачена ст. 286 КК («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), ст. 286-1 КК («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння»), ст. 287 КК («Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»), ст. 288 КК («Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху»), ст. 289 КК («Незаконне заволодіння транспортним засобом»), ст. 290 КК («Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу»), ст. 291 КК («Порушення чинних на транспорті правил»), ст. 292 КК («Пошкодження об'єктів магістральних або промислових нафто-, газо-, конденсатопроводів та нафтопродуктопроводів») [2].

Безперечно, найпоширенішими у структурі злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспортних засобів є ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» [2]. Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху характеризуються наявністю шкідливих наслідків, що обов'язково супроводжується заподіянням матеріального збитку чи тілесними ушкодженнями або загибеллю людей і мають підвищену суспільну небезпеку [3, с. 5].

Суттєвою відмінністю кримінальних проваджень, щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є те, що початковий етап розслідування може бути тривалим, оскільки від початку досудового розслідування до повідомлення про підозру певній особі проходить значний час, необхідний для проведення комплексу слідчо-розшукових дій. [4, с. 238].

Однією із важливих умов ефективного розслідування порушень правил дорожнього руху є огляд місця події. Першочергову увагу при огляді необхідно приділяти об'єктам, що мають безпосереднє відношення до пригоди: слідам гальмування, розташуванню транспортних засобів, частин, що відокремилися від них, місцезнаходженню великих предметів [3, с. 18].

Проведення слідчого експерименту є виключно важливим у кримінальних провадженнях щодо розслідування порушень правил дорожнього руху, оскільки його матеріали є обов'язковими для проведення ситуаційної інженерно-транспортної експертизи обставин. Техногенний характер і чисельність факторів, які впливають на механізм, обумовлює необхідність використання при проведенні слідчого експерименту спеціальних знань у галузі автотехніки і дорожнього будівництва, потребує математичних розрахунків і комп'ютерних технологій, що робить обов'язковим залучення відповідного спеціаліста [5, с. 155].

Підготовка експертиз накладає суттєвий відбиток на завдання слідчого, які вирішуються при проведенні таких слідчих (розшукових) дій, як огляд місця події і транспортних засобів, допити учасників та очевидців, слідчі експерименти. Таким чином, проведення слідчих (розшукових) дій в основному має своїм завданням забезпечення вихідними даними експертиз, якими вирішується низка спеціальних завдань, які покладаються в основу обвинувачення тієї чи іншої особи в порушенні встановлених правил дорожнього руху [4, с. 239].

Отже, розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху потребує певних навичок та знань у працівників правоохоронних органів. Саме правильне з'ясування та фіксація фактів порушення правил безпеки дорожнього руху, відіграють важливу роль в подальшому розслідуванні.

Список використаних джерел:

1. Піддубна А. Проблемні питання взаємодії під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка. № 2(94). С. 311-324.

2. Кримінальний кодекс України № 2341-III (2001). База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

3. Особливості оформлення Національною поліцією матеріалів ДТП без потерпілих : методичні рекомендації. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. 32 с.

4. Галатенко К. В. Особливості розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху. Матеріали АЕРО-2020. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 20 листопада 2020 р.] Том 1. Тернопіль: Вектор. С. 238-239.

5. Колесник І. І. Експертизи в розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: юриспруденція. 2016. Вип. 19. С. 154-158.

Коллер Юрій Сергійович

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

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В ОКРЕМИХ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

Проведення в Україні перетворень щодо соціально-політичних, економічних, демографічних змін, наявність конкуренції на ринку надання транспортних послуг, поява нових видів транспортних засобів (зокрема, безпілотних) потребує суттєвих змін у публічному адмініструванні національної транспортної системи України. Сучасні вимоги, що висувуються до національної транспортної системи, задля створення ефективного транспортного комплексу України, інтегрованого до світової транспортної мережі, задоволення потреб населення у перевезеннях, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі та покращення умов ведення підприємницької діяльності з метою активного економічного та соціального розвитку держави, потребують суттєвих змін у функціонуванні транспортної системи.

Вирішення завдання щодо визначення та розробки стратегічних напрямків вдосконалення публічного адміністрування транспортної системи, на наш погляд, не можливе без вивчення й аналізу відповідного досвіду розв'язання цієї проблеми у провідних зарубіжних країнах. З огляду на це виникає потреба у дослідженні зарубіжного досвіду функціонування транспортної системи.

Насамперед, слід наголосити, що транспортна система світу складається з декількох регіональних транспортних систем, яка охоплює територію декілька країн світу, що мають неоднорідну щільність. Густота транспортної мережі в більшості розвинених країн становить 50-60 км на 100 км² території, в той час як в країнах що розвиваються – це 5-10 км. Участь різних видів транспорту у світовому обігу також не однакова: у вантажообігу переважає морський транспорт, у пасажирообігу – автомобільний, але транспортна система завжди

була та залишається однією з найяскравіших характеристик щодо рівня розвитку певного регіону [1].

За ступенем розвитку регіональні транспортні системи поділяють на два класи, а саме: а) транспортні системи розвинених країн світу (на ці регіони припадає 75% загальної довжини транспортної мережі, світового вантажо- та пасажиробороту, характерна висока густота транспортної мережі); б) транспортні системи країн що розвиваються: для цих регіонів транспорт значно відстає у своєму розвитку, це, як правило, монотранспортні системи, тобто коли розвинені один або два виду транспорту [2].

Варто констатувати, що, наприклад, у країнах Африки найбільшого високого рівня розвитку транспорту досягнуто у Південній і Північній Африці, а найменшого рівня у Західній і Центральній Африці відповідно. Для ряду країн зазначеного регіону основою транспортної системи виступають річки, оскільки залізниці майже відсутні (зокрема, в Руанді, Чаді, Бурунді, Нігері тощо).

Найнижча у світі транспортна рухливість населення в Африці – менше 300 км поїздок на одного жителя на рік. Частка всього континенту в повітряних перевезеннях країн, що розвиваються, становить 2,5%, тобто вона дорівнює частці ФРН чи Італії. Тільки останнім часом деякі африканські держави отримали можливість розвивати транспорт в інтересах свого господарства, якщо завоювали незалежність. Будуються трансконтинентальні трубопроводи, вдосконалюється дорожня мережа. По конфігурації і густоті мережі, переважанню тяги тепловоза на залізницях, насиченості автомобілями, транспортна система Австралії нагадує систему Північної Америки. Поряд з цим для неї характерна різноколіїність залізниць. Автомобільний транспорт відіграє велику роль у внутрішніх перевезеннях, тоді як зовнішні обслуговуються морським флотом і авіацією [3, с. 54].

Аналіз розвитку транспортних систем у зарубіжних країнах дає підстави стверджувати, що їх функціонування безпосередньо залежить від розвитку транспортної інфраструктури. Такий висновок виходить з того, що «...неякісна транспортна інфраструктура практично унеможливорює низку виробничих процесів, а також суттєво обмежує потенціал міжнародної торгівлі, яка значною мірою залежить від якості та розгалуженості транспортної інфраструктури» [4, с. 73].

Досвід становлення та функціонування транспортної системи у країнах із конкурентним середовищем на ринку транспортних послуг та розвиненими економічними відносинами доводить, що найбільш високого рівня досягла регіональна транспортна система Північної Америки. Так, на її долю припадає близько 30% загальної довжини всіх шляхів сполучення світу, а за деякими видами (автомобільного, трубопровідного) частка ця ще вище. Основу магістральної мережі Північної Америки утворюють широтні трансконтинентальні лінії залізниць і автомобільних доріг.

Необхідно погодитись з тим, що системі Північної Америки поступається транспортна система Західної Європи за багатьма показниками, і насамперед по дальності перевезень, але зате набагато перевершує її за густотою мережі й

частотою руху. Значну частину залізниць складають двоколійні магістралі. Найбільш вантажонапружені з них електрифіковані. З кінця 50-х до початку 70-х років відбувалося скорочення залізничної мережі у більшості європейських країн. У Великобританії її довжина зменшилася вдвічі, одночасно ростуть швидкості руху. За абсолютними розмірами автомобільного парку й рівня моторизації, довжині вдосконалених автодоріг Західна Європа дещо поступається транспортній системі Північної Америки, зокрема транспортній системі США. У деяких країнах досить велику роль продовжує грати річковий транспорт, перспективи якого багато в чому пов'язані з проектом створення транс'європейських водних магістралей [3, с. 52-53].

Взагалі, слід зазначити, що транспортним системам Латинської Америки характерні дуже різкі відмінності в рівнях розвитку. Так, більш високого рівня досяг рівень розвитку транспорту у Мексиці, Бразилії та Аргентині, проте, у свою чергу, він також відрізняється низкою ознак відсталості. Зокрема, транспортна система Бразилії має характерну деревоподібну конфігурація, оскільки поєднує віддаленні райони країни видобутку корисних копалин та плантаційного сільського господарства з портами вивезення продовольства і сировини. Зазначена будова транспортної системи відповідає потребам іноземних монополій у вивезенні сировини.

В умовах поглиблення європейської інтеграції роль транспорту і транспортної інфраструктури суттєво збільшується, оскільки зростає мобільність робочої сили та товарообігу інтенсифікується як міжнародний, так і внутрішній. Це змушує національні уряди шукати додаткові ресурси для розвитку транспорту і модернізації транспортної інфраструктури. У цьому контексті, на наш погляд, окремо слід зупинитися на досвіді Польщі, оскільки завдяки реформам, проведеним у процесі підготовки Польщі до вступу в ЄС, транспортна інфраструктура країни зазнала докорінних якісних, а також суттєвих кількісних змін.

Досліджуючи передумови стрімкого розвитку та модернізації транспортної системи Польщі в умовах євроінтеграції, доцільно звернути увагу на низку пріоритетних факторів. У першу чергу, це проведення масштабних структурних реформ, які надали суттєвого інноваційного імпульсу публічному адмініструванню транспортній системі Польщі. По-друге, зміна системи фінансування транспортної інфраструктури, що ґрунтується на серйозних інституційних реформах і трансформації всієї системи адміністрування фінансових проектів.

Не менш важливого значення у цьому контексті набуває інституційна складова стимулювання інноваційних процесів у розвитку транспортної інфраструктури. Серед них, важливою реформою, яка сприяла формуванню інституційного ґрунту для модернізації транспортної інфраструктури Польщі в умовах наближення країни до ЄС, стала децентралізація влади і зміна адміністративно-територіального устрою. Це дозволило сформувати дієву систему місцевого самоврядування, яке отримало достатній обсяг фінансових та адміністративно-управлінських повноважень для реалізації покладених на

нього завдань. Передусім це стосувалося підтримання на належному рівні усього комплексу транспортно-дорожньої інфраструктури у межах місцевих територіальних громад. Це дало змогу суттєво модернізувати та удосконалити дорожнє господарство, провести модернізацію доріг місцевого значення, забезпечити формування локальних логістичних центрів та створення інших об'єктів, пов'язаних з модернізацією транспортної інфраструктури, за рахунок коштів місцевих бюджетів [5].

Таким чином, аналіз зарубіжного досвіду функціонування транспортної системи дозволяє зробити висновок, що визначення оптимальної моделі реформування транспортної системи України можливо лише після обґрунтування відповідного критерію ефективності, яким пропонується рівень задоволення потреб споживачів транспортних послуг та якість обслуговування. Модернізація транспортної інфраструктури України значною мірою визначається спроможністю влади впроваджувати системні інституційні зміни, спрямовані на проведення відповідних реформ у цій сфері.

У зв'язку з цим та враховуючи сучасні умови реалізації політики європейської інтеграції, постає необхідність у вдосконаленні публічного адміністрування транспортної системи України таким чином, щоб діяльність уповноважених органів державної влади була спрямована на створення передумов щодо задоволення потреб споживачів транспортних послуг, забезпечення національної безпеки, зокрема, захисту національних інтересів України.

Список використаних джерел:

1. Васильєв О. В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія. Харків: ХНАМГ. 2007. 341 с.
2. Коломицева О. В. Стратегія структурних змін економіки регіонів: методологія і практика. Монографія. Черкаси: Брама-Україна. 2010. 372 с.
3. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону. Колективна монографія. Сєверодонецьк. Вид-во СНУ ім. В. Даля. 2016. 193 с.
4. Гудима Р. Модернізація транспортної інфраструктури прикордонних регіонів: фінансові та управлінські аспекти. Вісник Львівської комерційної академії. Серія економічна. 2014. Вип. 46. С. 72-75.
5. Борщевський В. Модернізація транспортної інфраструктури в процесі наближення до ЄС: досвід Польщі для України. Міжнародні відносини. Серія «Економічні науки». № 9. 2016. URL: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ес_n/article/view/3062/2750.

Колпаков Сергій Сергійович

судовий експерт відділу автотехнічних досліджень лабораторії автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Дніпропетровського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

НАДАННЯ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Термін «перша допомога» вживається у такому значенні: проведення особами та працівниками без медичної освіти невідкладних заходів на місці події до прибуття працівників екстреної медичної допомоги, що спрямовані на врятування й збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я, і володіють професійно окремими практичними навичками з рятування та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані.

Послідовність надання допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод:

1. Огляд місця події:

- оглянути місце події та впевнитись у тому, що надання допомоги буде безпечним, забезпечити власну безпеку та безпеку людей навколо. Для цього слід припаркувати власний транспортний засіб на безпечній відстані від місця події так, щоб він не заважав під'їзду до місця події екстреним службам, при цьому необхідно увімкнути аварійні вогні, зачинити двері транспортного засобу та впевнитись, що немає загроз власному життю. Якщо власний автомобіль знаходиться на проїжджій частині, необхідно з боку руху виставити трикутний знак аварійної зупинки на відстані не менше 20 м у населеному пункті та не менше 40 м поза населеним пунктом. Вдягнути світло-відбивний жилет (за наявності) та гумові рукавички, за потреби взяти з собою власну автомобільну аптечку та вогнегасник;

- оглянути місце події на наявність небезпечних речовин: рідин, газів, паливно-мастильних речовин. Звернути увагу чи є ознаки задимлення транспортного засобу, чи стійкий він на дорозі (чи є ризик скочування на похилій площині), чи є інші небезпечні чинники. За їх наявності або підозри на їх наявність до місця події не слід підходити. Слід перевірити, чи працює двигун транспортного засобу, який потрапив у дорожньо-транспортну пригоду. Переконатись, що ніщо не загрожує життю інших учасників події чи свідків;

- визначити точне розташування місця події. Це дасть можливість надати точну інформацію під час виклику екстрених служб;

- визначити кількість постраждалих. Якщо постраждалих більше, ніж тих, хто може надавати допомогу, необхідно провести сортування постраждалих і визначити тих, кому допомога має бути надана в першу чергу. Це, насамперед, люди, які дихають, але є непритомними (не менше 2-х дихальних рухів за 10 сек.), люди з масивною кровотечею;

- якщо є постраждалі, незалежно від їх кількості і стану, необхідно відразу викликати бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги, Національну поліцію України, пожежно-рятувальну службу. Варто зателефонувати хоча б на одну із служб і дати відповіді на всі запитання диспетчера. З цього моменту будуть задіяні всі необхідні служби.

2. Доступ до постраждалого:

- необхідно наблизитись до постраждалого так, щоб уникнути загроз для власного життя чи життя самого/самих постраждалих. При цьому за можливості необхідно обрати такий напрямок руху, щоб постраждалому не довелось повертати голову у бік, з якого наближається той, хто надає допомогу. Для цього необхідно підійти так, щоб бути в полі зору постраждалого, чітко та голосно звертаючись до нього;

- після того, як отримано доступ до постраждалого і відчинено двері біля водія, необхідно вимкнути двигун його транспортного засобу;

- забезпечити стабілізацію автомобіля, запобігши можливості його випадкового руху. Для цього слід застосувати ручні гальма або підкласти блоки під колеса;

- оцінити стан свідомості постраждалого, звернувшись до нього. Якщо немає реакції - трактувати його стан як непритомний і викликати на підмогу когось зі свідків події;

- виконати стабілізацію шийного відділу хребта, зафіксувавши голову постраждалого руками до підголовника сидіння. Цю маніпуляцію оптимально виконувати удвох, коли одна особа зафіксовану голову з частиною шиї і грудного відділу хребта приводить до підголовника сидіння, а інша особа, розташувавшись на задньому сидінні, фіксує голову руками до підголовника.

3. Надання першої допомоги:

Надання першої допомоги виконується за алгоритмом: С – зупинка критичної кровотечі, А – забезпечення прохідності дихальних шляхів, В – перевірка наявності і частоти дихання, С – перевірка наявності та оцінка пульсу.

- необхідно знайти масивні кровотечі та зупинити їх. При кровотечі з кінцівок використовувати засіб для зупинки кровотечі механічний по типу «САТ» або зробити імпровізований джгут із косинки тканинної перев'язувальної чи з іншого підручного засобу. При вузловій кровотечі (з пахвинної, пахвової ділянки чи шиї) затампонувати рану, використавши будь-який перев'язувальний матеріал. Ознаками масивної кровотечі є: наявність пульсуючого струменя крові, велика пляма крові біля постраждалого, що розтікається, значне просякання кров'ю одягу. Для невеликих поранень достатньо накладити тісну пов'язку, використавши бинт, в тому числі еластичний;

- перевірити прохідність дихальних шляхів. В разі якщо постраждалий притомний і розмовляє, цей крок можна оминати. Якщо постраждалий непритомний, необхідно перевірити і за потреби очистити дихальні шляхи, відкривши його рот. Необхідно пам'ятати про необхідність стабілізації шийного

відділу хребта. Під час відкриття рота або інших дій голова постраждалого не повинна рухатись;

- перевірити наявність дихання, вислуховуючи його власним вухом біля вуст постраждалого протягом 10 сек. (у нормі за цей період повинно бути 2-4 дихальних рухи). При відсутності дихання (0 або 1 дихальний рух за 10 сек.) постраждалого слід екстрено евакуювати з транспортного засобу і розпочати серцево-легеневу реанімацію;

- перевірити наявність і частоту периферичного пульсу (на променевій артерії) протягом 10 сек. Нормальна частота пульсу від 60 до 100 ударів за хвилину. Після перевірки пульсу необхідно ретельно оглянути постраждалого у салоні транспортного засобу та знайти всі рани, які можуть загрожувати життю, а саме: травми обличчя; які можуть заблокувати прохідність дихальних шляхів; травми грудної клітки, які можуть впливати на дихання постраждалого; будь-які інші кровотечі, у тому числі незначні. Накласти пов'язки на всі рани;

- повторно оцінити стан свідомості постраждалого;

- захистити постраждалого від дії факторів навколишнього середовища, передусім від переохолодження (для цього його слід накрити термоковдрою на поліетиленовій основі або іншою ковдрою чи одягом).

4. Евакуація постраждалого:

- якщо відсутні загрози для життя, евакуацію постраждалого з транспортного засобу або місця події мають здійснювати виключно працівники екстрених служб. До їх прибуття надання допомоги постраждалому здійснюють в салоні транспортного засобу;

- в разі, якщо є загрози для життя постраждалого (задимлення або загоряння автомобіля, підтікання паливно-мастильних матеріалів, поява додаткових невідворотних небезпек) необхідно здійснити екстрену евакуацію постраждалого/постраждалих. При цьому необхідно пам'ятати про: першочергове забезпечення власної безпеки та постійну стабілізацію голови і шиї постраждалого в повздовжньому положенні. Під час евакуації положення хребта не повинно змінюватись;

- постійне забезпечення прохідності дихальних шляхів постраждалого.

5. Серцево-легенева реанімація дорослого:

- виконувати за відсутності в постраждалого дихання та після екстреного виймання з транспортного засобу:

- розташувати постраждалого на горизонтальній поверхні. Якщо поверхня похила, то головою донизу;

- розташувати долоні на середній частині грудної клітки;

- виконувати 30 натискань на грудну клітку. При цьому частота натискань має бути в межах 100-120 за хвилину, глибина – 5-6 см;

- після цього зробити два вдихи постраждалому не довше як протягом 5 сек., використавши захисну плівку-клапан з аптечки;

- регулярно без пауз проводити цикли натискання (30 разів) і вдихань (2 рази);

- після кожного 5-го циклу (через 2 хв.) попросити, щоб Вас хто-небудь замінив;

(продовжувати проведення серцево-легеневої реанімації до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги або до появи дихання)

6. Допомога при опіках:

- необхідно зупинити процес горіння шляхом припинення доступу повітря, при цьому зберігаючи власну безпеку та безпеку людей навколо;
- охолодити обпечену ділянку, використавши для цього воду або зволожену тканину. Оптимально охолоджувати ділянку протягом 20 хвилин;
- зняти з обпеченої ділянки тіла одяг та з пальців – ювелірні прикраси. Проте якщо вони не піддаються – не чіпати їх;
- накласти на обпечену ділянку тіла серветку стерильну марлеву;
- зігріти постраждалого, використавши термоковдру на поліетиленовій основі, іншу ковдру або одяг;
- викликати екстрену (швидку) медичну допомогу.

Список використаних джерел:

1. Яковлев В. Ф. Первая медицинская помощь при ДТП. Издательство третий Рим, 2019 год.
2. Анна Захарова. Азбука спасения при ДТП. Редактор Бирюков М. К. Издательство: Мир автокниг, 2011 год.
3. Книга «Медична допомога потерпілим в ДТП» (підручник для водіїв).

Конюшко Руслан Віталійович

головний судовий експерт сектору криміналістичного дослідження транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Донецького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

АКТУАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІРОК ПО ІНФОРМАЦІЙНО-ПОШУКОВИМ БАЗАМ ЯК СУЧАСНИЙ СПОСІБ БОРОТЬБИ ЗА ЛЕГАЛІЗАЦІЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

В технологічному процесі виготовлення автомобілів підприємствами використовуються інформаційно-пошукові системи підприємств, по суті великий електронний каталог запасних частин до АТЗ.

В інформаційних банках системи зберігаються і постійно поповнюються описами всіх автомобілів, виготовлених (зібраних) на підприємствах. Первісне призначення системи швидке і кваліфіковане постачання запасними частинами ремонтних підприємств, розташованих по всьому світу, а для цього необхідно мати повний опис варіанта будь-якого раніше виготовлених АТЗ, для якого замовляється будь-яка запасна частина. Інфраструктура систем допомагає вирішувати і криміналістичні завдання – за маркуванням будь-якого вузла або

агрегату однозначно встановлюється ІН автомобіля, на який при складанні на заводі було встановлено даний агрегат.

Оскільки остаточно можна бути впевненим в якості проведеного експертного дослідження лише після отримання від підприємства-виробника карти технічних даних на досліджуваних автомобілях, в практичній діяльності доводиться зв'язуватися з відповідним підприємством. Досвід вказує, що підприємства-виробники досить охоче йдуть на зустріч правоохоронним органам, як правило, надають посильну допомогу. Для отримання карти технічних даних з докладним описом будь-якого досліджуваного автомобіля необхідно надіслати письмовий запит (або факс) безпосередньо на підприємство-виробник даного АТЗ.

Для розв'язання проблеми застосування новітніх інформаційних технологій з метою протидії незаконному заволодінню транспортними засобами важливе значення мають наукові праці О. М. Бандурки, В. В. Бірюкова, А. А. Нагайцев, Д. В. Гребельського, Е. О. Дідоренка, О. Ф. Долженкова, Ю. А. Задорожного, В. П. Захарова, І. П. Козаченка, Є. Д. Лук'янчикова, В. А. Мисливого та інших.

Слід зазначити, що неодноразові спроби експертних підрозділів отримати інформацію виробничого значення від різних комерційних організацій і представництв різних автомобільних фірм виявили їх практично повну некомпетентність і непоінформованість в плані маркування вузлів і агрегатів автомобілів, що продаються дилерами. Крім того, часто одержувані від різних торгуючих організацій інформаційні листи своїми некоректними (неточними), а часом просто неписьменними, даними вносили певну плутанину в роботу експертів.

Одним з самих простих і менш витратний спосіб зміни ідентифікаційних номерів в транспортних засобах є металева пластина з нанесеним заздалегідь на неї номером і прикріплена на кузов за допомогою суміші для шпаклівки. Дані пластини продаються в оголошеннях на інтернет сервісі «OLX» з текстом Будь-яка складність. Без передоплати, післяплатою НП. Нанесення номера на пластину проводиться Маркератором, вони продаються у відкритому доступі, а також є фірми які продають якісні професійно-промислові Маркератори, одна з фірм «AVTOMATOR UKRAINE». Вартість нанесення одного номера на «чорному ринці» орієнтовно 250 у.о. Вартість промислового Маркератора з якісним нанесенням знаків 4500 євро.

У наступному прикладі хочу акцентувати увагу, як цей спосіб щільно пов'язаний з перевірками по інформаційно-пошуковим базам.

На експертизу надано:

- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, та ключ від замку запалювання;
- автомобіль «RANGE ROVER EVOQUE».

Перед дослідженням транспортного засобу було здійснено перевірки по ІПБ. В результаті чого було встановлено, що за реєстраційним номером АН0000ТС зареєстровано інший ТЗ. Перевірка VIN - SALVA2BG0DH741633 показало, що ТЗ з таким VIN не існує. При досліджуванні спеціального

майданчика кузова автомобіля, розташованого на горизонтальній поверхні в багажному відділенні біля запасного колеса, призначеному для нанесення клейма номера кузова LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE, розташоване рельєфне клеймо, що втиснуло «SALVA2BG0DH741633» (див. рис. 1).



Рисунок 1. Клеймо номера кузова

Зліва та праворуч від клейма номера кузова на поверхні маркувального майданчика нанесені рельєфні символи обмежувачі, що втиснули, у вигляді «сніжинки». В ході порівняльного дослідження рельєфних елементів клейма із зразками, наявними в колекції експерта і спеціальній літературі, встановлено, що розмірні характеристики нанесених знаків, орієнтація їх відносно лінії рядка і вертикалі, гарнітура шрифту не відповідають способу маркування кузовів нових автомобілів моделі LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE. З поверхні маркувального майданчика наданого на дослідження автомобіля, лакофарбникове покриття було видалене. При подальшому дослідженні виявлено, що по периметру маркувального майданчика наявна речовина сірого кольору (шпаклівка), за допомогою якої до кузова автомобіля кріпиться металева пластина з клеймом номера кузова «SALVA2BG0DH741633». (див. рис. 2)

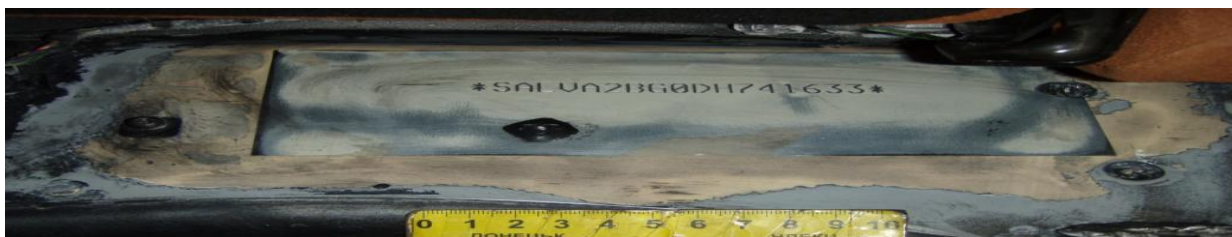


Рисунок 2. Маркувальний майданчик кузова після видалення ЛФП

Після демонтажу даної пластини з клеймом номера кузова «SALVA2BG0DH741633», на поверхні кузова автомобіля було виявлене рельєфне клеймо, що втиснуло «SALVA2BG0DH733416» (див. рис. 3). Зліва та праворуч від клейма номера кузова на поверхні маркувального майданчика нанесені рельєфні символи обмежувачі, що втиснули, у вигляді «сніжинки».



Рисунок 3. Маркувальний майданчик кузова після демонтажу металевої пластини

На момент дослідження на автомобілі встановлений чотирициліндровий бензиновий двигун з рядним розташуванням циліндрів моделі LAND ROVER 204PT.

На спеціальному майданчику двигуна, розташованому на похилій поверхні в задній частині лівої сторони блоку циліндрів, призначеному для нанесення клейма номера двигуна на двигунах моделі LAND ROVER 204PT, розташоване рельєфне клеймо, що втиснуло «120312102806204PT». Клеймо нанесене в три рядки. Зліва та праворуч від середнього рядка клейма номера двигуна (серійний номер двигуна) на поверхні маркувального майданчика нанесені рельєфні символи обмежувачі, що втиснули, у вигляді «сніжинки». На поверхні маркувального майданчика двигуна маються сліди обробки фрезуванням у вигляді дугоподібних трас. В ході порівняльного дослідження даних слідів із зразками, наявними в колекції експерта і спеціальній літературі, встановлено, що дані сліди обробки за розмірними характеристиками та кроком фрези відповідають способу обробки маркувального майданчика блоків циліндрів нових двигунів моделі LAND ROVER 204PT на заводі виробнику.

При дослідженні бланка свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу серії СХО № 002284 на транспортний засіб «RANGE ROVER EVOQUE» також зроблений висновок, «відповідає зразкам бланків свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, що знаходяться в офіційному обігу на території України, слідів внесення змін до первинного змісту документа не виявлено».

В нашій практиці багато випадків, коли люди при наявності свідоцтва про реєстрацію та доручення замовляють висновок експертного дослідження. Авто і свідоцтво про реєстрацію не викликає ні яких сумнівів і експерт видає висновок експертного дослідження в якому висновок відповідає зразкам бланків свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, що знаходяться в офіційному обігу на території України, слідів внесення змін до первинного змісту документа не виявлено. Такі висновки без перевірки свідоцтва про реєстрацію по інформаційно-пошуковим базам видавати ніяк неможна.

Список використаних джерел:

1. Методика криміналістичного дослідження легкових автомобілів з метою визначення справжності їх ідентифікаційних номерів, моделей і часу випуску Г. В. Прохоров-Лукін. К.: КНДІСЕ, 1998. 344 с.
2. Нагайцев А. А. Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства: Учебное пособие М.: ЭКЦ МВД России, ЗАО «Издательство БИНОМ», 1999. 264 с.

Криворучко Микола Миколайович

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

ОСОБЛИВІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДИКИ ВИЗНАЧЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПО ЇХ ДЕФОРМАЦІЇ

Розглянемо особливість використання методики визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформації і руйнування («Методика визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформування та руйнування (для випадків перехресних зіткнень та наїздів на нерухому перешкоду»). Реєстраційний № 10.1.01. КНДІСЕ, Київ 2008) в судовій автотехнічній експертизі.

Методика визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформації і руйнування складається з двох етапів: визначення витрат кінетичної енергії на подолання сил опору руху транспортного засобу і визначення витрати кінетичної енергії на утворення деформації деталей транспортного засобу.

Дана методика, в частині визначення витрати кінетичної енергії на утворення деформації деталей транспортного засобу, заснована на математичній моделі удару. Математична модель – це формалізований опис виявлених ознак об'єкта експертного дослідження.

У наявних у світовій судово-експертній практиці методиках математична модель удару будується двома основними способами. Перший – феноменологічне дослідження автомобіля, як єдиного цілого, коли він представлений тільки своєю зовнішньою оболонкою, а властивості його внутрішньої структури переносяться на властивості його оболонки. Другий – побудова математичних моделей окремих зовнішніх і внутрішніх елементів конструкції, що становлять автомобіль, з їх подальшою інтеграцією в єдину модель. У першому способі побудови математичної моделі джерелом фактичних даних є результати випробувань автомобіля на удар – crash-тести, в другому – результати випробувань матеріалів, з яких виготовлені елементи конструкції автомобіля [2].

В досліджуваній методиці при складанні математичної моделі використовувався перший спосіб – феноменологічне дослідження автомобіля, як єдиного цілого.

Введемо поняття інтерполяційної і екстраполяційної математичної моделі.

При дослідженні деякого об'єкту встановлюються реакції цього об'єкта на ті чи інші дії на нього. Наприклад, для автомобіля встановлюється залежність величини його уповільнення при гальмуванні на деякому дорожньому покритті (реакція) при тій чи іншій завантаженні автомобіля (вплив). Інтервал від найменшого до найбільшого значення впливу на об'єкт становить область визначення, на якій будується математична модель, яка є при такому підході інтерполяційною – призначеною для обчислення реакції при тих чи інших

значеннях впливів з області визначення. Так, наприклад, експериментальне вимірювання значень уповільнення завантаженого автомобіля, його ж з 50% і 100% завантаженням при деяких дорожніх умовах дозволяє з достатньою для судово-експертного дослідження обчислити значення уповільнення, наприклад, при 70% завантаженні. Однак те, що значення уповільнення падає з ростом завантаження автомобіля, не означає, що при деякому завантаженні вище 100% значення уповільнення стане рівним нулю і загальмований автомобіль ніколи не зупиниться.

Математична модель, що обчислює величину реакції об'єкта при величині впливу, що знаходиться поза області визначення, є екстраполяційною – призначеною для прогнозування величини реакції на основі деякої гіпотези, точність результатів якої може бути встановлена тільки статистично при великому числі випробувань, а точність результату в конкретному випробуванні невідома [2].

Математична модель, яка використовується в даній методиці при визначенні витрати кінетичної енергії на утворення деформації деталей транспортного засобу, заснована на гіпотезах, містить множинну екстраполяцію за межі області експериментального визначення параметрів, в силу чого дана модель є за своєю суттю ймовірнісною і не відповідає вимогам допустимості в судовому процесі.

Також необхідно врахувати той факт, що наявна в досліджуваній методиці математична модель удару заснована на вкрай застарілих (отримані понад 35 років назад) експериментальних даних, що впливає із зазначеного нижче.

«На підставі статистичної обробки результатів численних crash-тестів, опублікованих у [5], отримана інтегральна розрахункова залежність, що дозволяє визначити роботу деформацій автомобілів для різних конфігурацій і глибин ушкоджень [3]». [5. Wypadki drogowe – elementy analizy technicznej i opiniowania. – Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1985, s. 139-182.]

Також необхідно вказати, що в даній методиці при визначенні витрати кінетичної енергії на утворення деформації деталей транспортного засобу враховуються тільки геометричні розміри пошкоджень транспортного засобу (глибина і ширина). Таким чином, до уваги береться ряд важливих чинників, що визначають витрати кінетичної енергії на утворення деформації деталей транспортного засобу.

Дані фактори можна розділити на дві групи:

1. Конструкція транспортного засобу:

- розташування посиленних та ослаблених частин кузова;
- товщина металу;
- геометрія посиленних і ослаблених частин кузова.

2. Характеристики матеріалу:

- тип матеріалу (метал, пластик);
- стан матеріалу (вік, корозія);
- обробка матеріалу (зварювання).

Вищевказані фактори в різних випадках можуть призвести до збільшення або до зменшення витрати кінетичної енергії на утворення деформації деталей транспортного засобу.

Таким чином методика визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформації і руйнування («Методика визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформування та руйнування (для випадків перехресних зіткнень та наїздів на нерухому перешкоду»). Реєстраційний № 10.1.01. КНДІСЕ, Київ 2008) в судовій автотехнічній експертизі не реконструює з високою точністю обставини ДТП, а є лише первинним інструментом аналізу ДТП.

Таким чином, виходячи з наведеного вище аналізу математичної моделі, наявних недоліків у вигляді основи математичної моделі на вкрай застарілих даних та відсутності урахування ряду важливих чинників, які впливають на витрату енергії на утворення деформації, можна прийти до висновку, що особливістю використання методики визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформації і руйнування є те, що її застосування дозволяє отримати тільки результати ймовірного характеру і дані отримані шляхом застосування даної методики не можуть використовуватись для отримання висновків у категоричній формі.

Список використаних джерел:

1. Методика визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформування та руйнування (для випадків перехресних зіткнень та наїздів на нерухому перешкоду). Реєстраційний № 10.1.01. КНДІСЕ, Київ 2008.

2. Классификация методов реконструкции обстоятельств ДТП, применяемых в мировой практике, и их допустимость в качестве доказательства в суде. Доклад В. Н. Никонова на конференции «Реконструкция обстоятельств дорожно-транспортного происшествия при проведении судебных экспертиз. Правовые и методические вопросы судебной экспертизы», 2008.

