

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

XI Міжнародної науково-практичної конференції

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ

м. Кривий Ріг
2017

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року). – Кривий Ріг, 2017. – 293 с.

*Рекомендовано до друку Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 5 від 27 січня 2017 року)*

Публікується за матеріалами XI Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», яка відбулася 22 листопада 2016 року у конференц-залі Департаменту з персоналу ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг» (м. Кривий Ріг, вул. Криворіжсталі, 1).

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

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

ЗВЕРНЕННЯ ДО УЧАСНИКІВ ХІ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ «БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ»

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ

Андріашевська М.С. Діяльність адвоката як засіб запобігання злочинності неповнолітніх проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту	16
Бакутін Є.І. Автоматична фіксація порушень швидкісного режиму за допомогою технічних засобів у тестовому режимі	19
Бесчастний В.М. Діяльність Донецького юридичного інституту МВС України у сфері наукового забезпечення безпеки дорожнього руху	23
Бочек О.І. Зупинення транспортного засобу як один з превентивних заходів Національної поліції України	29
Буга В.В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом України	32
Буга Г.С. Особливості відшкодування шкоди, завданої особі в результаті дорожньо-транспортної пригоди	35
Веселов М.Ю. Законність проникнення поліцейськими до транспортного засобу шляхом розбиття скла автомобіля	38
Власенко Т.І., Мозоль В.В. Діяльність органів Національної поліції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху	41
Волобуєва О.О. Правове регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом	45
Головко Р.І., Федоровська Н.В. Кримінально процесуальні та криміналістичні особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту	49

Гусева Н.А. Зміст профілактичного напрямку роботи навчального закладу з вивчення правил дорожнього руху в рамках обласного проекту «Основні стратегії соціалізації особистості громадянського суспільства» (з досвіду роботи)	54
Данилевський А.О. Транспортний засіб як предмет правопорушень у сфері дорожнього руху	59
Данилевська Ю.О. Безпека дорожнього руху: криміналізація та декриміналізація діянь в світлі розробки законодавства про кримінальні проступки	63
Демченко Ю.В., Кундельська І.С. Особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту з кримінальної процесуальної та криміналістичної точки зору	67
Джафарова О.В. Щодо розуміння категорії «публічно-сервісна діяльність Національної поліції»	72
Єщенко М.Г. Засоби оцінки психофізіологічного стану працівника	75
Жушман І.М., Лускатова Т.О. Забезпечення дорожнього руху: зарубіжний досвід та міжнародна практика	80
Зеленов Г.М. Окремі законодавчі пропозиції щодо врахування незадовільних дорожніх умов під час фіксації порушень Правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі	83
Зиновенко В.В. О правовой неопределенности в Правилах дорожного движения Республики Беларусь	86
Іваніца Н.С. Навчання дітей у школі щодо надання першої домедичної допомоги при ДТП засобами наочності та нетрадиційними формами навчання (з досвіду роботи)	90
Кадала В.В. Правове забезпечення гармонізації технічного регулювання залізничних систем України з країнами ЄС	94
Каплун В.А. Про стан аварійності й проведеної роботи особовим складом Управління патрульної поліції Департаменту патрульної поліції та заходи з покращення організації дорожнього руху на вулично-шляховій мережі м. Кривого Рогу станом на листопад 2016 року	98

Караваєв В.О. Время перемен: Нас ждет новая Дорожная Конституция	102
Катаранова О.О. Керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння: проблеми виявлення та доведення правопорушення	107
Кириченко А.А. Дорожно-транспортное деяние как юридический факт, подлежащий доказыванию в антикриминальном судопроизводстве	113
Коллер Ю.С. Першочергові заходи удосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	117
Коломійчук Н.І., Мозоль В.В. Причини дорожньо-транспортних пригод і травматизму пішоходів	121
Корж Є.М., Костюшко О.П. Сутність права громадян на участь в охороні громадського порядку	125
Корягіна А.М. Причини дорожньо-транспортних злочинів та заходи їх попередження	128
Кравцов М.М. Психофізіологічне обстеження водіїв – реалії сьогодення та аналіз світового досвіду	131
Кузнецов М.М. Підвищення безпеки дорожнього руху через адміністративно-правові заходи	136
Куліковська О.Є., Атаманенко Ю.Ю., Куліковський І.Р. Методика геодезичного забезпечення фіксування дорожньо-транспортних пригод безпіотною моделлю	139
Куценко Д.В., Крищенко А.Є. «Публічна безпека і порядок» – новий старий термін	143
Ланцедова Ю.О. Нова редакція статті 84 КПК України як основна удосконалення кримінальних процесуальних аспектів протидії дорожньо-транспортним діянням	148
Ласовецький М.В., Федоровська Н.В. Медичний огляд водіїв як основоположний чинник гарантування безпеки дорожнього руху	153

Лопатинська І.С. Використання педагогічних технологій у підготовці водіїв автотранспортних засобів	159
Лукин Л.А. Управление безопасностью дорожного движения и профилактика дорожно-транспортных происшествий в Республики Молдова	161
Лук'янчиков Б.Є., Лук'янчикова В.Є. Проблемні питання виявлення ознак сп'яніння у водіїв транспортних засобів	167
Малинка В.В. Обов'язки і права пішоходів як безпосередніх учасників дорожнього руху	171
Малишко Д.В. Адміністративно-юрисдикційна функція Національної поліції як гарантія безпеки пасажирів муніципального транспорту	176
Матвєєв Д.О. Забезпечення безпеки дорожнього руху	181
Мельниченко О.І., Сохань В.В. Кримінальні процесуальні та криміналістичні особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту	184
Мисливий В.А. Законодавство про безпеку дорожнього руху і кримінальний закон	187
Молчанов Р.Ю. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху України	193
Монастирський Ю.А. Правові питання підготовки фахівців з експлуатації кар'єрних автосамоскидів	196
М'яскалюк Є.А., Федоровська Н.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху на прикладі зарубіжного досвіду	201
Одотюк І.В., Мозоль В.В. Організація проведення медичного огляду водіїв транспортних засобів: останні зміни	206
Олійник Б.О., Мозоль В.В. Зарубіжний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	209
Онішко О.С., Федоровська Н.В. Вдосконалення відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	213

Павленко Н.Г. Законодавчі пропозиції МВС України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	216
Пекарський С.П. Взаємодія карного розшуку з патрульною поліцією як умова ефективної протидії незаконним заволодінням транспортними засобами	220
Петров Є.В. Проблема розмежування господарської та адміністративної судової юрисдикції: нотатки до наукової дискусії	225
Пилипенко Є.О. Статус учасників дорожнього руху в умовах реформування транспортного законодавства України	228
Пилипів Р.М. Удосконалення адміністративно-правового регулювання профілактичної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху	232
Прилепа В.В. Використання альтернативних видів палива	236
Резанов С.А. Адміністративний розсуд як складова провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	241
Рейцен Є.О. Наука і проблема безпеки дорожнього руху	245
Самко А.В. Уголовно-процесуальний аспект совершенствования расследования преступлений против безопасности дорожного движения: на примере части 1 статьи 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь	251
Собакарь А.О. Транспортна безпека як об'єкт кримінально-правової охорони	255
Тулінов В.С., Тулінова Т.С. Проблемні питання щодо реалізації прав особи, яка притягується до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху	260
Тунтула А.С. Значение новой доктрины сущности и видового деления личностных источников для противодействия дорожно-транспортным деяниям	266
Червінчук А.В. Особливості порушення провадження у справах про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі	271

Червінчук С.О., Пилипенко Є.О. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності велосипедистів за порушення чинних на транспорті правил	276
Черноп'ятов С.В. Деякі питання правового регулювання швидкісного режиму на автомобільних дорогах з розділювальною смугою	278
Чибиряк М.С. Взаємодія Національної поліції з органами державної влади та місцевого самоврядування з питань зниження рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму	282
Шведова О.А. Шляхи формування моделі безпечної поведінки та позитивного ставлення до вимог безпеки дорожнього руху в учасників навчально-виховного процесу (з досвіду роботи)	285
Южека Р.С., Грицаченко В.В. Питання щодо психофізіологічного обстеження майбутніх патрульних поліцейських України	289

**ЗВЕРНЕННЯ РЕКТОРА ДОНЕЦЬКОГО ЮРИДИЧНОГО ІНСТИТУТУ
МВС УКРАЇНИ ДОКТОРА НАУК З ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ,
ПРОФЕСОРА, ЗАСЛУЖЕНОГО ЮРИСТА УКРАЇНИ
БЕСЧАСТНОГО ВІКТОРА МИКОЛАЙОВИЧА
ДО УЧАСНИКІВ ХІ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ «БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ»**

Шановні учасники конференції, гості та присутні!