Кришевич Ольга Володимирівна

професор кафедри кримінального права Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, професор, полковник поліції

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ШЛЯХОМ ОБМАНУ ЧИ ЗЛОВЖИВАННЯ ДОВІРОЮ

На сучасному етапі в Україні відбувається інтенсивний розвиток транспорту, підвищується динамічність його використання, спостерігається тенденція до збільшення кількості транспортних засобів на одиницю населення. Сучасний механізм незаконного обігу транспортних засобів зазвичай

складається з комплексу взаємопов'язаних протиправних діянь, які полягають у незаконному заволодінні транспортними засобами, приховуванні, використанні, збуті, а так само в легалізації відповідного майна. Стрижнем цього механізму є незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК) [1], ознакам підготовки, вчинення і приховування якого, а також діям співробітників Національної поліції України, спрямованим на протидію цьому посяганню. Під незаконним заволодінням транспортним засобом розуміють вчинене умисно, з будь-якою метою, активна поведінка у вигляді дії, тобто протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч його волі. Слово «будь-яким» означає, що перелік способів законодавцем не обмежено і способу, який би не підпадав під цю конструкцію, немає. Так, у п.15 постанови Пленуму Верховного Суду України «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» від 23.12.2005 № 14 зазначено, що незаконне заволодіння транспортним засобом може вчинятися таємно, відкрито, шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням насильства або погроз. Наявність або відсутність умислу на заволодіння транспортним засобом кримінально-правової оцінки дій не змінює. Оскільки для кваліфікації дій особи за ст. 289 КК мета протиправного вилучення транспортного засобу жодного значення не має. Спосіб та дистанція переміщення транспортного засобу і строк користування ним на кваліфікацію не впливають. Юридичними ознаками транспортного як предмета злочину, передбаченого ст. 289 КК України, що, по-перше, такий транспортний засіб повинен бути чужим для винного, по-друге, він, як правило, має належати на праві власності іншому суб'єкту права власності. Протиправність діяння тут означає, що заволодіння чужим транспортним засобом: у спосіб, який заборонено законом; особою, яка не має права на таке майно; безоплатно. Чужим слід визнавати транспортний засіб, який не перебуває у власності чи законному володінні винного. *Не є власниками* транспортного засобу колективних підприємств, підприємств, які засновані на власності об'єднань громадян, акціонерних товариств члени (акціонери) цих підприємств, об'єднань і товариств, а. тому незаконне заволодіння ними такими транспортними засобами утворює склад злочину, передбаченого ст. 289 КК України. *Не є чужим* для кожного з подружжя, а отже не може визнаватися предметом злочину, передбаченого ст. 289 КК транспортний засіб, який нажитий подружжям за час шлюбу і який знаходиться у спільній сумісній власності подружжя. *Не є чужим* для осіб, які ведуть селянське (фермерське) господарство, транспортний засіб такого господарства, оскільки він належить їм за правом сумісної власності.

Інценування викрадення застрахованого транспортного засобу не є способом незаконного заволодіння таким засобом, незважаючи на те, що за відсутності доказової бази про інценування досудове розслідування за відповідними заявами і повідомленнями зазвичай починається за ст. 289 КК [3, с. 43]. Імітування настання страхового випадку (у вигляді незаконного

заволодіння транспортним засобом) з метою одержання страхового відшкодування має кваліфікуватись за ст. 383 КК, а також за ст. 190 КК (із посиланням у разі необхідності на ст. 14 або ст. 15 КК) [2].

Незаконне заволодіння транспортним засобом може бути вчинене будь-яким способом, у тому числі шляхом обману або зловживання довірою, а тому дії обвинуваченого слід кваліфікувати за ст. 289 КК (Постанова ВСУ від 21.01.2016 у справі № 5-365кс15). Норми, передбачені статтями 289 «незаконне заволодіння транспортним засобом» та 190 КК «шахрайство» у разі встановлення факту заволодіння транспортним засобом співвідносяться як спеціальна і загальна. Згідно з правилами кваліфікації злочинів, якщо діяння, вчинене винною особою, одночасно підпадає під ознаки двох чи більше кримінально-правових норм, має місце конкуренція останніх. Завжди повинна застосовуватися та норма, яка охоплює з найбільшою повнотою всі фактичні ознаки вчиненого діяння. Вона має перевагу перед нормою, яка передбачає лише частину того, що вчинив злочинець. Отже, за вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом, у тому числі шляхом обману або зловживання довірою потерпілої особи, законодавець передбачив спеціальну норму кримінального закону – статтю 289 КК, яка має перевагу над загальною нормою кримінального закону – статтею 190 КК, а тому належить застосувати спеціальну норму кримінального закону. **Обман** як спосіб заволодіння чужим транспортним засобом та придбання права на нього полягає у повідомленні потерпілому неправдивих інформації (відомостей) або приховування або приховування тієї інформації, яка мала бути повідомлена (певних відомостей) повідомлення яких мало б суттєве значення для поведінки потерпілого, з метою введення в оману потерпілого для заволодіння транспортним засобом. Таким чином, обман може мати як активний (повідомлення потерпілому неправдивих відомостей про певні факти, обставини, події), так і пасивний (умисне замовчування юридично значимої інформації, неповідомлення тієї інформації, яка відповідно до закону або договору мала бути повідомлена) характер, тобто активної чи пасивної поведінки, що призводить до введення іншої особи в оману або закріплює вже існуючу помилку цієї особи. У другому випадку для наявності шахрайства необхідно встановити, що бездіяльність винного призвела до помилки потерпілого щодо обов'язковості або вигідності передачі транспортного засобу (права на нього) шахраєві, була причиною добровільної передачі потерпілим транспортного засобу. через шахрайські дії потерпілий (власник, володілець, особа, у віданні чи під охороною якої перебуває майно) передає своє майно чи право на майно винному, вважаючи, що останній уповноважений володіти, користуватися або розпоряджатися ними. При цьому шахрай через обман чи зловживання довірою спонукає потерпілого, викликає в нього впевненість про вигідність або обов'язковість передачі йому майна чи уступки права на нього. Введений в оману, потерпілий сам добровільно передає винному майно чи право на майно. Змістом обману як способу незаконного заволодіння транспортним засобом можуть бути різноманітні обставини, стосовно яких особа вводить в оману потерпілого. Зокрема, це може стосуватися характеристики певних транспортних засобів, зокрема їх кількості,

тотожності, дійсності (обман у предметі), особистості винного або інших осіб (обман у особі), певних подій, юридичних фактів, дій окремих осіб тощо. За своєю формою обман може бути усним, письмовим, виражатися у певних діях (підміна транспортного засобу, його фальсифікація тощо), у тому числі конклюдентних. Різновидом обману судова практика визнає фіктивне представництво, за якого винний, створюючи враження про свою належність до того чи іншого підприємства, має на меті укласти договори й отримати транспортний засіб без належної його оплати. При цьому для введення сторонніх осіб в оману винний може використовувати обставини, що об'єктивно склалися на момент протиправного вилучення транспортного засобу, або за допомогою різних засобів (наприклад, шляхом використання спеціального одягу) створювати у сторонніх осіб враження про правомірність своїх дій. До найбільш поширених випадків застосування обману як способу незаконного заволодіння транспортним засобом належать: вчинення різних угод щодо транспортного засобу (купівля-продаж, оренда), коли потерпілому передається транспортний засіб гіршої якості, або ж предметом угоди виступає транспортний засіб, який не існує в об'єктивній реальності або не належать винній особі. **Зловживання довірою** полягає у недобросовісному використанні довіри з боку потерпілого для заволодіння чужим транспортним засобом. Зловживання довірою характеризується наявністю довірчих стосунків, які склалися з тих чи інших підстав між винною особою і потерпілим, загалом не стосуються його певного майна та які недобросовісно використовуються винуватим для заволодіння транспортним засобом. Довірчі стосунки між людьми можуть виникати внаслідок фактичних або юридичних обставин – особистого знайомства, родинних або дружніх зв'язків, рекомендацій інших осіб, зовнішньої обстановки, цивільно-правових або трудових відносин, професійного або службового становища, соціального статусу винного чи інших осіб становища опікуна або піклувальника тощо. При зловживанні довірою потерпілий сподівається на «нешкідливу» для нього поведінку винного, таким чином винний використовує особливі довірчі стосунки, які склалися між ним та власником чи володільцем транспортного засобу.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
2. Протидія незаконному заволодінню транспортними засобами підрозділами Національної поліції України: практичний poradnik z elementami interaktivnih tehnologiy / Бондар В. С., Бочковий О. В., Дудоров О. О., Кривонос М. В., Скляніченко Д. В. та ін. / за ред. д-ра юрид. наук, проф., заслуженого діяча науки і техніки України О. О. Дудорова. Сєверодонецьк: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідорєнка, 2020. 311 с.

Лисько Тетяна Давидівна

*доцент кафедри кримінального права і процесу Юридичного факультету
Національного авіаційного університету, кандидат юридичних наук*

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ОКРЕМИХ ВИДІВ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

Суспільні правовідносини в сфері дорожнього руху характеризуються стрімкими змінами, на які держава не завжди встигає реагувати у повній мірі в межах кримінально-правового регулювання. Останнім часом активно набирає популярності використання сучасних технічних засобів пересування, які відносяться до окремих видів електротранспорту (моноколесо, гіроскутер, сігвей, електросамокати тощо). Разом з тим чіткої законодавчої основи, яка дозволить визначити, до якого виду транспортного засобу належать новітні електричні засоби пересування, в сучасних юридичних нормах не існує. Крім того, правовий статус осіб, які керують даними засобами, і, відповідно, віднесення їх до певної групи учасників дорожнього руху, поки що не передбачено. Це, безумовно, створює окремі проблеми правозастосування та наукову полеміку з цього питання [1].

Вбачається, що в рамках забезпечення безпеки при використанні новітніх видів електротранспорту слід враховувати два аспекти:

- 1) забезпечення безпеки особи, яка керує таким транспортним засобом;
- 2) забезпечення безпеки пішоходів та інших учасників дорожнього руху, а також осіб, які не є учасниками дорожнього руху, які можуть постраждати від використання таких транспортних засобів.

При такому масовому використанні індивідуального електротранспорту в містах, де рух на них здійснюється переважно по тротуарах, гостро постає питання про безпеку інших учасників дорожнього руху, зокрема, пішоходів, що спричиняє тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості. Зафіксовані неодноразові випадки наїзду на пішоходів та відкриті кримінальні провадження. Так, вироком Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року водійку електросамоката було визнано винною у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 291 КК України, та призначив покарання у виді позбавлення волі на один рік. На підставі ст. 75 КК України обвинувачену звільнено від відбування призначеного покарання з випробуванням і встановлено іспитовий строк тривалістю один рік. При цьому суд зобов'язав обвинувачену відшкодувати витрати на лікування (112 тис. грн), моральну шкоду у розмірі 23 тис. грн та половини судових витрат. Жінка з дитиною, керуючи електричним самокатом «Xiaomi Mi Electric Scooter M 365», який згідно п. 1.10 Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001, є транспортним засобом, здійснювала рух по тротуару, який розташований вздовж проїзної частини. В цей же час, попереду в попутному з нею напрямку, по тротуару рухалась пішохід. Жінка скоїла наїзд передньою частиною керованого нею електричного самоката на пішохода, в результаті чого остання впала на

асфальтобетонне покриття. В результаті даної дорожньо-транспортної пригоди пішохід отримала тілесні ушкодження, які згідно висновку судово-медичної експертизи належать до тілесних ушкоджень середньої тяжкості, що не є небезпечними для життя, але спричинили тривалий розлад здоров'я строком понад 21 день [2].

Не викликає сумнівів, що новітні види електротранспорту підпадають під категорію «транспортний засіб», що викладено у п. 1.10 Правил дорожнього руху (далі – ПДР) – «пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів» [3]. Разом з тим, осіб, які керують таким транспортним засобом, не можна повною мірою віднести до ні до велосипедистів, ні до осіб, що керують мопедом, ні до пішоходів. Закономірно виникає питання, яким положенням ПДР має відповідати поведінка учасників дорожнього руху, що керують сучасними видами електротранспорту, по яким ділянкам дороги вони мають пересуватись (проїжджа частина, тротуар, велосипедна доріжка, обочина тощо).

Використовуючи формально-юридичний підхід, що міститься в ПДР, можемо стверджувати, що гіроскутери, електросамокати, моноколеса тощо слід віднести до транспортних засобів.

Разом з тим, у деяких випадках працівники поліції такі засоби пересування прирівнюють до роликів, самокатів та аналогічних засобів, а осіб, які керують ними – до пішоходів, не вбачаючи при цьому необхідності виділити їх в окрему підгрупу учасників дорожнього руху. Таким особам для участі у дорожньому русі не потрібно отримувати водійське посвідчення. Таке твердження викликає сумніви, адже електросамокат та інші подібні засоби пересування суттєво відрізняються за своїми технічними характеристиками від самокату, котрий приводиться в рух мускульною силою. На електросамокатах встановлені двигуни потужністю 0,25 кВт, які автоматично вимикаються при швидкості понад 25 км/год (у деяких моделях такого запобіжника не встановлено).

Інша позиція зводиться до прирівнювання водіїв електросамокатів до велосипедистів із вимогою дотримання ними встановленим вимог, передбачених розділом 6 ПДР, де, наприклад, встановлена заборона рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках. При цьому вбачається, що рух електросамоката по краю проїжджої частини дороги є ще більш небезпечним, оскільки ці засоби мають малий діаметр колеса, неглибокі протектори покришки, невелику вагу електросамоката. Так, мокре дорожнє покриття, камінь чи сторонні предмети на дорозі, ями чи нерівне дорожнє покриття можуть спричинити перекидання, ДТП, створити небезпеку як для самого водія такого засобу, так і для інших учасників руху.

В зв'язку з цим пропонується внести відповідні зміни до ПДР та інших нормативно-правових актів та детально врегулювати суспільні правовідносини, що пов'язані з використанням індивідуального електротранспорту, а саме:

1. Закріпити загальне поняття таких видів засобів пересування як електросамокат, сігвей, гіроскутер, моноколесо тощо.

2. Класифікувати дані транспортні засоби залежно від їх технічних характеристик (потужності електродвигуна, максимально можливої швидкості тощо) та в зв'язку з цим визначити правовий статус водія цього засобу.

3. Нормативно визначити мінімальний вік, при досягненні якого особа може керувати певним видом електротранспорту.

4. Визначити територію, на якій можна використовувати даний електротранспорт залежно від його технічних характеристик (тротуари, велосипедні доріжки, проїжджа частина тощо).

5. Передбачити максимально допустиму швидкість руху.

6. Зафіксувати вимоги до виробників і постачальників індивідуального електротранспорту обов'язково вказувати потужність двигуна та запобіжник при швидкості понад 25 км/год.

7. Передбачити добровільне страхування цивільної відповідальності.

Ці положення мають лягти в основу правового забезпечення безпеки особи при використанні індивідуального електротранспорту. Тільки комплексне правове регулювання, яке засноване на детальному аналізі можливих ризиків, може запобігти створенню небезпеки під час руху та експлуатації транспортних засобів.

Список використаних джерел:

1. Лисько Т. Д. Правовий статус користувачів персонального легкого електротранспорту: проблеми законодавчого регулювання. *Актуальні проблеми правової науки*: матеріали Міжнародного науково-практичного конгресу, м. Запоріжжя, 1-2 жовтня 2021 року / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2021. С. 149-152.

2. Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року. Справа № 336/7734/20. Провадження № 1кп/354/2021. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96352078>.

3. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Офіційний вісник України від 26.10.2001. 2001 р., № 41, стор. 35, стаття 1852, код акта 20133/2001.

Лук'янчиков Євген Дмитрович

професор кафедри інформаційного, господарського та адміністративного права Національного технічного університету України «Київський політехнічний університет імені Ігоря Сікорського», доктор юридичних наук, професор

Лук'янчиков Борис Євгенович

доцент кафедри інформаційного, господарського та адміністративного права Національного технічного університету України «Київський політехнічний університет імені Ігоря Сікорського», кандидат юридичних наук, доцент

Микитенко Ольга Борисівна

здобувач вищої освіти Університету економіки, права та інформаційних технологій «КРОК»

ОГЛЯД СУЧАСНОЇ ПОЛІЦЕЙСЬКОЇ ТЕХНІКИ ПРИМУСОВОЇ ЗУПИНКИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Безпека громадян є основним пріоритетом діяльності Національної поліції в контексті виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [1]. Зрозуміло, що вирішення даного завдання неможливо без застосування відповідних спеціальних техніко-криміналістичних засобів.

Всі засоби примусової зупинки транспортних засобів (далі – ТЗ) поділяються на: 1) стаціонарні (шлагбауми, боларди і т.і). 2) переносні (Діана, Гарпун, Барракуда, і т. ін.), а також блокування дороги патрульними та цивільними автомобілями та підручними засобами і звісно за допомогою табельної вогнепальної зброї [2, с. 304].

Однак, використання вогнепальної зброї завжди пов'язане із створенням підвищеної суспільної небезпеки. Саме тому, науковці і практики постійно розроблюють нові технічні засоби примусової зупинки ТЗ.

Всі без винятку технічні засоби, які розроблені з метою проколу гумових покришок («Кактус», «Барракуда» і т. ін.) [3; 4], незалежно від виробника майже однакові і відрізняються лише розмірами та матеріалами виготовлення. Принцип роботи вітчизняного засобу «Кактус», який було розроблено науково-виробничим об'єднанням «Форт» МВС України полягає у загородженні дороги до 7,5 метрів, стрічкою із ромбовидних елементів із гострими трубчастими шипами. При наїзді шипи занурюються у колесо від'єднуючись від стрічки і забезпечують його спустошення. Подібним є автоматичний загороджувач «Гарпун», який має вигляд контейнерного станка коробчастого типу і здатний вистрілювати своєю ошипованою стрічкою на будь-якій поверхні [5]. Ще одним цікавим дослідним зразком, який має назву хижої риби є пристрій «Барракуда». Це смужка виготовлена із композитних матеріалів і обладнана міцними шипами, яку поліцейський кидає під колеса втікача. У пристрої Барракуда використовується принцип «неваляшки», тобто за будь-яких умов

шипи дивляться в гору [4]. У випадках, коли потрібно обережно зупинити ТЗ доцільно застосовувати систему «Невод». Принцип дії – перед ТЗ раптово виникає вертикальна загорода із міцної сітки, яку приводять в дію пневматичні поршні, які і приймають на себе усю силу удару [5].

Серед новітніх закордонних розробок привертають увагу пристрій «Pit-BUL» Арізонської компанії Pacific Scientific [6] і «GRAPPLER» Леонарда Стока [7], а також стрічкова система «MobileSpike» [8], та система крюків «Crukhook», яку винайшов далекобійник Кевін Тринго [9].

Дані пристрої позбавлені певних недоліків, які були притаманні засобам із жорсткою конструкцією для проколювання коліс типу «Кактус». Принцип дії закордонних пристроїв дуже схожий і полягає у намотуванні міцної сітки на колеса транспортного засобу, яка плавно та безпечно блокує їх рух. Їхня відмінність лише у вісі, на яку вони діють, «Pit-BUL» на передню, а «GRAPPLER» на задню. Система «MobileSpike», – стрічка із гострими шипами розташована під передньою частиною автомобіля і за потреби висувається на рухомій штанзі у будь-який бік, тобто, використовується як у попутному так і у зворотному напрямку і на будь-яких швидкостях (від 25 до 200 км/г) [5]. Крюки для підйому задньої вісі ТЗ «Crukhook» – гідравлічний пристрій закріплений на передній частині ТЗ. Під час гонитви крюки заводяться під авто і за допомогою гідравліки відривають задню частину автомобіля втікача від поверхні. Зрозуміло, що є і певні недоліки: 1. «Pit-BUL» неможливо застосовувати під час руху на високих швидкостях і щодо ТЗ із великою масою. 2. Наведені пристрої мають одноразову дію і після кожного використання їх потрібно споряджати новими сітками. Пристрої «GRAPPLER», «MobileSpike» та «Crukhook» отримали поліпшені швидкісні та вагові характеристики, але і вартість їх зросла, і їх використання потребує високої майстерності водія, оскільки їх застосування вимагає наближення майже упритул до ТЗ порушника, що створює загрозу небезпеці для учасників дорожнього руху.

Пристрій SQUID (Safe Quick Undercarriage Immobilization Device) американської компанії ESA – електронний плаский диск із безліччю міцних стрічок, які за командою вивільнюються і намотуються на рухомі частини підвіски та зупиняють ТЗ [10]. Недоліки SQUID аналогічні попереднім засобам примусової зупинки ТЗ.

Ще одним перспективним напрямом є розробка електронних засобів, які здатні впливати на електронні системи ТЗ, або відстежують їх. Принцип їх дії полягає у потужному електромагнітному імпульсі, який виводить з ладу електронний (комп'ютерний) блок керування (далі – ЕБК) ТЗ.

На сьогодні канадська компанія Eureka Airspace пропонує пристрій High Power Electromagnetic System, який вражає мікропроцесори будь-якого ЕБК шляхом випромінювання потужного електромагнітного імпульсу що і призводить до дистанційної зупинки ТЗ [11]. Зрозуміло, що ефективність даного пристрою залежить від якості екранування елементів системи ЕБК, а отже і бути впевненим у 100 % результаті неможливо. Не слід забувати і вплив електромагнітного випромінювання на кардіостимулятори та інші електронні пристрої.

Остання розробка – технологія стріляючого датчика GPS «StarChase», яка усуває гонитву як явище і дозволяє правоохоронцям у відносно спокійному режимі за допомогою датчика GPS позначати, відстежувати та безпечно затримувати підозрюваних [12].

Отже, всі наявні на міжнародному ринку засоби примусової зупинки ТЗ мають як окремі переваги, так і певні недоліки.

Так, засоби зупинки, які ґрунтуються на механічному пошкодженні окремих елементів транспорту шляхом проколювання шин, використанням загород, можуть призвести до завдання шкоди як правоохоронцям так і пересічним громадянам.

Електронні засоби, примусової зупинки ТЗ загрожують виведенням з ладу всіх електронних пристроїв, що потрапили в зону їх дії.

Засоби, якими додатково обладнані патрульні автомобілі вимагають високої майстерності водія, оскільки потребують наблизитися до порушника майже у притул.

Зрозуміло, що всі ці засоби потрібні і доречні у відповідних ситуаціях, але не слід зупиняти пошуки і розробки нових надсучасних технічних засобів примусової зупинки ТЗ, які будуть відповідати вимогам ефективності та безпечності їх застосування.

Список використаних джерел:

1. Постанова КМУ № 1287 від 21 грудня 2020 р. «Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF>.

2. Литвинов А. В., Князев К. С., Личман А. В., Колобашкин А. В., Корыц С. И., Бокова И. Б., Чичин С. В. Научный обзор разработок в области средств принудительной остановки транспортных средств. *Современные наукоемкие технологии*. 2020. № 6-2. С. 304-309. URL: <http://www.top-technologies.ru/ru/article/view?id=38106>.

3. Пристрій для примусової зупинки автотранспорту «КАКТУС». URL: <http://www.fort.vn.ua/ua/produkcija/speczasobi/pristrii-dlya-primusovoi-zupinki-avtotransportu.html>

4. Водителей-лихачей остановит невиданная «Барракуда». URL: <https://tvrts.ru/index.php/rts-novosti/kriminal-i-proisshestviya/item/5401-voditelej-likhachej-ostanovit-nevidannaya-barrakuda>

5. 5 крутых спецсредств для остановки авто – погони уходят в прошлое. URL: https://okuzove.ru/avto-news/5-spetsredstv-dlya-ostanovki-avto.html#h2_1

6. Американские полицейские будут ловить машины сетями. URL: <http://quto.ru/journal/events/36927/>

7. No-one can escape The GRAPPLER! Arizona man reveals ingenious James Bond-style invention to help police safely stop speeding cars. URL: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3907694/The-Grappler-invention-help-police-safely-stop-high-speed-chases-revealed-Arizona-inventor-Leonard-Stock.html>

8. MobileSpike – FlashFundrs. URL: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1674319/000167431916000003/mobilespikepitch.pdf>

9. Спецсредства для остановки авто: фото, устройство... URL: <https://www.autosaratov.ru/pogoni-uxodyat-v-proshloe/>

10. У США створили унікальний пристрій для примусової зупинки машин. URL: <http://ua.drugasmuga.com/news/autoworld/6478.html>

11. Электромагнитный импульс может останавливать машины на ходу [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.infuture.ru/article/2842>

12. Star Chase GPS Solutions for Public Safety/ URL: <https://www.starchase.com/>

Мальшаков Олег Анатолійович

головний судовий експерт сектору трасологічного обліку відділу криміналістичних видів досліджень Донецького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПОКРАЩЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Бурхливий процес автомобілізації не обійшов і Україну. Це неминуче привело до постійного збільшення автомобільного парку та кількості втягваних в сферу дорожнього руху людей. Зростання автомобільного парку й обсягу перевезень привело до збільшення інтенсивності руху. У зв'язку з цим збільшуються транспортні затримки, утворюються черги і затори, що викликає зниження швидкості повідомлення.

Стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху призводить і до того, що кількість дорожньо-транспортних пригод з кожним роком зростає і тим самим проблема підвищення безпеки дорожнього руху набуває особливої актуальності.

Проблема безпеки дорожнього руху регулярно стає об'єктом активного обговорення у засобах масової інформації та підвищеної уваги у суспільстві.

Основними причинами недостатнього рівня дорожньої безпеки в Україні є: низький рівень дисципліни учасників дорожнього руху, недостатність фінансування заходів пов'язаних зі зниженням рівня аварійності на дорогах, недостатність системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання медичної допомоги потерпілим.

Слід відзначити, що згідно аналізу, перелік чинників ризику ДТП залежить від дій не тільки учасників дорожнього руху так і суспільства або держави.

На сучасному етапі діяльність держави по зниженню рівня ДТП свідчить про те, що організація роботи по управлінню системою безпеки дорожнього руху входить в протиріччя з зміненими соціально економічними умовами розвитку суспільства.

До факторів, які заважають роботі по управлінню системою безпеки дорожнього руху можна віднести:

- зростання кількості автомобілів значно випереджає розвиток мережі автомобільних доріг та їхні транспортно-експлуатаційні властивості; – розширення масштабів підготовки водіїв не супроводжується підвищенням якості професійного навчання, а часто навпаки – призводить до зниження якості їх підготовки та рівня їх кваліфікації;

- невідповідність знань населення та рівня культури поведінки учасників руху постійно змінюваним умовам дорожнього руху;

- незадовільний стан автомобільних шляхів;

- необхідність розвитку активних взаємовідносин між усіма структурними складовими системи забезпечення безпеки руху за відсутності відповідних нормативно-правових та фінансово-економічних засад.

До цього переліку можна також додати і недосконалість нормативно-правової бази по забезпечення безпеки дорожнього руху, а також недостатню матеріальну базу суб'єктів і об'єктів, які забезпечують умови безпечного дорожнього руху. Все це свідчить про те, що сьогодні в Україні безпека дорожнього руху, її організація та забезпечення залишаються на вкрай низькому рівні.

Слід відзначити, що в Україні було створено відповідну нормативну базу та організаційну структуру, що забезпечують безпеку дорожнього руху. З моменту прийняття законів та створення організаційних структур внесено численні зміни та доповнення до чинного законодавства. Змінювалась структура та функціональна спрямованість органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху, були спроби як лібералізувати, так і посилити адміністративну відповідальність за порушення у цій сфері, однак суттєвих позитивних зрушень це не дало.

Думки дослідників сходяться в тому, що питання безпеки на дорогах є комплексним і потребує скоординованої та налагодженої роботи місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та відповідних відомств. Для вирішення проблеми безпеки дорожнього руху треба вдосконалити державний нагляд і контроль за дотриманням законодавства, а також координацію центральних та місцевих органів виконавчої влади у сфері забезпечення транспортної безпеки.

Також варто створити досконалу ефективну систему управління безпекою дорожнього руху, яка б забезпечувала чіткий розподіл повноважень між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування і координацію їх діяльності.

Таким чином, спираючись на іноземний досвід, потрібна розробка комплексної програми забезпечення безпеки дорожнього руху, яка також має містити напрацювання та розробки щодо поліпшення конструкції транспортних засобів, пропозиції оптимальної організації руху на дорогах, плани будівництва й ремонту автошляхів, дослідження фінансових і практичних можливостей уведення на всій території країни сучасних якісних і точних автоматизованих систем регулювання дорожнього руху та нагляду за ним.

В процесі реалізації програми забезпечення безпеки дорожнього руху, значну увагу треба приділяти системі надання учасникам руху необхідної в конкретній дорожній ситуації своєчасної, повної й достовірної інформації. Між тим, наявність розвиненої інформаційної системи на засадах національного законодавства, приведеного у відповідність до європейських норм, вимагає вжиття ряду послідовних заходів, основними з яких є: покращення процесу обміну інформацією між співробітниками дорожньо-патрульної служби стосовно організації розшуку водіїв, що зникли з місця пригоди, транспортних засобів, оперативного керування силами та засобами, задіяними у забезпеченні безпеки дорожнього руху; автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху, впровадження новітніх супутникових технологій зв'язку та навігації.

Одним із дієвих засобів інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є висвітлення в засобах масової інформації проблем безпеки дорожнього руху, причин аварій і тяжкість їх наслідків, надання рекомендацій учасникам дорожнього руху щодо уникнення дорожньо-транспортних пригод.

Іноземний досвід доводить, що одним із способів інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є ефективна політика примусу, яка зумовила принципове зменшення кількості порушень і тяжких наслідків ДТП.

Така політика в Україні має бути спрямована на вдосконалення системи попереджень водіїв про порушення правил дорожнього руху, документування таких порушень, занесення інформації про порушників до єдиного реєстру, сплати високих штрафів.

Також треба відзначити, що в подальшому слід більше уваги приділяти правовому вихованню учасників дорожнього руху, у тому числі поваги до роботи патрульних поліцейських, створення умов щодо відповідального ставлення до сплати штрафів за постановами.

Зазначене вимагає подальших реформ у сфері безпеки дорожнього руху, а також більш глибокого вивчення розглядуваної тематики та впровадження європейського позитивного досвіду.

Список використаних джерел:

1. Скрипа Є. В. Щодо проблеми визначення поняття «дорожній рух». *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 2. С. 115-118.
2. Доненко В. В. «Громадський порядок», «громадська безпека», «безпека дорожнього руху» як складові безпеки. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 4. С. 29-37. URL: [file:///C:/Users/Admin/Downloads/Nvdduvs_2011_4_6%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/Admin/Downloads/Nvdduvs_2011_4_6%20(4).pdf)
3. Ліпкан В. А. Теорія національної безпеки: підручник. Київ: КНТ, 2009. С. 362-363. 7. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. С. 338.

Молчанов Руслан Володимирович

старший судовий експерт сектору трасологічного обліку відділу криміналістичних видів досліджень Донецького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ПРОСТІ РЕЧІ РЯТУЮТЬ ЖИТТЯ

Дайте відверту відповідь на питання: «Чи дозволяєте Ви собі перейти дорогу в недозволеному для цього місці?».

Порушення Правил дорожнього руху починається з дрібниць, але дуже часто призводить до трагічних наслідків.

Ситуація на автошляхах України протягом останнього десятиріччя істотно змінилась і продовжує інтенсивно змінюватись. Підвищення рівня автомобілізації населення – це одна з причин росту інтенсивності руху на дорогах і вулицях міст, що мають здебільшого недостатню пропускну спроможність. В реаліях сьогодення вже недостатньо знати теоретичні положення Правил дорожнього руху (ПДР) для безпечного автомобільного руху, дедалі більше виникає потреба в підвищенні культури всіх учасників дорожнього руху, що є основою додержання цих Правил.

Культура водіння – це не тільки свідоме додержання Правил дорожнього руху (ПДР), а й наявність складної системи особистісних якостей, моральних рис, освіти та етики всіх учасників дорожнього руху.

Низка досліджень, проведених соціологами та психологами, дозволяє встановити взаємозв'язок типу особистості (схильність до ризику, агресивного кермування, імпульсивність) з манерою водити автомобіль та поведінкою на дорозі.

Згідно з результатами анонімного соціологічного опитування, проведеного в межах написання даної статті, з метою виявлення категорій громадян, які найчастіше порушують ПДР, близько 35% респондентів вважають, що порушення Правил дорожнього руху характерно для представників влади, 42% опитуваних вважають порушниками молодих водіїв, які не мають достатнього стажу водіння. На підставі отриманих даних можна зробити висновок, що особливу увагу в формуванні культури дотримання правил дорожнього руху треба приділити молодому поколінню.

Підвищення культури всіх учасників дорожнього руху можливе через навчання, яке тісно пов'язане із вихованням та передбачає охоплення всього життя людини: з формування відповідальності батьків за безпеку дитини в дитячому візку (недарма англійське прислів'я каже: «Не виховуйте дітей – все одно вони будуть схожі на Вас – виховуйте себе») і до пенсійного віку, коли вже є відповідні зміни в поведінці та організмі людини.

У формуванні культури водія головну роль відіграє особистість. Систематичне та послідовне навчання дітей правилам дорожнього руху, за допомогою відповідних мультфільмів, ігор, яскравих брошур, тематичних змагань, інфлуенсерів різних соціальних мереж або телебачення, повинне закріпити уміння та навички, необхідні для безпечного руху. А соціальне

виховання дітей та прищеплення культури поведінки в суспільстві допоможе в майбутньому отримати ввічливих та інтелігентних водіїв.

При зарахуванні на навчання до автошколи майбутні водії проходять медичний огляд та чи не було б доцільним, зважаючи на результати досліджень взаємозв'язку типу особистості та її поведінкою на дорозі, у спільній роботі з психологами запровадити тестування для визначення типу особистості, її схильності до агресивного керування тощо? Чи не було б доцільним організувати короткі курси для кермувальників велосипедів з вивчення Правил дорожнього руху та поведінки велосипедистів на дорозі? Чи не було б доцільним перейняти досвід зарубіжних заходів з контролю безпеки руху та підвищення рівня культури учасників дорожнього руху за допомогою дієвої соціальної реклами та тематичних кампаній?

Доцільним також є самостійне вивчення літератури з цього питання. В основі культури водіння лежать такі важливі принципи:

- не створювати ризиків під час руху;
- не створювати незручностей у будь-яких умовах;
- спокійно ставитись до недостатніх технічних можливостей автомобілів-партнерів по дорожньому руху;
- обережно ставитись до автомобілів, за кермом яких сидять курсанти автошкіл, літні люди, інваліди;
- надавати посильну безкоштовну допомогу на дорозі;
- у будь-яких умовах суворо дотримуватися ПДР;
- допомагати працівникам поліції.

Всі учасники дорожнього руху об'єднані в систему. Для оптимальних відносин в цій системі мають бути внутрішні морально-культурні регулятори і не повинно бути місця для прояву егоїзму, також винятково важливими є прояв довіри між партнерами по дорожньому руху та інформування про свої наміри. Слабким місцем у сучасній культурі водіїв є відносини з пішоходами. Безумовно, пішоходи менш дисципліновані, ніж водії, оскільки основним засобом забезпечення безпеки дорожнього руху вважалося встановлення та періодичне посилення адміністративної відповідальності, а для пішоходів не створено дорожньо-патрульної служби та дієвої системи покарання за порушення Правил дорожнього руху. Але побудова громадянського суспільства вимагає переорієнтації адміністративно-правового регулювання на створення та розвиток різноманітних форм участі громадян у цій сфері публічного адміністрування. Культура пішоходів – це частина національної культури, що залежить від багатьох факторів, включно з економічною ситуацією: постійні матеріальні або побутові труднощі зумовлюють у людей несприйнятливості до дорожньої небезпеки. Аналізуючи систему «водій – пішохід», потрібно наголосити на тому, що антикультурі пішоходів має протидіяти культура водіїв. Дотримання всіма учасниками дорожнього руху простих правил етики, тактовності та взаємоповага насамперед спрямовані на безаварійну їзду в гарному настрої. Прості речі рятують життя.

Підвищення культури водіння значно зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод, поліпшить морально-психологічний стан учасників дорожнього руху, а також підвищить рівень загальної національної культури.

Тож, дайте відверту відповідь на питання: «Чи дозволяєте Ви собі перейти дорогу в недозволеному для цього місці?»

Список використаних джерел:

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

2. Гусева Є. І. Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху: автореф.дис. ... канд.юрид.наук: 12.00.07. Запоріжжя, 2018. 16 с.

3. Клименко В. Р. Навчайте дошкільнят правилам руху. Москва: Просвіта 1973. 48 с.

4. Події. *Інформаційне агентство Interfax-Україна.* URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/general/469728.html>

Нестерцова-Собакарь Олександра Володимирівна

доцент кафедри цивільно-правових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАПОДІЯНОЇ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЮ ПРИГОДОЮ

Безпека дорожнього руху є одним із важливих соціально-економічних та демографічних завдань України. Аварійність на автомобільному транспорті завдає величезних матеріальних та моральних збитків як суспільству в цілому, так і окремим громадянам. Дорожньо-транспортний травматизм призводить до виключення зі сфери виробництва людей працездатного віку.

Висока автомобілізація стає причиною цілого комплексу негативних соціально-економічних наслідків, одним із яких є непоправні втрати від дорожньо-транспортних пригод (ДТП). У зв'язку з цим особливо актуальним здається питання про способи та розмір визначення та обліку шкоди, заподіяної ДТП та їх наслідками громадянам, юридичним особам та державі. Як свідчить зарубіжний досвід, у країнах з нерозвинутою економікою основна увага приділяється не стільки вирішенню проблем відшкодування шкоди, скільки обліку кількості загиблих і постраждалих (мова йде про так званій «екстенсивний фактор»).

За різними підрахунками середня сума прямих збитків, заподіяних внаслідок одного ДТП, складає 5000-7000 гривень. Якщо врахувати, що кожного року на дорогах країни трапляється до 50 тис. аварій, загальний обсяг економічної шкоди справді вражає. А ще ж є і непрямі втрати, пов'язані з

лікуванням постраждалих, їх медичною реабілітацією, тимчасовою або постійною непрацездатністю, тощо. Згідно з офіційними даними, матеріальні збитки від ДТП в Україні складають 2% валового внутрішнього продукту [1].