Радий вітати та щиро вдячний усім, хто знайшов можливість відгукнутися на наше запрошення і взяти участь в ХІ Міжнародній науково-практичній конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти».

Починаючи з 2006 року, Донецьким юридичним інститутом МВС України щорічно проводяться науково-практичні конференції, які приурочуються до Всесвітнього Дня пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод, що відзначається у третю неділю листопада. З того часу зустрічі фахівців у сфері безпеки дорожнього руху стали традиційними та довгоочікуваними. Їх результатами стали науково-практичні напрацювання, втілені в резолюціях конференцій та збірниках матеріалів наукових заходів, теоретична якість та практична цінність яких ні в кого не викликає сумніву. Приємно відзначити, що за роки проведення нашої науково-практичної конференції сформувався склад постійно діючих учасників. Разом із цим, ми раді вітати у нашому колі і нових учасників сьогоденного заходу, значна кількість яких представляє фахівців у сфері безпеки дорожнього руху Криворіжжя.

У межах Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020, проголошеного Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН, за ініціативи Міністерства охорони здоров'я України та за участі Міністерства внутрішніх справ, Міністерства інфраструктури, інших міністерств та відомств, наукового середовища, міжнародних та вітчизняних організацій, в Україні на

загальнодержавному рівні схвалено проведення Тижня безпеки дорожнього руху.

Цьогоріч заходи загальнонаціонального Тижня проводились у два етапи. Перший – був присвячений профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму та проводився напередодні літніх канікул з 16 до 22 травня 2016 року. На цьому етапі було проведено ряд організаційних та практичних заходів у напрямку вдосконалення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, подальшому впорядкуванню відносин щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та пошуку шляхів вирішення актуальних питань нормативно-правового забезпечення дорожньо-транспортної галузі.

Важливим елементом Тижня стало проведення соціально-культурних та профілактичних заходів з попередження дорожньо-транспортного травматизму, зокрема Всеукраїнського дитячого творчого конкурсу «Молоде покоління за безпеку дорожнього руху», «Дня сім'ї: в родинному колі», уроків та тренінгів в навчальних закладах України.

Другий етап Тижня безпеки дорожнього руху розпочався 14 листопада 2016 року проведенням в Донецькому юридичному інституті МВС України спільно з Державним підприємством «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій» Міністерства охорони здоров'я України науково-практичного форуму «Безпека на дорозі». У роботі форуму прийняли участь спеціалісти різних сфер діяльності, робота яких прямо чи опосередковано впливає на безпеку дорожнього руху. Це представники органів державної влади, місцевого самоврядування, Національної поліції, працівники освіти та медицини, науковці, практичні працівники автомобільного транспорту та дорожнього господарства, фахівці з підготовки водійських кадрів. Під час науково-практичного заходу було проведено обговорення актуальних питань реформування сфери забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та напрацювання пропозицій органам державної влади щодо покращення стану транспортної безпеки.

Також, 14 листопада 2016 року у Міністерстві охорони здоров'я відбулась прес-конференція за участі заступника міністра охорони здоров'я Оксани Сивак, менеджера проекту профілактики Представника ВООЗ України Роберто Гнузотто, координатора Тижня безпеки дорожнього руху, директора Державного підприємства «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій» МОЗ України Юрія Чорного, Голови Державної служби з безпеки на транспорті Михайла Ноняка, заступника начальника Департаменту превентивної діяльності Національної поліції Івана Прохоренка, заступника начальника Департаменту патрульної поліції Олексія Білошицького, народних депутатів Ігоря Діденка та Ольги Богомолець.

Знаменною подією прес-конференції стало підписання її учасниками Національної Декларації з основ безпеки дорожнього руху та засвідчення свого рішучого прагнення щодо дотримуватися принципів головних стратегій забезпечення безпеки дорожнього руху в світі.

15 листопада 2016 року Міністерством інфраструктури України за підтримки Європейського інвестиційного банку та Європейської Комісії в рамках Тижня безпеки дорожнього руху проведено міжнародний круглий стіл «Міжнародні норми та стандарти в сфері безпеки на транспорті. Проблематика та передова практика».

Основною метою заходу стало обговорення питань стосовно поточного стану справ в частині імплементації у національне законодавство норм та стандартів ЄС у сфері безпеки на автомобільному транспорті, включаючи питання підвищення безпеки на залізничних переїздах, розгляд європейського досвіду, в тому числі в рамках діяльності проектів технічної допомоги ЄС та міжнародних фінансових організацій.

З метою інформувати учасників руху та стимулювати їх використовувати у своєму одязі та аксесуарах світлоповертальні елементи, 15 листопада 2016 року Державним підприємством «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій» МОЗ України за участю Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України проведена

демонстрація відеоролика «Будь помітним у темряві», створеного «Компанією Три М – Україна», адже використання якісних світлоповертальних елементів в одязі та аксесуарах знижує ризик наїзду автомобіля на пішохода або велосипедиста в темний час доби.

Учасники круглого столу «Медичне забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху. Впровадження інформаційних технологій», що відбувся 16 листопада 2016 року у конференц-залі Міністерства охорони здоров'я обговорили питання вдосконалення системи підготовки кандидатів у водіїв, водіїв та інших учасників дорожнього руху з надання першої медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод; створення єдиного інформаційного простору у сфері медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; роль і місце громадських організацій у розв'язанні проблем безпеки дорожнього руху, оновлення і приведення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху у відповідність до європейських стандартів.

Національна конференція «Розвиток державної політики та інформаційних технологій у сфері безпеки дорожнього руху», яка пройшла 17 листопада 2016 року у Гранд-холі готелю «Хрещатик» була присвячена обговоренню стану запровадження в Україні системи фіксації порушень Правил дорожнього руху в автоматичному режимі та особливостям застосування в Національній поліції сучасних інформаційних технологій. Також розглядались питання реформування законодавства у сфері безпеки руху. Особлива увага на конференції була приділена стану та перспективам медичного забезпечення безпеки руху, зокрема, йшлося про нові підходи до медичних оглядів майбутніх водіїв та впровадження державного електронного реєстру медичних довідок; про удосконалення системи навчання всіх учасників руху домедичній допомозі потерпілим внаслідок ДТП.

Все більшої популярності набуває Загальнонаціональна акція «ЗДАЙ КРОВ – ВРЯТУЙ ЖИТТЯ!», що проводиться під час Тижнів безпеки дорожнього руху. В Києві, у Національній дитячій спеціалізованій лікарні «Охматдит», а також у всіх регіонах України відбулась здача крові для

використання в лікуванні дітей постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах.

У критичній ситуації кров незамінна і нестача донорської крові може коштувати життя тому, хто отримав травму, навіть якщо їм допомагають найкращі лікарі у найсучасніших лікарнях.

Для поглиблення знань учнів з Правил дорожнього руху, формування уяви школярів про безпеку дорожнього руху під час пересування по вулицям та дорогам, з метою попередження дитячого травматизму, в загальноосвітніх навчальних закладах усіх регіонів України проведений єдиний урок «Безпека на дорозі – безпека життя». Під час таких уроків педагоги, поліцейські, фахівці з безпеки дорожнього руху навчають дітей дорожній абетці, пояснюють значення дорожніх знаків, дорожньої розмітки, розповідають про головні правила, яких потрібно дотримуватись пішоходам і водіям.

У неділю 20 листопада 2016 року в День пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод майже в усіх українських церквах, монастирях та соборах пройшли поминальні молебні. Під час божественної літургії священнослужителі висловили співчуття близьким та рідним загиблих під час ДТП та закликали прихожан до неухильного дотримання правил безпечної поведінки на дорозі.

Звичайно, це лише ключові заходи, що проводились в Україні. Насправді їх було набагато більше і про усі неможливо повідомити у моїй короткій доповіді. Хочу лише нагадати про заходи, що проводились Донецьким юридичним інститутом МВС України під час Тижнів безпеки дорожнього руху. Зокрема, це науково-практичний форум «Безпека на дорозі» (14 листопада 2016 року), яким було розпочато другий етап Тижня. Йому передувало проведення нашою науково-дослідною лабораторією з проблемних питань правоохоронної діяльності 20 травня 2016 року круглого столу «Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху». Цей науковий захід проводився в рамках першого етапу Тижня безпеки дорожнього руху у 2016 році. Гостями круглого столу були

науковці інших вишів України, представники підрозділів патрульної поліції, а також громадських об'єднань та організацій.

Співробітники інституту приймають активну участь у науково-практичних заходах, що проводяться іншими провідними установами у сфері дорожньої безпеки, таких як Державне підприємство «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних систем Міністерства охорони здоров'я України». Так, наші делегації були представлені на Національній конференції «Розвиток державної політики та інформаційних технологій у сфері безпеки дорожнього руху» (17 листопада 2016 року), взяли участь у роботі круглого столу «Вдосконалення відносин у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів як механізму соціального захисту майнових прав у дорожньо-транспортних пригодах» (18 травня 2016 року).

Слід відзначити, що Донецький юридичний інститут МВС України у рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020 років організовує та проводить не лише науково-практичні заходи, а й активно долучається до формування правової культури у сфері безпеки дорожнього руху у школярів Криворіжжя.

Так, науково-дослідною лабораторією з проблемних питань правоохоронної діяльності спільно з Управлінням освіти і науки Криворізької міської ради та Криворізьким відділом поліції ГУ НП в Дніпропетровський області за підтримки ДП «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій МОЗ України» був організований та проведений конкурс малюнків «Мій кращий друг – безпечний рух» серед школярів 1-4 та 5-7 класів м. Кривого Рогу.

Під час проведення відкритої «Єдиної виховної години» з безпеки дорожнього руху у Центрі дитячої та юнацької творчості «Дружба» співробітники науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності провели гру-вікторину із знання правил дорожньої

безпеки. Найактивніші учасники вікторини були нагороджені подарунками від організаторів конкурсу.

Для дітей-переселенців організоване відвідування цільової тематичної вистави «Світлофор-моргайко» у Криворізькому театрі «Академія руху».

З учнями Криворізьких шкіл проведено уроки з безпеки дорожнього руху.

Таким чином, можна сказати, що наша Міжнародна науково-практична конференція «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» є таким своєрідним підсумковим заходом цього річного Тижня безпеки дорожнього руху.

Хочу наголосити, що мета нашої конференції полягає не в тому, щоб вичерпати таку багаторівневу проблему як безпека дорожнього руху, і розставити всі крапки над «і», а в тому, щоб зробити лише черговий крок в її осмисленні та напрацюванні дієвих механізмів зменшення дорожньо-транспортного травматизму.

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

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ

Андріяшевська Марина Сергіївна

індивідуальна адвокатська діяльність, адвокат, аспірант Донецького юридичного інституту МВС України

ДІЯЛЬНІСТЬ АДВОКАТА ЯК ЗАСІБ ЗАПОБІГАННЯ ЗЛОЧИННОСТІ НЕПОВНОЛІТНІХ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Одним із найголовніших завдань сучасної держави та суспільства в цілому є суворе дотримання законності, викорінення будь-яких порушень громадського порядку, ліквідація правопорушень, усунення причин та умов, що породжують та сприяють їх приросту. Дотримання цих принципів прямо пов'язано із захистом прав та законних інтересів людини і громадянина. Саме тому, у правовій державі здійснюється багатогранний комплекс заходів, направлених на вдосконалення кримінального, кримінально-процесуального законодавства та практики їх застосування. Особлива увага на сьогодні приділяється вдосконаленню роботи Національної поліції, судів, інституту адвокатури, який покликаний стояти на сторожі законності, захисту прав громадян України, інтересів суспільства.

На нашу думку, міцним комплексом заходів, направлених на зниження рівня злочинності у суспільстві, має бути запобігання злочинності серед неповнолітніх, зокрема вчинення злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Адвокатура є важливим суб'єктом у цьому напрямку.

Як не прикро, але адвокати під час здійснення захисту неповнолітніх неодноразово стикаються з тим, що слідчі, всупереч вимогам ст.ст.484-502 КПК України, ставляться до розслідування злочинів, вчинених неповнолітніми, поверхово, а питання про порушення прав неповнолітнього на захист не втрачають своєї гостроти.

Так, слідчі при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, певною мірою не беруть до уваги причини та умови вчинення злочину неповнолітнім, або ж ці поняття у більшості випадків не розмежовуються. В одних випадках слідчі іменують причини, що сприяли здійсненню злочину, умовами, і навпаки, а в інших випадках – причини та умови називають одним узагальненим терміном – «обставини, що сприяли вчиненню злочину». Підміна одного поняття іншим, нерозуміння їх сутності призводить до того, що під час розслідування злочину зазвичай встановлюються та усуваються лише умови, що сприяли вчиненню злочину, в той час, коли причини, що породили цей злочин, залишилися поза увагою слідчого, а тому можуть привести до нових правопорушень, вчинених неповнолітнім. Тому адвокат – захисник неповнолітнього, повинен приділяти значну увагу цьому аспекту, як під час досудового розслідування, так і під час розгляду справи в суді.

Під причиною, на нашу думку, слід розуміти явище (групу явищ), яке передувало за часом іншому явищу (наслідку) та породило його. Умови ж самі по собі не можуть породити наслідок, але, супроводячи причинами та сприяючи їм, сприяють їх розвитку, необхідному для виникнення наслідку.

Так, під час розгляду кримінальної справи в Інгулецькому районному суді м. Кривого Рогу відносно неповнолітньої Б., встановлено, що «... неповнолітня Б., керуючи транспортним засобом скутер «Сабур» без номеру по вулиці П. в м. Кривому Розі, була неуважною та не стежила за дорожньою обстановкою, при зміні напрямку руху не пропустила та скоїла зіткнення з автомобілем, що рухався назустріч, внаслідок чого водій автомобіля отримав середньої тяжкості тілесні ушкодження...» [5]. Однак, слідчим залишено поза увагою слідства умови та причини вчинення зазначеного правопорушення. Адже очевидно, що правопорушення вчинено в результаті неконтрольованого використання джерела підвищеної небезпеки, транспортного засобу скутер «Сабур», який на відповідних правових підставах (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) належить повнолітній особі. Отже, власник, на якого

покладено обов'язки щодо діяльності пов'язаної з використанням, зберіганням скутера «Сабур», передав керування ним неповнолітній, яка не мала при собі посвідчення водія на право керування та необхідних навиків керування транспортним засобом відповідної категорії. В результаті чого, поведінка неповнолітньої стала наслідком недбалості власника скутера, пов'язаної неконтрольованим використанням транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки. Ця обставина викликала у неповнолітньої, з рисами антисуспільної направленості особи, рішучість вчинити правопорушення.

Таким чином, формування такої девіантної поведінки неповнолітнього є наслідком направленості особи підлітка, що, в свою чергу, стало наслідком ланцюга причин та умов. Правопорушення – це результат сукупної дії комплексу причин та умов. У колі причинно-наслідкових обставин, які потрібно у повному обсязі виявляти під час розслідування та розгляду справ у суді за злочинами, вчиненими неповнолітніми, зокрема проти безпеки руху та експлуатації транспорту, потрібно виділити наступні:

- безпосередня причина вчинення неповнолітнім правопорушення, тобто антисуспільна направленість, що діє у конкретному випадку;
- причини, під дією яких сформована така направленість особи неповнолітнього;
- об'єктивні та суб'єктивні умови, що сприяли формуванню та закріпленню у неповнолітнього антисуспільної направленості особи;
- умови, що сприяли прояву суспільно небезпечної поведінки особи неповнолітнього під час конкретного правопорушення.

Зазначені обставини досить важливі та мають бути чітко досліджені та проаналізовані адвокатом – захисником неповнолітнього, під час здійснення своєї діяльності з метою повного, об'єктивного та неупередженого розгляду справи в суді, а також досягнення найвищої кінцевої мети будь-якого судового розгляду – поставити на шлях виправлення та перевиховання винну особу, запобігти вчиненню іншим правопорушенням.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Конвенція про захист прав та основних свобод : міжнародний документ від 04 листопада 1950 р. (ратифікована Україною 17 липня 1997 р.) // Офіційний вісник України. – 1998. – № 13. – Стор. 270.
3. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25. – Ст. 131.
4. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13 квітня 2012 р. № 4651-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 9-10. – Ст. 88.
5. Судова справа № 213/4322/14-к.