Економічні масштаби дорожньо-транспортного травматизму прийнято визначати шляхом підрахунку вартості обумовлених ним витрат. До таких відносять:

- витрати на невідкладну допомогу (складаються з вартості робочого часу реанімаційних бригад, використаних медичних препаратів, пального тощо);
- витрати на амбулаторне лікування;
- витрати на медичну реабілітацію;
- збитки від тимчасової або постійної втрати працездатності;
- страхові та соціальні виплати;
- збитки внаслідок обмеження життєдіяльності (обчислюються, як вартість соціальних послуг, пов'язаних з виконанням втрачених функцій по догляду за дітьми й господарством);
- витрати, зумовлені виконанням професійних функцій постраждалого в період непрацездатності;
- судові витрати [2, с. 21].

На сьогодні Правила ведення обліку дорожньо-транспортних пригод, затвердженні постановою Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 р. № 424 «Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод» [3], враховують усі події, пов'язані з травмами людей, незалежно від тяжкості тілесних ушкоджень. Таким чином, за наявною звітністю не можна встановити дійсну кількість усіх ДТП, пов'язаних із загибеллю чи тілесними ушкодженнями людей. Матеріальних збитків, завданих автотранспортному засобу, що перебуває в індивідуальному користуванні, в існуючій звітності взагалі не виділяється. Вартість ремонту пошкодженого автомобіля можна встановити лише в тому випадку, якщо він був застрахований або його власник робив ремонт на станції техобслуговування.

Зовсім інша картина у країнах із розвиненими економіками, де найважливішим соціально-економічним чинником (інтенсивним) визнається втрата життя і здоров'я громадян, і навіть всі фінансові витрати. Так, законодавство Німеччини передбачає максимальну кількість оптимальних критеріїв для оцінки шкоди, заподіяної ДТП. Західні фахівці до соціально-економічних втрат відносять: вартість ремонту транспортного засобу згідно з актом технічної оцінки або ринкова вартість придбання ідентичного транспортного засобу, вартість технічних висновків та експертиз, втрата товарної вартості, вартість транспортування, евакуації та зберігання, утилізації (у разі потреби) транспортного засобу, вартість рятувальних робіт, паушальна сума витрат, вартість оренди транспортного засобу, витрати на реєстрацію транспортного засобу, а також додаткові витрати, пов'язані з ДТП, які включають: вартість листування, витрати на телефонні розмови, вартість проживання та харчування в готелі (при необхідності), а також вартість поїздок на таксі, необхідний одяг, послуги адвоката. При ДТП з постраждалими враховуються послуги лікаря, вартість догляду за пацієнтом, перебування у

лікарні, реабілітаційному центрі, відшкодування моральних збитків, втрата заробітку чи робочого місця внаслідок ДТП [4].

У зв'язку з цим стає актуальним питання вдосконалення правового механізму розрахунку збитків, заподіяних дорожньо-транспортною пригодою. Численна судова практика підтверджує необхідність правової регламентації визначення методики розрахунку збитків, заподіяних дорожньо-транспортними пригодами.

Вітчизняні методики обліку втрат від дорожньо-транспортних пригод були розроблені ще в умовах планової економіки та відповідних закономірностях зростання національного доходу, закладені в них принципи розрахунку збитків від ДТП нині потребують суттєвого коригування. Економічні втрати від ДТП взагалі не враховувалися, а методика економічної оцінки втрат держави від передчасної загибелі людини у дорожньо-транспортній пригоді з урахуванням її віку та втрати наступних поколінь була відсутня в принципі.

На сьогоднішній день намітилися певні позитивні тенденції способів економічної оцінки наслідків дорожньо-транспортних пригод (загибель, поранення людей, інвалідність та реабілітація, моральні, економічні та інші фактори), які використовують у всіх країнах з розвиненою автомобілізацією. Дані оцінки дозволяють зробити відповідні розрахунки під час розробки на різних рівнях управління цільових регіональних програм підвищення безпеки дорожнього руху, проектів та проведення профілактичних заходів у цій сфері. При відшкодуванні шкоди необхідно враховувати й збитки, заподіяні цією шкодою. Крім того, саме від поняття «збитки» залежить як спосіб відшкодування шкоди, так і кількісна характеристика – розмір.

Право на відшкодування прямої дійсної шкоди ні в кого не викликає заперечень. Значно важче встановити та довести неотримані доходи, так звану втрачену вигоду. В даному випадку потрібно виходити не тільки із запланованого прибутку, а й із реальної можливості його отримання. Тільки за подібних обставин неотриманий прибуток має бути віднесений до збитків.

Безумовно, надати рахунок відшкодування шкоди річ тієї самої й якості, тобто. такого ж транспортного засобу було б найкращим варіантом виконання вимоги закону про повне відшкодування збитків. Але це практично неможливо. Дуже важко уявити ситуацію, коли відповідач мав би можливість уявити автомобіль аналогічної марки (деякі моделі зняті з виробництва), та ще й тієї ж якості (знос, стан, додаткове обладнання тощо).

Слід відзначити, що радянським цивільним законодавством не передбачалося проведення судових експертиз визначення збитків, завданих власнику транспортного засобу внаслідок його пошкодження, не було також спеціальних організацій, здатних зробити розрахунок щодо визначення вартості ремонту. Одним із варіантів визначення вартості ремонту був комісійний акт, складений на підприємстві-власнику пошкодженого автомобіля. Але такі акти часто бували односторонніми, складалися без присутності відповідача, не вказувався спосіб усунення дефектів (заміна агрегату або його ремонт), включалися в акт ремонтні роботи, не пов'язані з дорожньо-транспортною пригодою, не враховувалося експлуатаційне зношування агрегатів тощо.

Збір статистичних даних про дорожньо-транспортні пригоди необхідний за низкою важливих обставин. Насамперед лише узагальнені дані дають найбільш повне і вірне уявлення про масштаби соціально-економічних наслідків аварійності. Статистика дозволяє встановити тенденції в динаміці дорожньо-транспортних пригод, їх розподіл за часом та у просторі, виявити причини та інші показники, необхідні для здійснення профілактичної діяльності. Достовірність статистичних даних та їх правильна інтерпретація мають першорядне значення, тому що в іншому випадку, якщо мати справу з недостовірними показниками, можна допустити дуже серйозні помилки, дати неправильне тлумачення подій, зробити неправильні висновки про необхідні заходи.

Список використаних джерел:

1. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху : теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. Дніпропетровськ, 2011. 553 с.
2. Beckmann J. Social and economic consequences of road traffic injury in Europe / J. Beckmann. Brussels : European Transport Safety Council, 2007. 49 p.
3. Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод : постанова Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 р. № 424. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF#Text>
4. Число погибших на дорогах в Германии снизилось до исторического минимума. URL: <https://www.dw.com/ru/52551352>

Носенко Олександр Миколайович

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

Самойлов Олександр Миколайович

головний судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Кіровоградського науково-дослідного експертно-кримінологічного центру МВС України

ЕКСПЕРТНА ОЦІНКА ДІЙ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ІНШИХ ОСІБ, ВІДПОВІДАЛЬНИХ ЗА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В останні роки поширення набули різні спортивні пристосування, призначені для пересування з використанням м'язової сили людини. Швидкості їх руху значно перевищують середньостатистичні швидкості руху пішоходів. Не менш широкого поширення набули аналогічні пристрої, призначені для

переміщення вантажів, а в окремих випадках і пасажирів. Їх рух також здійснюється як по проїжджій частині, так і по тротуарах.

Таким чином, користувачі зазначених засобів пересування стали учасниками дорожнього руху. Однак по відношенню до них визначення категорії учасників дорожнього руху найчастіше викликає складність. Допомогу у даному питанні можуть надати класифікації ТЗ: механічних і немеханічних, а також класифікації учасників дорожнього руху та осіб, які перебувають поза автомобілем на дорозі, роблять на ній роботу та не беруть участь у дорожньому русі.

Згідно ПДР України, а саме п. 1.10 терміни, що наведені у цих Правилах, мають таке значення:

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.

Механічний транспортний засіб – транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Пасажир – особа, яка користується транспортним засобом і знаходиться в ньому, але не причетна до керування ним.

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.

Транспортний засіб – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

Учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин [3].

При розслідуванні ДТП за участю механічних або немеханічних ТЗ має значення як загально правова, так і судово-експертна кваліфікація дій учасників дорожнього руху. При цьому важливо розрізнити водіїв механічних і немеханічних ТЗ (з урахуванням класифікації ТЗ), так і обґрунтовано віднести того чи іншого учасника дорожнього руху до «пішоходу» або «водія».

Особливо це актуально для немеханічних ТЗ, а саме:

Причіп – транспортний засіб, призначений для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом. До цього виду транспортних засобів належать також напівпричепи і причепи-розпуски.

Мопед – двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт;

Велосипед – транспортний засіб, крім інвалідних колясок, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому [3].

Велосипед з двигуном – велосипед, обладнаний і приводиться в рух

підвісним двигуном з робочим об'ємом до 50 куб. см. [2].

Тандем – багатомісний велосипед, що має послідовне розташування на одній геометричній осі двох і більше сидінь, а також відповідну кількість пар ножних педалей і приводних шестерень, з'єднаних між собою єдиним ланцюгом [2].

Велоекіпаж (велорікша) – транспортний засіб, що приводиться в рух мускульною силою людини (рикшею) і призначене для перевезення пасажирів і вантажу, що знаходяться в легкій двоколці [2].

Інвалідний візок з двигуном – мотоколяска, що має органи управління, пристосовані для водіїв, що мають фізичні вади [2].

Самокат – пристосування у вигляді дошки, приєднаної до вертикального або похилого механізму рульового управління (поворотному влаштуванню), призначене для пересування на двох коліщатах або роликах по твердій опорній поверхні [2].

Кінний екіпаж – ресора пасажирська візок, що приводиться в рух мускульною силою коня (коней) [2].

Гужовий віз – вантажний візок, що приводиться в рух мускульною силою коня (коней) [2].

Собача упряжка – сані, або легкий безресорний візок, що приводиться в рух мускульною силою собак [2].

Автокар – самохідний візок з приводом від двигуна, призначена в основному для механізації вантажно-розвантажувальних робіт внутрішньогосподарського користування (в портах, на складах, підприємствах і т.д.) [2].

Електрокар – колісний самохідний візок, що приводиться в рух електродвигуном, які отримують живлення від акумуляторів, встановлених на самій візку, і призначена для перевезення вантажів по території підприємств, портів, на вокзалах [2].

Буєр – сані з вітрилом (аеросані), призначені для пересування по снігу, засніженій поверхні, льоду, крижаній поверхні під дією сили вітру [2].

Серф – дошка з вітрилом, призначена для пересування по снігу, засніженій поверхні, льоду, крижаній поверхні під дією сили вітру [2].

Снігокат – транспортний засіб на полозах, призначене для переміщення в основному по снігу, засніженій поверхні, льоду, вкритій поверхні, людей, вантажів [2].

Скейтборд – платформа, що має кілька коліс (роликів), що приводиться в рух мускульною силою людини, є різновидом самоката без керма [2].

Роликові ковзани – ковзани, які мають не менше двох роликів (колес), призначені для пересування по твердим покриттям з використанням м'язової сили людини [2].

Роликові лижі – лижі, мають кілька поперечних рядів роликів (колес) і призначені для пересування по твердим і трав'яним покриттям [2].

Сані (санки) – зимовий візок на полозах для пересування в основному по снігу, засніженій поверхні, льоду, обледенілій поверхні [2].

Ковзани – вузькі сталеві полози, прикріплені до взуття, для пересування

по льоду, крижаній поверхні [2].

Лижі (сноуборд) – плоскі дерев'яні полози, прикріплені до ніг (взуття на ногах), для пересування по снігу, засніженій поверхні [2].

Згідно з визначеннями «транспортний засіб» та «водій» особи, що керують немеханічними ТЗ в процесі переміщення (перевезення, транспортування) на них людей або вантажів можуть вважатися «водіями ТЗ» або «водіями немеханічного ТЗ».

До таких відносяться водії мопедів, велосипедисти, велорикші, кермачі саней, водії гужових, кінних возів, екіпажів, особи, що переміщаються на самокатах, «серфах», роликових ковзанах. Водієм вважається також погонич, в'ючних, верхових і в'ючних тварин або стадо. У той же час особи, які ведуть мопед, велосипед, самокат, сани, інвалідну, дитячу або речову коляску і т. п. (крім «погонича тварин»), при цьому переміщаються «пішохідним» способом, тобто за допомогою своїх ніг, а не даного ТЗ, які не використовують пристрій даного ТЗ для створення додаткової рушійної сили (як самокат, ролики, педалі велосипеда) в процесі цього переміщення, прирівнюються до інших учасників дорожнього руху, а саме пішоходів, при цьому як виняток з цього правила до пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна.

Таким чином, при експертній оцінці осіб, які керують вищевказаними та їм подібними немеханічними ТЗ, їх можливо розглядати як водіїв ТЗ (при переміщенні на них, з їх допомогою людей, вантажів) і як пішоходів, «які рухаються в колясці» – при переміщенні «пішохідним» способом (за допомогою ніг) і не використовують пристрій даного ТЗ для створення додаткової рушійної сили.

До учасників дорожнього руху не належать особи, які перебувають на дорозі поза ТЗ і виробляють на ній будь-яку роботу, оскільки вони знаходяться поза ТЗ, та не можуть вважатися ні водіями, ні пасажирами ТЗ, а від пішоходів їх відрізняє та обставина, що пішохід перетинає проїжджу частину або стоїть на ній, пропускаючи транспорт, і не робить будь-якої спеціальної роботи (ремонтно-будівельної, розмічальної, такелажної і т.д.). У більшості випадків присутності на дорозі ці особи здійснюють певні професійні функції (регулювання руху, ремонт автомобіля або дороги, вимірювання на дорозі і т.п.).

Експертна оцінка дій учасників дорожнього руху проводиться тільки з технічної точки зору. Основним нормативним актом, який регламентує їх дії, є Правила дорожнього руху України. Основні учасники дорожнього руху – водії, їх дії регламентовані вимогами ПДР України, а діяння, пов'язані з порушенням правил дорожнього руху і експлуатації транспорту, підпадають під дію ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» [1].

В експертній практиці дії пасажирів оцінюють в аспекті їх втручання в керування транспортними засобами. Обов'язки пасажирів регламентовані розділом 5 ПДР України. Незважаючи на простоту пунктів ПДР України, що відносяться до дій пасажирів, окремі аспекти обмежень на їх поведінку під час

руху ТЗ вимагають особливої експертної оцінки. До цих обмежень, зокрема, відноситься заборона на відволікання водія від керування транспортним засобом.

Згідно ПДР України фізичні особи, які виконують на дорозі більшість видів робіт, пішоходами не є та вимоги розділу 4 ПДР України на них не поширюються. Фізичні особи, які виконують роботу поза ТЗ на дорозі, не віднесені ПДР України і до поняття «Учасник дорожнього руху». У всіх ДТП, пов'язаних з наїздами на фізичну особу, одним з елементів експертного дослідження має бути встановлення статусу цієї особи і віднесення її або до пішоходів або до фізичних осіб, які виконують роботу, на що необхідно звертати увагу ініціаторів призначення.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України з постатейним коментарем, висновками Верховного Суду України / упоряд. С. Г. Туманов. – Харків : Право, 2019. – 792 с. ISBN 978-966-937-753-1.

2. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. М.: Издательский Дом «Третий Рим», 2001. – Рос. мовою.

3. Правила дорожнього руху. ТОВ «Видавництво «Моноліт», Дніпро, 2018. – 64 с.: ил.; 8 с. ISBN 966-8305-51-5.

Осетрін Микола Миколайович

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

Шилова Тетяна Олександрівна

доцент Київського національного університету будівництва і архітектури, кандидат технічних наук, доцент

ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ НА МІСЬКИХ МАГІСТРАЛЯХ

Потреба гуманізації міського середовища вимагає зміни ставлення до міських вулиць – необхідно розглядати їх не лише як транспортні артерії, але й як території загального користування (громадський простір), що є частиною міських шляхів сполучення, де містяни проводять багато часу. Тому проєктувальники мають створити умови для безпечного і комфортного перебування всіх без винятку учасників дорожнього процесу на вулично-дорожній мережі міста. Тоді доведеться змінювати пріоритети й не мати на меті, як ми звикли, забезпечення якомога більш швидкого та безперешкодного проїзду по вулицях транспортних засобів, а поліпшити умови пересувань для інших учасників дорожнього руху – пішоходів, велосипедистів, маломобільних

груп населення; людей, що користуються індивідуальними легкими транспортними засобами.

В середньому в Києві щорічно фіксують майже 42 тис. ДТП, щотижня – близько 840 ДТП. За даними патрульної поліції, головними причинами ДТП із загиблими та/або травмованими за 2020 рік були: перевищення безпечної та встановленої швидкості руху; порушення правил маневрування; порушення правил проїзду перехресть; порушення правил проїзду пішохідних переходів; недотримання дистанції. В аваріях часто гинуть і травмуються діти, пішоходи, велосипедисти.

Світова практика свідчить, що для забезпечення всіх користувачів вулиць необхідно не збільшувати швидкість руху на вулично-дорожній мережі міст, а, навпаки, зменшувати до 30-40 км/год, бо це може рятувати життя. Відомо ж: що менша швидкість руху, то більше шансів вижити в ДТП і для водіїв, і для пішоходів, і для велосипедистів. Водночас стан безпеки пересувань по вулично-дорожній мережі міста напряму залежить від рівня та якості інженерного облаштування конкретних вулиць. Якщо на окремих ділянках ВДМ фіксується велика аварійність, це може бути показником того, що дорожня ситуація не тільки не створила умови для уникнення проблем, а й частково наштовхнула водіїв на скоєння ДТП.

На певних стадіях містобудівного проектування необхідно запроваджувати різні заходи щодо поліпшення безпеки руху на ВДМ міст в залежності від ступеня деталізації. Зокрема, на стадії генерального плану міста це можуть бути:

- організаційно-регулювальні заходи щодо впорядкування руху на вулично-дорожній мережі міста в цілому, обмеження швидкостей руху, диференціація магістралей та учасників дорожнього руху;

- інженерно-планувальні засоби: розв'язки в різних рівнях; пішохідні вулиці, зони тощо.

На стадії детального планування території на рівні окремої вулиці можуть бути запроєктовані:

- розподілення руху різних учасників дорожнього процесу: в часі – за допомогою світлофорної сигналізації; в просторі – влаштуванням різних смуг руху для транспортних засобів, велосипедистів, пішоходів, розв'язки в одному чи різних рівнях;

- регулювання швидкісного режиму (знаками, розміткою, планувальними рішеннями, зокрема, зменшенням ширини смуги руху, облаштуванням засобів заспокоєння дорожнього руху – піднесених пішохідних переходів та перехресть, штучних нерівностей, текстурованих покриттів, шумових смуг, напрямних і розділювальних острівців, звужень проїзної частини, чокерів, шлюзів, шикан, бічних зсувів тощо);

- інженерне обладнання вулиці: велодоріжки, тротуари, зупинки громадського транспорту, огороження (транспортні та пішохідні), освітлення тощо.

Можна зі задоволенням констатувати, що останнім часом в Києві та інших містах України (Львів, Харків, Миколаїв) розробляються програми щодо

убезпечення вуличного руху та провадяться роботи з інженерного облаштування магістралей зі зміною поперечного профіля вулиць з влаштуванням виділених смуг руху для громадського транспорту, велодоріжок, впровадженням засобів заспокоєння дорожнього руху: піднесених пішохідних переходів, штучних нерівностей, шумових смуг, напрямних і розділювальних островців, звужень проїзної частини тощо, огорожень як транспортних, так і пішохідних. Усі ці засоби мають істотно забезпечити рух на міських вулицях, врятувати багато життів містян.

На жаль, в наявній нормативній містобудівній документації питанням поліпшення безпеки на міських вулицях та створення комфортних умов для пересувань всіх учасників дорожнього руху приділяється недостатня увага. Позитивний приклад – новий ДСТУ щодо засобів заспокоєння дорожнього руху [8], який вже активно впроваджується в життя.

Список використаних джерел:

1. *ДБН В 2.2-12:2019*. Планування та забудова територій. К.: Мінрегіон України, 2019, 177 с. (чинні з 01.10.2019).
2. *ДБН В 2.3-5:2018*. Вулиці та дороги населених пунктів. К.: Мінрегіон України, 2018, 55 с. (чинні з 01.09.2018).
3. *ДСТУ 4100-2014*. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування. К.: Мінекономрозвитку України, 2015. 106 с. (чинний від 01.07.2015).
4. *ДСТУ 2587:2010*. Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування. К: Держспоживстандарт України, 2011. 56 с. (чинний від 01.04.2011).
5. *ДСТУ Б В.2.3-11-2004*. Споруди транспорту. Огородження дорожнє перильного типу. Загальні технічні умови. К.: Держ. Комітет України з буд-ва та арх-ри, 2004. 12 с. (чинний від 02 липня 2004).
6. *ДСТУ Б В.2.3-12-2004*. Споруди транспорту. Огородження дорожнє металеве бар'єрного типу. Загальні технічні умови. К.: Держ. Комітет України з буд-ва та арх-ри, 2004. 21 с. (чинний від 02 липня 2004).
7. *ДБН В.2.5-28-2018*. Природне і штучне освітлення. – К.: Мінрегіон України. 2018. 133 с. (чинні з 28.02.2019).
8. *ДСТУ 4123:2020*. Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги. К.: ДП «УкрНДНЦ». 2020. 48с. (чинний з 01.11.2020).

Павлова Сніжана Леонідівна

здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Нітченко Алла Григорівна

доцент кафедри правоохоронної діяльності та загальноправових дисциплін юридичного факультету Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка», кандидат історичних наук, доцент (науковий керівник)

СВОБОДА ПЕРЕСУВАННЯ ТА COVID-19

11 березня 2020 року Всесвітня організація охорони здоров'я оголосила глобальну пандемію COVID-19-інфекційного захворювання, спричиненого новим коронавірусом. Не маючи вакцин або засобів для боротьби з хворобою, ВООЗ попросила уряди «вжити термінових та агресивних заходів, щоб зупинити поширення вірусу».

Свобода пересування – це право людини, яке охороняється внутрішніми законами та міжнародними договорами. Щоб подолати спалах COVID-19, уряди всього світу вжили жорстких заходів та обмежили свободу пересування своїх громадян. Кордони країн, штатів, провінцій, округів та міст у всьому світі закрились. Пандемія перешкоджала навіть несуттєвому переміщенню за межі дому. Влада вимагала залишатися вдома, утримуватися від відвідування роботи чи школи. Закритим було все: ресторани, магазини, офіси, музеї, дитячі майданчики, спортзали тощо. Крім того, були скасовані громадські зібрання, такі як релігійні служби, концерти, громадські та спортивні заходи. Уряд та представники охорони здоров'я також просили людей триматися на безпечній відстані один від одного, коли вони виходили [1].

З усіх конкретних свобод, які можуть спасти на думку, коли ми чуємо слово «свобода», свобода пересування історично є найдавнішою, а також найелементарнішою. Можливість йти туди, куди ми хочемо, – це прототип жесту свободи, оскільки обмеження свободи пересування споконвіку було передумовою поневолення.

Свобода пересування – це право людини, яке охороняється внутрішніми законами та міжнародними договорами, включаючи Загальну декларацію прав людини (ст. 13) та Міжнародний пакт про громадянські та політичні права (ст. 12) [2; 3]. Обидва документи гарантують право кожного виїхати з будь-якої країни, включаючи свою країну, і повернутися до неї. Вони також захищають право кожного, хто законно перебуває у країні, вільно пересуватися на території цієї країни. Крім того, ст. 12 Міжнародного пакту про економічні, соціальні та культурні права визнає право кожної людини на найвищий досяжний рівень здоров'я та просить уряди вживати заходів для запобігання

загрозам здоров'ю населення та надавати медичні послуги тим, хто цього потребує.

Як ми вже зазначали, щоб подолати спалах COVID-19, уряди всього світу вжили жорстких заходів та обмежили свободу пересування своїх громадян. Права людини взаємозалежні. Тому право на свободу пересування не є абсолютним і може бути обмежене, коли це необхідно для здоров'я населення. Стаття 12 Міжнародного пакту про громадянські та політичні права допускає обмеження права на свободу пересування з причин охорони здоров'я та надзвичайної ситуації на національному рівні. Однак ці обмеження мають бути законними, необхідними та пропорційними.

Право на здоров'я також включає право контролювати розповсюдження інфекційних захворювань за допомогою різноманітних заходів боротьби, деякі з яких є обмежувальними. Використання обмежувальних заходів під час спалахів інфекційних захворювань, включаючи такі заходи, як карантин, ізоляція та заборона на подорожі, обмежує основні права людини, передбачені Загальною декларацією прав людини, такі як свобода пересування (ст. 13) для захисту та зміцнення здоров'я окремих людей та громад [2].

На жаль, масштаби та небезпека пандемії COVID-19 загрожували здоров'ю населення по всьому світу. Це виправдовувало обмеження деяких основних прав і свобод, таких як введення заборон на поїздки, карантин та ізоляцію.

Людей в Китаї просили залишатися вдома близько 6 місяців. Як наслідок, близько 760 мільйонів людей залишилися вдома. Уряд США наказав залишатися вдома мільйонам людей та відмовив у в'їзді в країну громадянам, які подорожували з Китаю, Ірану та більшої частини Європи, а також перевіряв мандрівників, які поверталися з сильно постраждалих країн.

В Австралії уряд заборонив в'їзд усім, хто їздив до Китаю, за винятком громадян Австралії, постійних мешканців та інших. Однак, як тільки вони прибули до Австралії, від них вимагали «самоізоляцію на 14 днів».

Італія, яка сильно постраждала від вірусу, наклала жорсткі обмеження на свободу пересування – найгірші в Європі з часів Другої світової війни. Шістдесяті мільйонам італійців не дозволили виходити з дому, окрім (і лише з письмового дозволу) на роботу, перевірку здоров'я та інші обґрунтовані невідкладні ситуації.

Обмеження свободи пересування торкнулися і Канади. Стаття 6 Канадської Хартії прав і свобод надає канадським громадянам та постійним мешканцям право вільно подорожувати країною, а також виїжджати та в'їжджати до Канади, коли вони цього захочуть. Тому уряд не може прийняти наказ, який би обмежував свободу пересування людей – якщо це не може бути виправдано урядом відповідно до ст. 1 Хартії [4]. Але для того, щоб контролювати пандемію COVID-19, Центр конституційних досліджень стверджував, що федеральний, провінційний та територіальні уряди повинні були вжити різні заходи, які обмежують свободу пересування людей. Вони включили обмеження на виїзд та повернення до Канади, а також обмеження поїздок у межах країни. Канадська асоціація громадянських свобод зазначала,

що від людей вимагали залишатися вдома та просили не спілкуватися з іншими людьми, у тому числі не бачити рідних та друзів.

Отже, слід зазначити, що у демократичному суспільстві має бути баланс між основними свободами, здоров'ям та безпекою населення. Коли проблема здоров'я – наприклад, пандемія – загрожує всьому населенню та становить серйозну небезпеку для оточуючих, обмеження наших індивідуальних свобод є виправданим і необхідним для захисту інших та нас самих.

Список використаних джерел:

1. Matthias Wismar and Erica Richardson, European Observatory on Health Systems and Policies URL: <https://www.covid19healthsystem.org/Webinar16032021.aspx> (дата звернення: 20.10.2021).

2. Загальна декларація прав людини: Декларація Генеральної Ассамблеї ООН від 10.12.1948. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text (дата звернення 19.10.2021).

3. Міжнародний пакт про громадянські і політичні права: Пакт Генеральної Ассамблеї ООН від 16.12.1966, ратифікований від 19.10.1973 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_043#Text (дата звернення: 19.10.2021).

4. Канадська Хартія основних прав і свобод від 17.04.1982. URL: https://ucc.ca/wpcontent/uploads/2020/04/ukranian_v3_canadian_charter_qc.pdf (дата звернення: 19.10.2021).

Панова Світлана Василівна

молодший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРОБЛЕМА ПРАВОВОГО ВИЗНАЧЕННЯ ЕЛЕКТРОСАМОКАТІВ В УКРАЇНІ

«Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян» – проголошується Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Основні види транспортних засобів закріплені Правилами дорожнього руху (далі ПДР).

Зміни останніх років у виді пандемічних викликів, що постали перед людством спонукали до появи і поширення нових видів переміщення, одним з яких є електросамокат. Такий вид переміщення є достатньо популярним, адже він має безліч переваг, як доступність, економічність, мобільність, а головне для його керування не потрібно мати водійські права. Вийшовши за рамки індивідуального користування, електросамокат став об'єктом для ведення бізнесу, породивши новий напрямок – «кикшеринг»¹. Нині в Україні працює

¹ Система короткострокової оренди електросамокатів та самокатів.

щонайменше дев'ять операторів прокату електросамокатів, сім з яких надають послуги у Києві [1]. Масове використання та правова неурегульованість веде до збільшення кількості випадків травмування в результаті керування електросамокатами.

У Верховній раді було зареєстровано законопроекти для урегулювання питань правової визначеності означеного персонального портативного засобу на електричній тязі. Це Проекти Законів № 3023 та № 3023-1 та у 2021 № 5479 від 11.05.2021 р., № 5732 від 05.07.2021 р. Але не чекаючи на правове визначення судами вже визнається цей вид переміщення транспортним засобом та притягуються до адміністративної і кримінальної відповідальності водії електросамокатів. Так у Постанові Галицького районного суду у справі № 461/7812/21 суд доходить висновку, що у ПДР відсутнє визначення електросамокату або самокату. Разом з тим, аналізуючи визначення «транспортний засіб» відповідно до 1.10 ПДР електросамокат відповідає поняттю «транспортний засіб», оскільки призначений для перевезення людей. Такого ж висновку дійшов Шевченківський районний суд м. Запоріжжя у справі №336/7734/20 де було винесено обвинувальний вирок водію електросамоката, що скоїв наїзд на пішохода за ст. 291 КК. визнаючи електросамокат транспортним засобом робиться висновок про, згідно п. 11.13 ПДР, заборону руху транспортних засобів тротуарами і пішохідними доріжками.

Приймаючи такі рішення і, тим самим, формуючи судову практику, судами не береться до уваги, що визнаючи електросамокат транспортним засобом, на їх «водіїв» покладаються всі права, обов'язки та відповідальність згідно із законодавством. А це, як мінімум, отримання, у законодавчо-визначеному порядку права на керування!

Отже, невизначеність правового статусу та відповідальності за шкоду спричинену використанням такого засобу переміщення як електросамокат породжує нові «проблеми» правозастосування. Тому першочерговим завданням є як найскоріше прийняття законодавства щодо регулювання означеного персонального портативного засобу на електричній тязі, як самостійного виду транспорту та включення його до єдиної української транспортної системи.

Список використаних джерел:

1. Рух без правил: коли нарешті легалізують ринок електросамокатів та що це змінить для користувачів. 15 вересня 2021. Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2021/09/15/677826/>

Пекарський Сергій Петрович

доцент кафедри оперативної-розшукової діяльності та інформаційної безпеки факультету № 1 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

РЕАГУВАННЯ ПОЛІЦІ НА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ РАДІОАКТИВНИХ МАТЕРІАЛІВ

З метою вдосконалення нормативно-правових актів щодо регулювання ядерної та радіаційної безпеки під час перевезення радіоактивних матеріалів наказом Державної інспекції ядерного регулювання України від 27.10.2020 № 436 затверджені Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів (ПБПРМ-2020) [1]. Метою цих Правил є встановлення єдиних вимог, дотримання яких є обов'язковим для забезпечення безпеки і захисту людей, майна та навколишнього природного середовища від шкідливого впливу іонізуючого випромінювання під час перевезення радіоактивних матеріалів.

Згідно з вимог Правил, захист досягається шляхом обов'язкового застосування заходів із:

- утримання радіоактивного вмісту;
- контролю потужності зовнішньої дози;
- запобігання критичності;
- запобігання пошкодженню в результаті теплового впливу [1].

Слід вказати, що виконання визначених Правилами вимог, забезпечується шляхом:

- застосування диференційованого підходу до меж активності вмісту упаковок і засобів перевезення, а також до нормативних характеристик конструкцій пакувальних комплектів у залежності від небезпеки, яку становить радіоактивний вміст;

- встановлення вимог до конструкції та експлуатації упаковок, а також обслуговування пакувальних комплектів, у тому числі з урахуванням характеру радіоактивного вмісту;

- обов'язкового застосування заходів всіх видів контролю, включаючи, коли це необхідно, процедури затвердження, які здійснює Держатомрегулювання;

- планування та підготовки заходів із аварійного реагування для захисту людей, майна та навколишнього природного середовища [1].

Отже, Правила застосовуються до перевезення радіоактивних матеріалів всіма видами наземного, водного та повітряного транспорту. Безпосередньо перевезення включає всі операції та умови, що пов'язані з переміщенням радіоактивного матеріалу, і складає цей процес, зокрема:

- проектування, виготовлення, обслуговування і ремонт пакувального комплекту;

- підготовку, завантаження, відправлення, транспортування, включаючи транзитне зберігання, транспортування після зберігання,

розвантаження і приймання в кінцевому пункті призначення вантажів радіоактивних матеріалів і упаковок [1].

На нашу думку вірним є застосований в Правилах підхід згідно з яким застосовується диференційований підхід із врахуванням наступних умов перевезення: звичайні умови перевезення (без будь-яких інцидентів); нормальні умови перевезення (незначні події); аварійні умови перевезення.

Зазначаємо, що під час перевезення радіоактивних матеріалів необхідно вживати надійні заходи для забезпечення збереження цих матеріалів для запобігання їх незаконного вилучення чи ушкодження і недопущення неналежного ослаблення контролю над матеріалом. Окрім того, при перевезенні радіоактивних матеріалів, які мають додаткову небезпеку, а також радіоактивних матеріалів, які перевозяться разом з іншими небезпечними вантажами, додатково застосовуються відповідні правила перевезення небезпечних вантажів [2].

Відповідно до предмету даного дослідження слід зупинитися на аналізі реагування підрозділів поліції на інциденти, пов'язані з порушенням правил перевезення радіоактивних матеріалів. Так, наказом МВС України від 06.09.2017 № 754 затверджена «Інструкція про порядок дій органів (підрозділів) поліції в разі виявлення радіоактивних, хімічних та ядерних матеріалів або отримання інформації про порушення правил чи незаконне поводження з ними» [3], яка визначає порядок дій поліцейських органів (підрозділів) поліції в разі виявлення підозрюваних об'єктів, що можуть заподіяти шкоду життю чи здоров'ю людини, забруднювати довкілля, або отримання інформації про порушення правил чи незаконне поводження з небезпечними радіоактивними, хімічними та ядерними матеріалами.

Отже, у випадку отримання повідомлення про порушення правил перевезення радіоактивних матеріалів або незаконне поводження з ними чи при безпосередньому виявленні підозрюваного об'єкта поліцейські зобов'язані негайно вжити заходів щодо забезпечення індивідуальної та публічної безпеки, недопущення подальшого контакту людей та тварин з ними, та в обов'язковому порядку повідомити оперативного чергового по органу (підрозділу) поліції про цей факт [3]. Безпосередньо оперативний черговий, отримавши повідомлення про порушення правил перевезення радіоактивних матеріалів, повинен негайно:

1) зареєструвати повідомлення в журналі єдиного обліку та доповісти про подію начальникові органу (підрозділу) поліції, його заступнику – начальнику слідчого відділу (відділення), заступникові з питань превентивної діяльності, начальнику сектору реагування патрульної поліції, відповідальному по органу (підрозділу) поліції та оперативному черговому вищого рівня;

2) направити на місце події відповідно екіпіровані наряди поліції та СОГ які забезпечуватимуть публічну безпеку і порядок, а також оточення місця події до прибуття аварійно-рятувальних служб. За необхідності на місце події спрямовує і бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги .

3) проінформувати про отримане повідомлення територіальні органи ДСНС або підпорядковані їм підрозділи, а також територіальні органи (підрозділи) СБУ, Держекоінспекції, Держпродспоживслужби,

Держатомрегулювання, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування тощо.

Поліцейські, які прибули першими до місця події, проводять першочергові дії:

1) евакуюють людей із зони можливого ураження на мінімальну безпечну відстань (приблизно 100-400 м) в напрямку, протилежному напрямку вітру, з урахуванням географічного розташування місця події, кліматичних умов, характеру місцевості та/або особливостей водного простору, наявності будівель та/або споруд, закритого простору, потенційних об'єктів ураження тощо;

2) уживають заходів для надання невідкладної, зокрема домедичної допомоги особам, які постраждали внаслідок ураження небезпечними матеріалами та викликають медичних працівників до місця події для надання медичної допомоги, а також, за можливості, інформують членів сім'ї потерпілих;

3) організують огороження зони можливого ураження та встановлюють попереджувальні знаки, у тому числі для транспортних засобів, а також забезпечують безпеку дорожнього руху;

4) забезпечують публічну безпеку та порядок навколо зони можливого ураження, недопущення контакту людей та тварин з місцем виявлення підозрюваного об'єкта;

5) здійснюють інші заходи для забезпечення безпеки громадян та довкілля, передбачені законодавством України [3].