Бакутін Євген Іванович

викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки факультету № 1 Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, підполковник поліції

АВТОМАТИЧНА ФІКСАЦІЯ ПОРУШЕНЬ ШВИДКІСНОГО РЕЖИМУ ЗА ДОПОМОГОЮ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ У ТЕСТОВОМУ РЕЖИМІ

Сучасні міста України – це складні і різноманітні інфраструктури, які безперервно та стрімко розвиваються. Темп життя зростає, відбуваються події та заходи із залученням великої кількості громадян. Висока інтенсивність дорожнього руху вимагає оперативного спостереження та контролю в режимі реального часу. Мешканці міста ризикують зіткнутися з багатьма небезпеками, що супроводжують життєдіяльність в сучасних умовах. Це означає, що питання безпеки людини в міському середовищі сьогодні є як ніколи актуальним.

Серед напрямків забезпечення безпеки слід звернути окрему увагу на контроль та керування дорожнім рухом, за швидкісним режимом транспортних

засобів, моніторинг ситуацій на жвавих або небезпечних перехрестях та транспортних магістралях, паркувальних майданчиках, управління засобами контролю дотримання правил дорожнього руху, керування та контроль за роботою світлофорних об'єктів.

«Європейський рівень культури та безпеки на дорогах – це насамперед самодисципліна», – про це заявив міністр внутрішніх справ України Арсен Аваков, 4 липня 2016 року, на відкритті тестової системи відеоспостереження, що запрацювала у Одесі та Києві [1].

Мета проекту тестового режиму – автоматична фіксація порушень швидкісного режиму за допомогою сучасних камер та без участі поліцейського. Результати тесту допоможуть створити повноцінну та ефективну систему автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху і в наступному році ввести її по всій країні.

«Сьогодні ми акцентуємо увагу на цьому пілотному запуску тому, що це відповідальність не лише для нас. Це відповідальність для кожного громадянина, хто їздить за кермом і має привчатися до іншого рівня дисципліни і самоконтролю», – наголосив Арсен Аваков.

Камера фіксує перевищення швидкості, після чого інформація передається в Центр обробки даних Національної поліції. Вони обробляються оператором – поліцейським, з використанням наявних баз даних МВС. В результаті обробки виноситься електронна адміністративна постанова, яка в подальшому буде направлятися власнику транспортного засобу. Водіям, чії автівки мають державну реєстрацію, постанова буде відправлятися Укрпоштою. Щодо транспортних засобів з іноземною реєстрацією, то постанова буде передаватися через Держприкордонслужбу (з метою вручення постанови адміністративного особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України) [2].

Система фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі – це сукупність технічних засобів, що дають змогу здійснювати виявлення та фотозйомку або відеозапис

правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, процесуальних і організаційних заходів з використанням спеціального обладнання та програмного забезпечення [3].

Автоматизований облік адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, здійснюється уповноваженими підрозділами Національної поліції шляхом унесення інформації про винесені постанови про накладення адміністративних стягнень за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, до відповідних баз (банків) даних, що входять до єдиної інформаційної системи МВС.

За допомогою Системи фіксації правопорушень можуть фіксуватися такі порушення Правил дорожнього руху:

- перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів;

- проїзд на заборонний сигнал світлофора;

- порушення правил зупинки і стоянки;

- порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів;

- порушення установленної для транспортних засобів заборони виїзду на смугу зустрічного руху;

- порушення правил руху через залізничний переїзд;

- порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками.

До складу автоматичної системи входить мережа технічних засобів, які встановлюються безпосередньо на об'єктах вулично-дорожньої інфраструктури та забезпечують в автоматичному режимі виявлення та фотозйомку або відеозапис подій з ознаками правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розпізнавання номерних знаків транспортних засобів та передачу інформації про зафіксовані події каналами зв'язку до автоматизованої системи обробки даних Національної поліції.

Позамісцева мережа технічних засобів упроваджується на аварійно небезпечних ділянках автомобільних доріг загального користування державного значення з ініціативи та за участю уповноваженого підрозділу Національної поліції, а також погоджується з власниками доріг.

Місцева мережа технічних засобів упроваджується на аварійно небезпечних ділянках автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулицях і дорогах міст, інших населених пунктів з ініціативи та за участю органів місцевого самоврядування, за погодженням з уповноваженим підрозділом Національної поліції.

За місцем розміщення та способом використання технічні засоби можуть бути:

стаціонарними – монтуються/розміщуються по зовнішньому периметру доріг і будівель, використовуються в безперервному режимі;

рухомими – монтуються/розміщуються на ділянках вулично-дорожньої мережі по зовнішньому периметру доріг і будівель та використовуються протягом обмеженого проміжку часу шляхом періодичної зміни місць їх встановлення;

мобільними – монтуються/розміщуються на борту службових транспортних засобів.

Поліція для забезпечення публічної безпеки і порядку може закріплювати на форменому одязі, службових транспортних засобах, монтувати/розміщувати по зовнішньому периметру доріг і будівель автоматичну фото- і відеотехніку, а також використовувати інформацію, отриману із автоматичної фото- і відеотехніки, що знаходиться в чужому володінні, з метою: попередження, виявлення або фіксування правопорушення, охорони громадської безпеки та власності, забезпечення безпеки осіб; забезпечення дотримання правил дорожнього руху [4].

Відеозапис із записом правопорушника об'єктивно фіксує середовище, в якому скоєно правопорушення, відеозапис є джерелом інформації для

застосування адміністративного стягнення або речовим доказом для притягнення до відповідальності.

Список використаних джерел:

1. Інформація з офіційного сайту МВС України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mvsinfo.gov.ua/ua/news/>.
2. Інформація з офіційного сайту МВС України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.mvsinfo.gov.ua/ua/news/1804_vropeyskiy_riven_kulturi_ta_bezpeki_na_dorogah_ce_nasampered_samodisciplina_Arsen_Avakov.
3. Інформація з офіційного сайту Управління безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/admpractice/11.htm>.
4. Про Національну поліцію, Положення про патрульну службу МВС, Положення про Національну поліцію: чинне законодавство станом на 10 лист. 2015 р.: (офіц. текст). – К.: Паливода А.В., 2105. –104 с. – (Закони України).

Бесчастний Віктор Миколайович

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

ДІЯЛЬНІСТЬ ДОНЕЦЬКОГО ЮРИДИЧНОГО ІНСТИТУТУ МВС УКРАЇНИ У СФЕРІ НАУКОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Дорожня безпека є одним із найважливіших соціально-економічних і демографічних чинників у нашій країні. Аварійність на автомобільному транспорті завдає величезний матеріальний і моральний збиток як суспільству в цілому, так і окремим громадянам. Дорожньо-транспортний травматизм призводить до виключення зі сфери виробництва людей працездатного віку. Гинуть і стають інвалідами діти.

У зв'язку з цим, реформування органів, відповідальних за стан безпеки дорожнього руху, є одним з першочергових завдань держави, оскільки від цього, без сумніву, залежить безпека громадян, суспільства і країни в цілому. Однак ця робота навряд чи буде ефективною без досконалого нормативно-правового забезпечення у сфері дорожнього руху.

Запровадження реформ у галузі дорожньої безпеки має бути зваженим та послідовним. До цього процесу поряд з представниками органів державної влади, громадських установ та організацій, мають активно долучатись наукові спільноти провідних вищих навчальних закладів України. Лише за допомогою науково обґрунтованих розробок, доведених та апробованих ідей можлива ефективна реалізація комплексних змін системи державного управління у сфері транспорту та дорожнього господарства.

Колектив Донецького юридичного інституту МВС України має багаторічний досвід наукової діяльності у галузі дорожньої безпеки. Здобутки науковців ДЮІ МВС України високо оцінені та знаходять своє практичне впровадження у парламентських комітетах Верховної Ради України, профільних управліннях та міністерствах для формування законодавчих ініціатив, спрямованих на зниження рівня дитячого дорожнього травматизму; підвищення рівня культури учасників дорожнього руху; захисту інтересів третіх осіб, постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах; впровадження громадського контролю за діяльністю правоохоронних органів; удосконалення нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху.

З урахуванням нагальної потреби в науково обґрунтованому нормативно-правовому забезпеченні дорожньої безпеки, за замовленням практичних підрозділів Національної поліції України колектив ДЮІ МВС України виконує дослідження з таких актуальних напрямів:

- механізм реалізації процедури фото- відеофіксації під час провадження у справах про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- удосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері особистої безпеки поліцейських під час нагляду за дорожнім рухом;
- огляд водія транспортного засобу або особи, яка ним керує, на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції;
- регламентація порядку комунікації працівників патрульної поліції з громадянами під час реалізації своїх повноважень у сфері безпеки дорожнього руху;
- надання підрозділами поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху, інформації власникам транспортних засобів щодо осіб, які ними керують;
- цивільно-правова відповідальність власників наземних транспортних засобів.

Наукові дослідження та практичні рекомендації вчених Донецького юридичного інституту МВС України знаходять своє втілення у навчальній, методичній та науковій літературі. Лише протягом останнього року здобутки науковців були реалізовані в 11 виданнях. Серед них: навчальний посібник «Адміністративна відповідальність в Україні», монографія «Дії та рішення підрозділів МВС України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, в адміністративно-деліктному провадженні та їх оскарження», науково-практичні рекомендації «Огляд водія транспортного засобу або особи, яка ним керує на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції» та «Компетенція патрульної поліції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

Отримали високу оцінку співробітників практичних підрозділів поліції й методичні видання, підготовлені досвідченими фахівцями інституту у галузі транспортної безпеки, такі як:

- «Порядок оформлення адміністративних правопорушень, відповідальність за які передбачена ст. 130 КУпАП»;

– «Порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, що спричинили створення аварійної обстановки»;

– «Порядок притягнення особи, яка керує транспортним засобом, до адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху»;

– «Пам'ятка патрульному поліцейському «Терміни провадження по справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху»;

– «Довідник патрульного поліцейського з оформлення адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та громадського порядку».

Здійснені наукові розробки затребувані та широко популяризовані як у науковій спільноті, так і в держаних органах та громадських організаціях, які опікуються проблемами безпеки дорожнього руху. У рамках реалізації проголошеного Генеральною асамблеєю ООН Глобального плану Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011-2020 рр. вчені інституту беруть активну участь у парламентських слуханнях, присвячених стану й перспективам забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху. Науковці інституту, що входять до робочої групи, організованої при Управлінні безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України, працюють над розробкою механізму впровадження в Україні системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. На підставі проведених досліджень підготовлені та внесені до Верховної Ради України пропозиції щодо вдосконалення адміністративного законодавства з питань транспортної безпеки.

Разом із цим, залишається ще досить багато питань, які потребують подальшого опрацювання, удосконалення та розробки конкретних заходів, вирішення яких вимагає поєднання зусиль наукового потенціалу та практичного досвіду. На думку вчених інституту та практичних працівників

Національної поліції України до найбільш перспективних напрямів науково-практичних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху відносяться:

а) механізм реалізації повноважень поліції щодо заборони експлуатації транспортних засобів;

б) запровадження процедури автоматичної фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;

в) порядок застосування процедури накладення стягнення у вигляді штрафних балів;

г) нормативне врегулювання механізму направлення громадян для огляду на стан сп'яніння в заклади охорони здоров'я та проведення огляду з використанням технічних засобів;

д) спрощення та модернізація процедури оформлення матеріалів у справах про адміністративні правопорушення, зокрема запровадження електронного документообороту у цій сфері.

Окреслені проблеми об'єднані в єдину багатоаспектну систему, аналіз кожної з них вимагає цілісного підходу і здійснення комплексу наукових заходів, спрямованих на оптимізацію загальних досліджень найбільш актуальних проблем безпеки дорожнього руху.

Науково-педагогічний склад інституту приймає активну участь в організації та проведенні заходів загальнонаціонального Тижня безпеки дорожнього руху. На першому етапі Тижня з 16 до 22 травня 2016 року науковці інституту взяли участь у роботі круглого столу «Вдосконалення відносин у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів як механізму соціального захисту майнових прав у дорожньо-транспортних пригодах». У стінах нашого навчального закладу організували та провели круглий стіл «Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху», на якому разом із практичними працівниками обговорили нагальні питання транспортної безпеки, обмінялись досвідом нормативно-правового та організаційного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху,

узагальнення результатів теоретичних і практичних напрацювань окремих напрямків діяльності, спрямованих на профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Другий етап Тижня безпеки дорожнього руху, приурочений до Всесвітнього дня пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод, колектив Донецького юридичного інституту МВС України розпочав проведенням 14 листопада 2016 року у м. Кривому Розі науково-практичного форуму «Безпека на дорозі». У цьому заході прийняли участь спеціалісти різних сфер діяльності, робота яких прямо чи опосередковано впливає на безпеку дорожнього руху. Це представники органів державної влади, місцевого самоврядування, Національної поліції, працівники освіти та медицини, науковці, практичні працівники автомобільного транспорту та дорожнього господарства, фахівці з підготовки водійських кадрів.

Починаючи з 2006 року, Донецький юридичний інститут МВС України є організатором проведення міжнародних науково-практичних конференцій «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», на ключових напрямках роботи яких провідними науковцями спільно з українськими та іноземними фахівцями у галузі дорожньої безпеки успішно напрацьовані науково обґрунтовані рекомендації з питань розв'язання нагальних проблем у сфері безпеки дорожнього руху та вжиття заходів щодо запобігання катастрофічним наслідкам дорожньо-транспортних пригод.

Упевнений, що лише спільними зусиллями державних органів, наукового середовища, іноземних фахівців та громадськості можливо якісно покращити стан безпеки учасників дорожнього руху в Україні відповідно до міжнародних стандартів.

Бочек Оксана Іванівна

науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту МВС України

ЗУПИНЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ЯК ОДИН З ПРЕВЕНТИВНИХ ЗАХОДІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Нині в нашій державі активно продовжується процес реформування органів внутрішніх справ, зокрема їх структури, методів і форм роботи. Так, 7 листопада 2015 року з набранням чинності відповідного закону в Україні почала діяти Національна поліція.

Національна поліція в Україні виконує широке коло завдань та функцій щодо забезпечення правопорядку, захисту прав і свобод громадян, попередження і припинення правопорушень, тому від удосконалення її правоохоронної діяльності значною мірою залежить зміцнення законності і правопорядку в країні. Переважну більшість зазначених завдань поліція реалізує в ході здійснення адміністративної діяльності, тобто під час виконання адміністративного законодавства, використання адміністративно-правових заходів впливу до організацій, посадових осіб та громадян. Основна частина особового складу поліції бере участь у здійсненні саме адміністративної діяльності.

Відповідно до норм Закону України «Про Національну поліцію» (далі – Закон) поліція в межах своєї компетенції з метою охорони прав і свобод людини, запобігання загрозам публічній безпеці і порядку або припинення їх порушення застосовує превентивні заходи.

Превентивний захід застосовується поліцейськими відповідно до Закону для забезпечення виконання покладених на поліцію повноважень та має бути законним, необхідним, пропорційним та ефективним.

Одним із превентивних поліцейських заходів є зупинення транспортного засобу.

В Законі (ст. 35) визначено вичерпний перелік випадків, які дають право співробітнику поліції зупинити транспортний засіб, а саме:

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

Під час звернення до водія поліцейський зобов'язаний: привітатися; чітко і зрозуміло назвати свою посаду, звання та прізвище; повідомити про конкретну причину зупинки ним транспортного засобу з детальним описом підстави зупинення, викласти суть свого звернення, суть скоєного правопорушення у випадку його вчинення. На вимогу учасника дорожнього руху, або іншого

громадянина, поліцейський зобов'язаний пред'явити своє службове посвідчення, надавши можливість ознайомитися з викладеною в ньому інформацією, не випускаючи його з рук (згідно частини 3 статті 18 Закону).

Варто зазначити, що згідно вищезазначеного Закону поліцейський уповноважений застосовувати спеціальні засоби примусової зупинки транспорту, водій якого не виконав законні вимоги поліцейського щодо зупинки транспортного засобу, або якщо дії водія транспортного засобу створюють загрозу життю чи здоров'ю людини. Норма Закону про поліцію передбачає, що для примусової зупинки транспортного засобу, водій якого не виконав законної вимоги поліцейського зупинитися, дозволено застосовувати водомети, бронемашини та інші спеціальні транспортні засоби (підпункт «в» пункт 9 частини 3 статті 45 Закону).

Відповідно до частини 4 статті 45 Закону, поліції заборонено застосовувати засоби примусової зупинки транспорту для примусової зупинки мотоциклів, мотоколясок, моторолерів, мопедів, транспортного засобу, що здійснює пасажирські перевезення, а також застосовувати такі засоби на гірських шляхах або ділянках шляхів з обмеженою видимістю, залізничних переїздах, мостах, шляхопроводах, естакадах, у тунелях.