СОГ обов'язково повинна бути екіпірована спеціальним одягом та засобами індивідуального захисту у складі: засобів захисту шкіри, органів дихання та зору (халат, бахіли, респіратор (протигаз) або одноразова марлева маска, гумові рукавички, окуляри відкритого і закритого типу тощо), спеціальними приладами для виявлення та попередньої ідентифікації радіоактивних матеріалів, індивідуальними дозиметрами, радіометричними та дозиметричними приладами, експрес-тестами для визначення небезпечних речовин, сертифікованими у відповідному порядку.

Огляд місця події повинен проводитися в присутності фахівців заінтересованих органів державної влади. Поліцейські забезпечують публічну безпеку і порядок та оточення місця виявлення підозрюваного об'єкта до завершення знезараження зони можливого ураження суб'єктом, до сфери повноважень якого належить питання поводження з радіоактивними матеріалами. Зазначаємо, що поліцейські та учасники огляду місця події повинні дотримуватися норм та правил фізичного захисту, стандартів з безпеки поводження з радіоактивними матеріалами [3]. Зокрема, після огляду місця події члени СОГ повинні відійти за межі визначеної зони можливого ураження, зняти спеціальний одяг, засоби індивідуального захисту, рукавички та покласти їх у поліетиленовий пакет. Останніми знімаються рукавички, після чого, проводиться перевірка наявності забруднення на відкритих частинах обличчя, рук і тіла та одягу радіоактивними речовинами. Відкриті частини обличчя, рук і тіла обробляються побутовими засобами санітарної обробки. За необхідності

здійснюється часткова санітарна обробка [3]. За результатами огляду місця події приймається рішення відповідно до вимог КПК України.

Список використаних джерел:

1. Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів (ПБПРМ-2020): затверджені наказом Державної інспекції ядерного регулювання України від 27.10.2020 № 436. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1313-20#Text>.

2. Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів: затверджені наказом МВС України від 04.08.2018 № 656 «Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів». *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-18#n18>.

3. Інструкція про порядок дій органів (підрозділів) поліції в разі виявлення радіоактивних, хімічних та ядерних матеріалів або отримання інформації про порушення правил чи незаконне поводження з ними: затверджена наказом МВС України від 06.09.2017 № 754. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1240-17#top>.

Пилипенко Євгенія Олексіївна

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

ЩОДО ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ОСІБ ЗА ВЧИНЕННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДРОЗДІЛАМИ ПОЛІЦІЇ НА ВОДІ. НЕДОЛІКИ ЧИННОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Згідно зі ст. 32 Закону України «Про Національну поліцію» поліцейський може здійснити перевірку документів особи в разі, якщо зовнішні ознаки особи чи транспортного засобу або дії особи дають достатні підстави вважати, що особа причетна до вчинення правопорушення, транспортний засіб може бути знаряддям чи об'єктом учинення правопорушення [1].

Відповідно до Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91, судно повинно мати такі основні судові документи: свідоцтво про право плавання (судновий патент); свідоцтво про право власності на судно; свідоцтво про придатність до плавання; класифікаційне свідоцтво та інші свідоцтва класифікаційного товариства стосовно класу; свідоцтво про мінімальний склад екіпажу; пожежно-контрольний формуляр; суднова роль (список осіб судового екіпажу); судовий журнал (вахтовий журнал, єдиний

вахтовий журнал); машинний журнал (для суден з механічним двигуном); санітарний журнал; суднове санітарне свідоцтво; єдину книгу оглядів суден; дозвіл на право користування судною радіостанцією; пасажирське свідоцтво (для пасажирських суден); мірильне свідоцтво (тільки для суден, призначених для перевезення вантажів). Малим суднам достатньо мати судовий білет, свідоцтво про придатність судна до плавання. Безекіпажному судну достатньо мати свідоцтво про право плавання, свідоцтво про право власності на судно, свідоцтво про придатність до плавання, класифікаційне свідоцтво та інші свідоцтва класифікаційного товариства стосовно класу [2].

Однак, незважаючи на те, що співробітники підрозділів поліції на воді наділені повноваженнями щодо перевірки документів, згідно зі ст. 255 КУпАП протоколи про адміністративні правопорушення, передбачені ч. 4 ст. 116 КУпАП (керування річковим або маломірним судном особою, яка не має права керування цим судном, або передача керування таким судном особі, яка не має права керування), мають право складати посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті [3].

Подібна ситуація щодо розбіжностей між повноваженнями та заходами реагування на правопорушення з боку поліції на воді також існує під час реагування на керування річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ч. 5 ст. 130 КУпАП).

Відповідно до вимог ст. 255 КУпАП органи НП України мають право складати адміністративні матеріали за правопорушення, передбачені ч. 5 ст. 130 КУпАП [3]. Вимога до судоводія щодо заборони керування судном у стані втоми чи сп'яніння закріплена в пункті 1.2.6. Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91 [2].

Водночас відповідно до ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» поліцейський може зупинити транспортний засіб лише в разі порушення ним Правил дорожнього руху. А це означає, що зупинити транспортний засіб на воді поліцейський не може, адже судоводій порушує не Правила дорожнього руху, а Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. Тобто маємо таку неоднозначну ситуацію, коли скласти протокол про адміністративне правопорушення поліцейський може, а здійснити дії, що передують його складанню – ні.

Поліцейський підрозділу поліції на воді може зупинити судно згідно зі ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» лише у випадках, коли є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; якщо транспортний засіб перебуває в розшуку; якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху; порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв [1].

Також існує проблемна ситуація, коли поліцейський хоча й може зупинити транспортний засіб на воді, проте відреагувати на адміністративне

правопорушення шляхом складання протоколу не може, адже не є уповноваженою на те особою.

Зокрема, як уже зазначалося, одним із випадків зупинення транспортного засобу поліцейським є наявність очевидних ознак, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу. Але скласти протокол поліцейський не зможе, оскільки відповідно до ст. 255 КУпАП матеріали за керування судноводіями річковими або маломірними суднами, не зареєстрованими у встановленому порядку, або такими, що не пройшли технічного огляду, або не несуть бортових номерів і позначень, або мають несправності, з якими заборонено їх експлуатацію, або переобладнаними без відповідного дозволу, або з порушенням правил завантаження, норм пасажиромісткості, обмежень по району та умовах плавання (ч. 1 ст. 116 КУпАП), можуть складати лише посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті. Також зазначені особи складають протоколи в разі випуску в плавання маломірних суден, не зареєстрованих у встановленому порядку, або таких, що не пройшли технічного огляду, або мають несправності, з якими заборонено їх експлуатацію, або переобладнаних без відповідного дозволу, або не укомплектованих спорядженням, а також допуск до керування маломірними суднами осіб, які не мають права керування цими суднами (ч. 2 ст. 116-1 КУпАП) [3].

Усі ці випадки свідчать про наявні прогалини в законодавстві, що регламентує діяльність підрозділів поліції на воді у сфері забезпечення транспортної безпеки щодо реагування, попередження та припинення адміністративних правопорушень на суднах.

У зв'язку з цим, задля вирішення вищезазначених проблемних питань, необхідно:

1) внести відповідні зміни до ч. 1 ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» щодо можливості зупинки транспортного засобу не лише у разі порушення водієм правил дорожнього руху, але й інших нормативно-правових актів, що регламентують та закріплюють правила руху іншими видами транспорту. Також необхідно замінити словосполучення «дорожньо-транспортна пригода» на слово «пригода», адже подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки, може трапитись не тільки у разі порушення правил дорожнього руху;

2) внести зміни до п. 1 ч. 1 ст. 255 КУпАП в частині надання органам Національної поліції України повноважень щодо складання протоколів про адміністративні правопорушення, передбачені такими статтями КУпАП: 116 «Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті та маломірних суднах», 166-1 «Порушення правил випуску судна в плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа», 166-2 «Порушення правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах», 116-3 «Порушення правил реєстрації торговельних суден», 117 «Порушення правил користування річковими і

маломірними суднами», 118 «Порушення правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден».

Отже, існуючі прогалини законодавства, що регламентує діяльність підрозділів поліції на воді у сфері забезпечення транспортної безпеки та притягнення винних у вчиненні адміністративних правопорушень осіб, можна розв'язати шляхом проведеного аналізу та внесення необхідних відповідних змін до законодавства України, що регламентує діяльність органів та підрозділів Національної поліції, а також складання відповідних матеріалів про адміністративні правопорушення, відповідальність за вчинення яких передбачена КУпАП.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII (дата оновлення: 08.08.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#n282> (дата звернення: 01.10.2021).

2. Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України : наказ Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91 (дата оновлення: 11.09.2018). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04#Text> (дата звернення: 01.10.2021).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X (дата оновлення: 08.08.2021). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 01.10.2021).

Плугатир Максим Віталійович

доцент кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, підполковник поліції

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ УСУНЕННЯ НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Загальновідомим є факт, що будь-яка дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП), що призвела до пошкодження механічних транспортних засобів, як правило, створює суттєві перешкоди для руху транспорту по одній або декільком смугам руху та суттєво ускладнює пресування вулично-шляховими мережами. В даному контексті вбачається за доцільне покласти на водія обов'язок щодо вжиття невідкладних заходів по усуненню наслідків дорожньо-транспортної пригоди.

Як відомо, ст. 124 КУпАП встановлює відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна [1]. Відповідно на підрозділи поліції покладається обов'язок на місці дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) складати протокол про адміністративне правопорушення стосовно учасників дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило

пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. До вказаного протоколу долучаються:

- 1) схема місця ДТП, яку підписують учасники ДТП та поліцейський;
- 2) пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- 3) показання технічних приладів (у разі їх наявності);
- 4) показання засобів фото- та/або відеоспостереження (у разі їх наявності);
- 5) інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі [2].

Забезпечення об'єктивного відображення події у вказаних джерелах доказів можливе лише за наявності транспортного засобу на місці ДТП. Якщо ж після вчинення ДТП, яка не призвела до травмування та/або загиблі людей, але спричинила пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, водій невідкладно перемістить транспортний засіб у місце, де він не перешкоджає дорожньому руху, працівники поліції будуть позбавлені можливості забезпечити належне оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена ст. 124 КУпАП. Одночасно слід зазначити, що будь-яка ДТП тим чи іншим чином спричиняє пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, а тому потребує відповідного оформлення.

З урахуванням викладеного, пропонується частину другу ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» [3] доповнити пунктами наступного змісту:

«у разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди, що не призвела до травмування та/або загиблі людей, внаслідок якої транспортний засіб перешкоджає дорожньому руху, невідкладно перемістити транспортний засіб у місце, де він не перешкоджає дорожньому руху, відразу після вчинення уповноваженими законодавством особами усіх необхідних дій, що пов'язані з оформленням матеріалів за фактом даної дорожньо-транспортної пригоди,

якщо технічний стан транспортного засобу, зазначеного у попередньому пункті, не дозволяє без сторонньої допомоги здійснити його переміщення – викликати евакуатор, відразу після вчинення уповноваженими законодавством особами усіх необхідних дій, що пов'язані з оформленням матеріалів за фактом даної дорожньо-транспортної пригоди».

Крім того, необхідно встановити відповідальність за невиконання зазначеного обов'язку, а тому слід ст. 122-4 КУпАП викласти у наступній редакції:

«Стаття 122-4. Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди або непереміщення транспортного засобу, положення якого після дорожньо-транспортної пригоди»

Залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні, крім випадків переміщення транспортного засобу, що визначаються законодавством про дорожній рух –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Невиконання водієм транспортного засобу обов'язків щодо переміщення транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди у встановлених законодавством про дорожній рух випадках –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

2. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 07 листопада 2015 року № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>

3. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

Покотило Анастасія Олександрівна

студент 3-го курсу факультету інноваційних технологій Університету митної справи та фінансів

Лебедєва Анастасія Віталіївна

студент 3-го курсу факультету інноваційних технологій Університету митної справи та фінансів

Сазонець Ольга Миколаївна

професор кафедри транспортних технологій та міжнародної логістики Університету митної справи та фінансів, доктор економічних наук, професор (науковий керівник)

ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АКТИВНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Зростання інтенсивності автомобільного руху в умовах сформованої в нашій країні дорожньої мережі висуває ряд проблем, пов'язаних з розробкою заходів щодо забезпечення максимальної продуктивності і безпеки автомобільного транспорту. Як показують результати досліджень, проведених в Україні і за кордоном, в основу вирішення цих проблем має бути покладено забезпечення нормальних умов для функціонування системи водій – автомобіль – дорога – середовище. Роботи з підвищення безпеки руху в даний час ведуться в двох напрямках: по-перше, визначаються умови, при яких не можливе

виникнення дорожньо-транспортної пригоди (ДТП), і розробляється комплекс вимог, при дотриманні яких створюються ці умови (активна безпека); по-друге, вишукуються можливості, що дозволяють максимально знизити тяжкість наслідків ДТП, зберегти життя водієві та пасажиром (пасивна безпека).

Число жертв на автомобільних дорогах з кожним роком збільшується. При урядах багатьох країн створені загальнодержавні органи безпеки руху, проводиться велика дослідницька робота по вдосконаленню конструкції автомобілів, поліпшення якості доріг і організації руху, професійного відбору водіїв і їх підготовці.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) щорічно в результаті ДТП в світі гинуть 1,3 млн. чоловік, 20-50 млн. отримують травми. Статистика смертності не менше сумна – в середньому 7 загиблих в день. За 2021 року в країні сталося 29 545 аварій, що на 19,5% більше, ніж у 2020 році. У них травмувалися 3696 і загинули 415 осіб.

В даний час в результаті наукових досліджень обрані основні положення, принципи і рекомендації з безпеки руху. Однак переважна їх більшість стосується лише першій ланці системи автомобіль – людина – дорога – середовище (А-Л-Д-С) – до автомобіля. Але питання безпеки автомобільного руху не можна вирішувати, обмежуючись тільки поліпшенням конструкції автомобіля, без урахування взаємодії всіх компонентів системи А-Л-Д-С. Крім того, всі заходи щодо безпеки руху необхідно розглядати в двох аспектах: з точки зору активної і пасивної безпеки.

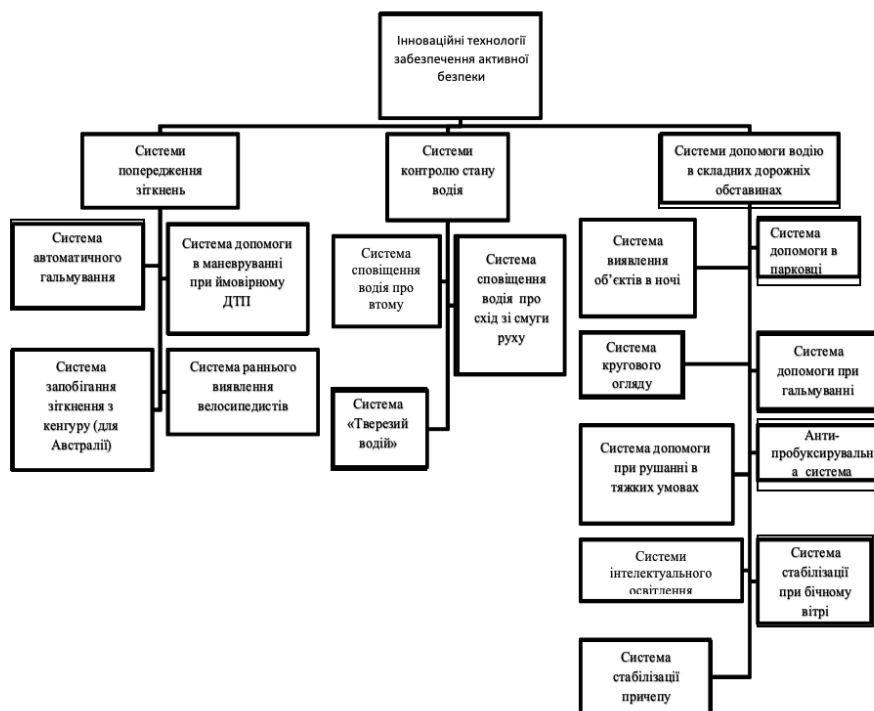


Рис.1 Класифікація систем активної безпеки ТЗ

Активна безпека – це властивість автомобіля знизити ймовірність виникнення ДТП або повністю запобігати. Активна безпека автомобіля залежить як від експлуатаційних властивостей транспортного засобу

(властивостей шин, коліс (дисків), гальмівної системи, рульового управління, підвіски), так і від параметрів робочого місця водія, електронних систем інформування водія про дорожню ситуацію. До систем активної безпеки автомобіля відносять системи (ABS),(BA),(ESPP, ASC, CST),(City Safety) та ін.

Пасивна безпека – це сукупність експлуатаційних і конструктивних властивостей автомобіля, спрямованих на зниження тяжкості ДТП. Інновації в напрямку безпеки забезпечення пасивної безпеки пов'язані з конструкційними особливостями кузова автомобіля, використанням новітніх більш міцних матеріалів, надійних і зручних утримуючих пасажирів систем.

Умовно, всі інноваційні рішення в рамках активної безпеки можна розділити на кілька груп: системи зіткнень, системи попередження контролю стану системи водія, системи допомоги водієві в умовах складної дорожньої обстановки (рис. 1).

Перша група включає в себе системи, котрі допомагають уникнути ДТП в деяких випадках навіть без участі водія. Яскравими представниками групи є інноваційні рішення компаній Mercedes-Benz (система BAS Plus) і Volvo (City Safety). Дані системи можуть при зближенні з перешкодою, автомобілем і пішоходом зупинити водія.

Друга група – це інноваційні технології, що дозволяють стежити за станом водія під час руху. Вона включає в себе системи, які аналізують характер руху автомобіля і оцінюють ступінь зміни параметрів управління автомобілем, стиль водіння, на основі результатів аналізу визначається психофізіологічний стан водія. Наприклад, технологія Attention Assist від компанії Mercedes-Benz проводить аналіз ряду показників на швидкості від 60 до 200 км/год, і при відхиленні від зафіксованої раніше поведінки водія видається попередження і звукове сповіщення про необхідність відпочинку.

Третя група включає в себе системи допомоги водієві в складній дорожній обстановці, які покликані компенсувати у водія брак досвіду або сил і допомогти впоратися з автомобілем в різних обставинах. Найбільш відомими прикладами таких технологій є антиблокувальна система ABS, система курсової стійкості ESP і інші. У багатьох країнах виробництво автомобілів без систем даної групи заборонено законодавчо.

Сучасні досягнення в області науки і техніки дозволяють з повною підставою сподіватися, що ДТП можуть бути практично усуненими, а в разі їх виникнення наслідки і матеріальні збитки від них значно знижені. Такий висновок базується на широкому використанні принципу резервування. Основна тенденція резервування полягає в полегшенні праці водія шляхом впровадження автоматичних пристроїв. Ідеально безпечна машина може бути створена, коли автомати спочатку візьмуть на себе прості операції керування, а автоматизовані системи управління рухом візьмуть на себе завдання вибору оптимального маршруту з точки зору безпеки і економічності і в подальшому повністю звільнять водія від процесу управління.

Отже, в основу вирішення проблем, пов'язаних з розробкою заходів щодо забезпечення максимальної продуктивності і безпеки автомобільного транспорту має бути покладено забезпечення нормальних умов для

функціонування системи водій – автомобіль – дорога – середовище. Проаналізувавши ці проблеми, потрібно дотримуватися таких заходів:

1. Потрібно активно впроваджувати у сучасний світ транспортних систем автомобілі з автоматизованими системами управління рухом. Застосування інноваційних технологій, забезпечення активної і пасивної безпеки транспортного засобу значною мірою дозволяють скоротити ймовірність аварії і загибелі людей в ДТП.

2. З метою вирішення даної проблеми розроблена стратегія про «підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року», дана програма дозволить скоротити в 1,5 рази кількості осіб, які загинули в результаті дорожньо-транспортних пригод. Це дозволить Україні наблизитися до рівня безпеки дорожнього руху, характерному для країн з розвинутою автомобілізацією населення, знизити показники аварійності і, отже, зменшити соціальну гостроту проблеми, а також створити систему регламентації визначення активної і пасивної безпеки автотранспортних засобів. А одним з першочергових заходів є підвищення рівня активної і пасивної безпеки транспортних засобів, посилення контролю за наявністю, справністю і застосуванням ременів безпеки, дитячих утримуючих сидінь і інших засобів безпеки.

3. На сьогоднішній день кожна компанія намагається створити унікальну систему і йде своїм шляхом. Найближчим часом кожен великий автовиробник буде мати в арсеналі подібну систему і оснащувати їй свої флагманські моделі. У зв'язку з цим потреба в створенні адекватної системи оцінки технологій безпеки управління транспортним засобом зростає в кілька разів, що вимагатиме проведення подальшого теоретичного та емпіричного дослідження в даному напрямку.

Список використаних джерел:

1. Яхьяев Н. Я. Безпека транспортних засобів : підручник для вищих навчальних закладів. Москва : Видавничий центр «Академія» 2011, 432 с.

2. Хитрик В. О., Шкарівський Г. В., Шмельов В. Ю. Основи керування автомобілем та безпеки дорожнього руху : підручник для вищих навчальних закладів. Київ : ВІКНУ 2011, 368 с.

3. Смертельні ДТП в Україні за 2021 рік : стаття. URL: <https://www.autocentre.ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html> (дата звернення 11:10:21).

4. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text> (дата звернення 11:10:21).

Пономаренко Сергій Юрійович

інспектор взводу № 1 роти № 1 батальйону № 3 Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, старший лейтенант поліції

МЕЖІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВОДІЇВ ПРИ ДОРОЖНЬОМУ ПЕРЕВЕЗЕННІ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ (Ч. 1 СТ. 132-1 КУПАП)

Від 02 березня 2000 року Україна приєдналася до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), що послугувало розвитком дорожніх перевезень небезпечних вантажів, як на території України, так і на міжнародній арені перевезень. Підґрунтям для перевезень небезпечних вантажів територією України, стало прийняття самої Угоди та додатків А та В ДОПНВ на основі яких був прийнятий Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06 квітня 2000 року № 1644-III та затверджений Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 26 липня 2004 року № 822 «Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів», який і слугував, як основні правила перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом на території України.

На сьогоднішній день є великі зміни в додатках А та В до ДОПНВ, які вносяться кожні два роки та переглядаються Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних Націй. Змін зазнала і назва Угоди, яка втратила слово «Європейська» та стала «Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів». В свою чергу в законодавстві України також відбулися зміни, а саме в Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» та затверджені Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 04 серпня 2018 року № 656 «Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Порядок видачі та оформлення свідоцтв про допущення транспортних засобів до перевезення визначених небезпечних вантажів. Порядок погодження та оформлення маршруту руху транспортного засобу під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів», в яких вже є націлена відсильна норма, яка закріплює обов'язковість врахування вимог додатків А та В до ДОПНВ при дорожньому перевезенні небезпечних вантажів територією України.

Основними учасниками в дорожньому перевезенні небезпечних вантажів є вантажовідправник, перевізник та вантажоодержувач. До інших учасників відносяться навантажувач, пакувальник, відповідальний за наповнення, оператор контейнер-цистерни/переносної цистерни, розвантажник. Обов'язки останніх передбачені Главою 1.4 ДОПНВ. Також окремою Главою 8.2 та 8.3 є вимоги до екіпажу транспортного засобу, до якого належить водій, які стосуються підготовки та різні вимоги, які стосуються екіпажу транспортного засобу відповідно [1].

Межами відповідальності водія відповідно до додатку В до ДОПНВ, які висвітлені в Главі 8.3 та Главі 8.4 є: заборона, щодо перевезення пасажирів в кабіні, які не пройшли відповідну підготовку; вміння користуватися

протипожежними засобами; заборона, щодо відкривання упаковок з небезпечним вантажем; використання освітлювальних приладів без металевих поверхонь; заборона паління поблизу обробки вантажу, а при перевезенні 1 класу небезпеки, в кабіні транспортного засобу; заборона щодо працювання двигуна при розвантажувально-завантажувальних роботах (крім випадків роботи насосів від двигуна); використання стояночного гальма та стояночних башмаків при стоянці транспортного засобу; обладнання транспортного засобу антиблокувальною гальмівною системою; деякі вимоги, які потрібно виконувати при стоянці транспортного засобу з небезпечним вантажем [1].

Межі відповідальності водіїв при внутрішньому дорожньому перевезенні небезпечних вантажів регулюються такими нормативно-правовими актами: Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», Закон України «Про дорожній рух», Закон України «Про автомобільний транспорт» Постанова Кабінету Міністрів від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Правила дорожнього руху» та Наказом МВС № 656 «Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів» та додатками А та В ДОПНВ.

Відповідно до статті 14 Закону України «Про дорожній рух» встановлено імперативний обов'язок учасників дорожнього руху знати і неухильно дотримуватися вимог цього Закону та Правил дорожнього руху (ПДР), інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху.

Провідною відсильною нормою є пункт 2.1. в ПДР, яка відсилає та наголошує, що водій повинен мати при собі документацію відповідно до вимог спеціальних правил, що визначаються Європейською Угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ). В додатку В до ДОПНВ вказується, що при дорожньому перевезенні небезпечних вантажів на транспортній одиниці (транспортному засобі) повинні бути транспортний документ, письмові інструкції, посвідчення особи кожного члену екіпажу, а також повинні бути, якщо вимоги ДОПНВ вимагають їх складання, свідоцтво про допущення транспортних засобів до перевезення небезпечних вантажів, свідоцтво про підготовку водія, а також копія утвердження умов перевезення небезпечного вантажу, що і кореспондується пунктом 2 частиною 5 статті 48 Закону України «Про автомобільний транспорт» [5].

Найважливішою колізією є наявність на транспортній одиниці погодження маршруту руху транспортного засобу під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів підвищеної небезпеки, що передбачено Правилами дорожнього перевезення небезпечних вантажів та в Законі України «Про дорожній рух». Де вказано, що одним з повноважень Національної поліції є розроблення та видача маршруту руху транспортних засобів з небезпечними вантажами підвищеної небезпеки, але він не входить в перелік документів, які передбачені додатком В до ДОПНВ та Законом України «Про автомобільний транспорт» та про що, неодноразово наголошували провідні експерти з питань перевезення небезпечних вантажів. Тобто контроль даного документу не передбачений жодним нормативно-правовим актом [5, 6].

При дорожньому перевезенні небезпечних вантажів транспортні засоби, для привернення уваги інших учасників дорожнього руху, повинні бути

марковані табличками оранжевого кольору та великими знаками небезпеки (в залежності від тари утримання небезпечного вантажу який перевозиться) та рухатися з ближнім світлом фар та задніми габаритними ліхтарями [4]. Також транспортна одиниця повинна укомплектовуватися вогнегасниками, в залежності від вантажопідйомності транспортного засобу, обладнанням та засобами індивідуального захисту відповідно до Розділу 8.1.4 та 8.1.5. додатку В до ДОПНВ [1].

Якщо поглибитись в законодавство, щодо дорожнього перевезення небезпечних вантажів, то можна зробити висновок, що прямі обов'язки водія, щодо маркування транспортної одиниці табличками оранжевого кольору та великими знаками небезпеки, крім тих, які передбачені в обов'язках інших учасників перевезення, відсутні, що в свою чергу не стосується комплектування транспортної одиниці. Відсутність в нормативних актах обов'язків водія є проблемою відповідальності всіх учасників дорожнього перевезення небезпечних вантажів та ускладнює накладення штрафних санкцій за їх порушення.

При здійсненні контролю за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів у компетентних органах України виникає проблема, щодо меж відповідальності водіїв так, як при здійсненні контролю, посадові особи керуються перевірочним листом додатку 5 Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та який передбачений для полегшення проведення контролю за дотриманням вимог ДОПНВ та затверджений Директивою 2004/112/EG [4]. Зміст комплексу та переліку перевірочних позицій складає контроль за 20 позиціями, які перевіряються уповноваженими органами. Як правило, при виявленні порушень, відповідно до перевірочного листа, відповідальність за порушення накладається на водія, що в свою чергу не виконує завдання Кодексу України про адміністративні правопорушення та не відповідає вимогам статті 5 Угоди про Міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ).

У зв'язку з Європейським та Євроатлантичним курсом України та перейняттям досвіду Європейських країн, з питань перевезення небезпечних вантажів, більш доцільно компарувати та адаптувати законодавство України з країнами Європейського Союзу. Так наприклад, в Німеччині, в структурі законодавства в області перевезення небезпечних вантажів, які не дублюють ДОПНВ, а лише містять відсильні норми на ДОПНВ. В свою чергу, в Німеччині також прийнятий Закон «Про перевезення небезпечних вантажів (GGBefG)» та прийнята Постанова «Про внутрішні та транскордонні перевезення небезпечних вантажів автомобільними, залізничними та внутрішніми водними шляхами» (Постанова про небезпечні вантажі щодо автомобільного, залізничного та внутрішнього судноплавства – GGVSEB), яка координує та забезпечує функціонування перевезення всіма видами транспорту, а не лише автомобільним. Також розроблена «Інструкція по реалізації Постанови про перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним судноплавством (GGVSEB)», в якій містяться пояснення щодо ДОПНВ, вимоги та подолання колізій, які виникають при контролі за перевезенням, також інструкція включає каталог штрафів по різним позиціям, категоріям

небезпек та меж відповідальності всіх учасників перевезення небезпечного вантажу, що в свою чергу дає можливість розмежувати відповідальність кожного учасника [6].

Список використаних джерел:

1. Европейская экономическая комиссия. Комитет по внутреннему транспорту. ДОПОГ. Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов действует с 2021. Организация Объединенных Наций. Нью-Йорк и Женева, 2020 год.

2. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000. № 1644-III. Дата оновлення : 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text> (Дата звернення 10.10.2021).

3. Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ МВС № 656 від 04.08.2018 № z1041-18. Дата оновлення: 13.08.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-18#Text>. (Дата звернення 10.10.2021).

4. Пахно А., Шок В. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом: пособие для консультантов / А. Пахно, В. Шок. 3-е изд. Перераб.и доп. – К: Издательский дом АртЭк, 2019. – 458 с.

5. Изменения в ПДД. URL: <https://labadr.com.ua/news/2020/11/24/132-izmeneniya-v-pdd/> (Дата звернення 10.10.2021).

6. Различия в наложении штрафов за нарушение ДОПОГ в Украине и ЕС. URL: <https://labadr.com.ua/news/2020/05/3/118-razlichiya-v-nalozhenii-shtrafov-za-narushenie-dopog-v-ukraine-i-es/> (Дата звернення 10.10.2021).

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

МЕТОДИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ НА ПЕРІОД 2021-2030 РР.

У 2013 р. Всеукраїнська громадська організація «Асоціація безпеки дорожнього руху» видала Альбом, присвячений третьому року Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, яке було проголошене Генеральною Асамблеєю ООН на 2011-2020 рр. [1].

Мета Десятиліття, як було визначено в резолюції ООН, полягала у стабілізації, а відтак і скороченні до 2020 р. прогнозованої смертності від ДТП шляхом активізації діяльності на глобальному, національному і регіональному

рівнях. Проте останній перепис населення в Україні був проведений у 2001 р., а за даними ООН через 40 років кількість населення в Україні скоротиться до 26 млн. замість 45 млн. у 2011 р. [2]. 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 [3], з якої можна зробити висновок, що повинен бути глобальний контекст.

Тобто, щоб зменшити кількість смертельних ДТП на 100 тис. мешканців за будь-який період (наприклад, 5-10 років) необхідно відповідно до [4] встановити місця концентрації таких ДТП, виділивши у місті їх зону чи відповідний період.

Такою зоною може бути один з адміністративних районів міста (якщо вони є). Наприклад, раніше в Києві було 14 адміністративних районів, зараз їх – 10 і планують ще скоротити їх кількість. Місця концентрації ДТП можуть відноситись до якоїсь зони адміністративного району, наприклад, зони розміщення ВНЗ (вищих навчальних закладів).

Нещодавно надійшла інформація, що у 49 містах світу виділені найкращі їх райони. У Києві таким районом стала Золотоворітська зона, а Київ посів 26 місце серед 49 міст. Найкраща зона міста також може бути місцем концентрації ДТП, особливо з туристами, які масово проводять екскурсії у таких зонах.

Якщо розглядати окремі періоди доби, то як показано у [5], вони мають різну питому небезпеку в залежності від режиму роботи зовнішнього освітлення. Наприклад, якщо у Києві відносно небезпеку періоду «день» прийняти за 1, то «ніч» буде мати 4, а ранкові і вечірні сутінки відповідно 23 і 83.

Небезпечною зоною може бути сам центр міста, питома вага площі якого від загальної площі міста коливається для 27 міст України від 0,82 (Донецьк) до 7,89 (Житомир). Нами встановлена залежність питомої ваги площі центра міста від загальної площі міста [5, с. 39].

Розглянемо метод зменшення кількості ДТП на прикладі зони розташування ВНЗ у Солом'янському районі м. Києва. За ВНЗ беремо Київський національний університет будівництва і архітектури (КНУБА). Зону його розташування необхідно взяти у масштабі 1:500 і скласти паспорт цієї зони, в якому повинні бути такі питання (етапи):

1. Площа зони ВНЗ км² і її питома вага від площі адміністративного району, в якому вона знаходиться.

2. Категорії і назви вулиць, які утворюють зону: 1) Повітрофлотський проспект (магістраль загальноміського значення регульованого руху), 2) вулиця Преображенська (магістраль районного значення), 3) вулиця М. Кривоноса (житлова вулиця), 4) вулиця Освіти (житлова вулиця).

3. Схема організації дорожнього руху на магістралях з дорожніми знаками з указанням світлофорних об'єктів і їх характеристиками, визначити, чи є на них ділянки з діючими АСУДР. По Повітрофлотському проспекту ще з

1987 р. діє система АСУДР. В зоні КНУБА світлофори встановлені на таких перехрестях:

№ 1: Повітровлотський просп. – вул. Освіти;

№ 2: Повітрофлотський просп. – вул. Преображенська;

№ 3: вул. Преображенська – вул. М. Кривоноса;

№ 4: вул. М. Кривонос – вул. Освіти.

Треба визначити, чи необхідні ще світлофорні об'єкти в зоні КНУБА за Методичними рекомендаціями НДЦ БДР [6] і в цілому по Києву за [5, дод. 8] (рис.1).

4. Маршрути міського пасажирського транспорту на магістралях в зоні КНУБА.

5. Картограми інтенсивності руху транспорту на магістралях, що утворюють зону КНУБА. Методику побудови див. [5, розд. 3].

6. Картограми інтенсивності руху пішоходів і велосипедистів на магістралях, що утворюють зону КНУБА [5, розд.4].

7. Класифікація транспортних вузлів на перетині різних категорій магістралей (табл.1, [5, табл. 3.5]) і за їх планувальними типами [5, с.128].

Таблиця 1

Класифікація міських транспортних вузлів

Режими руху транспорту по магістралях	Категорії магістралей, що перетинаються	Рівень МТВ в залежності від категорії магістралей, що перетинаються			
		МЗЗБР	МЗЗРР	МРЗ	ЖВ
Безперервний	МЗЗБР	ВК	I	II	*
Регульований	МЗЗРР	I	I	III	IV
Саморегульований	МРЗ	II	III	IV	V

Примітка:

- Перетини із житловими вулицями (ЖВ) відсутні, ЖВ повинні виходити на місцеві проїзди, що прямують уздовж МЗЗБР.
- МЗЗБР – магістраль загальноміського значення безперервного руху.
- МЗЗРР – магістраль загальноміського значення регульованого руху.
- МРЗ – магістраль районного значення.
- ЖВ – житлова вулиця.