Слід підкреслити, що всі дії кожен поліцейський на сьогоднішній день здійснює на підставі застарілого (який мав би втратити чинність) наказу Міністерства внутрішніх справ України від 27 березня 2009 року № 111 «Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС» зі змінами та доповненнями (надалі Наказ № 111), оскільки підрозділи ДАІ МВС ліквідовані, а вказаний Наказ № 111 не перевиданий МВС України стосовно регулювання дій саме поліцейських.

На вимогу поліцейського зупинку слід проводити з дотриманням вимог Правил дорожнього руху (згідно п. 2.4 ПДР) [2], хоча слід зазначити, що в Законі йдеться про необхідність застосування та дотримання поліцією та учасниками дорожнього руху ПДР, проте в самих ПДР таки немає жодного посилання на їх юридичний взаємозв'язок саме з Законом про поліцію, що

вносить все ж сумніви в законності застосування поліцією ПДР. Тобто, поліція має законне право діяти в рамках Закону, а от щодо застосування нею Наказу № 111 та ПДР – то такі дії юридично сумнівні та фактично не відповідають вимогам права та не можуть бути визнані законними судами у випадках судових конфліктів між сторонами – необхідно було б вносити відповідні зміни до названих актів законодавства, щоб не порушувати букви Закону.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію: Закон України від 2 липня 2015 р. № 58-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 40-41. – ст. 379.
2. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/page>.

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри цивільного та господарського права Донецького юридичного інституту, кандидат юридичних наук

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

Залізничний вид перевезення залишається найбільш рентабельним, безпечним і надійним сухопутним засобом транспортування на великі відстані, який не залежить від атмосферних факторів зовнішнього середовища. Даний вид доставки відрізняється від інших можливістю перевозити широку номенклатуру, доставкою й відправленням за принципом «door-to-door» (від дверей до дверей) за рахунок під'їзних шляхів до підприємств. Часто є незамінним у мультимодальних перевезеннях. Зростаюча кількість пропонує міжнародними залізницями послуг з урахуванням змін у

потребах споживачів, різноманітність рухомого складу дозволяє перевозити майже необмежену кількість будь-якого виду вантажу та негабаритних вантажів [1].

Для України залізничний транспорт – пріоритетний у перевезеннях вантажів. Його частка на транспортному ринку складає майже 84 % усіх перевезень без урахування обсягів транспортування вантажів специфічним видом транспорту – трубопровідним. Залізниці України, після залізниць Китаю, Індії та Російської Федерації, є найпотужнішими серед залізниць Євразійського континенту і виконують значний обсяг внутрішніх і міжнародних перевезень вантажів. Масштаби та значення вантажних перевезень залізниць України величезні [2, с. 4].

Перевезення вантажів залізничним транспортом регулюється Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законом України «Про транспорт», Законом України «Про залізничний транспорт» та іншими нормативно-правовими актами України.

Цивільний кодекс України містить лише загальне визначення договору перевезення вантажу. Відповідно до ст. 909 ЦК України договором перевезення вантажу визначено такий договір, згідно з яким одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Згідно зі ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт», перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень. Умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні, за участю залізничного та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і

одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

Договори про надання перевезення вантажу залізничним транспортом є двусторонньо-зобов'язуючими. Сторонами договору перевезення вантажу залізничним транспортом є вантажовідправник та перевізник. Чинним законодавством України не передбачено будь-яких обмежень щодо суб'єктного складу, тому це можуть бути як фізичні, так і юридичні особи. Незважаючи на це, в цих правовідносинах фігурує і одержувач вантажу. Так, одержувач має прийняти доставлений вантаж без затримки, внести необхідну додаткову плату, а у випадку затримки буде нести відповідальність. Отже, у договірних відносинах бере участь і одержувач, який користується певними правами і несе зобов'язання, але він не бере участі в укладенні договору, тому не є стороною договору. Визначення характеру відносин між учасниками перевезення, правовий статус одержувача викликає дискусії та спори і має велике практичне значення. Серед розмаїття точок зору на правовий статус одержувача можна виділити три основні напрями: одержувач як третя особа, на користь якої укладено договір; одержувач як основна особа в договорі, завдяки чому договір перевезення пропонується віднести до спеціальної сфери цивільних правовідносин; одержувач як одна сторона із відправником [3, с. 26].

Таким чином, перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень. Умови та порядок організації перевезень за участю залізниць та інших видів транспорту, у тому числі в прямому змішаному сполученні, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Статутом

залізниць України, Законом України «Про залізничний транспорт» та іншими нормативно-правовими актами.

Список використаних джерел:

1. Перевезення вантажів залізничним транспортом [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://transvostok.com.ua/ua/zhd_perevezennya.html.
2. Мироненко В.К., Габа В.В., Мацюк В.І., Петренко Л.М. Залізничні вантажні перевезення: Навчальний посібник. – Київ: ДЕТУТ, 2015. – 248 с.
3. Сірко Р. Правове регулювання перевезення вантажу залізничним транспортом / Р. Сірко // Закон и жизнь. – 2013. – № 2. – С. 24-27.

Буга Ганна Сергіївна

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

ОСОБЛИВОСТІ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ОСОБИ В РЕЗУЛЬТАТІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ

Важко уявити динамічний рух сьогодення без автомобіля або іншого наземного транспортного засобу які активно використовується людством та пристосовані майже до будь якого виконання завдання що ставить собі на меті суспільство [1].

Дорожньо-транспортна пригода – це зіткнення одного або декількох автомобілів, яке тягне за собою пошкодження майна, нанесення шкоди здоров'ю людей, заподіяння смерті водієві, пасажирам або пішоходам. У будь-якому випадку термін ДТП припускає будь-які моральні та матеріальні втрати [2].

Наслідком практично кожної дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) є заподіяння майнової та(або) моральної шкоди принаймні одному з її учасників

та(або) третій особі. Найпоширеніший вид ДТП – зіткнення транспортних засобів, наслідком якого, як правило, є їх ушкодження. У деяких випадках унаслідок ДТП шкоди може бути завдано також життю та здоров'ю людей. Через велику кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні проблема відшкодування шкоди, завданої унаслідок ДТП, залишається актуальною [3].

Відносини з відшкодування шкоди, завданої особі в результаті дорожньо-транспортної пригоди, які можуть бути застосовані при вирішенні справ, урегульовано, зокрема, статтями 3, 27, 41, 68 Конституції України, Цивільним кодексом України, Законами України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-XII; «Про страхування» від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР; «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 1 липня 2004 року № 1961-IV; «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень» від 5 липня 2011 року № 3565-VI; «Про об'єкти підвищеної небезпеки» від 18 січня 2001 року № 2245-III; Правилами дорожнього руху України, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 та іншими нормативно-правовими актами.

З метою забезпечення відшкодування шкоди, завданої у зв'язку з експлуатацією транспортних засобів, з 01 січня 2005 року в Україні запроваджено обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Однак слід пам'ятати, що наявність в учасників ДТП полісів обов'язкового страхування цивільної відповідальності не є беззастережною гарантією відшкодування усіх збитків, яких зазнала особа внаслідок ДТП [2].

У разі настання страхового випадку страховик у межах страхових сум, зазначених у страховому полісі, відшкодовує у встановленому Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» порядку оцінену шкоду, заподіяну внаслідок дорожньо-транспортної пригоди життю, здоров'ю, майну третьої особи.

У разі настання події, яка є підставою для проведення регламентної виплати, МТСБУ у межах страхових сум, що були чинними на день настання такої події, відшкодовує у встановленому Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» порядку оцінену шкоду, заподіяну внаслідок дорожньо-транспортної пригоди життю, здоров'ю, майну третьої особи.

Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» потерпілим – юридичним особам страховик, а у випадках, передбачених Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», – МТСБУ відшкодовує виключно шкоду, заподіяну майну.

Отже, найголовніше про що повинна пам'ятати особа, якій було заподіяно шкоди як власнику транспортного засобу в дорожньо-транспортній пригоді, це те, що така шкоди, може бути відшкодована іншою особою, володільцем джерела підвищеної небезпеки, виключно за наявності її вини.

Список використаних джерел:

1. Відшкодування шкоди завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.advocate-lc.com.ua/ua/articles/25/>.

2. Права потерпілого при дорожньо-транспортній пригоді. – Міністерство юстиції України. Головне територіальне управління юстиції у Дніпропетровській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://obljust.gov.ua/uploads/Права_потерпілого_при_дтп.doc.

3. Особливості відшкодування шкоди, завданої особі в результаті дорожньо-транспортної пригоди / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://paranich.kiev.ua/ua/konsultacii/DTP_vidshkoduvannia_shkodi.html.

Веселов Микола Юрійович

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

ЗАКОННІСТЬ ПРОНИКНЕННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИМИ ДО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ШЛЯХОМ РОЗБИТТЯ СКЛА АВТОМОБІЛЯ

Трагічний випадок у м. Дніпро у вересні цього року за участю поліціантів новостворених підрозділів патрульної поліції (нагадаємо – під час інциденту із зловмисником із застосуванням вогнепальної зброї отримали смертельні поранення дві посадові особи патрульної поліції) збував багато суперечливих заяв з боку представників тих чи інших політичних сил. Зокрема, набуло суспільного резонансу бажання Міністерства внутрішніх справ України запровадити в нашій країні (шляхом внесення змін до Закону України «Про Національну поліцію») «презумпцію правоти поліцейського». Втім, правознавці цілком закономірно задаються питанням, що саме слід розуміти під імперативом презумпції правоти поліцейського? Наприклад, Є. Крапивін, дослідивши наукові публікації та європейське законодавство, що регулює діяльність поліції слушно зауважує, що презумпцію правоти (правомірності дій) поліцейського як теоретичну конструкцію можна розглядати у двох площинах: а) обов'язок громадян виконувати законні вимоги поліцейського та наявність відповідальності за їх невиконання (тут слід особливо наголосити на тому, що і перше, і друге вже встановлено в українському законодавстві, а саме – у ч. 2 ст. 62 Закону України «Про Національну поліцію» і відповідних статтях Кодексу України про адміністративні правопорушення та Кримінального кодексу України); б) презумпція правоти (правомірності дій) працівника поліції під час оскарження правомірності його дій у суді в порівнянні із свідченнями громадянина, до якого вони були застосовані – тобто «привілейований свідок» [1].

Як у першому, так й у другому випадку увагу слід акцентувати на законності дій поліції. Згідно з законом поліція діє виключно на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що визначені Конституцією та законами України. Один з основних обов'язків поліцейського – поважати і не порушувати прав і свобод людини (статті 8 та 18 Закону України «Про Національну поліцію»).

Нашу увагу ми бажаємо зосередити на такому питанні, як допустимість (законність) примусового вилучення водія та (чи) інших осіб з салону транспортного засобу шляхом розбиття скла цього автомобіля. Слід зазначити, що ані серед основних повноважень закріплених у статті 23 Закону України «Про Національну поліцію», ані серед превентивних чи примусових заходів поліції такого заходу не згадується. Втім, приклади, з Інтернет-новин свідчать про непоодинокі випадки застосування поліцією зазначеного заходу (прикладом можуть слугувати ситуації у м. Києві [2], м. Харкові [3], м. Чернівцях [4].

Найбільш подібним до окресленого заходу є превентивний захід закріплений у статті 38 Закону України «Про Національну поліцію» – проникнення до житла чи іншого володіння особи. Поліція може проникнути до житла чи іншого володіння особи без вмотивованого рішення суду лише в невідкладних випадках, пов'язаних із: 1) рятуванням життя людей та цінного майна під час надзвичайних ситуацій; 2) безпосереднім переслідуванням осіб, підозрюваних у вчиненні злочину; 3) припиненням злочину, що загрожує життю осіб, які знаходяться в житлі або іншому володінні. Посилаючись на частину 2 статті 223 Кримінального процесуального кодексу України слід зазначити, що під іншим володінням особи у тому числі розуміється й транспортний засіб. Взагалі вказана норма Закону України «Про Національну поліцію» за змістом відповідає статті 30 Конституції України, подібна до статті 223 КПК України, втім надає право проникнення до іншого володіння не лише слідчому або прокурору, а й будь-якому поліцейському. В іншому, таке право може бути застосовано лише у випадку наявності злочину або

необхідності відвернення негативних наслідків, які реально загрожують життю, здоров'ю чи майну осіб.

Таким чином, як Закон України «Про Національну поліцію», так й жоден з інших законів не містять права поліції проникати до транспортного засобу у випадку, якщо у діях водія наявні лише ознаки адміністративного правопорушення, навіть пов'язані із злісною непокорю законному розпорядженню або вимозі поліцейського при виконанні ним службових обов'язків. Отже, якщо особа правопорушник (скоїла адміністративний делікт), яка на законних підставах керує або перебуває у транспортному засобі, при цьому не створює іншим особам небезпеки замкнулась у середині автомобіля – за законом вона є недосяжною для поліцейського. Є підстави блокувати автомобіль, але проникати до нього шляхом пошкодження закон права не надає.

Нагадаємо, що одна з конституційних засад проголошує – 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 (частина 2 статті 19 Конституції України).

Таким чином, розбиття скла автомобіля, проникнення до нього посадових осіб поліції у випадку вчинення особою лише адміністративного правопорушення є можливо іноді доцільним заходом, втім вочевидь незаконним. Для того, щоб увести такі дії у правове русло слід вносити певні доповнення до Закону України «Про Національну поліцію».

Список використаних джерел:

1. Крапивін Є. Що таке «імператив презумпції правоти поліцейського»? / Є. Крапивін // Експертна група «Поліція під контролем» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://police-experts.info/2016/09/28/presumption/>.

2. Поліцейські розбили скло автомобіля, щоб арештувати водія : новини за 02.09.2016 р. / Сайт новин Politeka [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<https://politeka.net/ua/295725-politseyski-rozbyly-sklo-avtomobilya-shchob-areshtuvaty-vodiya/>.

3. Водія за непокору поліцейські Харкова витягли, розбивши скло : новини за 22.05.2016 р. / Сайт Авто-Центр [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/politsiya/voditelya-za-nepovinovenie-politseyskie-kharkova-vytaschili-razbiv-steklo-294104.html>.

4. Патрульная полиция разбила стекло за отказ водителя выйти из автомобиля (Видео) : информация за 10.10.2016 р. / Интернет издание «Дорожный контроль» : [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://roadcontrol.org.ua/node/3093>.

Власенко Тетяна Іванівна

здобувач ступеня вищої освіти рівня магістр Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, лейтенант поліції

Мозоль Вікторія Василівна

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

**ДІЯЛЬНІСТЬ ОРГАНІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ЩОДО
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

«Не можна досягати мобільності ціною здоров'я і життя людей» проголошено в Резолюції Генеральної асамблеї ООН № 58/289 від 14.04.2004 «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху» [1].

Людина, її життя, здоров'я і безпека відповідно до Конституції України визнані найвищою соціальною цінністю в нашій державі. Однак, порівняно з країнами Європи, стан державно-управлінської діяльності органів державної влади із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є вкрай незадовільним [2].

Відповідно до статистичних даних дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) (за звітний період) за період з 01.01.2015 до 31.12.2015 р.р. на території України всього зареєстровано 153 217 ДТП, ДТП з потерпілими – 26194, травмовано в ДТП – 32395, загинуло – 4483 [3].

Найбільш поширеними причинами ДТП з вини водіїв є: перевищення швидкості, недотримання дистанції, недотримання черговості проїзду, неуважність і нетверезий стан. З вини пішоходів відповідно: перехід у невстановленому місці, проходження уздовж проїзної частини, нетверезий стан. При аналізі події, на перший погляд, іноді здається, що технічна несправність не є причиною аварії. Найчастіше головну причину відносять до порушення правил дорожнього руху. Наприклад, наїзд на пішохода зазвичай пояснюють перевищеною швидкістю або пізнім застосуванням гальм.

Найзагальнішою класифікацією причин ДТП є:

- 1) недотримання правил дорожнього руху учасниками цього руху;
- 2) застосування водіями таких прийомів керування транспортними засобами, які викликають їх замети, перекидання або втрату керування під час руху і створюють можливість поломок і псування механізмів, що призводять до аварійних ситуацій;
- 3) зниження працездатності водіїв внаслідок перевтоми, хвороби або під впливом факторів, що викликають зміну самопочуття і сприйняття обстановки руху;
- 4) незадовільний технічний стан транспортних засобів;
- 5) неправильне розміщення та кріплення вантажу, що приводить до втрати управління, стійкості, зміни режиму роботи механізмів, відмови в роботі;
- 6) незадовільний стан влаштування та утримання елементів дороги і дорожньої обстановки;
- 7) незадовільна організація дорожнього руху [4].

Відповідно до статті 52 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII 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) [5].

Відповідно до статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 року № 580-VIII поліція відповідно до покладених на неї завдань:

1) регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

2) здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;

3) 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 [6].

До повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

1) участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

2) забезпечення безпеки дорожнього руху;

3) організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;

4) погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів 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;

5) 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;

б) видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

7) 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;

8) інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

9) 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 [5].