ЗАВИСИМОСТИ МЕЖДУ КОЛИЧЕСТВОМ СВЕТОФОРОВ, ЧИСЛЕННОСТЬЮ НАСЕЛЕНИЯ И ДТП

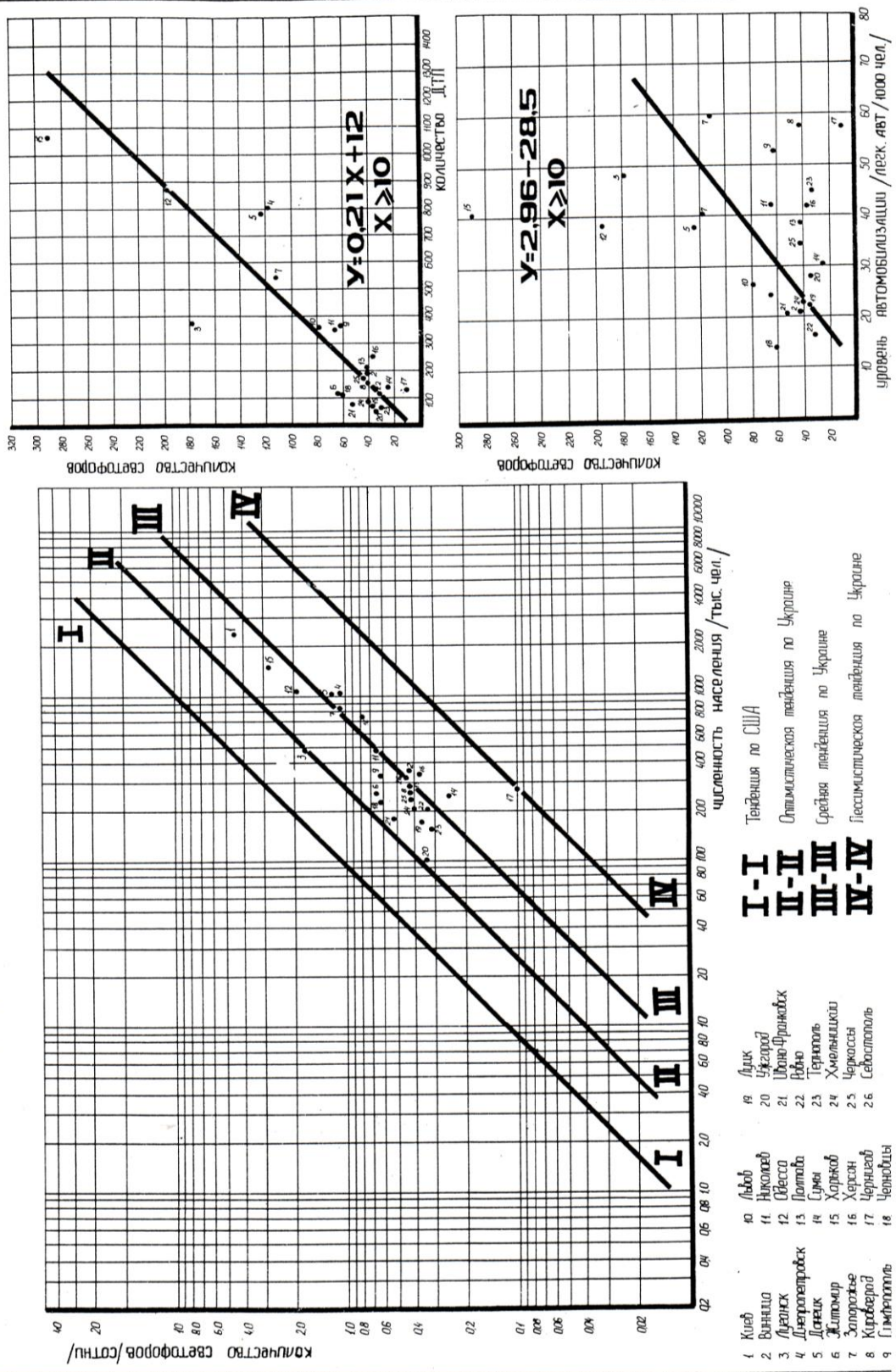


Рис. 1. Залежність кількості світлофорів від різних параметрів

8. Карта ДТП зі студентами чи викладачами в зоні КНУБА на прикладі центрального ядра м. Києва (рис. 2, [5, с. 287]).

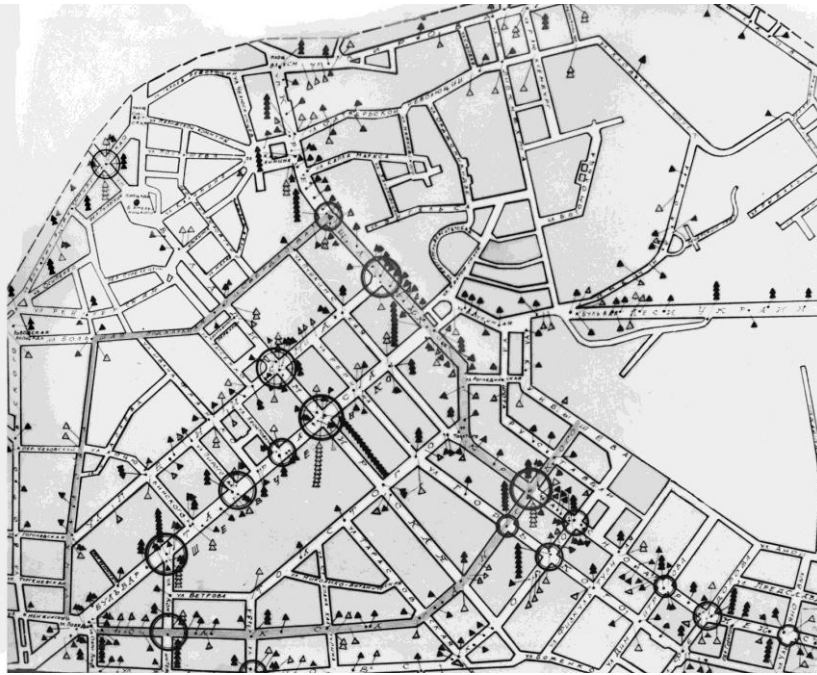


Рис. 2. Карта ДТП у центральному ядрі Києва

Наприклад, місцем концентрації ДТП в зоні КНУБА є перехрестя Повітрофлотський просп. – вул. Освіти, де треба ввести пішохідний перехід типу «зебра» по діагоналі, як у Японії (рис. 3, [5, дод. 13]).



Рис. 3. Пішохідний перехід типу «зебра» у Токіо (Японія, 2007 р.)

Таким чином, враховуючи вищевикладене, для того, щоб зменшити кількість смертельних ДТП (на 100 тис. мешканців) в Києві, чи іншому місті, чи загалом в Україні, треба врахувати помилки при розробці Програми зменшення ДТП у 2010-2020 рр. Перш за все до статистики ДТП повернути пункт «місця концентрації ДТП» і нарешті видати ДБН з КСОДР, розроблений КНУБА і включений до плану Мінрегіону у 2011 р., а потім виключений з плану з невідомих причин. А у 1990 р. вперше були видані «Тимчасові нормативи з проектування комплексних схем організації дорожнього руху (КСОДР) в містах УРСР» [7].

Треба запозичити досвід країни, де з 2010 р. динаміка ДТП зменшувалася, наприклад у Білорусі [8, 9].

Не слід забувати і досвід КНУБА, де вперше в СРСР в 60-х рр. минулого століття було введено реальне дипломне проектування [5, вступ] і за свої дипломи студенти отримали золоті медалі Мінвузу СРСР і АН УРСР.

На наш погляд, щоб зменшити кількість ДТП в містах України, треба взяти зони розміщення ВНЗ і діяти за методикою, вказаною вище.

Список використаних джерел:

1. *Рейцен Є. О.* Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020. Підтримка ініціативи ООН в Україні / Є. О. Рейцен // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2015. – Вип. 56. – С. 3-6.

2. *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.

3. Рекомендации для решения транспортно-планировочных задач / коллектив авторов; под ред. А. С. Баранова / ЛабГрад. – СПб.: ООО «Издательско-полиграфическая компания «КОСТА», 2018. – 164 с.

4. Методичні рекомендації по визначенню місць (ділянок) концентрації ДТП на вулично-шляховій мережі міст та призначенню заходів для усунення недоліків в організації дорожнього руху, що привели до їх виникнення / [А. М. Приятель, В. М. Гольдштейн, Є. О. Рейцен та ін.]. – К.: ГУ ДАІ МВС України, 1992. – 23 с.

5. *Рейцен Є. О.* Організація і безпека міського руху: навчальний посібник / Є. О. Рейцен. – К.: ТОВ «СІК ГРУП Україна», 2014. – 454 с.

6. Методичні рекомендації щодо визначення необхідності впровадження світлофорного регулювання дорожнім рухом в місцях концентрації ДТП у населених пунктах, та координації роботи світлофорних об'єктів на вулично-шляховій мережі міст України / [О. Г. Рева, І. Г. Дітріх, М. І. Іванько, О. М. Коляда]. – К.: НДЦ БДР МВС України, 1996. – 28 с.

7. Временные нормативы по проектированию комплексных схем организации дорожного движения (КСОДР) в городах УССР / Киевский инженерно-строительный институт. – К.: КИСИ, 1990. – 23 с.

8. Врубель Ю. А. Опасности в дорожном движении: монография / Ю. А. Врубель, Д. В. Капский. – М.: Новое знание, 2013. – 244 с.

9. Кот Е. Н. Технические средства организации дорожного движения. Практикум: учебное пособие / Е. Н. Кот, Д. В. Капский, А. В. Коржова. – Минск: БНТУ, 2016. – 239 с.

Ромашко Сергій Володимирович

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

ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ВИНИКНЕННЯ 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, за 9 місяців 2021 року в Україні було скоєно 18032 ДТП з постраждалими, з яких 17041 випадків ДТП скоєно з вини водіїв транспортних засобів (в тому числі 46 випадків керування несправним транспортним засобом), 978 випадків – з вини пішоходів, 13 випадків – з причин незадовільного стану дорожньої (вуличної) мережі.

Головними складовими безпеки дорожнього руху, що залежать від водія, є неухильне виконання вимог Правил дорожнього руху, зокрема дотримання безпечної дистанції, безпечного інтервалу та безпечної швидкості.

Однак, дисциплінованість водія та беззаперечне виконання ним вимог Правил дорожнього руху не завжди є запорукою безпеки на дорозі.

Причинами дорожньо-транспортних пригод може стати безліч факторів, серед яких значну роль відіграють порушення Правил дорожнього руху пішоходами та незадовільний стан дорожньої (вуличної) мережі.

Серед найбільш поширених порушень Правил дорожнього руху пішоходами є:

- перехід проїзної частини дороги на заборонений сигнал світлофора;
- перехід проїзної частини дороги в недозволених місцях (поза межами пішохідного переходу; на ділянці, де дорога має чотири і більше смуг для руху у двох напрямках);
- рух у темну пору доби без використання світлоповертальних елементів (стрічок, наліпок, жилетів).

Також причинами виникнення дорожньо-транспортних пригод є незадовільний стан технічних засобів організації дорожнього руху (недостатній рівень штучного освітлення, відсутність дорожніх знаків, дорожньої розмітки, несправний стан огорожень і світлофорів та ін.).

Технічними засобами підвищення безпеки дорожнього руху в межах населених пунктів та за їх межами є правильна побудова дорожньої та вуличної інфраструктури.

Нанесення та розташування дорожньої розмітки повинне відповідати вимогам ДСТУ 2587 «Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування», а встановлення та розташування дорожніх знаків – вимогам ДСТУ 4100:2104 «Знаки дорожні. Загальні технічні вимоги. Правила застосування».

Однак, утримання дорожньої розмітки в належному стані, що відповідає вимогам стандартів, ускладнюється не тільки самими водіями транспортних засобів, які змушені здійснювати постійні наїзди на лінії і елементи розмітки при перестроюванні або поворотах, а й дорожньо-транспортними машинами в холодні пори року при очищенні покриття від снігу і льоду.

Не зважаючи на дотримання Правил дорожнього руху його учасниками, намагання органів місцевого самоврядування утримувати вуличні мережі в належному стані, рівень вчинення дорожньо-транспортних пригод залишається на високому рівні, що вимагає від органів держави не лише провести розслідування таких правопорушень, а й встановити причини і умови, що їм сприяли.

Найбільш поширеними причинами дорожньо-транспортних пригод, які впливають на їх важкість, є дії водіїв транспортних засобів, які, в першу чергу, пов'язані з перевищенням дозволеної або безпечної швидкості руху автомобіля в конкретній дорожній обстановці.

Наприклад, рух автомобіля, в якому окрім водія, перебувають ще і пасажери, на ділянці дороги із заокругленням у темну пору доби по мокрому асфальтобетонному покриттю із швидкістю, що не є безпечною в даних дорожніх умовах (хоча і не перевищує максимально дозволена), може призвести до втрати керованості даного автомобіля, його виїзду за межі проїзної частини та подальше перекидання або/та контактування з нерухомими об'єктами (дерева, лінії електропередач). При цьому пасажери, які знаходяться в автомобілі і не пристебнуті пасками безпеки, при контактуванні транспортного засобу з такими об'єктами вільно переміщуються в ньому, отримуючи значні тілесні ушкодження, які, в окремих випадках, призводять до летальних наслідків.

Або ж, рух автомобіля із швидкістю, що перевищує максимально дозволена, у разі виникнення небезпеки для руху водію, значно зменшує можливість уникнути ДТП навіть при застосуванні ним екстреного гальмування і відповідно збільшує шанси настання важких наслідків іншим учасникам руху (смерть, тяжкі тілесні ушкодження, заподіяння великих матеріальних збитків).

Таким чином можливо зазначити, що основним фактором виникнення ДТП є людський, а саме дії учасників дорожнього руху, однак, в значній мірі ці дії пов'язані з дорожньою обстановкою, а саме станом та рівнем організації дорожнього руху відповідно до нормативно-правових актів (справною роботою світлофорів, наявністю та розташуванням дорожніх знаків і дорожньої розмітки, освітленістю небезпечних ділянок дороги, зокрема пішохідних переходів).

Список використаних джерел:

1. Статистика. Патрульна поліція України <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 20.10.2021).
2. ДСТУ 2587:2021. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови. Методи контролювання. Правила застосування https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu_2587_2021/5-1-0-1882
3. ДСТУ 4100:2104. Знаки дорожні. Загальні технічні вимоги. Правила застосування https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/dstu_4100_2014.pdf.

Синицина Анастасія Олександрівна

студент 3-го курсу факультету інноваційних технологій Університету митної справи та фінансів

Крутякова Вероніка Романівна

студент 3-го курсу факультету інноваційних технологій Університету митної справи та фінансів

Сазонець Ольга Миколаївна

професор кафедри транспортних технологій та міжнародної логістики Університету митної справи та фінансів, доктор економічних наук, професор (науковий керівник)

МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ

На даний час, підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів є одним з перших завдань нашої держави. Транспортна інфраструктура – основна ланка забезпечення економічного розвитку національної економіки, а також підвищення якості життя населення.

Перш за все, транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Міжнародне співробітництво об'єднало всі свої зусилля, щоб зменшити кількість постраждалих та травмованих внаслідок ДТП. Значну увагу слід приділити розробленню та здійсненню практичних заходів з підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів.

Одним із основних політичних документів у галузі безпеки дорожнього руху є політична заява, прийнята Організацією Об'єднаних Націй 10 жовтня 2019 року. Цей документ розрахований до 2030 року на скорочення смертності на дорогах на 50 %.

Щоб запропонувати якісь заходи для підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів треба розглянути причини виникнення проблем. Одним з основних є: відсутність оцінки вартості життя, низький рівень підготовки водіїв та загальна застарілість парку транспорту, що не дає змоги повністю використовувати переваги від систем активної та пасивної безпеки, які пропонують в останніх моделях транспортних засобів.

Наша основна мета – підвищити рівень безпеки перевезення пасажирів та вантажів в усіх сферах транспортної галузі [1].

Розвиток пасажирської і вантажної авіації є одним із пріоритетів Уряду з огляду на стратегічне географічне положення України та її перспективи як регіонального і міжнародного логістичного центру. Наразі українські аеропорти часто є технологічно застарілими, термінальні комплекси мають низьку пропускну спроможність, не пристосовані для впровадження новітніх технологій і не доступні для маломобільних груп населення. Цілями реформування авіаційної галузі для підвищення безпеки перевезення пасажирів і вантажів є вдосконалення ефективності управління нею, модернізація аеропортової інфраструктури та приведення у відповідність із міжнародними та європейськими стандартами.

Залізниця лишається одним із найпопулярніших в Україні засобів пересування і транспортування вантажів. Утім галузь страждає від технологічного зношення рухомого складу, а діяльність державної залізничної компанії – АТ «Укрзалізниця» – потребує якісних змін та підвищення рівня безпеки.

Модернізацію рухомого складу залізничної сфери і розвиток залізничних маршрутів має забезпечити збільшення державних інвестицій, а також створення належних умов для приватних інвестицій, що неможливо без належної фінансової прозорості. Важливою потребою є і впровадження європейських стандартів безпеки на залізниці.

Реформа передбачає створення системи державного управління у сфері безпеки на залізничному транспорті відповідно до положень законодавства Європейського Союзу, імплементація яких передбачена Угодою про асоціацію, що допоможе підвищити рівень безпеки перевезень в умовах розвинутої конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Здійснюється децентралізація фінансування ремонтно-будівельних робіт та утримання мережі автодоріг. У 2018 році створено державний дорожній фонд, покликаний забезпечити стабільне фінансування дорожнього господарства та безпеку на дорозі. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року «Drive Ukraine 2030» передбачає комплексний розвиток автомобільних доріг, будівництво національної мережі автомагістралей із 10 автобанів на умовах концесії, а також розвиток міжнародних транспортних коридорів (як-от міжнародний інфраструктурний проєкт GO Highway).

Окремою проблемою галузі є недобросовісні та безвідповідальні учасники ринку вантажних автоперевезень. Рух перевантажених автомобільних транспортних засобів, вага яких перевищує встановлені допустимі норми, спричиняє руйнацію дорожнього покриття, та навіть аварії. Розв'язати цю гостру проблему планується шляхом збільшення кількості пересувних габаритно-вагових комплексів і впровадження новітньої системи зважування автотранспорту під час руху (Weight-in-Motion, або WiM).

Кінцевою метою перетворень є підвищення безпеки руху, зменшення смертності та травматизму на дорогах, поступове відновлення і вдосконалення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі, покращення екологічності автотранспорту, розвиток ринку електромобілів, імплементація норм і стандартів ЄС та інтеграція транспортної системи України в міжнародну європейську транспортну систему [2].

Для підвищення безпеки перевезення пасажирів було прийнято рішення Полтавською обласною радою від 29.12.2020 створити програму «Підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2021-2024 роки, що передбачає такі результати:

1. Забезпечення контролю за виконанням перевізниками умов договорів про організацію перевезень пасажирів автомобільним транспортом.

2. Здійснення безперервного онлайн-контролю за дотриманням схем та розкладів руху. Підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів.

3. Отримання об'єктивних статистичних даних для контролю, ефективного планування та звітності.

4. Можливість інтеграції онлайн-додатків для відстеження руху пасажирського автомобільного транспорту.

5. Покращення якості надання послуг перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування [3].

Для підвищення рівня безпеки перевезення вантажів

1. Для автомобільного транспорту:

- 1.1 Покращити якість доріг, а саме розширити проїзну полосу;

- 1.2 Створення більш якісних обочин на дорогах;

- 1.3 Проведення більш відповідального контролю за навантаженням вантажу;

- 1.4 Оновлення автопарку.

2. Для залізничного транспорту:

- 2.1 Покращення якості залізничних шляхів;

- 2.2 Вдосконалення інфраструктури;

- 2.3 Переобладнання та модернізація вантажних вагонів.

Отже, підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів і вантажів це не тільки забезпечення економічного розвитку, а й збереження власного життя та здоров'я. Цей досвід необхідно використати в усіх областях, включаючи і Дніпропетровську.

Список використаних джерел:

1. Схвалення стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: стаття. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення від 24:10:20).
2. Реформа транспортної інфраструктури: стаття. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/ekonomichne-zrostannya/reforma-infrastrukturi> (дата звернення від 14:11:20).
3. Марчишинець С. М. Особливості реалізації регіональної політики у сфері безпеки дорожнього руху: презентація. URL: <https://infrastruktura-pl.gov.ua/wp-content/uploads/2021/05/Prezentatsiia-bez-video.pdf> (дата звернення від 17:05:21).

Синицина Анастасія Олександрівна

студент 3-го курсу факультету інноваційних технологій Університету митної справи та фінансів

Остапчук Максим Анатолійович

студент 3-го курсу факультету інноваційних технологій Університету митної справи та фінансів

Сазонець Ольга Миколаївна

професор кафедри транспортних технологій та міжнародної логістики Університету митної справи та фінансів, доктор економічних наук, професор (науковий керівник)

ПІДВИЩЕННЯ КУЛЬТУРИ ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В СУЧАСНІЙ УКРАЇНІ

Культура учасників дорожнього руху має величезний вплив на їх безпеку на дорозі. Незважаючи на вжиті заходи, проблема забезпечення безпеки дорожнього руху залишається актуальною і на сьогоднішній день. Збільшення рівня автомобілізації населення є однією з причин зростання інтенсивності руху на дорогах. Таке явище має супроводжуватися адекватною зміною ставлення суспільства до питань вдосконалення безпеки дорожнього руху.

Культурна поведінка водія є частиною загальної культури людини, що виражається в його розумовому, моральному і суспільному розвитку. Виховану та ввічливу людину, що відноситься з повагою до інших учасників дорожнього руху, важко уявити в ролі правопорушника.

Культура водіння – це відносини на дорозі, що характеризують рівень взаємоповаги між усіма учасниками дорожнього руху. Це означає, що людина, яка знаходиться за кермом автомобіля, одночасно дотримується правил дорожнього руху і не створює аварійних ситуацій, стежить за порядком та

дорожньою ситуацією, не завдаючи незручності іншим автомобілістам і пішоходам [1].

Формування культури поведінки на вулично-дорожній мережі – один з провідних шляхів створення комфортних умов для учасників дорожнього руху, що у свою чергу, сприятиме зниженню кількості і тяжкості наслідків ДТП.

Для цього необхідно звернути увагу населення на:

1. Виховання ввічливого та уважного відношення між різними категоріями учасників дорожнього руху: «пішохід-пішохід», «пішохід-водій», «водій-водій»;

2. Навчання населення неухильному дотриманню елементів безпечної поведінки на вулично-дорожній мережі;

3. Формування негативного відношення суспільства до порушників правил дорожнього руху [2];

На жаль, статистика в Україні показує, наскільки важливий цей аспект «виховання водіїв». За роки незалежності на дорогах країни загинуло більше 180 тисяч людей, травмовано 1,3 млн громадян. Щоб підвищити рівень культури водіння в Україні і ефективність дорожнього регулювання, необхідно НЕ посилити санкції і вводить нові способи реєстрації правопорушень, а працювати в напрямку підвищення якості та рівня навчання водіїв в автошколах. Така реформа представляється глобальною, і на її реалізацію необхідно час.

Говорячи про статистику слід зазначити також, що з початку 2021 року в країні сталося 29 545 аварій, що на 19,5% більше, ніж роком раніше. У них травмувалися 3696 і загинули 415 осіб. У порівнянні з 2020 роком статистика травматизму та смертності змінилася в кращу сторону – впала на 3%. У своїй більшості аварії виникають через порушення водіями правил дорожнього руху. До числа головних причин можна віднести проїзд на заборонний сигнал світлофора, недотримання дистанції, агресивне маневрування і обгони, порушення правил проїзду перехресть і виїзд на зустрічну смугу.

Найбільше аварій з початку 2021 року відбулася в Києві – 7135 інцидентів, що на 13,4% більше, ніж за аналогічний період 2020-го. При цьому число травмованих зменшилась на 33,6% до 261 людини, а загиблих – на 33,3% до 12 осіб. Друге місце за кількістю ДТП займає Київська область, де за два місяці зафіксовано 2747 інцидентів, що на 54% більше, ніж роком раніше. Незважаючи на зростання аварійності, рівень смертності знизився на 47,7% (23 особи), а травматизму – на 27,6% (254 особи). Останньою є Одеська область з результатом в 2414% (+ 8,6%). Кількість травмованих в порівнянні з минулим роком знизилася на 26,4% до 215 чоловік, а число загиблих, навпаки, зросла на 4,5% (23 людини) [3].

Дані статистики лише підтверджують висловлене раніше припущення, оскільки за 2 роки (2020 – 2021 рр.) боротьби з порушниками за допомогою впровадження нових видів штрафів і посилення заходів відповідальності, на жаль, не змінило істотно змін ситуацію на дорогах. Попередити випадки дорожньо-транспортного травматизму та знизити смертність і кількість травм можливо, в Україні, лише одним способом: змінювати менталітет українців на

дорогах, адже ми завжди нехтуємо правилами та повторюємо такі ж самі помилки:

1. Відсутність одягнених пасок безпеки;
2. Керування автомобілем в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння;
3. Порушення дотримання безпечної швидкості;
4. Відсутність шоломів для мотоциклістів, велосипедистів;
5. Відсутність дитячих обмежувальних приладів (автокрісла);
6. Використання гаджетів під час керування автомобілем, переходу доріг;
7. Небезпечна їзда водія на дорозі [4].

Отже, вище зазначені помилки при їзді підвищують можливість виникнення аварії, недопустимість цих простих на перший погляд складових, дасть змогу значно підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху, зменшити кількість ДТП і знизити рівень тяжкості їх наслідків, мінімізувати людські втрати та фінансові збитки внаслідок ДТП, поліпшити стан дорожньої мережі. Також, проаналізувавши особливості української правової дійсності і заходи, що проводяться за кордоном з метою підвищення рівня культури водіїв, вважаємо за доцільне застосування наступних заходів з регулювання даної проблеми:

1. Пропаганда культури і безпеки дорожнього руху з метою усвідомлення суспільством того факту, що безпека дорожнього руху є найважливішою проблемою, від вирішення якої залежить безпека кожного учасника дорожнього руху. Для цього слід розширити кількість програм на телебаченні і радіо, присвячених безпеці дорожнього руху, показу позитивних фактів культури.

2. Розвиток системи відеоспостереження на аварійних ділянках доріг, пересічних і з'їздах як стримуючого фактору здійснення адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху.

3. Проведення цілеспрямованої психологічної роботи в автошколах, що сприяє швидкій та ефективній адаптації недосвідчених водіїв. При цьому необхідно збільшувати кількість годин практичного водіння в період навчання.

Список використаних джерел:

1. Виходець О. М., Кизилова Е. О., Слоб'як З. Ю. Культура та етика водіння : підручник для учнів профтехнічних закладів. Київ : Педагогічна преса 2008, 320 с.

2. Дотримання правил дорожнього руху : стаття. URL: <http://nadrda.gov.ua/dotrymannia-pravyl-dorozhnoho-rukhu/> (дата звернення 01:10:21).

3. Смертельні ДТП в Україні за 2021 рік : стаття. URL: <https://www.autocentre.ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html> (дата звернення 01:10:21).

4. Дотримання правил дорожнього руху має стати звичкою для кожного українця: стаття URL: <https://su.ukravtodor.gov.ua/press/news/49458.html> (дата звернення 01:10:21).

Сливко Ольга Яківна

старший викладач кафедри теорії та історії держави і права Брестського державного університету імені О. С. Пушкіна (Республіка Білорусь)

ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ОСОБИ, ЯКА НЕ МАЄ ПРАВА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Безпека дорожнього руху багато в чому залежить від кваліфікації і досвіду фізичної особи, що керує транспортним засобом. Порядок надання права керування транспортним засобом в Республіці Білорусь визначено Правилами дорожнього руху [1, ст. 26]. Для отримання права керування необхідне дотримання декількох умов. По-перше, особа повинна бути допущена до керування механічним транспортним засобом за медичними показниками. По-друге, особа повинна пройти підготовку і скласти кваліфікаційний іспит. Однак, сам по собі факт складання кваліфікаційного іспиту без отримання в установленому порядку посвідчення водія не надає права керування транспортними засобами. По-третє, тільки після видачі посвідчення водія виникає це право.

У законодавстві встановлено і підстави припинення права керування.

Після закінчення встановленого терміну дії водійського посвідчення (10 років) до моменту отримання нового водійського посвідчення фізична особа вважається такою, що не має права керування [1, ст. 27]. Це одне з найпоширеніших підстав.

Крім того, право керування припиняється, якщо водій відмовляється від проходження медичного огляду або за результатами проходження медичного огляду у особи встановлено захворювання або протипоказання, що перешкоджають керуванню механічними транспортними засобами.

Особа вважається не мав права керування, якщо вчинила протиправне діяння у сфері безпеки дорожнього руху і в установленому порядку позбавлена права керування. Кодекс Республіки Білорусь про адміністративні правопорушень (далі, КпАП РБ) встановлює, що позбавлення спеціального права можливо на термін від 3 місяців до 5 років [2, ст. 6.7].

У новому Процесуально-виконавчому кодексі Республіки Білорусь про адміністративні правопорушення (далі – ПВКпАП) введена норма, що закріплює тимчасове обмеження права боржника на керування механічними транспортними засобами [3, ст. 8.15]. Такий захід забезпечення адміністративного процесу можливий лише за рішенням суду.

Законодавством закріплена спеціальна норма, що відноситься до іноземних осіб, які постійно проживають на території Республіки Білорусь. Якщо фізична особа приїхала в Республіку Білорусь на постійне місце

проживання і має посвідчення водія, видане іноземною державою, вона (особа) зобов'язана протягом 90 днів отримати водійське посвідчення в Республіці Білорусь. Після закінчення цього строку особа вважається такою, що не має права керування. Це правило не поширюється на іноземних осіб, які тимчасово перебувають або тимчасово проживають на території Республіки Білорусь.

На жаль, участь в дорожньому русі осіб, які не мають права керування, поширене явище. Встановити винну такої особи можливо, якщо тільки виявлено сам факт керування транспортним засобом такою особою (наприклад, за результатами перевірки документів співробітниками ДАІ). Але велика частина таких правопорушень залишається не виявленими.

Відповідальність за керування транспортним засобом особою, яка не має права керування, встановлена ст. 18.14 КпАП РБ. Диспозиція ч. 1 ст. 18.14 встановлює відповідальність і за передачу керування транспортним засобом особі, яка не має права керування. Ч. 2 ст. 18.14 закріплює відповідальність за повторність вчинення правопорушення протягом року після накладення стягнення.

Санкція ч. 1 встановлює відповідальність у вигляді штрафу від 5 до 20 базових величин (приблизно 232 дол. США). За повторність ч. 2 встановлює більш жорсткі санкції – штраф збільшено до 50 базових величин (приблизно 580 дол. США). Передбачено й альтернативні санкції – громадські роботи або адміністративний арешт (строком до 15 діб).

Незважаючи на встановлені санкції, особи, які притягуються до адміністративної відповідальності за відсутність права керування, і далі продовжують здійснювати подібні правопорушення. Причинами цього можуть бути необхідність використання транспортного засобу в особистих або службових цілях. Якщо особа була позбавлена права керування на тривалий термін, у багатьох випадках він продовжує користуватися власним автомобілем. При цьому порушуються встановлені норми, які прямо забороняють такі діяння. Правозастосовна практика по даній категорії адміністративних справ переконала суспільство і законодавчі органи державної влади у необхідності посилення відповідальності.

У травні 2021 року в Кримінальний кодекс Республіки Білорусь були внесені зміни – з'явилася ст. 317-2 «Керування транспортним засобом особою, яка не має права керування». Тепер передбачається вже кримінальна відповідальність за протиправне діяння у вигляді керування транспортним засобом особою, яка не має права керування. Обов'язкова ознака такого злочину полягає у неодноразовості вчинення особою такого діяння, а саме, якщо особа вчинила злочин, передбачений цією статтею, протягом одного року після накладення адміністративного стягнення за керування транспортним засобом особою, яка не має права керування цим засобом, за що передбачена відповідальність за ч. 2 ст. 18.14 КпАП РБ (повторність).

Покарання передбачається у вигляді громадських робіт або штрафу, або виправних робіт на строк до шести місяців, або арешту з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю або без позбавлення такого права [4].

Ч. 2 ст. 317-2 КК встановлює відповідальність, якщо особою вчинені ті ж самі діяння, і вона раніше вже була притягнута до відповідальності за ч. 1 цієї статті. Караються такі діяння штрафом або виправними роботами на строк до двох років, або арештом, або обмеженням волі на строк до двох років з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю [4].

Незважаючи на те, що норма нещодавно з'явилася в КК РБ, правоохоронні органи вже притягують до відповідальності фізичних осіб за цією статтею. Так, відносно мешканця м. Мінська винесено вирок, яким призначене покарання у вигляді шести місяців виправних робіт з утриманням 25% заробітку на користь держави і позбавленням на три роки права займатися діяльністю, пов'язаною з керуванням транспортними засобами [5].

Наскільки кримінальна норма виправить ситуацію з керуванням транспортними засобами особами, які не мають права керування, побачимо згодом. Але, на сьогодні, цей захід покарання введений обґрунтовано. Офіційні статистичні дані свідчать про те, що у 2020 році з вини осіб, які не мають права керування транспортними засобами, було скоєно 292 ДТП, 54 людини в них загинули, ще 345 поранені. А в 2021 року вже скоєно 125 ДТП, загинули 32 людини, поранено 145 учасників дорожнього руху. Слідчими органами Республіки Білорусь порушено 14 кримінальних справ за ст. 317-2 КК [6].

Список використаних джерел:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 г. № 313-3 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2021.

2. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 06 января 2021 г. // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2021.

3. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 06 января 2021 г. // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2021.

4. Уголовный кодекс Республики Беларусь 9 июля 1999 г. № 275-3 в ред. Закона Республики Беларусь от 26 мая 2021 г. № 112-3 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2021.

5. Виталий Петрович «Бесправников» уже наказывают по уголовной статье [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://auto.onliner.by/2021/10/18/bespravnikov-uzhe-nakazyvayut>. Дата звернення: 18.10.2021.

6. «Без прав – значит без руля». Следственный комитет – о бесправниках и их ответственности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sk.gov.by/ru/news-ru/view/bez-prav-znachit-bez-rulja-sledstvennyj-komitet-o-bespravnikax-i-ix-otvetstvennosti-10557>. Дата звернення: 18.10.2021.

Слотвинський Микола Сергійович

судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, Волинського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ВДОСКОНАЛЕННЯ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В ЧАСТИНІ ВИЗНАЧЕННЯ ПОРЯДКУ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПЕРСОНАЛЬНОГО ЛЕГКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

Модернізація транспортної та громадської інфраструктури, нарощування інвестицій та технологічний прогрес сприяли значному підвищенню рівня автомобілізації населення України. Окрім механічних транспортних засобів, з огляду на достатню швидкість, економічність, зручність та екологічність на дороги поступово виходять нові види транспорту – електросамокати, гіроскутери, моноколеса та інші інноваційні винаходи. Такі засоби на даний момент не потребують державної реєстрації, а для управління ними не передбачена наявність водійського посвідчення, що робить їх зручними у використанні.

Однак, станом на сьогодні, законодавством у сфері безпеки дорожнього руху досі не визначено порядку експлуатації електротранспорту малого типу на дорогах загального користування.

Через відсутність чітко сформованих правил та обов'язків власників міні-електротранспорту, українці отримали не тільки нові можливості пересування, а й проблеми, пов'язані з безпекою дорожнього руху.

Офіційної статистики аварійності за участю такого транспорту в Україні не ведуть, однак проведений аналіз ДТП в окремих областях свідчить про зростання кількості зіткнень та дорожнього травматизму з вини власників персонального легкого електротранспорту, які часто трапляються через відсутність окремих доріг для нього та його безшумність при пересуванні [1].

Проблема узаконення електротранспорту в Україні обговорюється вже кілька років. З метою вдосконалення регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху було розроблено проекти законів 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)» [2] та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі» [3].

Законопроектами пропонується визначення для нових категорій учасників дорожнього руху, а саме: користувачі персонального легкого електротранспорту та особи, які керують портативними транспортними засобами на електричній тязі. Також наводиться вичерпний перелік прав та обов'язків таких категорій учасників дорожнього руху з одночасним

включенням правил їх пересування на дорогах загального призначення до переліку питань, що регулюються Правилами дорожнього руху. Окрім того, встановлюється відповідальність за порушення новою категорією учасників Правил дорожнього руху, зокрема, передбачається притягнення до адміністративної відповідальності у вигляді попередження, накладення штрафів розмірі від трьох до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від двадцяти до сорока годин [4].

Не зважаючи на низку нововведень у відношенні сучасних електричних транспортних засобів, та віднесенням їх власників до повноцінних учасників дорожнього руху, відкритим залишається питання визначення категорії осіб, яким дозволено користуватися вказаними засобами для пересування дорогами загального призначення.

Найчастіше користувачами електрокутерів, електросамокатів, тощо виступають фізичні особи, які в розумінні законодавства не досягли повної цивільної дієздатності (не досягли 18-річного віку, тобто повноліття) [5]. Експлуатація ж механічних транспортних засобів передбачає чітке встановлення законодавством вікових меж для осіб, що мають наміри керувати такими засобами, а також наявність посвідчення водія встановленого зразка, яке безпосередньо наділяє правом керування [6].

Відповідно, пропонується внести корективи до проєктів, визначивши вік, з якого особи можуть бути власниками і користувачами персонального легкого електротранспорту, – 18 років. Разом з тим, особа, яка буде керувати персональним легковим електротранспортом, повинна володіти знаннями правил дорожнього руху, щоб бути його повноцінним учасником. Отже, необхідно забезпечити їх навчання і проходження курсів з правил безпеки дорожнього руху з послідуочим отриманням відповідного підтверджуючого документа.

Окрім того, через визнання портативного електротранспорту як повноцінного транспортного засобу, виникає необхідність його ідентифікації. Власники механічних транспортних засобів і причепів до них повинні зареєструвати їх в уповноваженому органі МВС або провести відомчу реєстрацію в разі, якщо законом встановлена обов'язковість проведення такої реєстрації, незалежно від їхнього технічного стану [6].

Аналогічно, пропонується запровадити систему реєстрації власників і користувачів персонального легкого електротранспорту та осіб, які керують портативними транспортними засобами на електричній тязі.

Також, через підвищений рівень небезпеки та травматизму, виникає необхідність запровадження механізму страхування таких транспортних засобів, оскільки для власників наземних транспортних засобів страхування цивільно-правової відповідальності є обов'язковим [7].

За результатами розгляду зазначених пропозицій змін до нормативно-правових актів можна зробити висновок, що узаконення нових норм сприятиме вдосконаленню правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху, які виникають у процесі експлуатації персонального легкого електротранспорту, врегулює права та обов'язки нових учасників дорожнього руху, дозволить забезпечити

належний захист прав осіб, які керують такими засобами, а також підвищить безпеку не лише користувачів електричних транспортних засобів, а й інших окремих категорій учасників дорожнього руху (велосипедистів, пішоходів) та зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод за їх участю.

Список використаних джерел:

1. ДТП, статистика та аналіз. Дата оновлення: 27.09.2021. URL: https://kyivcity.gov.ua/dorohy_transport_ta_parkovky/dorozhniy_rukh_377411/dtp_statistika_ta_analiz_379515/ (дата звернення: 17.10.2021).

2. Проект Закону 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 № 3023 від 06.02.2020. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=3023&skl=10 (дата звернення: 17.10.2021).

3. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі: проект Закону № 3023-1 від 20.02.2020. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68192 (дата звернення: 17.10.2021).

4. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер): проект Закону № 5732 від 05.07.2021. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72433 (дата звернення: 17.10.2021).

5. Цивільний кодекс України: Кодекс від 16.01.2003 № 435-IV // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 17.10.2021).

6. Про Правила дорожнього руху: Постанова від 10.10.2001 № 1306 // База даних «Законодавство України» / Кабінет міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.10.2021).

7. Про страхування: Закон від 07.03.1996 № 85/96-ВР // База даних «Законодавство України» / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 17.10.2021).

Собакарь Андрій Олексійович

завідувач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

Дженчако Тетяна Миколаївна

адвокат, м. Дніпро Дніпропетровської області

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИЙ ТРАВМАТИЗМ В УКРАЇНІ ТА ФАКТОРИ, ЩО ЙОГО ДЕТЕРМІНУЮТЬ

Проблема значного рівня дорожньо-транспортної аварійності, а відтак і як наслідок дорожньо-транспортного травматизму залишається актуальною для світової спільноти, свідченням чого є не лише гучні гасла, але й конкретні кроки, спрямовані на подолання або хоча б зменшення рівня смертності та травм на дорогах. Водночас, попри вживані заходи, суттєвого поліпшення ситуації на автошляхах світу не відбулося, що головним чином пояснюється тими обставинами, що у великій кількості досліджень вимірюються лише проміжні результати, такі як зміна поведінки або знань, а не фактичні результати в цій сфері. Україна не є виключенням. Лише у 2020 році на українських дорогах сталося понад 168 тисяч ДТП, з яких близько 26 тисяч – з постраждалими. За цей же період в цілому загинув 3541 чоловік, в тому числі 168 дітей, 1198 пішоходів і 235 велосипедистів [1].

Така ситуація в цілому є очевидною, адже характерними детермінантами проблем забезпечення дорожнього руху є наявність певних причин, умов, факторів та інших підстав, які безпосередньо створюють підґрунтя для поширення дорожньо-транспортного травматизму, збільшення кількості ДТП та постраждалих в них осіб, дестабілізації ситуації на автошляхах країни.

Причини та умови, що зумовлені взаємодією цілого ряду чинників соціального характеру, формують негативне ставлення до встановлених норм дорожньої поведінки, до основних моральних цінностей суспільства, до правил, норм і стандартів дорожньої безпеки. Їх прояв спостерігається на різних рівнях: суспільства, колективу, сім'ї, окремої особистості.

На сьогодні дорожня галузь є доволі інноваційною сферою, а відтак факторним простором причин ДТП можна відзначити:

- доповнення потенціалу толерантності доріг потенціалом інформаційних технологій;
- створення систем супроводу водія на маршруті, що допомагають завчасно сповіщати водія про небезпеку;
- оновлення ідеології безпеки дорожнього руху;
- стримування зростання моторизованої мобільності перекладу потреби в мобільності на громадський транспорт, поліпшення умов пішоходам і велосипедистам шляхом реалізації потенціалу землекористування;

– недолік необхідних знань у проектувальників в сфері організації і безпеки руху і служб експлуатації і ремонту технічних засобів організації руху;
– зруйнованість системи взаємодії розробки, експлуатації і нагляду в сфері дорожнього руху, а нова система з наукової підтримкою ще не створена.

Крім цього, фактори, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм, як загальнодержавну проблему сучасності, можна об'єднати в такі групи, а саме:

соціально-демографічні (фактори, пов'язані з урбанізацією, міграцією населення, змінами статево-вікової структури населення і т.д.);

економічні (фактори, пов'язані з проблемами добробуту, рівнем безробіття, економіки, промислової інфраструктури і т.д.);

соціальні та соціально-психологічні (фактори, пов'язані з ослабленням традиційних форм соціального контролю за особистістю в зв'язку з урбанізацією, роллю сім'ї у вихованні дітей, зайнятістю жінок, освітнім рівнем населення, стану, психофізичного здоров'я окремих соціальних груп);

організаційно-правові (фактори, обумовлені станом нормативно-правового забезпечення на рівні регіонів, органів місцевого самоврядування, професійної підготовленості представників влади, державних службовців, посадових осіб і т.д.). Така класифікація дуже приблизна і умовна, але, маючи на увазі її аналоги в кримінології, вважаємо, що при всій неозорості факторів адміністративної деліктності їх можна вивчати лише тоді, коли вони об'єднані в групи.

Наявність різних позицій щодо виділення факторів, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність, вказують на недостатню дослідженість цього напрямку забезпечення дорожньої безпеки. Проте аналіз означеної проблеми дозволяє виділити наступні основні фактори, що сприяють вчиненню ДТП, серед яких:

– дорожня обстановка, що включає в себе: видимість і оглядовість шляху проходження транспортного засобу, ширину проїжджої частини, наявність або відсутність тротуарів, транспортних розв'язок, «кишень» на зупинках та інших конструктивних особливостей дороги, що забезпечують безпеку, характер і стан дорожнього покриття та його поверхні, інтенсивність руху, відсутність належної дорожньої розмітки, проблемні ділянки дороги, недостатня інформативність, велика кількість реклами уздовж дорожньої смуги, пішоходи, недотримання технічного регламенту використання автомобільних доріг, несвоєчасне реагування на скоєне ДТП і відсутність можливостей швидкого і своєчасного доступу медичної допомоги на місце аварії;

– автотранспорт, який, з одного боку, може не відповідати технічним вимогам експлуатації, зважаючи на час свого довгострокового використання, з іншого боку, – велика кількість нових потужних автомобілів в «невмілих руках», швидкі темпи розвитку в автомобілебудуванні і автоматизації управлінням транспортним засобом, що в свою чергу знижує рівень уваги водія, призводить до переоцінки своїх можливостей, а також недотримання

власниками транспортних засобів норм технічного обслуговування і кваліфікованого огляду транспортних засобів;

– водій, його особисті психологічні якості (відсутність належного морального виховання та етикету водія транспортного засобу, легковажність), соціально-демографічні якості (стать, вік, освіта, соціальний стан, рід занять, сімейний стан, матеріальне становище, місце проживання), соціально-правові якості (колишні судимості, вчинення адміністративних правопорушень, дисциплінарних проступків), психофізіологічні якості (дефекти сприйняття і переробки інформації, рішень, дій), недостатність досвіду водіння, відсутність необхідних знань і навичок водіння (нерідко відсутність водійських прав), нетверезий стан;

– неточності і прогалини в законодавстві, що регламентує: відповідальність за порушення правил дорожнього руху; контроль за дотриманням державними органами законів та виконанням ними своїх обов'язків (в першу чергу це стосується видачі водійських посвідчень, накладення і стягнення штрафів за порушення правил дорожнього руху, керування фінансуванням і веденням господарської діяльності щодо поліпшення дорожньої обстановки, що також призводить до прогресування корупції); розслідування ДТП, оскільки точне виявлення причин та умов ДТП дозволяє розробити заходи щодо попередження і профілактики їх в майбутньому.

Наявність хоча б одного із зазначених факторів вже є передумовою подальшого порушення водієм або іншим учасником дорожнього руху ПДР, що в підсумку може призвести до вчинення особою ДТП. У нашій країні нерідко при розслідуванні дорожньо-транспортної пригоди виявляється одночасно наявність багатьох з них. Тому заходи щодо їх усунення та попередження ДТП вимагають негайного здійснення. Також варто відзначити, що забезпечення безпеки дорожнього руху носить комплексний характер, тому заходи щодо попередження та профілактики ДТП повинні мати всебічну спрямованість. Саме профілактика дорожньо-транспортного транспортного травматизму являє собою складний і багатогранний процес, для здійснення якого державні органи повинні об'єднати свої зусилля і, широко використовуючи пропаганду і агітацію, викликати в масах свідоме ставлення до боротьби з різними порушеннями правил руху транспорту та його експлуатації. Крім того, профілактика є однією зі сфер соціального управління, що впливає на причини, умови і на саму аварійність з метою запобігання її самодетермінації [2]. Профілактичні заходи здійснюються різними державними і громадськими інституціями і в сукупності повинні представляти систему попередження проступків на транспорті, яка проявляє себе через конкретні форми діяльності. Системний підхід до попередження аварійності, і дорожньо-транспортних пригод, передбачає зокрема, комплексність здійснюваних заходів, взаємодію суб'єктів профілактики, що можна досягти тільки шляхом планування профілактичної діяльності, правових та організаційних заходів щодо її координації; глибоке розуміння механізмів взаємодії різних ланок попереджувальної діяльності.

Очевидно, що профілактична діяльність правоохоронних органів повинна розглядатися не тільки як наступний етап попередження адміністративних правопорушень після виявлення причин і умов, що сприяють їх проявам.

Відмінності в характері причин і умов, що сприяють протиправним проявам, породжують різноманітність засобів, які можуть бути використані для їх нейтралізації або усунення. Пріоритетне місце серед них займають, безумовно, засоби економічного характеру, що володіють найбільшою силою впливу на причини та умови, що містяться у всіх сферах життєдіяльності суспільства, що визначають зміст і результативність багатьох інших заходів попередження адміністративної деліктності. Дійсним знаряддям в цій боротьбі є правові, зокрема адміністративно-правові засоби, які здатні не тільки впливати на особистість громадянина, що порушує встановлені адміністративно-правові норми, а й значною мірою нейтралізувати окремі причини і умови, що сприяють скоєнню порушень ПДР.

Підсумовуючи викладене, дорожньо-транспортний травматизм, вважаємо за доцільне, визначити в якості інтегрального компонента безпеки дорожнього руху, стан якого є прямим показником ефективності чи неефективності реалізації нормотворчих та правозастосовних заходів, спрямованих на виключення реальних і потенційних загроз для учасників дорожнього руху, ступеня та якості їх захищеності від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

На підставі аналізу дорожньо-транспортних пригод можна дійти висновку, що розміри аварійності знаходяться в прямій залежності від наступних основних факторів, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм в Україні: чисельність населення та транспортних засобів; ступінь розвитку дорожньо-транспортних мереж та їх технічний стан; структура та обсяг транспортних потоків; технічний стан парку транспортних засобів; культура і дисципліна учасників дорожнього руху, в тому числі рівень професійної підготовки водіїв; морально-етичні норми учасників дорожнього руху; система невідворотності покарання за скоєні порушення ПДР; взаємодія транспортних засобів різного призначення та відомчої належності; недосконалість чинного законодавства, що регламентує організацію пішохідного руху і нагляд за ним; властивості технічних, організаційних та інформаційних систем забезпечення дорожнього руху; низький рівень реалізації профілактичних заходів.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Украине и основные причины аварий на дорогах в 2020 году. URL: <https://forinsurer.com/news/21/01/19/39063>
2. Таюрская Е. А. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений. URL: <http://izvtn.tti.sfedu.ru/wp-content/uploads/2007/2/44.pdf>

Соколов Олег В'ячеславович

судовий експерт відділу автотехнічних досліджень лабораторії автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Дніпропетровського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

АНАЛІЗ ФАКТОРІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ

На збільшення рівня ймовірності дорожньо-транспортних пригод (ДТП) впливають фактори ризику ДТП. Вивчення цих факторів та їх сукупний кількісний вплив допоможе зрозуміти які умови викликають ризик появи та ймовірність виникнення пригод. Фактори ризику, що виникають одночасно, можуть частково залежати від випадковості, але не виключено, що частково від поганого проектування дороги та частково від поведінки учасника дорожнього руху. Отже, чим більше відомо факторів, тим точніше можна передбачити кількість дорожньо-транспортних пригод, однак неможна передбачити окремий випадок у зв'язку з часом і простором. Саме від випадковості залежить коли і де виникає ДТП. В дослідженнях безпечності дорожнього руху має значення фактор ризику – фактор, який показує ймовірність пригод. Фактор ризику не варто розцінювати як необхідну чи достатню умову для виникнення ДТП, оскільки неможливо врахувати всі можливі фактори ризику, що прямо чи опосередковано причетні до учасника дорожнього руху чи ситуації, що розглядається.

Метою дослідження став аналіз факторів з джерел літератури, що впливають на ризик виникнення дорожньо-транспортної пригоди в умовах автоматизації управління міською транспортною інфраструктурою.

Проблема збільшення кількості ДТП та аналіз факторів, що впливають на ймовірність виникнення ДТП, стає все актуальнішою зі збільшенням кількості населення та кількості автомобілів на дорозі, а також зі збільшенням мобільності населення. Цю проблему неможливо розглядати локально, оскільки наслідки мають вплив на всі сфери життєдіяльності, в тому числі екологічну, економічну, фінансову та ін.

Аналіз ряду робіт [1-5] дозволив розподілити фактори, що мають вплив на ризик розвитку ДТП на групи:

1) об'єктивні: параметри і стан доріг; інтенсивність руху транспортних засобів та пішоходів; технічний стан транспорту; устаткування доріг засобами регулювання, спорудами та ін.

2) суб'єктивні: стан учасників дорожнього руху; порушення встановлених правил дорожнього руху водіями та пішоходами.

В роботі [6] досліджуються фактори та причини ДТП за участі вантажних автомобілів. З використанням Матриці Хеддона [7] характеризуються заходи для попередження травматизму, мінімізації тяжкості і ліквідації наслідків від ДТП. Ряд авторів стверджують про поєднання факторів ризику при ДТП, де значний вплив відводять «людському» фактору (93%), при тому, що найчастіше

людина може бути основним і єдиним фактором (57%) ДТП. З одного джерела відомо, що одним з факторів може бути рівень інтелекту учасника дорожнього руху, де водії з високим рівнем інтелекту менше потрапляють в ДТП.

Зважаючи на те, що вплив на суб'єктивний стан учасника дорожнього руху залежить від самого учасника дорожнього руху, належну увагу слід приділити зменшенню об'єктивних факторів [8], що сприяють росту ймовірності ДТП, а саме: основна відповідальність за ризик гибелі при ДТП покладається на дорожні служби, виробників транспортних засобів, перевізників, держслужбовців, законотворців, поліцію, тобто творців дорожньо-транспортної системи.

Для вжиття заходів по попередженню дорожньо-транспортних пригод необхідно формувати та розвивати дорожньо-транспортну систему з урахуванням того, що повністю попередити аварії не можливо, але необхідно приділити пильну увагу «аварійно небезпечним ділянкам», де використання ряду обмежувальних заходів дозволить знизити ряд факторів, що призводять до підвищення ризику ймовірності ДТП та попередить ряд транспортних пригод.

Підсумовуючи вищезазначене, можна стверджувати, що дорожньо-транспортна система не враховує факт того, що людина може помилятися та здійснювати помилки, а ці помилки найчастіше ведуть до загибелі людей. Створення безпеки дорожнього руху за рахунок створення механізмів впливу та мінімізації факторів ризику ДТП дозволить попередити загибель людей та отримання ними тяжких тілесних ушкоджень в результаті дорожніх пригод.

Список використаних джерел:

1. Маханець Л. Л. Моделювання ризику в зовнішньоекономічній діяльності : дис. ... канд. екон. наук : 08.03.02 / Маханець Любов Леонідівна. – Київ, 2002. – 204 с.

2. Коромыслов А. А. Управление рисками в логистических процессах грузовых перевозок воздушным транспортом : дис... канд. экон. наук : 08.00.05/ Коромыслов Александр Анатольевич. – Саратов, 2005. – 197 с.

3. Пуликовский К. Б. Повышение безопасности транспортировки нефти на основе управления риском : дис...канд. техн. наук: 05.26.03 / Пуликовский Константин Борисович. – Уфа, 2007. – 130 с.

4. Слюсарь Н. Н. Управление экологическими рисками транспортировки взрывчатых веществ железнодорожным транспортом : дис... канд. техн. наук : 03.00.16 / Слюсарь Наталья Николаевна. – Пермь, 2004. – 149 с.

5. Петров С. В. Совершенствование методов оценки и управления аварийным риском в чрезвычайных ситуациях при перевозке нефтепродуктов на железнодорожном транспорте : дис... канд. техн. наук : 05.26.02 / Петров Сергей Викторович. – Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ. – М., 2009. – 142 с.

6. Научное исследование «Причины дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей в Европе» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/ruetac-summary.pdf>

7. Юмагузин В. В. Матрица Хэддона как инструмент снижения смертности от внешних причин // XV апрельская Международная научная конференция по проблемам развития экономики и общества: в 4 кн. Кн. 3 / отв. ред.: Е. Г. Ясин. М.: Издательский дом НИУ ВШЭ, 2015. С. 92-101.

8. Концепция нулевой смертности. [Электронный ресурс] URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/unda/Sweden_Rus_VisionZero.pdf

Співак Марина Вікторівна

доцент кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ, доктор політичних наук, доцент

ЩОДО ПРОПОЗИЦІЇ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННОЇ МЕДИЧНОЇ КАРТКИ ВОДІЯ

Однією з причин смертей через аварії є несвоєчасне та неякісне надання домедичної допомоги [1]. Щорічно травми різного ступеня важкості в Україні отримують близько 2 млн людей, більше 35% із них – внаслідок ДТП. Частка політраум у постраждалих внаслідок аварій на дорогах сягає 70%, ускладнень – більше 80%. У більш як 33% випадків жертви ДТП не виживають, майже стільки ж – отримують пожиттєву інвалідність [2].

У 2020 році на українських дорогах трапилось понад 168 тисяч ДТП, із яких близько 26 тисяч – з постраждалими. За цей же період загалом загинула 3541 людина, зокрема 168 дітей, 1198 пішоходів та 235 велосипедистів [3].

За шість місяців 2021 року вже сталося 86 тисяч 459 ДТП: загинули – 1 тисяча 281 осіб, постраждали – 12 тисяч 753 [4].

Важкість травм, яку може отримати людина в ДТП, стає ще критичніша через затримку першої допомоги. Після того як відбулась аварія, якість та швидкість допомоги має значний вплив на життя та здоров'я постраждалого. Дуже важливо, щоб водії, учасники руху і працівники поліції вмiли в разі необхідності надавати своєчасно і кваліфіковано першу допомогу. Наразі послідовність дій при наданні домедичної допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах не медичними працівниками зводиться до наступних: 1) переконатися у відсутності небезпеки; 2) викликати бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги; 3) при можливості заблокувати проїзд дорогою за допомогою свого автомобіля або попереджувальних знаків, наприклад, аварійного трикутника (позаду автомобіля на відстані 50 метрів); 4) якщо автомобіль стоїть під ухилом, заблокувати колеса (каміння, дошки), щоб попередити його рух; 5) якщо двигун продовжує працювати, вимкнути його; 6) залучити оточуючих до надання домедичної допомоги; 7) вважати, що у всіх постраждалих внаслідок дорожньо-транспортних пригод є травма шийного відділу хребта; 8) забезпечити нерухомість голови, шиї та хребта постраждалого за допомогою шийного комірця або руками; 9) в'яснити у свідків чи постраждалих (якщо це можливо) причини та деталі аварії; 10) надати домедичну допомогу постраждалому відповідно до наявних

пошкодженнь; 11) забезпечити постійний нагляд за постраждалим до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги; 12) при погіршенні стану постраждалого до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги повторно зателефонувати диспетчеру екстреної медичної допомоги [5].

За інших умов, коли існує необхідність втручання кваліфікованого медичного персоналу на місці ДТП, доречним на нашу думку, буде створення електронної медичної картки водія.

Створення електронної медичної картки водія, доцільно синхронізувати з водійським посвідченням по номеру водійського посвідчення чи чіпу а також з електронним кабінетом водія. Вона може працювати з додатком до мобільного пристрою або планшету (лише для медичного персоналу та поліцейських). Така функція дозволить лікарям дотримуватися стандартів деідентифікації (процедура розпізнавання користувача в системі як правило за допомогою наперед визначеного імені (ідентифікатора)) медичних даних на місці ДТП та швидко приймати рішення з огляду на отримані травми. Що дає така можливість? З практичної точки зору це дозволить: ідентифікувати водія; функція дозволить дотримуватися стандартів деідентифікації медичних даних і може бути частиною реформи системи «eHealth»; з'ясувати наявність чи відсутність медичного страхового полісу; залучити за необхідності відповідного кваліфікованого спеціаліста; з'ясувати на місці ДТП групу крові; з'ясувати якими небезпечними хворобами хворіє особа, що потрапила в ДТП (ВІЛ/СНІД, гепатит тощо) це в першу чергу дозволить захистити лікарів та поліцейських від випадкового зараження; з'ясувати попередні травми/операції; з'ясувати чи знаходився водій на лікуванні (у тому числі від наркотичної або алкогольної залежності); з'ясувати чи має особа хронічні (напр. цукровий діабет), невиліковні хвороби; з'ясувати чи має водій алергію на ліки або окремі компоненти; з'ясувати приховані форми інвалідності; може містити перелік щеплень чи певні протипоказання; дані особи яку слід повідомити при ДТП та ін.

Алгоритм може виглядати наступним чином: якщо на місце ДТП першими прибувають працівники поліції вони сканують посвідчення водія з чіпом до якого під'єднана електронна медична картка водія, отримують інформацію медичного характеру і медики, які прямують вже отримують первинні дані. Тобто у автомобілі швидкої допомоги медперсонал вже знає, яка ситуація на місці ДТП а у приймальній знають первинні показники стану здоров'я у постраждалого якого транспортують до найближчого медичного закладу. В цей час медичний заклад, за необхідності, може підготувати все необхідне для медичної допомоги постраждалого або, за відсутності такої можливості, скоординувати карету швидкої медичної допомоги у інший медичний заклад.

Таким чином інформація, зібрана постачальниками первинної допомоги, може швидко передаватися у відділення невідкладної допомоги при ДТП і зменшити ризики смертності на дорогах.

На нашу думку, у контексті цифрової трансформації, така модель поведінки співробітників буде ефективною та гнучкою у координації та

прийнятті рішень між поліцією та медичним персоналом за умови обмеженого часу та у складних ситуаціях, що потребують негайного вирішення і порятунку людини.

Список використаних джерел:

1. Безпека на дорозі: правила та застороги. 20 грудня 2019. Міністерство охорони здоров'я. URL: <https://moz.gov.ua/article/news/bezpeka-na-dorozi-pravila-ta-zastorogi> (дата звернення: 02.10.21).

2. Шляхи вдосконалення надання медичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП в Україні. URL: <https://medtransvp.com.ua/shlyaxi-vdoskonalennya-nadannya-medichno%D1%97-dopomogi-postrazhdalim-vnaslidok-dtp-v-ukra%D1%97ni/>(дата звернення: 02.10.21).

3. У 2020 році кількість ДТП зросла майже на 8 тисяч. «Українська правда». 13 січня 2021. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2021/01/13/7279729/>(дата звернення: 02.10.21).

4. ДТП в Україні: скільки людей травмується і гине на дорогах. 21 липня 2021. «Слово і Діло». URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/07/21/infografika/suspilstvo/dtp-ukrayini-skilky-lyudej-travmuetsya-hyne-dorohax> (дата звернення: 02.10.21).

5. Порядок надання домедичної допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах. Наказ Міністерства охорони здоров'я України 16.06.2014 № 398. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0774-14#n2>(дата звернення: 02.10.21).

Судоплатов Максим Сергійович

курсант навчальної групи ПД-131 Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Шевяков Максим Олександрович

старший викладач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, капітан поліції (науковий керівник)

ПРОБЛЕМАТИКА СТАНУ ДОРІГ В УКРАЇНІ ТА ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПОСАДОВИХ ОСІБ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

Стан автомобільних доріг в Україні – це найбільша, і водночас, найдавніша проблема країни. Це та проблема, над якою сміються кризь сльози. Думка про те, що влада може нічого не робити з вибоїнами на дорозі, кущами та чагарниками обабіч (які в деяких місцях не тільки створюють недостатню оглядовість на поворотах, а й своїми кронами, що розрослись, заважають руху транспортних засобів (далі – ТЗ) і їм з це нічого не буде вже давно захопила розум населення, яке знову і знову, вскочивши в чергову яму, вимушене

ремонтувати свій автомобіль за свій рахунок та потім розповідати усім про поганих мерів, Укравтодор та представників місцевої влади. Більшість громадян навіть не знає про існування документів, які встановлюють норми належності дорожнього покриття та нормативно-правових актів, які встановлюють відповідальність за їх порушення. Тому я вважаю, що доцільним буде дослідження цієї проблеми та розповсюдження інформації про те, як діяти в таких випадках, куди звертатись і хто врешті-решт повинен за це нести відповідальність.

Одним із перших кроків на шляху до успішного подолання проблеми – це правова грамотність та свідомість населення. Люди повинні знати про законодавче забезпечення їхньої безпеки з боку держави та вміти правильно користуватись наданими їм можливостями у вирішенні питань щодо їх безпеки на дорогах.

Перше, на що потрібно звернути увагу – це ДСТУ 3587–97 від 1997 року, у якому чітко прописані вимоги до експлуатаційного стану доріг, вулиць і доріг у населених пунктах, залізничних переїздів, технічних засобів організації дорожнього руху та обладнання автомобільних доріг. Тобто в країні є встановлені норми належності не тільки доріг, а й усього дорожнього обладнання: мостів, естакад, шляхопроводів тощо.

Але як ці норми допоможуть нам, як звичайним громадянам, у вирішенні цього питання? Для відповіді на це, спочатку, слід звернутися до п. 2.12 підпункту «г» ПДР України: «Власник транспортного засобу має право на безпечні та зручні умови для руху» [6], а також до приписів ч. 3 ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» (далі – ЗУ), де право на «безпечні умови дорожнього руху» має кожний учасник дорожнього руху, тобто не тільки водій, а й пасажир, пішохід, велосипедист та всі особи, що підпадають під визначення учасника дорожнього руху. Тобто порушення встановлених Державним стандартом України вимог щодо стану доріг(що вважаються безпечними) є порушенням прав людини на безпечні умови.

Тепер перейдемо до питання відповідальності. У статті 49 ЗУ «Про автомобільні дороги» прописано: «Власники доріг, органи, що здійснюють управління автомобільними дорогами, та користувачі автомобільних доріг, винні у порушенні вимог цього Закону, несуть відповідальність згідно із законом» [2]. А згідно яких законів буде понесено відповідальність? Це буде залежати від місця дислокації ДТП: на трасі (дорозі державного значення(відповідно до постанови КМУ від 30 січня 2019 р. № 55) чи в межах міста чи іншого населеного пункту. Якщо випадок стався на дорозі, що входить до вищевказаного переліку, то згідно з ч. 1 ст. 24 ЗУ «Про дорожній рух» власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи несуть відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні. Тобто такі дороги відносяться до сфери управління Державної служби автомобільних доріг України (Укравтодору), і відповідальність за їх стан несуть саме посадові особи Укравтодору та їхні територіальні відділення. Якщо ж це дорога (вулиця) в межах міста чи іншого населеного пункту, або будь-яка інша дорога, то згідно з

положеннями пп. 1, 4 частини 1 ст. 21 ЗУ «Про автомобільні дороги» і ч. 1 ст. 6 ЗУ «Про дорожній рух» відповідальними за порушення вимог щодо безпеки дорожнього руху будуть органи місцевого самоврядування, міські ради та їх уповноважені органи, районні ради та районні державні адміністрації у сфері дорожнього руху.

Оскільки ст. 49 ЗУ «Про автомобільні дороги» передбачає відповідальність посадових осіб, які займаються утримуванням та обслуговуванням доріг та дорожнього обладнання «згідно із законом», а ст. 140 КУпАП визначає вид та розмір відповідальності за порушення вимог належності стану доріг, а також за невжиття чи несвоєчасне вжиття заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху чи відновлення умов безпеки (наприклад, несвоєчасного очищення доріг від снігу), то згідно з приписами ч. 3 ст. 14 та ч. 1 ст. 16 ЗУ «Про дорожній рух», а також п. 2.12 пп. «б» ПДР України водій (у т.ч. як учасник дорожнього руху та як власник ТЗ) має право на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану доріг, вулиць та залізничних переїздів вимогам безпеки дорожнього руху. Це передбачає і ст. 22 Цивільного Кодексу України, що крім права на відшкодування збитків за порушення цивільного права особи також визначає їх розмір (у повному обсязі; не меншим, ніж дохід особи, яка порушила право, який вона отримала у зв'язку з порушенням цього права). А відповідно положень ч. 1 та ч. 3 ст. 386 ЦК України, держава забезпечує рівний захист прав усіх суб'єктів права власності. Власник, права якого порушені, має право на відшкодування завданої йому майнової та моральної шкоди.

Але часто при ДТП, що відбулось через невідповідність стану доріг вимогам безпеки можуть протокол складають відносно водія за ст. 124 КУпАП, тобто «порушення учасниками дорожнього руху ПДР, що спричинило пошкодження ТЗ (у даному випадку)» [5] і визнають винним в ДТП самого водія (або потерпілого, якщо ТЗ належить тому, хто на момент скоєння ДТП керував ТЗ). Щоб уникнути таких ситуацій, потрібно:

- Мати достатню доказову базу тому, що причиною ДТП стало не порушення ПДР водієм, а саме недбалість/неуважність/не виконання своїх обов'язків відповідальними за стан дороги та її ремонт і обслуговування органами. Для цього потрібно мати запис з відеореєстратора, свідчення очевидців та результати трасологічної та інших проведених експертиз (а краще поєднання декількох чи усіх перелічених доказів), що спростовують вину водія і підтверджують вину відповідальних органів.

- Посилатися на статті ЦК України, Закони України («Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух»), пункти ПДР у яких прописано права водія/учасника дорожнього руху на безпечні умови для руху та на відшкодування збитків унаслідок невиконання обов'язків (дії чи бездіяльності) особами, які відповідальні за стан та обслуговування доріг, дорожнього обладнання, залізничних переїздів тощо, при подачі позову до суду.

- Вимагати складання протоколу за ст. 140 КУпАП (якщо достатньо доказів невинуватості водія), що значно збільшить шанси прийняття рішення судом на користь потерпілого.

Для наочного прикладу справи, у якій змогли довести вину органів, відповідальних за дороги (в даному випадку Служби автомобільних доріг у Рівненській області та ДП «Рівненський облавтодор» ВАТ «ДАК «Автомобільні дороги України»), можна привести рішення Рівненського міського суду від 15.06.2018 року справа № 569/18043/17. Достатня кількість доказів проти дорожніх служб, якими виступили результати трасологічної експертизи і перевищення допустимих відхилень на ділянці дороги від встановлених норм експлуатаційного стану та недостатня їх кількість для виявлення факту порушення ПДР водієм ТЗ, правильне обґрунтування своїх прав та підстав виплати компенсації власникові ТЗ стали вирішальними фактами того, що суд прийняв рішення на користь потерпілого.

Отже, проблема стану доріг в Україні, однозначно, є незаперечним фактом. Але не варто думати, що вона не може бути вирішена. Вже зараз держава проводить «Велике будівництво» та чимало ремонтних робіт на дорогах, щоб надати можливість громадянам повною мірою користуватись своїми правами на безпеку дорожнього руху. Є чимало нормативно-правових актів, які регулюють це питання та при правильному їх використанні зможуть допомогти відстояти свої права та отримати законну компенсацію за нанесені матеріальні збитки через вину органів, відповідальних за обслуговування доріг.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 р. № 2953-XII. Дата оновлення: 16.02.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 25.09.2021).

2. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV. Дата оновлення: 01.06.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 25.09.2021).

3. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану: ДСТУ 3587-97 від 31.07.1997 р. URL: https://wiki.legalaid.gov.ua/images/d/d4/Dsty_3587_97.pdf (дата звернення: 26.09.2021).

4. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 04.02.2021 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 26.09.2021).

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Постанова Верховної ради Української РСР від 07.12.1984 р. Дата оновлення: 15.07.2021. № 8074-10. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 27.09.2021).

6. Про правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 14.07.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 27.09.2021).

7. Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення: Постанова КМУ від 30.01.2019 р. № 55. Дата оновлення: 28.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-2019-%D0%BF#Text> (дата звернення: 27.09.2021).

Судоплатов Максим Сергійович

курсант навчальної групи ПД-131 Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Шевяков Максим Олександрович

старший викладач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, капітан поліції (науковий керівник)

ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НЕПОВНОЛІТНІХ ОСІБ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНІ СТ. 124 КУПАП

Неповнолітня особа за кермом – явище дуже розповсюджене в Україні. Хлопці, які тільки-тільки почали діставати ногами до землі, сидячи за кермом татового мотоцикла, починають їздити на ньому вулицями міста/села; дівчата та юнаки, що кожного дня зустрічаються на дорогах кермуючи автомобілем – всі ці особи, не усвідомлюючи своїх дій та не маючи відповідних навичок, умінь та знань (а також документів, що посвідчують такі вміння/знання) керування автомобілем, наражають на небезпеку не тільки себе, а й інших учасників дорожнього руху. Вони створюють небезпеку там, де взагалі не повинні з'являтися (без відповідних документів) – на дорогах, чим нерідко створюють аварійні ситуації та численні випадки ДТП, у яких, де-факто, винуватцями є саме ці неповнолітні «водії».

Але з юридичної точки зору виникають деякі проблеми при встановленні факту ДТП та вини такої особи. І перша причина – це те, що де-юре ДТП так і не існуватиме. Це звучить дивно, але це є так. А проблема – в законодавстві України, яке передбачає відповідальність за ДТП. Відповідно до тексту ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) «Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року» [1] (що фактично і є ДТП), суб'єктом вчинення правопорушення є «учасник дорожнього руху». Під це визначення, згідно з п. 1.10 Правил дорожнього руху України, підпадає 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.

А водієм, згідно того ж пункту ПДР є 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. Виходить, що якщо ДТП вчинила неповнолітня особа, яка у більшості випадків не має посвідчення водія певної категорії (крім осіб, які в 16 років отримали посвідчення водія категорії «А» чи «А1») і, відповідно, не є учасником дорожнього руху – не є суб'єктом правопорушення. А якщо немає хоч однієї складової правопорушення – немає і самого правопорушення, і відповідно, немає відповідальності за нього.

Тобто неповнолітній водій може спричиняти ДТП і жодним чином за це не відповідати? Не все так однозначно, як здається. З одного боку, відповідно до ст. 124 КУпАП така особа відповідальності не матиме. Але ст. 13 Кодексу передбачає відповідальність неповнолітніх осіб віком від 16 до 18 років, і в залежності від характеру та особи правопорушника встановлює відповідальність за порушення деяких статей КУпАП (у т.ч. ст. 124) або на загальних підставах, або відповідно до статті 24¹, яка встановлює заходи впливу, що застосовуються до неповнолітніх. Тобто, навіть якщо особа в 16-18-ти річному віці, не має посвідчення водія відповідної до категорії ТЗ, яким вона керує і не може бути притягнута до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП, то вона нестиме відповідальність згідно ст. 13 цього ж Кодексу. А стягнення (заходи впливу) будуть залежати від самої особи (наприклад, притягалась особа до відповідальності раніше чи ні), а також від характеру правопорушення (умисне чи не умисне, розміру завданих збитків та/або нанесеної шкоди здоров'ю (життю) людини тощо). Окрім ст. 124 КУпАП, що встановлює відповідальність за матеріальну шкоду, неповнолітню особу можна притягнути до відповідальності за статтями 286 і 286¹ Кримінального кодексу України (далі – ККУ) (якщо на момент вчинення правопорушення особі виповнилось 16 років – це не буде суперечити ст. 22 ККУ, яка визначає кримінальну відповідальність з 16 років), якщо ДТП спричинило середні чи тяжкі тілесні ушкодження, або смерть людини (ст. 286¹ прописує те саме, але якщо особа, що керувала ТЗ була у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння). Суб'єктом правопорушень за цими статтями є особа, що керує транспортним засобом (особа, що керує транспортом у стані сп'яніння), тобто будь-яка особа, що в момент ДТП керувала ТЗ незалежно від наявності посвідчення водія.

Особи віком до 14 років взагалі не притягуються до відповідальності за КУпАП, а за ККУ не передбачено відповідальності осіб до 14 років за статтями 286 та 286¹. Тобто за ДТП жодним чином не відповідають. Але відшкодувати збитки у такому випадку будуть батьки малолітньої особи. Згідно з приписами ст. 1179 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ), особа віком від 14 до 18 років відшкодує завдані збитки у повному обсязі самостійно, якщо вона володіє майном, достатнім для відшкодування. В іншому випадку недостатню частину (чи повний обсяг) відшкодовують батьки (опікуни) цієї особи. Те саме стосується осіб, які досягли повної цивільної дієздатності (ст. 1180 ЦКУ), у

випадку набуття її до досягнення ними вісімнадцятирічного віку (випадки, передбачені ст. 34 та ст. 35 ЦКУ).

В кінці-кінців, проаналізувавши відповідні статті законів та кодексів України, доходимо висновку, що законодавством не передбачена відповідальність осіб віком до 16 років за скоєне нею ДТП. Тому до відповідних нормативно-правових актів потрібно внести зміни (або додати нові статті чи пункти), згідно яких можна буде притягнути таку особу до відповідальності, а також законно на основі цього визначити процедуру притягнення до відповідальності. Але на теперішній час, через недоліки в законодавстві України неповнолітня особа (до 16-ти років) залишається безкарною за скоєне нею ДТП.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Постанова Верховної ради Української РСР від 07.12.1984 р. № 8074-10. Дата оновлення: 15.07.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 28.09 2021).

2. Цивільний кодекс України: Відомості Верховної Ради України від 19.01.2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 15.07.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 01.10.2021).

3. Кримінальний кодекс України: Відомості Верховної Ради України від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 15.07.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 01.10.2021).

4. Про правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001р. № 1306. Дата оновлення: 14.07.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення 01.10.2021).

Терещенко Олександр Олександрович

викладач кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, капітан поліції

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

В нашій державі для забезпечення транспортної безпеки повинно бути вироблено не мало заходів, які будуть спрямовані на реформування безпеки на транспорті за для підвищення національної безпеки України та безпосередньо для безпеки громадян нашої країни. Рівень розвитку та безпеки транспортної системи держави є однією з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Транспортна безпека полягає в запобіганні аваріям та інцидентам на транспорті. Під забезпеченням транспортної безпеки варто розуміти соціальний процес діяльності відповідних суб'єктів суспільних

відносин із запобігання аваріям та інцидентам на транспорті. Транспортна безпека спрямована на захист: пасажирів, власників, одержувачів та перевізників вантажів, власників та користувачів транспортних засобів, транспортного комплексу та його працівників, економіки і бюджету країни, навколишнього середовища від загроз у транспортному комплексі. Аналіз національних інтересів крізь призму транспортної безпеки свідчить, що остання спрямована на захист пасажирів, власників, отримувачів і перевізників вантажів як осіб, що безпосередньо споживають або створюють транспортний продукт, власників транспортних засобів і осіб, що його фрахтують, транспортного комплексу, включаючи інфраструктуру та працівників, економічного стану країни, включаючи бюджети всіх рівнів, екологічного стану навколишнього середовища [1].

Крім загальних нормативно-правових документів у вигляді закону, концепції, стратегії та програми, необхідно розробити галузеві програми забезпечення безпеки на окремих видах транспорту. Особливо потребує такої програми автомобільний транспорт. Українська необхідна програма розвитку громадського транспорту. В нашій державі окрім безпосередньо існуючих Закону України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт» необхідно важливо створити Закон «Про транспортну безпеку» із метою уніфікації норм, що регулюють питання транспортної безпеки для різних видів транспорту, а також приведення українського законодавства у сфері транспортної безпеки у відповідність із міжнародними зобов'язаннями України. Фінансування заходів у сфері транспортної безпеки – центральна проблема побудови ефективної системи транспортної безпеки та єдиний надійний показник реальної стурбованості держави цими проблемами [2].

Нині одним із найголовніших суб'єктів спеціального контролю з приводу забезпечення безпеки на транспорті є підрозділи Національної поліції, зокрема Департаменту патрульної поліції, які здійснюють правовиховну роботу з безпеки руху серед водіїв, а також серед населення. Відповідно до статті 52 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Національною поліцією, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль) [3].

Відповідно до статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 року, поліція відповідно до покладених на неї завдань:

– регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

– здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;

– видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує

дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху [4]. До повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

- участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- забезпечення безпеки дорожнього руху;

- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;

- погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;

- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;

- видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

- здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

- інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

- Національна поліція також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.

Отже, діяльність органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відіграє важливу роль, оскільки саме на них покладаються обов'язки щодо попередження, запобігання та оформлення дорожньо-транспортних пригод.

На останок хотілося би нагадати про зустріч українських правоохоронців, які готові ділитися досвідом з ізраїльськими колегами. Про це йшлося 16 червня, під час онлайн-зустрічі заступника Голови Національної поліції України Олександра Фацевича з начальником дорожньої служби Поліції

Ізраїлю генералом Алоном Аріє. У зустрічі взяли участь начальник Департаменту превентивної діяльності Нацполіції Ігор Бабич, перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Нацполіції Олексій Білошицький, а також представник Міністерства громадської безпеки і поліції Держави Ізраїль Пауль Тимковський. За словами Алона Аріє, ізраїльські поліцейські приділяють дуже значну увагу профілактиці дорожньо-транспортних пригод на шляхах країни, довжина яких складає понад вісім тисяч кілометрів. Для ефективної роботи у цій сфері поліція аналізує кількісні та якісні показники: загальну кількість та категорії учасників дорожнього руху, найбільш поширені причини ДТП, розподіл за видами транспорту тощо. Такий аналіз причин і умов дорожньо-транспортних пригод дозволяє виявити проблемні моменти, а відтак – більш ефективно керувати силами і засобами поліції, наприклад, розташовувати поліцейські екіпажі в місцях концентрації ДТП. Алон Аріє наголосив, що одним із найважливіших напрямків роботи дорожньої поліції Ізраїлю є робота з водіями, яких у державі налічується понад чотири мільйони. Дорожня поліція працює на профілактику правопорушень, ведучи активну роз'яснювальну роботу з кожною категорією учасників дорожнього руху. Заступник Голови Національної поліції України Олександр Фацевич зазначив, що досвід ізраїльських колег у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є дуже цінним для українських правоохоронців. Зокрема, нас цікавлять такі аспекти роботи дорожньої поліції Ізраїлю, як аналітичні дослідження причини та умов ДТП, використання новітніх технологій в роботі поліції, зокрема – засобів автоматичної фіксації правопорушень тощо [5].

Наприкінці потрібно зробити невеликий висновок, що правоохоронні органи нашої держави постійно вдосконалюють нові засоби та методи щодо забезпечення безпеки на транспорті та постійно вивчають досвід іноземних держав.

Список використаних джерел:

1. Фердман Г. П. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. 2020 р., URL: http://www.pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/2_2020/36.pdf.

2. Державна програма забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах: затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 січ. 2003 р. № 56 // Офіц. вісн. України. 2003. № 5. Ст. 191.

3. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 04.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

4. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 06.02.2019. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

5. Урядовий портал. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/policiya-ukrayini-zacikavlena-u-rozvitku-spivrobitnictva-z-izrayilskimi-kolegami-u-sferi-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-oleksandr-facevich>.

Фещук Юрій Леонідович

заступник начальника науково-дослідного центру протипожежного захисту – начальник відділу нормативно-технічного забезпечення Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат технічних наук

Ніжник Вадим Васильович

начальник науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, доктор технічних наук, старший науковий співробітник

Сізіков Олександр Олександрович

провідний науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник

Некора Валерія Сергіївна

молодший науковий співробітник відділу розвитку цивільного захисту науково-дослідного центру цивільного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту

ПИТАННЯ РЕГУЛЮВАННЯ НОРМАТИВНО-ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ ДО ЗАРЯДНИХ СТАНЦІЙ ДЛЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

З розвитком мережі зарядних станцій для електромобілів, виникла необхідність у забезпеченні належного рівня пожежної безпеки під час процесу зарядки. Основною підставою для проведення робіт пов'язаних із нормування вимог необхідних для забезпечення пожежної безпеки зарядних станцій для електромобілів є Закон України від 11 липня 2019 року № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів», в якому в Прикінцевих положеннях Державній службі України з надзвичайних ситуацій у шестимісячний строк з дня опублікування цього Закону поставлено завдання розробити та внести зміни до державних будівельних норм України щодо визначення обов'язкових параметрів, деталізованих вимог облаштування машиномісць та/або паркомісць для транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома).

З метою впорядкування вітчизняної нормативної бази виникає необхідність у вивченні нормативних документів, стандартів, інших джерел пов'язаних із забезпеченням зарядки електромобілів, у тому числі забезпечення пожежної безпеки. З цією метою проведений аналіз таких вітчизняних нормативних документів, нормативно-правових актів, зокрема ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій», Правил улаштування електроустановок, ДБН В.2.3-15-2007 «Будинки і споруди. Автостоянки і

гаражі для легкових автомобілів», Правил пожежної безпеки в Україні, Правил пожежної безпеки для підприємств і організацій автомобільного транспорту України, Правил дорожнього руху, ДБН В.2.5-23:2010 «Інженерне обладнання будинків і споруд. Проектування електрообладнання об'єктів цивільного призначення», СОУ-Н ЕЕ 40.1-21677681-88:2013 «Правила будови електроустановок. Пожежна безпека електроустановок. Інструкція (НАПБ В.01.056-2013/111)», ДСТУ 4100:2021 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування». В цих документах не встановлено окремих вимог до зарядних станцій для електромобілів. Хоча в деяких з цих документів зустрічаються вимоги до акумуляторних установок і зарядних станцій, які можуть бути враховані.

Проведений аналіз також дозволив виявити стандарти пов'язані із забезпеченням функціонування зарядних станцій для електромобілів. В таблиці 1 представлено порівняння стандартів на прикладі їх дії в Україні та світі (таблиця 1).

Таблиця 1. Основні стандарти пов'язані із забезпеченням функціонування зарядних станцій для електромобілів

№	Міжнародні та європейські стандарти	Україна
1.	IEC 60364-7-722:2018 Low-voltage electrical installations - Part 7-722: Requirements for special installations or locations - Supplies for electric vehicles	IEC 60364-7-722:2018 (не прийнятий) Низьковольтні електроустановки - Частина 7-722: Вимоги до спеціальних установок або місць розташування - Постачання для електромобілів
2.	IEC 61851-1:2017 Electric vehicle conductive charging system - Part 1: General requirements	ДСТУ EN IEC 61851-1:2021 (EN IEC 61851-1 :2019, IDT; IEC 61851-1:2017, IDT) Система зарядки електричних транспортних засобів дротова. Частина 1. Загальні вимоги (чинний)
3.	IEC 62196-1:2014 Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles - Part 1: General requirements, (EN 62196-1:2014)	ДСТУ EN 62196-1:2014 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Провідність зарядження електричних транспортних засобів. Частина 1. Загальні вимоги (EN 62196-1:2012 + EN 62196-1:2012/A11:2013 + EN 62196-1:2012/AC:2012, IDT) ДСТУ потребує перегляду

4.	EN 62196-2:2017 Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles - Part 2: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for a.c. pin and contact-tube accessories	ДСТУ EN 62196-2:2019 (EN 62196-2:2017, IDT; IEC 62196-2:2016, IDT) Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Провідність зарядження Частина 2. Сумісність розмірів і вимоги взаємозамінності штиря та трубчастого виводу пристосувань для змінного струму (чинний)
----	---	--

З таблиці 1 видно, що в Україні методом «підтвердження» діють 3 національні стандарти ідентичні міжнародним (європейським), один з яких застарілий та потребує перегляду. Четвертий стандарт взагалі не прийнятий в Україні.

Особливої уваги потребує ДСТУ EN IEC 61851-1:2021 (EN IEC 61851-1:2019, IDT; IEC 61851-1:2017, IDT) «Система зарядки електричних транспортних засобів дротова. Частина 1. Загальні вимоги», який застосовується до обладнання електроживлення для зарядки електромобілів з номінальною напругою до 1000 В змінного струму або до 1500 В постійного струму і номінальною вихідною напругою до 1000 В змінного струму або до 1500 В постійного струму. В цьому стандарті електричні дорожні транспортні засоби (EV) охоплюють усі дорожні транспортні засоби, включаючи гібридні дорожні транспортні засоби (PHEV), які отримують всю або частину своєї енергії з бортових акумуляторних систем накопичення енергії (RESS).

В даному стандарті приведено термінологію, що застосовується до обладнання електроживлення для зарядки електромобілів, класифікацію зарядних станцій для електромобілів, режими зарядки, способи підключення електромобілів до зарядних станцій. При цьому даний стандарт не встановлює вимог пожежної безпеки до зарядних станцій. Вимоги ДСТУ EN IEC 61851-1:2021 повинні бути фундаментом при розробленні національного стандарту щодо нормування вимог пожежної безпеки до зарядних станцій для електромобілів.

Додатково проведений короткий попередній аналіз закордонних вимог пожежної безпеки, що висуваються до зарядних станцій для електромобілів, зокрема «RC59: Рекомендації щодо пожежної безпеки під час зарядки електромобілів (Велика Британія) 2021», «Позиція пожежного департаменту Лондон, Велика Британія», «Вимоги до протипожежного захисту будівель, споруд, (Китай)».

Проведений аналіз вище зазначених документів дозволив виявити наступні принципи, які слід враховувати при проектуванні зарядних станцій для електромобілів:

- фізична відокремленість зон зарядки від технологічних та складських приміщень;

- забезпечення відповідними системами електропостачання, управління та ізоляції, які дозволять ізолювати точки зарядки від безпечного місця, не впливаючи на виробничі та технологічні функції підприємства;
- відповідні автоматичні установки для виявлення пожежі та оповіщення у разі пожежі;
- надання портативного пожежного обладнання разом із стаціонарними системами пожежогасіння, де останні можуть бути пропорційними ризику;
- розробка плану дій у надзвичайних ситуаціях для захисту життя, матеріальних цінностей та забезпечення подальшого функціонування бізнесу у разі пожежі;
- навчання персоналу безпечному використанню зарядного обладнання та діям у разі пожежі, включаючи безпечне відключення електроживлення від зарядної станції та евакуацію приміщень.

Отже, проведений аналіз створив першочергові передумови для старту процесу розроблення вимог пожежної безпеки до зарядних станцій для електромобілів, які ляжуть в основу відповідного національного стандарту.

Список використаних джерел:

1. Закон України від 11.07.2019 № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2019 р., № 32, ст. 5).
2. Державні будівельні норми ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій. Чинні від 2019-10-01. К.: Мінрегіонбуд України, 2019. 185 с.
3. IEC 60364-7-722:2018 Low-voltage electrical installations - Part 7-722: Requirements for special installations or locations - Supplies for electric vehicles.
4. ДСТУ EN IEC 61851-1:2021 (EN IEC 61851-1 :2019, IDT; IEC 61851-1:2017, IDT) Система зарядки електричних транспортних засобів дротова. Частина 1. Загальні вимоги.
5. ДСТУ EN 62196-1:2014 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Провідність зарядження електричних транспортних засобів. Частина 1. Загальні вимоги (EN 62196-1:2012 + EN 62196-1:2012/A11:2013 + EN 62196-1:2012/AC:2012, IDT). Чинний від 2016-01-01. К.: Мінекономрозвитку, 2014.
6. ДСТУ EN 62196-2:2014 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Провідність зарядження. Частина 2. Сумісність розмірів та вимоги взаємозамінності штиря та трубчатого виводу пристосувань для змінного струму (EN 62196-2:2012 + EN 62196-2:2012/A11:2013, IDT). Чинний від 2020-01-01. К.: УкрНДНЦ, 2019.
7. RC59: Рекомендації щодо пожежної безпеки під час зарядки електромобілів (Велика Британія) 2021.

Хроменков Дмитро Геннадійович

науковий співробітник Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту

Ільченко Ніна Миколаївна

молодший науковий співробітник Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту

Гулик Юрій Броніславович

науковий співробітник Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту

ТЕХНІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЯК ОСНОВА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Безпека дорожнього руху в розрізі сьогодення є ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби також несуть небезпеку життю і здоров'ю людей. На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким. Отже, саме тому міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Разом із тим нормативно-правова база, яка сьогодні регламентує зазначений напрям діяльності в Україні, не забезпечує повною мірою належний рівень організації безпеки дорожнього руху, що так само знижує рівень безпеки і збільшує кількість адміністративних правопорушень та дорожньо-транспортних пригод на автошляхах країни. Впливає на це й відсутність єдиних принципів, прийомів і методів роботи у вказаному напрямі уповноважених суб'єктів, а також алгоритму взаємодії органів державної влади, місцевого самоврядування та інституцій громадянського суспільства. Саме тому досягнення позитивного результату щодо забезпечення безпеки дорожнього руху можливе лише за умови удосконалення чинної нормативно-правової бази, імплементації позитивного зарубіжного досвіду, підвищення правової свідомості учасників дорожнього руху та покращення транспортної інфраструктури.

Основними причинами виникнення проблеми є:

- відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху внаслідок чого відсутня цілісна система технічного регулювання та державного управління безпекою дорожнього руху;
- недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху;

- низький рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;
- недосконалість системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов;
- відсутність ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Проблематика зазначеного питання здебільшого стосується технічного регулювання у сфері дорожнього руху та запровадження і гармонізації європейських та міжнародних стандартів щодо забезпечення та регулювання безпеки дорожнього руху. Наприклад, така норма, як запобігання допуску до участі у дорожньому русі транспортних засобів, електромобілів, що не відповідають сучасним вимогам щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, зокрема через гармонізацію нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції транспортних засобів та їх технічного стану із законодавством ЄС, має зменшити рівень травматизму та, як наслідок, смертність на дорогах України шляхом контролю та підвищення рівня безпеки щодо експлуатації транспортних засобів.

Водночас реформування системи здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів згідно з Директивою 2009/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 06 травня 2009 р. про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їх причепів на придатність до експлуатування, відповідно до якої кожна держава-член повинна забезпечувати на своїй території та у межах власної юрисдикції систематичне проведення та високий рівень перевірок технічного стану транспортних засобів, мають на меті підвищення загальної безпеки дорожнього руху в країні, а також Директивою 2008/96/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 19 листопада 2008 р., яка має на меті створення та здійснення державами-членами ЄС процедур, які систематично забезпечували б високі рівні безпеки доріг по всій транс'європейській дорожній мережі. Ці процедури пов'язані з оцінками впливу на безпеку доріг, аудитом безпеки доріг, управлінням безпекою дорожньої мережі, а також оглядами безпеки в державах-членах ЄС.

Основним політичним документом, який є керівним сьогодні в галузі безпеки дорожнього руху для світової спільноти, є політична заява, прийнята ООН 10 жовтня 2019 року з метою концентрації дій та досягнень в галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50 %.

Також важливим для запровадження є ISO 39002:2020 Road traffic safety – Good practices for implementing commuting safety management, що містить вказівки щодо належної практики, які можуть бути прийняті організаціями для впровадження управління безпекою на роботі, та мають на меті зменшити

кількість смертельних та серйозних травм, тяжкість травм, а також мінімізувати економічні збитки внаслідок ДТП. Цей документ може бути застосовний до будь-якої організації шляхом прийняття проактивного підходу до управління ризиками на роботі, він також може застосовуватись до комерційних транспортних організацій, зокрема операторів автопарків, а також до шкіл.

Дорожні знаки України регулюються поєднанням норм, встановлених згідно з Віденською конвенцією про дорожні знаки й сигнали, Європейським Союзом та Міністерством інфраструктури України. Перша необхідність національного стандарту для доріг й дорожніх знаків стала очевидною після розпаду СРСР та появи України як незалежної держави. На сьогодні діють такі національні стандарти, як ДСТУ 4100 Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування та ДСТУ 4241 Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні та інформаційні табло зі змінною інформацією. Загальні технічні вимоги, які поширюється на дорожні знаки, призначені для інформування учасників дорожнього руху щодо умов і режимів руху на автомобільних дорогах і вулицях згідно з Правилами дорожнього руху, а також правила їх застосування на всіх дорогах, що експлуатують та будують.

Проте з 01 листопада 2021 року набирає чинності серія стандартів EN 12899 «Знаки дорожні вертикальні стаціонарні» прийняті методом перекладу відповідно до наказу ДП «УкрНДНЦ» від 23.03.2021 р. № 105. Тому постає необхідність аналізування європейських норм, викладених в цих нормативних документах, та чинних стандартів в Україні, а у разі потреби їх скачування.

Як ми можемо бачити на сьогодні в Україні в системі технічного регулювання у сфері безпеки дорожнього руху існують проблеми запровадження тільки національних стандартів які не гармонізовані з європейськими. Постає нагальна потреба у проведенні науково-дослідних робіт, здійснення постійного моніторингу нормативної бази та гармонізації європейських і міжнародних стандартів.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження КМУ від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. (Урядовий кур'єр від 04.11.2020. № 214).

2. Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management *OJ L 319, 29.11.2008, p. 59–67 (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV) OJ L 183, 9.7.2019, p. 15–23 (HR);*

3. ISO 39002:2020 Road traffic safety — Good practices for implementing commuting safety management - Document published on: 2020-04 – Geneva: ISO, Edition: 1, 2020. 28 p.

Цуркаленко Дмитро Петрович

старший викладач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, підполковник поліції

ЩОДО ПРОВЕДЕННЯ ПРОФІЛАКТИЧНИХ ЗАХОДІВ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Міністр внутрішніх справ Денис Монастирський 03 вересня 2021 року провів в одній із шкіл країни інтерактивне заняття присвячене Правилам безпеки дорожнього руху та поведінці на вулиці, на якому зазначив, що органи системи МВС приділяють велику увагу превентивній/профілактичній діяльності щодо створення безпекового середовища на дорогах України. У доказ цього навів той факт, що майже 200 шкільних офіцерів поліції у 37 містах країни проведуть інтерактивні навчання для школярів з безпеки дорожнього руху упродовж тижня. [1]. Ця теза надає нам змогу стверджувати, що сьогодні для системи МВС профілактична діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є важливою. Цей висновок можливо зробити з огляду й на інші офіційні виступи керівництва патрульної поліції, доробки науковців та огляду норм Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [2]. Однак, тут же постає питання, щодо ефективності подібних профілактичних заходів (проведення інтерактивних уроків) для забезпечення безпеки дорожнього руху та зниження рівня аварійності на дорогах України та взагалі системи профілактичних заходів, які наразі діють в Україні в зазначеній сфері.

Аналізуючи сучасні наукові доробки вчених, але не вдаючись до глибокої наукової полеміки наголосимо, що під *профілактичними заходами у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху* ми розуміємо дії поліції, спрямовані на недопущення порушень Правил безпеки дорожнього руху та запобігання виникнення дорожньо-транспортних пригод, ліквідація причин та умов, що їх викликають. Наголосимо, що система цих заходів представлена п'ятьма видами:

- юрисдикційні, тобто притягнення до адміністративної відповідальності;
- технічні – створення технічних умов, при яких скоєння правопорушення є неможливим;
- організаційні – забезпечення оптимальної організації догляду за дотриманням діючого законодавства;
- виховно-педагогічні, тобто проведення занять з безпеки, виступи в ЗМІ, проведення усної пропаганди, використання наочної агітації,
- психологічні (застосування так званої «шокової терапії» – використання відео та фото матеріалів) [3, с. 160].

Проаналізувавши сучасну діяльність органів системи МВС та інших служб та структур дотичних до профілактичної діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та прийшли до висновку, що найбільша увага присвячується саме юрисдикційним (притягнення порушників правил безпеки

дорожнього руху до адміністративної відповідальності) та виховно-педагогічної (проведення занять з безпеки дорожнього руху). Так, безперечно інші вищезазначені елементи системи профілактичних заходів також мають свій прояв на теренах нашої країни. Однак, ще й досі ми не маємо єдиної злагодженої системи проведення профілактичних заходів у зазначеній сфері.

Наразі працівниками Департаменту патрульної поліції періодично проводяться комплексні профілактичні заходи відповідно до доручень керівництва. Наприклад, на території України за дорученням начальника Департаменту патрульної поліції Є.О. Жукова проводяться комплексні цільові заходи під умовною назвою «Перевізник», «Мотоцикліст», «Безпечна дорога до школи» та інші. Керуючись Наказом Національної поліції України № 1377 від 27.12.2016 року «Про затвердження Порядку організації проведення профілактичних заходів» [4]. В якому чітко встановлено усі етапи підготовки та організації профілактичних заходів, підстави проведення та що повинно буде зазначене в Наказі про їх проведення та з чого складається типовий план.

При цьому прослідкувати їх ефективність наразі не є можливим, та як правило, ці доручення не мають на меті проведення усіх видів профілактичної діяльності, тобто не мають системності, що на нашу думку й знижує їх ефективність.

З огляду на все вищезазначене, вважаємо за доцільно при проведенні профілактичних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху використовувати усі вищезазначені елементи системи профілактичних заходів одночасно, а не обмежуватись лише двома їх видами, саме це на наш погляд зробить зазначені заходи більш ефективними.

Список використаних джерел:

1. Глава МВС особисто розповів київським школярам про правила поведінки на дорозі: фото і відео. Апостроф. Київ. 2021. Режим доступу до ресурса: <https://www.google.com.ua/amp/s/apostrophe.ua/ua/news/kyiv/2021-09-03/glava-mvd-lichno-rasskazal-kievskim-shkolnikam-o-pravilah-povedeniya-na-doroge-foto-i-video/243002%3famp>

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України. Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text>

3. Гуржій Т. О. Адміністративне-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод: актуальні проблеми та шляхи їх вирішення. Право і суспільство. 2002. № 1. С. 159-161.

4. Про затвердження Порядку організації проведення профілактичних заходів: Наказ Національної поліції України від 27.12.2016 № 1377.

Червінчук Андрій Васильович

завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

ОРТОФОТОПЛАНИ МІСЦЬ ДТП, ОТРИМАНІ ЗА ДОПОМОГОЮ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ, ЯК ДОКАЗИ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ

Дедалі частіше питання вдосконалення процедур реагування на повідомлення про дорожньо-транспортні пригоди стають предметом обговорення вчених, практичних працівників правоохоронних органів та громадськості. Жодна зі сторін обговорення не піддає сумніву той факт, що оперативність дій суб'єктів владних повноважень на місці ДТП, повнота зібраних матеріалів мають вирішальне значення як для визначення вини учасника цієї пригоди, так і для швидкого відновлення безпечних умов руху в місці її скоєння.

Наразі рівень науково-технічного прогресу дозволяє застосовувати для фіксації обстановки на місці ДТП сучасні технології, зокрема безпілотні літальні апарати (далі – БпЛА). Водночас постає питання щодо легітимності отриманих за їх допомогою відомостей та можливості застосування цих відомостей в адміністративно-юрисдикційних процесах. Тому результати, отримані внаслідок фотоаерозйомки за допомогою БпЛА мають визнаватися органом, уповноваженим розглядати справи про адміністративне правопорушення як докази.

Згідно норм чинного адміністративного законодавства, доказами в справі про адміністративне правопорушення можуть бути 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. Ці дані встановлюються протоколом про адміністративне правопорушення, поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілих, свідків, висновком експерта, речовими доказами, показаннями технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, у тому числі тими, що використовуються особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, або свідками, а також працюючими в автоматичному режимі, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, у тому числі тими, що використовуються особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, або свідками, а також працюючими в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху та паркування транспортних засобів, актом огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, протоколом про вилучення речей і документів, а також іншими документами [1].

Правова природа (сутність) доказів у справах про адміністративні правопорушення характеризується їх ознаками. Виключення принаймні однієї із них унеможливує здійснення усього процесу доказування в цілому. До таких ознак належать:

- докази – це будь-які фактичні дані, на підставі яких уповноважений суб'єкт встановлює наявність або відсутність оспорюваних обставин;

- докази як відомості про факти представляють собою відображення реальних фактів, є їх відтворенням, яке дозволяє судити про властивість цих фактів вже після того, як вони стали надбанням минулого;

- докази можуть бути представлені у різній формі.

- докази отримуються у встановленій процесуальним законом формі. Недотримання (порушення) форми отримання доказів обумовлює те, що вони при вирішенні уповноваженим суб'єктом розгляду справи до уваги братись не будуть;

- докази, які використовують для прийняття об'єктивного, повного та законного рішення по справі про адміністративне правопорушення, мають відповідати певним вимогам, тобто докази мають бути належними та допустимими;

- жоден доказ, який містить інформацію про предмет доказування, не має для уповноваженого суб'єкта наперед встановленої сили [2].

Хоча нормами Кодексу України про адміністративні правопорушення поняття «електронні докази» не закріплене, на сучасному етапі чітке визначення цієї дефініції міститься у процесуальному законодавстві. Так, відповідно до ст. 84 Кримінального процесуального кодексу України, ст. 100 Цивільного процесуального кодексу України, ст. 96 Господарського процесуального кодексу України, ст. 99 Кодексу адміністративного судочинства України електронними доказами є інформація в електронній (цифровій) формі, яка містить дані про обставини, що мають значення для справи, зокрема, електронні документи (в тому числі текстові документи, графічні зображення, плани, фотографії, відео- та звукозаписи тощо), веб-сайти (сторінки), текстові, мультимедійні та голосові повідомлення, метадані, бази даних й інші дані в електронній формі. Такі дані можуть зберігатися, зокрема, на портативних пристроях (картах пам'яті, мобільних телефонах тощо), серверах, системах резервного копіювання, інших місцях збереження даних в електронній формі (в тому числі в мережі Інтернет).

Електронні докази мають наступні ознаки:

- існування у нематеріальному вигляді;

- необхідність використання певних технічних засобів для їх застосування у суді;

- можливість перенесення чи копіювання на різні технічні пристрої без втрати їх сутності;

- оригінал електронного доказу може бути доданий до матеріалів судової справи у будь-якому виді судочинства.

Сьогодні на суди покладається дуже відповідальний обов'язок безпосередньо дослідити електронні докази у справах про адміністративні

правопорушення. Інакше докази, які не були предметом дослідження у судовому процесі, не можуть бути покладені в основу ухваленого судом рішення.

Особливо важливим фактором для ухвалення судового рішення у справі є відповідність електронних доказів основним чотирьом критеріям: належність, допустимість, достовірність та достатність. Інакше такі докази не матимуть відповідного процесуально-правового статусу та не зможуть формувати законну доказову базу.

Так, належними є докази, що містять інформацію стосовно предмета доказування, яким є обставини, що підтверджують заявлені вимоги чи заперечення або мають інше значення для розгляду справи і підлягають встановленню при ухваленні судового рішення (ст. 85 КПК, ст. 77 ЦПК, ст. 76 ГПК, ст. 73 КАС).

Допустимими можуть бути лише ті докази, які одержані в установленому законом порядку.

Якщо цей порядок порушено, то суд такі докази не бере до уваги (ст. 86 КПК, ст. 78 ЦПК, ст. 77 ГПК, ст. 74 КАС).

Ці норми прямо кореспондуються з вимогами статті 19 Конституції України, згідно 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.

Законом України «Про Національну поліцію» (ст. 40) визначено, що поліція для забезпечення публічної безпеки і порядку може закріплювати на однострої, у/на службових транспортних засобах, у тому числі без кольорографічних схем, розпізнавальних знаків та написів, монтувати/розміщувати по зовнішньому периметру доріг і будівель фото- і відеотехніку, у тому числі техніку, що працює в автоматичному режимі, технічні засоби з виявлення та/або фіксації правопорушень, радіаційних, хімічних, біологічних та ядерних загроз, а також використовувати інформацію, отриману з фото- і відеотехніки, що перебуває в чужому володінні, з метою:

1) запобігання правопорушенню, виявлення або фіксування правопорушення, охорони та захисту публічної безпеки, особистої безпеки осіб і власності від протиправних посягань;

2) забезпечення дотримання правил дорожнього руху.

Інформація про змонтовану/розміщену фототехніку і відеотехніку, технічні засоби з виявлення та/або фіксації правопорушень, радіаційних, хімічних, біологічних та ядерних загроз повинна бути розміщена на видному місці.

Нормами зазначеної статті чітко визначені способи застосування фото- і відеотехніку, а також технічних засобів з виявлення та/або фіксації правопорушень:

- закріплювати на однострої;
- закріплювати у/на службових транспортних засобах;
- монтувати/розміщувати по зовнішньому периметру доріг і будівель.

Сучасне законодавство України не дає узагальненого поняття, що є транспортним засобом. Ця дефініція здебільшого відображається у спеціальних законах, що регламентують правовідносини у певних галузях транспорту. Так, в розумінні Закону України «Про залізничний транспорт» транспортні засоби – залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери. В розумінні Правил дорожнього руху України, транспортний засіб – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Інші спеціальні закони також мають свої тлумачення транспортних засобів, залежно від сфери їх застосування.

Таким чином слід вважати, що «транспортний засіб» – є узагальнюючим поняттям, яке включає наступні види транспортних засобів:

- залізничні;
- морські;
- річкові;
- повітряні;
- автомобільні [3].

Отже, повітряні судна повною мірою охоплюються поняттям транспортного засобу. Відповідно, повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном також слід вважати транспортним засобом.

Таким чином, використання поліцейськими вмонтованих на БпЛА фото- і відео приладів для фіксації обстановки на місці скоєння ДТП є абсолютно правомірним, а отримані за допомогою БпЛА ортофотоплани місця ДТП повною мірою можна вважати електронними доказами у справах про адміністративні правопорушення.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Закон України від 07.12.1984 № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n350> (дата звернення: 02.06.2021).

2. Резніченко В. О. Дослідження поняття докази в справах про адміністративні правопорушення, підвідомчих органам національної поліції. Наукові записки Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка. Серія: Право, № 5. 2018, С. 72.

3. Семенова А. П. Транспортні засоби як об'єкти договору прокату транспортного засобу. Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. 2012. № 4 (59). Ч. 2. С. 209-214.

Червяк Вадим Іванович

головний судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Одеського науково-дослідного експертного криміналістичного центру МВС України

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ОБСТАВИН ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД В УМОВАХ НЕДОСТАТНЬОЇ ВИДИМОСТІ

В Україні останнім часом зростає кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП) з тяжкими наслідками. Так, у 2019 кількість ДТП було 160673 в.т.ч загиблих – 3454 особи, у 2020 кількість загиблих зросла до 3541 особи в наслідок 168107 ДТП, а лише за 8 місяців 2021 року їх кількість, за даними звіту Національної поліції України становила 120209 випадків, в т.ч. загиблими є 2105 осіб. Зокрема, внаслідок перевищення безпечної швидкості та недотримання встановленої швидкості трапилось 29613 випадків ДТП, або майже 25% загальної кількості випадків за 8 місяців 2021 року [1].

Для повного та всебічного встановлення обставин вчинення дорожньо-транспортних пригод, учасників, дії яких не відповідають вимогам Правил дорожнього руху України, що призвели до виникнення ДТП, визначення матеріальних збитків, які сталися унаслідок ДТП, а також для вирішення інших питань, які виникають в результаті ДТП, необхідним є проведення судових експертиз або експертних досліджень, від яких визначається залежно від мети, яку необхідно досягти в межах кримінального, адміністративного або цивільного провадження. Такою експертизою є судові інженерно-транспортні експертизи за експертною спеціальністю 10.1 «Дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод».

Головним із завдань дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод є визначення відповідності дій водія ТЗ в конкретній дорожній ситуації вимогам Правил дорожнього руху, наявності у водія технічної можливості запобігти (уникнути) пригоді з моменту виникнення небезпеки для руху, чи перешкоди.

Виходячи із зазначеного вище, складнощі, які виникають для руху для водія при недостатній видимості, наприклад у тумані, його дії в процесі розвитку дорожньо-транспортної ситуації чітко регламентуються пунктами Правил дорожнього руху України (далі – ПДР) [3].

Відповідно до вимог Правил дорожнього руху України в умовах недостатньої видимості, водій транспортного засобу повинен обрати та рухатися з такою швидкістю, щоб мати змогу зупинити керований ним транспортний засіб у межах видимості дороги, тобто водій транспортного засобу повинен був діяти відповідно до вимог п. 12.2 ПДР, а саме: *«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].

Згідно з п. 1.10 ПДР «видимість у напрямку руху – максимальна відстань, на якій з місця водія можна чітко розпізнати межі елементів дороги та розміщення учасників руху, що дає змогу водієві орієнтуватися під час керування транспортним засобом, зокрема для вибору безпечної швидкості та здійснення безпечного маневру».

Технічне обґрунтування вищевикладеного полягає в тому, щоб швидкість руху керованого водієм транспортного засобу в умовах цієї події забезпечувала для цього водія можливість постійного збереження контролю за розташуванням і режимом руху цього транспортного засобу в межах ділянки шляху, що проглядається водієм, попереду по ходу його руху. У зв'язку з цим необхідно провести аналіз фази, передуючої виникненню небезпеки для руху автомобіля, що досягається шляхом зіставлення допустимої швидкості руху на цій ділянці дороги поза населеним пунктом та обраної водієм швидкості руху транспортного засобу безпосередньо перед подією.

Для прикладу, аналіз фази, передуючої виникненню небезпеки для руху автомобіля при проведенні експертного дослідження здійснюється із застосуванням методу математичного моделювання із застосуванням наступної формули:

горизонтальна ділянка дороги:

$$V_d = 3,6 \times j_a \times T_d \times \left(\sqrt{\frac{2 \times S_B}{j_a \times T_d^2} + 1} - 1 \right), \text{ км/год. (1)}$$

$$T_d = t_1^{\min} + t_2 + 0,5 \times t_3, \text{ с (2), де:}$$

t_1 min	мінімальне значення часу реакції водія при виборі за умовами видимості, с: 0,3 [4];
t_2	час запізнення спрацьовування гальмового приводу, с: 0,2 [5];
t_3	час наростання сповільнення, с: 0,3 [6];
j_a	стале сповільнення легкового автомобіля при гальмуванні на горизонтальному сухому (при $\varphi=0,7\dots0,8$ [3]) асфальтобетонному покритті, з повним завантаженням, м/с ² : 6,7 [6];
S_{B1}	загальна видимість дороги в напрямку руху при ближньому світлі фар, м: 100,0 ;
S_{B2}	загальна видимість дороги в напрямку руху при ближньому світлі фар, м: 50,0 .

Тоді,

$$T_d = 0,3 + 0,2 + 0,5 \times 0,3 = 0,65 \text{ с}$$

$$V_{d1} = 3,6 \times 6,7 \times 0,3 \times \left(\sqrt{\frac{2 \times 100}{6,7 \times (0,65)^2} + 1} - 1 \right) = 117 \text{ км/год.}$$

$$V_{d2} = 3,6 \times 6,7 \times 0,3 \times \left(\sqrt{\frac{2 \times 50}{6,7 \times (0,65)^2} + 1} - 1 \right) = 79,0 \text{ км/год.}$$

Проведеним розрахунком встановлено, що в даній дорожній обстановці допустима швидкість руху легкового автомобіля за умовами видимості дороги 100,0 м становить близько **117,0** км/год.

Проведеним розрахунком встановлено, що в даній дорожній обстановці допустима швидкість руху легкового автомобіля за умовами видимості дороги 50,0 м становить близько **79,0** км/год.

Таким чином, із застосуванням математичного методу моделювання в рамках експертного дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод встановлюється відповідність дій водія транспортного засобу вимогам Правил дорожнього руху України при русі в умовах недостатньої видимості.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні. Патрульна поліція України. веб-сайт. URL:<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення 08.10.2021).
2. Правила дорожнього руху України. «АРІЙ». Київ, 2021. С. 7.
3. Иларионов В. А. Судебная автотехническая экспертиза. Часть II. Москва, 1980. С. 226.
4. Суворов Ю. Б. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике. Москва, 1987. С. 8.
5. Маркоишвили Ю. И. Использование в экспертной практике экспериментально-расчётных значений параметров торможения автотранспортных средств. Москва, 1986. С. 137.
6. Суворов Ю. Б. Результаты систематизации экспериментально-расчётных значений параметров торможения автотранспортных средств. Москва, 1990. С. 28.

Шаша Ігор Костянтинович

професор кафедри автобронетанкової техніки Національної академії Національної гвардії України, доктор технічних наук, професор

РОЗРОБКА МЕТОДУ ОЦІНКИ РІВНЯ БЕЗПЕКИ РУХУ (НА ПРИКЛАДІ АВТОМОБІЛЯ КРАЗ-6322)

Щорічно в світі в результаті дорожньо-транспортних аварій обривається життя приблизно 1,5 млн. людей. Від 30 до 60 мільйонів осіб отримують травми, багато з яких приводять до інвалідності.

Десятиліття безпеки дорожнього руху було проголошено в резолюції Генеральної Асамблеї ООН і почалося у травні 2011 року в більш ніж 100 країнах з метою збереження життя мільйонів людей за рахунок реалізації глобального плану на десятиліття. Зокрема Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) грає значну роль у напрямку глобальних зусиль, продовжуючи проводити інформаційно-роз'яснювальну роботу на найвищих політичних рівнях з метою забезпечення безпеки дорожнього руху.

Забезпечення безпеки дорожнього руху є першорядною проблемою в Україні. На мапі світу за кількістю осіб, які загинули в ДТП у 2020 році наша країна має середній показник, а з числа європейських країн, один з найвищих – 14,2 на 100 тис. осіб.

Рівень соціальних і економічних втрат, пов'язаний з дорожньо-транспортними пригодами (ДТП), досить великий і безупинно зростає, що обумовлює особливу гостроту наявної ситуації та актуальність вирішення проблеми по аналізу й підвищенню безпеки дорожнього руху.

Процес формування безпеки дорожнього руху є багатогранним і багатофакторним, що обумовлює таку розмаїтість науково-технічних рішень. Складність відміченого процесу насамперед полягає в наявності в ньому якісно різних рівнів матеріальної взаємодії, елементами якої є механічні транспортні засоби, люди, елементи дорожніх умов і навколишнього середовища. Зазначені вище моменти в науковому плані розкривають актуальність і важливість розробки й застосування нових об'єктивних підходів до вирішення проблеми в транспортних системах, що полягає зокрема в застосуванні енергетичного підходу.

Існуючі методи і науково-технічні розробки в галузі підвищення безпеки руху транспортних потоків [1, 2, 3] у існуючих умовах формування автомобільного парку й інтенсивного зростання числа ДТП вимагають їхньої доробки та перегляду основних підходів у реалізації. Методики розрахунків якісних і кількісних показників аварійності носять приблизний характер і в більшості використовуються для оціночних розрахунків. Роботи [4, 5] дозволяють сформувати нову систему аналізу безпеки руху транспортного потоку.

Метою дослідження є розробка методу оцінки рівня безпеки руху за допомогою комплексу енергетичних характеристик транспортного потоку з урахуванням реальних умов експлуатації. В якості об'єкта дослідження прийнято вантажний бортовий автомобіль високої прохідності КрАЗ-6322. Ця модель є однією з основних, що знаходяться на озброєнні в Національній гвардії України.

У якості характеристики системи оцінки рівня безпеки руху транспортного потоку пропонується прийняти:

- енергетичну інтенсивність (потужність) транспортного потоку, Дж/с, K_1^p - енергетична характеристика «абсолютної небезпеки руху» транспортного потоку;

- градієнт потужності транспортного потоку по координаті пройденого шляху, Дж/с, K_2^p - енергетична характеристика «загальної небезпеки руху» транспортного потоку;

- швидкість зміни потужності транспортного потоку, Дж/с, K_3^p - енергетична характеристика «місцевої небезпеки руху» транспортного потоку.

«Загальна небезпека руху» виражається у невідповідній щодо інших учасників руху кінематиці переміщення певного транспортного засобу або

їхньої групи в транспортному потоці, тобто не розгорнута в просторі зміна абсолютної небезпеки руху. Загальна небезпека характеризує місця концентрації ДТП, їхні топографічні характеристики і властивий їм рівень аварійності. У цій області сконцентровані всі дослідження в напрямку аналізу рівномірності руху автомобіля або їх групи в потоці та існуючої при цьому аварійності.

«Місцева небезпека руху» виражається в невідповідності характеристик руху транспортного потоку тим характеристикам, що закладені в існуючій схемі організації дорожнього руху, тобто це розгорнута в часі зміна абсолютної небезпеки руху в якомусь місці дороги. Вся оперативна організація дорожнього руху спрямована на ліквідацію, насамперед, місцевої небезпеки руху.

На думку авторів, важливим питанням забезпечення безпеки дорожнього руху є визначення умов експлуатації транспортних засобів. Основними критеріями при визначенні групи умов експлуатації є відносний коефіцієнт зміни швидкості автомобіля, прискорення автомобіля та коефіцієнт «шуму прискорення» автомобіля.

Відносний коефіцієнт зміни швидкості автомобіля визначається за допомогою формули:

$$K_v = l_c / (t_p \cdot V_{a1}) \approx 1,431 \cdot l_c / (t_p \cdot V_{max}), \quad (1)$$

де l_c - пробіг автомобіля за спідометром, км; t_p - час руху автомобіля, год.; V_{a1} - швидкість руху даного типу автомобіля на дорозі першої групи, що дорівнює $(0,65 \dots 0,70) \cdot V_{max}$.

Прискорення автомобіля визначається за допомогою формули:

$$\dot{V}_a = \frac{\left(36 \cdot N_1 \cdot N_{max} \cdot k_k \cdot \eta_{tp} / (G_a \cdot V_a) - \psi - 0,077 kF \cdot V_a^2 / G_a \right)}{\left[1 + 0,05 (60 / V_a)^2 \right]} \text{ м/с}^2, \quad (2)$$

де N_1 - процент використання потужності двигуна; N_{max} - максимальна потужність двигуна, кВт; k_k - коефіцієнт кореляції, що враховує зміну потужності двигуна при роботі в реальних умовах експлуатації (0,85 – 0,95); η_{tp} - ККД трансмісії; G_a - вага автомобіля, Н; V_a - швидкість автомобіля, км/год.; ψ - коефіцієнт сумарного дорожнього опору, $(\approx 0,8 / V_a)$.

Коефіцієнт «шуму прискорення» визначається за допомогою формули:

$$K_{III} = \left(g \cdot i + kF \cdot V_a^2 / M + \delta \cdot \dot{V}_a \right) \text{ м/с}^2, \quad (3)$$

де g - прискорення вільного падіння, $9,81 \text{ м/с}^2$; i - ухил дороги, %; M - маса автомобіля, кг; δ - коефіцієнт урахування мас автомобіля, що обертаються.

Результати розрахунків величин \dot{V}_a та K_{III} для завантаженого та порожнього автомобіля КрАЗ-6322 в різних умовах експлуатації наведено в табл. 1.

Результати розрахунків величин \dot{V}_a та K_{III} для завантаженого та порожнього автомобіля КрАЗ-6322 в різних умовах експлуатації

Умови експлуатації автомобілів	Порожній автомобіль			Завантажений автомобіль		
	\dot{V}_a	K_{III}	$\frac{\dot{V}_a}{K_{III}}$	\dot{V}_a	K_{III}	$\frac{\dot{V}_a}{K_{III}}$
Легкі ($V_a=60$ км/год)	-	0,246	-	-	0,1	-
Легкі ($V_a=40$ км/год)	0,197	0,334	0,597	-	0,108	-
Середні ($V_a=40$ км/год)	0,467	0,734	0,616	0,028	0,179	0,143
Легкі ($V_a=30$ км/год)	0,534	0,857	0,641	0,048	0,222	0,21
Середні ($V_a=30$ км/год)	0,638	0,909	0,683	0,067	0,329	0,221
Важкі ($V_a=20$ км/год)	0,737	1,134	0,715	0,084	0,416	0,272

Енергетичні характеристики безпеки руху транспортного потоку дозволяють не тільки виконувати оціночні розрахунки. Насамперед вони несуть в собі всебічну інформацію про параметри аварійності в залежності від умов експлуатації, що дозволяє об'єктивно відтворювати процес формування безпеки руху, вказують шляхи зниження кількості місць концентрації ДТП, їх числа та тяжкості.

У перспективі необхідна розробка методики спільного застосування детермінованої системи оцінки рівня безпеки дорожнього руху енергетичними характеристиками транспортного потоку з імовірнісними моделями кількісних характеристик аварійності.

Список використаних джерел:

1. Шаша І. К., Гончар Р. О., Темніков В. О. Формування системи оцінювання рівня безпеки дорожнього руху // Збірник наукових праць Національної академії Національної гвардії України. 2015. Випуск 2 (26). С. 47-50.
2. Шаша І. К., Рогозін І. В., Новічонок С. М. Математичні методи оцінки експлуатаційної надійності засобів рухомості озброєння та військової техніки. Збірник наукових праць ХУПС. № 2 (64). 2020. С. 135-140.
3. Куниця А. В., Дудніков О. М. Розробка та розвиток оціночних показників рівномірності руху автомобіля в умовах системи автомобіль-дорога // Безпека дорожнього руху України. – К.: ТОВ «Радуга». № 1 (12). 2002. С. 84-89.
4. Дудніков О. М. Розробка та розвиток оціночних показників рівномірності руху транспортних потоків // Безпека дорожнього руху України. – К.: ТОВ «Радуга». № 2 (13). 2002. С. 120 – 124.

5. Обґрунтування вимог до тактико-технічних та експлуатаційних характеристик автомобілів та бойових машин Національної гвардії України: монографія [Текст] / [М. А. Подригало, С. А. Соколовський, Р. О. Кайдалов та ін]. – Х.: Національна акад. НГУ, 2016. 340 с.

Шкуліпа Олександр Сергійович

старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичних досліджень транспортних засобів Сумського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

ЕКСПЕРТНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЙ ВОДІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ПІД ЧАС ДТП ПРИ ПРОЇЗДІ СВІТЛОФОРНИХ ОБ'ЄКТІВ

Аналіз статистики ДТП протягом 2018-2021 рр. за видами, яку наводить Управління патрульної поліції України [5], свідчить про те, що близько 3,5 % ДТП, які відбулися на території України, сталися внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг і вулиць населених пунктів, а також невиконання водіями вимог сигналів регулювання. При цьому у звітності не розмежовано які ДТП відбулися внаслідок незадовільного стану елементів автомобільної дороги та вулиць населених пунктів безпосередньо, а які – внаслідок неналежного стану технічних засобів організації дорожнього руху (далі – ТЗОДР) на автомобільних дорогах і вулицях населених пунктів. В той же час, як слідує з практики проведення судових дорожньо-технічних досліджень, більшість кримінальних проваджень розслідують за фактом порушення Правил дорожнього руху України (далі – ПДР України) або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Тобто, у статистичній звітності Управління патрульної поліції України дані ДТП не належать до таких, які виникли внаслідок неналежного стану автомобільних доріг і вулиць населених пунктів, а під час проведення дорожньо-технічних досліджень фахівці з'ясовують, що саме неналежне облаштування ВДМ перебуває, з технічної точки зору, у причинному зв'язку з виникненням ДТП. Тому у звітності штучно створюється видимість, ніби дорожні умови жодним чином не впливають на розвиток та настання ДТП, і лише невідповідні дії учасників дорожнього руху (водіїв та інших) зумовлюють настання ДТП на території України.

Як слідує з практики проведення судових експертиз, які стосуються дослідження ДТП, а також їх аналізу, які відбулися у м. Ніжині, Чернігівської області, протягом 2000-2010 рр., та у м. Суми, Сумської області, протягом 2015-2020 рр., під час яких транспортні засоби здійснювали проїзд світлофорних об'єктів показує, що їх більшість відбулася при проїзді світлофорних об'єктів протягом перехідного інтервалу світлофорного циклу, або перших секунд наступного основного такту.

Останнім часом, серед вітчизняних суб'єктів судово-експертної діяльності виконано низку наукових праць, покликаних усунути проблеми, які виникають

під час проведення технічної оцінки дій учасників ДТП за неналежного облаштування автомобільних доріг і вулиць населених пунктів технічними засобами організації дорожнього руху [2]. В даній методиці запропоновано алгоритм експертного дослідження з оцінки дій водіїв і визначення вилучення неналежного обладнання, застосування, розташування, експлуатаційного стану технічних засобів та інженерного облаштування наземних нерегульованих перехресть на виникнення ДТП. Разом з тим, в даній методиці, не розглянуто відповідність режимів світлофорного регулювання вимогам безпеки дорожнього руху.

Що стосується оцінки дій водіїв транспортних засобів в ситуаціях коли зіткнення транспортних засобів, або наїзду транспортного засобу на пішохода, відбулося, при проїзді світлофорних об'єктів протягом перехідного інтервалу світлофорного циклу, або перших секунд наступного основного такту, то подібні ситуації розглядають як вітчизняні практики (судові експерти) та науковці [3, 4], так і закордонні [1]. Робота останніх пов'язана з розрахунком і встановленням пріоритету при проїзді регульованого перехрестя в період перехідного інтервалу, а також дозволяє провести розрахунок технічної можливості у водія зупинити транспортний засіб у місці, встановленому вимогами ПДР України в момент увімкнення жовтого сигналу світлофора, що забороняє проїзд світлофорного об'єкту [1].

Як показує практика проведення дослідження ДТП, які відбулися в м. Суми та Сумській області при проїзді світлофорних об'єктів, органи досудового розслідування не звертають уваги та не фіксують параметри роботи світлофорних об'єктів безпосередньо під час огляду місця події. При вивченні матеріалів, які надані на дослідження, та після проведення дослідження даних відеозаписів, на яких зафіксовані обставини виникнення ДТП, досить часто виявляється, що параметри роботи світлофорних об'єктів, які наявні в матеріалах провадження не відповідають тим, що зафіксовані на відеозапису, а ті що їй відповідають уже діють на протязі останніх 10 років. Інколи, бувають випадки, коли у відповідь на заявлене судовим експертом клопотання про надання додаткових вихідних даних для проведення дослідження, ініціатор інформує, що надати інформацію стосовно геометричних розмірів ділянки (перехрестя), де відбулася пригода, розташування ТЗОДР на ній та параметрів роботи світлофорного об'єкту, не надається можливим, оскільки суб'єкти господарювання, які виконують роботи з ремонту і утримання вулиць та доріг, а також здійснюють діяльність з благоустрою населених пунктів, вказують на відсутність зазначеного, посилаючись на те, що роботи по розробці проекту рішень щодо розташування ТЗОДР та параметрів режиму роботи світлофорних об'єктів виконували організації з інших областей та вищезазначене їм не надавалося. Разом з тим, рівень організації дорожнього руху на ділянці, де відбулася подія, наявність та розташування ТЗОДР, а також параметри режиму роботи світлофорних об'єктів не відповідають вимогам нормативно-правовій документації та безпеки дорожнього руху.

Проблематика дослідження дорожньо-транспортних пригод, яка зазначена в даній роботі, створює умови для різного ставлення до технічної

оцінки дій водіїв транспортних засобів під час аналізу обставин виникнення ДТП. В даному випадку виникає необхідність дослідити вплив невідповідного облаштування перехрестя та ділянки ВДМ на виникнення ДТП, а також перевірки відповідності параметрів режиму роботи світлофорних об'єктів вимогам безпеки дорожнього руху. Для вирішення останнього, а також оцінки дій учасників ДТП при неналежній розробці рішень щодо проектування режиму роботи світлофорних об'єктів було розроблено алгоритм проведення дослідження даного роду, в якому зазначено особливості проведення огляду місця ДТП, які відбулися при проїзді світлофорних об'єктів та особливості проведення комплексних автотехнічних, фототехнічних і відеотехнічних експертиз на основі даних відеозапису.

Висновки. Розроблений алгоритм проведення дослідження дій водія транспортного засобу під час ДТП при проїзді світлофорних об'єктів та перевірка фактичних параметрів режиму роботи світлофорних об'єктів вимогам безпеки дорожнього руху сприяє отриманню єдиного підходу для вирішення подібних ситуацій та більш глибокому, повному та об'єктивному обґрунтуванню висновків експертиз.

Список використаних джерел:

1. Городокин В. А., Альметова З. В., Шепелева Е. В. Методика расчета и установления приоритета при проезде регулируемого перекрестка в интервале смены разрешающего сигнала светофора на запрещающий // *Вестник СибАДИ*. 2016. Вып. № 5(21). С. 68-75.
2. Експертне дослідження дій водія під час ДТП при неналежному облаштуванні технічними засобами пішохідних переходів та перехресть: звіт про НДР/МЮ України, ХНДІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса. Х., 2014.
3. Лубенцов А. В., Свідерський О. О. Технічна оцінка дій водіїв на регульованому перехресті при змінненні сигналу світлофора з дозволяючого руху на забороняючий // *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики: збірник наукових праць*. 2016. № 16. С. 281-291.
4. Ольхов В. С. Визначення причино-наслідкового зв'язку між неналежним облаштуванням технічними засобами організації дорожнього руху//*Теорія і практика судової експертизи і криміналістики*. 2020. № 21. С. 432-440.
5. Статистика ДТП в Україні 2018-2020 рр. [Електронний ресурс] // Сайт: Офіц. веб-портал патрульної поліції. Текст. дан. Режим доступу: URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 19.10.2021). – загл. з екрану.

Шрамко Сабріс Сейтжеліївна

старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, кандидат юридичних наук, старший дослідник

ДО ПИТАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОГО ПІДХОДУ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У СВІТЛІ VISION ZERO

1. Vision Zero (VZ) – філософія безпеки дорожнього руху, відповідно до якої ставиться мета зниження травматизму та смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Швеція була першою країною, яка у 1997 році застосувала концепцію VZ в загальнонаціональному масштабі. Згодом ця концепція набула неабиякого розголосу через амбітну мету нульової смертності та запобігання травмам внаслідок ДТП, а також новітні підходи до досягнення визначеної мети та була реалізована у низці країн Європи, США та Канаді. Заходи концепції VZ складаються із напрямів, які в комплексі забезпечують рух, наприклад, упровадження новітніх технологій у транспортні засоби, безпека, управління і контроль, інфраструктура. Що цікаво, найбільшу роль в зниженні аварійності зіграло планування та посилення відповідальності за водіння у нетверезому стані.

Хоча VZ спочатку мислилася як спосіб реалізації конкретних заходів у сфері транспорту і міського планування (наприклад, зони з низькими обмеженнями швидкості, лежачі поліцейські, перехрестя з круговим рухом, бар'єрний поділ доріг), вона також зацікавила й представників автомобільної промисловості, які, у свою чергу, прагнули підвищити безпеку людей, впроваджуючи технічні інновації (наприклад, виявлення втоми водія або датчики, що відстежують ситуацію за межами автомобілів) [1]. Автори концепції виходили з висновку, що людина недосконала і їй властиво помилятися, а автотранспортна система має бути досконалою.

До того ж іноземними дослідниками встановлено, що найбільш ефективними заходами щодо забезпечення дорожнього руху є такі, що зосереджені на чинниках, пов'язаних з транспортними засобами або інфраструктурою. А найменш ефективними є заходи, орієнтовані на окремих осіб, такі, як просвіта з питань безпеки дорожнього руху, а тому питання підвищення правосвідомості громадян слід застосовувати лише як допоміжник при упровадженні інших заходів [2].

2. Серед актуальних питань, що виникають у процесі дослідження транспортної безпеки, першочергове значення має оцінка ефективності заходів, спрямованих на зниження травматизму та смертності на дорогах. Це природно, адже оцінка досягнутих результатів на відповідність устанавленим критеріям сприятиме підвищенню функціональної ефективності системи, у нашому випадку системи забезпечення дорожнього руху. Ефективність функціонування системи в цілому та її складових залежить від багатьох об'єктивних та

суб'єктивних чинників, до яких передусім слід віднести рівень організованості самої системи, досконалість її структури, ступінь взаємодії з іншими спорідненими системами при вирішенні загальних завдань у певній сфері. Ефективність у найбільш загальному розумінні має відповідати таким умовам: поєднанню інтересів суспільства, колективу та особи в регульованій сфері діяльності; викликати інтерес до справжніх, а не вигаданих результатів; відбивати об'єктивний результат цілеспрямованої діяльності та гарантувати корисність змін; володіти властивістю об'єктивної порівнянності. Іншими словами, ефективність – це співвідношення фактичного результату з поставленою метою.

3. У Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1360-р від 21 жовтня 2020 р. [3] наголошується, що у звітах експертами ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій стосовно України неодноразово зверталася увага на високий рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також низький рівень організації безпеки дорожнього руху.

Рік із року статистика дорожньо-транспортних пригод не поліпшується. Так, у 2020 році, порівняно із 2019 роком кількість ДТП збільшилася на 4,6 % (2019 р. – 160 675; 2020 р. – 168 107). Загинуло та травмовано понад 35 тис осіб. При цьому, серед головних причин ДТП із загиблими та/або травмованими особами лідирують: перевищення безпечної швидкості – 38 % та порушення правил маневрування – 21 %.

В указаній Стратегії визначається мета – 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. Далі у тексті документу окреслені основні напрями досягнення стратегічної мети, це: державне управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; безпека на дорогах та дорожньої інфраструктури; безпечність транспортних засобів; медичне забезпечення безпеки дорожнього руху; безпека перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; безпечна поведінка учасників дорожнього руху; забезпечення дотримання Правил дорожнього руху [3].

Як ми бачимо, у національній Стратегії закладені основні засади концепції VZ. Питання у тому чи буде у подальшому оцінена ефективність застосованих напрямів, за якими критеріями буде виділятися фінансування на їх здійснення. На нашу думку, той обмежений бюджет, що в змозі виділити держава, слід використовувати для здійснення лише тих заходів, що довели свою ефективність щодо скорочення смертності та травматизму під час дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Pistelok P, Štraub D. Evaluation of the Road Policy in the Light of Vision Zero in Jaworzno, Poland. *Sustainability*. 2021. 13(16):8745. <https://doi.org/10.3390/su13168745>
2. Ana M. Novoa, Katherine Pérez, Carme Borrell Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria*. Vol. 23. Issue 6. 2009. P. 553.e1-553.e14. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2009.04.006>.
3. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 01.10.2021).

Юзефович Дмитро Вадимович

т.в.о. начальника сектору розшуку та опрацювання матеріалів дорожньо-транспортних пригод Управління патрульної поліції в Луганській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, старший лейтенант поліції

ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ СЛІДЧОГО ЗІ СПЕЦІАЛІСТАМИ (ЕКСПЕРТАМИ) ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

З метою забезпечення швидкого, повного та неупередженого розслідування у слідчого виникає необхідність взаємодії зі спеціалістами та експертами.

З часу прийняття і введення в дію чинного КПК України і до теперішнього часу в цілому процесуальний статус експерта та спеціаліста у кримінальному провадженні, а також форми взаємодії з ними не змінились. Водночас порядок взаємодії слідчого з експертом та спеціалістом зазнав змін, що зумовлено реформуванням правоохоронних органів. Водночас із часу вступу в дію Закону України «Про Національну поліцію» система експертних установ не увійшла до структури Національної поліції, а залишилась у системі МВС України [1, с. 91].

Під час розкриття та розслідування кримінальних правопорушень спеціальні знання використовуються у двох формах, а саме:

- при залученні фахівців під час проведення окремих слідчих (розшукових) дій та негласних слідчих (розшукових) дій. Наприклад, під час огляду трупа залучається судово-медичний експерт;
- при проведенні експертизи.

Таким чином, до спеціальних знань відносяться будь-які знання та уміння об'єктивного характеру, отримані внаслідок вищої професійної підготовки, наукової діяльності, досвіду практичної роботи, що відповідають сучасному науково-практичному рівню [1, с. 92].

Відповідно до положень пункту 25 частини 1 статті 3 КПК України, спеціаліст є учасником кримінального провадження.

Згідно з положенням статті 71 КПК України, спеціалістом у кримінальному провадженні є особа, яка володіє спеціальними знаннями та навичками застосування технічних або інших засобів і може надавати консультації під час досудового розслідування та судового розгляду з питань, що потребують відповідних спеціальних знань і навичок [2].

Відповідно до частини 3 статті 237 КПК України слідчий для участі в огляді місця події (далі – ОМП) може запросити спеціалістів. При проведенні ОМП та слідчих (розшукових) дій найчастіше в якості спеціалістів залучаються відповідні співробітники Національної поліції або спеціалізованих державних установ. До посадових обов'язків таких осіб входить перелік дій, які вони повинні виконувати у разі їх залучення як спеціаліста. Таким чином, доказове значення має протокол ОМП або слідчої (процесуальної) дії, складений слідчим за участю спеціаліста [1, с. 99-100].

Треба відмітити, що спеціаліста наділено меншими процесуальними правами та обов'язками, ніж експерта. Крім того, не передбачена кримінальна відповідальність спеціаліста за дачу (надання) ним завідомо неправдивої інформації або відмову від участі у слідчих (розшукових) діях. Під час взаємодії зі спеціалістом слідчому необхідно пам'ятати, що пояснення, заяви, консультації спеціаліста, відповідно до частини 2 статті 84 КПК України, не є процесуальним джерелом доказів, а отже й суд не зможе посилається на них у вирок як на доказ. Таким чином, для надання статусу доказів поясненням, заявам, консультаціям спеціаліста слід допитати його за питаннями, що стосуються кримінального провадження, або ж призначити відповідну судову експертизу [1, с. 99].

Розпочинаючи вивчення процесуального статусу експерта у кримінальному провадженні, відмітимо, що згідно з положеннями пункту 25 частини 1 статті 3 КПК України експерт є учасником кримінального провадження [1, с. 92].

Судова експертиза – це дослідження на основі спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо об'єктів, явищ і процесів з метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду [3].

Призначення та проведення судових експертиз є однією з найбільш поширених та дієвих форм використання спеціальних знань на початковому етапі розслідування дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Їх результати дозволяють слідчому отримати дані, необхідні для встановлення ознак кримінального правопорушення, виявлення та викриття осіб, причетних до його вчинення, належної кваліфікації їх дій та формулювання обвинувачення, висунення та перевірки слідчих версій, проведення слідчих (розшукових) дій, визначення розміру завданої шкоди [4, с. 7].

Виключно державними спеціалізованими установами здійснюється судово-експертна діяльність, пов'язана з проведенням криміналістичних, судово-медичних і судово-психіатричних експертиз [3].

Знання слідчим переліку, можливостей, завдань і об'єктів експертиз, типових для розслідування будь-якої категорії кримінальних правопорушень, має велике значення не лише для правильної підготовки матеріалів для її проведення, але й для ефективного провадження кола інших слідчих (розшукових) дій (зокрема огляду місця події, обшуків, допитів тощо), від чого багато в чому залежать як результати самої експертизи, так і успіх розслідування кримінального правопорушення в цілому [5, с. 325-326].

Основними видами експертиз які використовуються при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод є судово-медична, автотехнічна та транспортно-трасологічна.

Стаття 242 КПК України закріплює перелік підстав для обов'язкового проведення експертизи, зокрема: встановлення причин смерті; тяжкості та характеру тілесних ушкоджень тощо [2]. Призначення судово-медичної експертизи у провадженнях цієї категорії є обов'язковим, оскільки кримінальна відповідальність за злочинне порушення правил безпеки руху і експлуатації автотранспорту настає у разі заподіяння потерпілому середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень або смерті [6, с. 459].

Автотехнічна та транспортно-трасологічна експертизи належать до класу інженерно-транспортних експертиз. Головною метою їх проведення є науково обґрунтоване відтворення обставин механізму пригоди та встановлення об'єктивних причин ДТП. Необхідно зауважити, що цими експертизами вирішуються виключно технічні аспекти ДТП, тобто здійснюється дослідження ДТП на підставі фізичних законів шляхом аналізу наданих на дослідження вихідних даних встановлюються нові об'єктивні факти, які можуть бути використані як докази.

Для забезпечення надання експертом достовірного висновку, щодо обставин пригоди слідчий повинен зі свого боку повинен дотримуватися криміналістичних рекомендацій щодо правильної фіксації обставин ДТП, а також коректного визначення і вилучення об'єктів зі слідовою інформацією, надати повну та точну інформацію, чітко сформулювати запитання, які повинні бути вирішені при відповідному експертному дослідженні.

Взаємодія слідчого із судовими експертами НДЕКЦ та інших державних спеціалізованих установ при залученні їх до кримінального провадження в якості експертів є процесуальною формою взаємодії, оскільки врегульована нормами КПК України.

Взаємодія слідчого з експертом та спеціалістом є співпрацею суб'єктів правовідносин, здійснення якої необхідне для досягнення спільної мети і завдань з мінімальною витратою сил, засобів і часу. При цьому така діяльність обов'язково повинна бути спільною, погодженою щодо мети, місця і часу, а також здійснюватися шляхом реалізації суб'єктами своїх законних прав і обов'язків щодо проведення спільних дій, обговорення отриманих результатів, планування подальших заходів, спрямованих на досягнення мети і завдань [7].

Список використаних джерел:

1. Абламський С. Є., Юхно О. О., Лук'яненко Ю. В. Взаємодія слідчого з іншими органами і підрозділами при розкритті та розслідуванні кримінальних правопорушень: навчальний посібник за заг. ред. доктора юридичних наук, професора О.О. Юхна. Харків, 2017. 152 с.
2. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13 квіт. 2012 р. № 4651-VI // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (Дата звернення: 10.10.2021).
3. Закон України «Про судову експертизу» // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: [.https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12) (Дата звернення: 23.09.2021).
4. Експертний аналіз дорожньо-транспортних пригод / П. В. Галаса, В. Б. Кисильов, А. С. Куйбіда та ін. – Київ, 1995. 192 с.
5. Косарев С. Ю. История и теория криминалистических методик расследования преступлений : монография: Асоц. юрид. центр под ред. В. И. Рохлина. – СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юрид. центр Пресс». 2008. С. 325-326.
6. Варфоломеєва Т. В., Гончаренко В. Г., Бояров В. І. Криміналістика. Академічний курс: підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2011. 504 с.
7. Тищенко С. Дефініція поняття взаємодії в кримінальному провадженні. *Науковий часопис Національної академії прокуратури України*. 2014. № 3. С. 105.

Яровець Богдан Сергійович

курсант 207/20 (ПД) – Б взводу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Відносини у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів також регулюються Конституцією України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР, Цивільним кодексом України від 16 січня 2003 року № 435-IV, Положенням про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів затвердженим Розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг

України від 27 жовтня 2011 року № 673 та іншими законами України і нормативно-правовими актами, прийнятими відповідно до них.

Згідно з Законом України «Про страхування» від 07 березня 1996 № 85/96-ВР, страхування – це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів [1]. А в п. 9 ст. 7 зазначеного Закону, одним із видів обов'язкового страхування є страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Тобто необхідно зазначити, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є одним із найпоширеніших і найпопулярніших видів страхування відповідальності як в усьому світі, так і в Україні. Воно забезпечує виплату потерпілому грошового відшкодування в розмірі суми, яка була б стягнута з власника транспортного засобу за цивільним позовом на користь третьої особи за шкоду життю та здоров'ю, а також за пошкодження або загибель належного їй майна, які виникли внаслідок аварії або іншої дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) з вини страхувальника [2].

Як вже зазначалося, страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є поширеним у світі соціально значимим видом страхування [3, с. 62]. Це зв'язано з тим, що автомобіль є об'єктом підвищеної небезпеки і найбільш аварійним видом транспорту [4, с. 50]. Проте, необхідно відмітити, що сам автомобіль не є джерелом підвищеної небезпеки. Згідно з ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України, джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб [5].

На думку Приступа Л. А. та Басистюк Т. В., експлуатація автотранспорту, який вважається джерелом підвищеної небезпеки через його масивність і аварійність, об'єктивно зумовлює потребу суспільства у своєчасному та повному відшкодуванні збитків потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах. Така потреба в розвинених країнах світу вже майже століття задовольняється за допомогою обов'язкового та добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [3, с. 62].

В процесі гармонізації законодавства України із законодавством ЄС здійснюється уніфікація європейської та національної юридичної термінології, а також часткове оновлення, доповнення чи перегляд відповідних кодексів чи законів, а в разі повної відсутності в Україні нормативних актів, необхідних для правового врегулювання певних проблем, якщо таке регулювання передбачене

директивами ЄС, розробка та запровадження нових законодавчих актів [6, с. 59].

Кінцевою метою діяльності у цьому напрямку вбачається розбудова в Україні ринково орієнтованого виду страхування – страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що дозволить їй забезпечити собі членство в Європейському Союзі, яке, в свою чергу, сприятиме повномасштабній інтеграції економіки України у єдиний економічний простір розвинутої Європи [6, с. 59].

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – це механізм захисту, що здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну осіб потерпілих в результаті дорожньо-транспортних пригод [3, с. 62].

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників [7].

Згідно зі ст. 4 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», суб'єктами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є страхувальники та інші особи, відповідальність яких застрахована, страховики, Моторне (транспортне) страхове бюро України, потерпілі [7].

Як зазначається у ч. 49.1 ст. 49 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності має право здійснювати страховик, який: має ліцензію на здійснення даного виду страхування; є членом Моторного (транспортного) страхового бюро України [7].

Основними проблемами, які виникають при запровадженні і застосуванні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, є відсутність довіри населення до страховика, відсутність відповідальності страхової компанії за невиконання своїх зобов'язань, недостатній рівень роз'яснювально-інформаційної роботи та страхової культури. Зменшення впливу цих проблем на розвиток досліджуваного виду страхування можливе при усвідомлюванні відповідальності за невиконання вимог і зобов'язань кожної сторони цього виду страхування (страховика, страхувальника, застрахованої особи) [4, с. 50].

Отже, розглянувши питання стосовно особливостей страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, можна дійти до висновків, що в Україні проведено певну роботу в напрямку розвитку та становленні особливостей страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а саме – ще 01 липня 2004 року був прийнятий спеціальний Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який саме і врегульовує даний вид страхування. Однак, на наш погляд, існує ще дуже багато проблем в зазначеній

сфері, які і не дають страхуванню в Україні приблизитися до Європейських стандартів страхування. Таким чином, становлення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є необхідною реальністю у зв'язку з бурхливим розвитком вітчизняної економіки, а також є одним із шляхів до інтеграції нашої держави до Європейського автомобільного транспортного руху.

Список використаних джерел:

1. Про страхування: Закон України від 07 березня 1996 року № 85/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78.

2. Види страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. URL: <http://lektsiopedia.org/ukr/lek-4141.html>.

3. Приступа Л. А., Басистюк Т. В. Особливості обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки*. Випуск 6. Частина 5. 2014. С. 62-65.

4. Плавайко М. В. Особливості обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (досвід України та країн Європи). *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія Юриспруденція*. № 6-3 том 2. 2013. С. 50-52.

5. Цивільний кодекс: Закон України від 16 січня 2003 року № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40-44. Ст. 356.

6. Безручко Ю. В., Пацурія Н. Б., Белова О. А. Правове регулювання страхування та роздрібних фінансових послуг в Європейському Союзі та Україні: порівняльно-правовий аналіз; Мін-во юстиції України; Держ. департамент з питань адаптації законодавства. Центр учбової літератури, К., 2007. 196 с.

7. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01 липня 2004 року № 1961-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 1. Ст. 1.

*Матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
19 листопада 2021 року*

**ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ**

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
XVI Міжнародної науково-практичної конференції
«Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти»**

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