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.

Список використаних джерел:

1. Резолюції Генеральної асамблеї ООН № 58/289 від 14.04.2004 «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху».

2. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

3. Статистика аварійності в Україні за 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>

4. Причини та профілактика дорожньо-транспортних пригод [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ncpn.net.ua/dtp2.html>

5. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – ст. 338.

6. Про Національну поліцію : Закон України від 2 липня 2015 р. № 58-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 40-41. – ст. 379.

Волобуєва Олена Олексіївна

завідувач кафедри цивільного та господарського права Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших галузей народного господарства України. Немає практично жодного підприємства, яке б не користувалося послугами автомобільного транспорту. Саме тому сучасний правовий механізм перевезення вантажів автомобільним транспортом потребує теоретичного аналізу і стимулювання засадами цивільного та господарського права. До того ж, зростання обсягів автомобільних перевезень вантажів вимагає й удосконалення правових аспектів з цієї сфери економіки України [1].

Отже, в умовах подальшого розкриття потенціалу України як транзитної держави та постійно зростаючого розвитку різноманітних перевезень, все більш загострюється питання про правове забезпечення цих процесів, що мають велике значення для різних аспектів життя сучасної людини. Особливою

складовою правового регулювання процесів транспортування є необхідність законодавчого забезпечення цивільних відносин, що виникають у результаті перевезення вантажів автомобільним транспортом. Адже саме перевезення вантажів автомобільним транспортом слід вважати найбільш динамічно розвиваючою галуззю у сфері транспортування [2, с. 163].

Для перевезень торговельних вантажів на короткі відстані найчастіше використовується вантажний автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення товарів від станцій залізниць, зі складів виробничих і сільськогосподарських підприємств на склади оптових підприємств і з цих складів в об'єкти роздрібної та дрібно-роздрібної торговельної мережі, для переміщення товарів між магазинами і для виїзної торгівлі [3].

Перевезення вантажів автомобільним транспортом регулюється Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законом України «Про транспорт», Законом України «Про автомобільний транспорт», Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів», Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні та іншими нормативно-правовими актами України.

Слід зазначити, що правове регулювання правовідносин з перевезення вантажів, у тому числі й автомобільним транспортом, є набором юридичних засобів та способів державно-владного впливу на учасників цих правовідносин через елементи механізму правового регулювання, насамперед через елементи цих правовідносин. Це передбачає виділення в ній об'єктивних і суб'єктивних елементів (зовнішнього прояву такої діяльності та її внутрішніх, суб'єктивних характеристик), а також її об'єкта – фізичних або соціальних цінностей, на які спрямована діяльність, та суб'єкта – того, хто здійснює цю діяльність [4, с. 140].

Необхідно відмітити, що стаття 909 Цивільного кодексу України, дає загальне визначення поняття договору перевезення вантажу, а саме за договором перевезення вантажів одна сторона (перевізник) зобов'язується

доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Однак в ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт», зазначається, що договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом укладається відповідно до цивільного законодавства між замовником та виконавцем у письмовій формі (договір, накладна, квитанція тощо). Істотними умовами договору є: найменування та місцезнаходження сторін; найменування та кількість вантажу, його пакування; умови та термін перевезення; місце та час навантаження і розвантаження; вартість перевезення; інші умови, узгоджені сторонами.

Щодо перевезень вантажів автомобільним транспортом, вони регулюються із врахуванням положень про автомобільний транспорт, при міжнародних перевезеннях – висхідних правил про зовнішньоекономічну діяльність, а також правового режиму самого вантажу (небезпечний вантаж) та виду транспортного засобу (сертифікований, технічно справний, має Зелену карту) тощо. Проте це не свідчить про відносну самостійність цього договору, оскільки правового впливу застосовуються положення глави 64 ЦК України чи навіть підхід до їх регулювання у главі 63 ЦК за аналогією закону, чи навіть загальні засади цивільного законодавства, які передбачені у ст. 3 ЦК (аналогія права). Через укладення договору перевезення власник вантажу добивається його переміщення, а перевізник виконує частину підприємництва і отримує від того прибуток для чого оформляють відносини між собою договором з умовою дотримання імперативів актів законодавства. У такому сенсі цей договір є індивідуально-визначеним або конкретно-індивідуальним актом, який програмує поведінку його сторін через визначення їх взаємних прав і обов'язків [5, с. 99].

Таким чином, можна зробити висновок, що у наш час договори перевезення вантажів є досить актуальними. Це зумовлено тим, що наша країна

є транзитною і має велику кількість перевізних фірм, з якими укладаються договори перевезення вантажів автомобільним транспортом. Однак не кожен укладений договір реалізується сторонами сумлінно. Це може пояснюватись як умисним порушенням договору, так і через обставини, які не залежать від волі сторін.

Список використаних джерел:

1. Макаренко А.С. Особливості правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності на автомобільному транспорті / А.С. Макаренко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://visnyk.univd.edu.ua/?controller=service&action=download&download=10069>.
2. Недокус М.О. Цивільно-правове регулювання перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом / М.О. Недокус // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – Випуск 1. Том 1. – С. 163-166.
3. Апопій В.В., Міщук І.П., Ребицький В.М. та ін. Організація торгівлі: підручник; 2-ге вид., перероб. та доп. / за редакцією В.В. Апопія. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 616 с.
4. Кудрявцев В. Н. Закон, поступок, ответственность / В. Н. Кудрявцев – М. : Наука, 1986. – 448 с.
5. Волкова А.В. Механізм правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом / А.В. Волкова // Юридичний вісник. – 2014. – №1(30). – С. 96-100.

Головко Руслана Геннадіївна

здобувач ступеня вищої освіти рівня магістр Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, лейтенант поліції

Федоровська Наталія Володимирівна

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

КРИМІНАЛЬНО ПРОЦЕСУАЛЬНІ ТА КРИМІНАЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху характеризуються широкою розповсюдженістю і мають підвищену суспільну небезпеку. Так, щороку в Україні скоюється в середньому 40 тис. дорожньо-транспортних подій, внаслідок яких гине 7 тис. людей і десятки тисяч одержують поранення. Кримінальна відповідальність за дорожньо-транспортні події передбачена ст. 286 КК («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), ст. 287 («Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»), ст. 288 («Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху»), ст. 291 («Порушення чинних на транспорті правил») [1, с. 186].

Дорожньо-транспортна пригода – це злочинне порушення правил безпеки руху й експлуатації автотранспорту, трамваїв, тролейбусів, тракторів, самохідних машин та інших механічних транспортних засобів, внаслідок якого завдані середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження чи настала смерть потерпілого.

Для формування методики розслідування злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху і здійснення планування за цією категорією кримінальних справ важливого значення набувають такі елементи криміналістичної характеристики, як дані про способи їх вчинення, обстановку

дорожньо-транспортної пригоди, інформація про типові сліди, особу злочинця, а також особу потерпілого. Розглядаючи способи вчинення злочинів даного виду, слід зазначити, що дорожньо-транспортні події належать до необережних злочинів, тобто вчиняються через злочинну самовпевненість або злочинну недбалість. Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху є наслідком різноманітних недозволених дій або не вчинення дій з боку суб'єктів цього виду злочинів.

Як свідчить статистика, найчастіше дорожньо-транспортні події виникають внаслідок порушень, яких припускається водій транспортного засобу, а саме: перевищення встановленої швидкості руху; недотримання правил обгону, повороту чи рядності; наїзд на смугу зустрічного руху; порушення правил проїзду перехресть; недотримання безпечної дистанції руху; перевезення пасажирів у непристосованому для цього транспорті; неправильне завантаження й укріплення вантажу на транспорті; недотримання сигналів світлофору; виїзд на завідомо технічно несправному транспорті; порушення правил руху на залізничних переїздах тощо. Особливо небезпечним і водночас дуже розповсюдженим порушенням є управління транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, бо у водія при цьому значно уповільнюється реакція, слабшає увага, неадекватно сприймається та оцінюється дорожня обстановка [3, с. 97–103].

Дорожньо-транспортні події можуть відбуватися внаслідок неправомірних дій пішоходів чи пасажирів, а саме: перехід проїзної частини перед рухомим транспортом; рух уздовж проїзної частини дороги; перехід проїзної частини у непризначених для переходу місцях; недотримання дорожніх знаків і сигналів світлофору; ігри дітей і підлітків на проїзній частині дороги; посадка і висадка пасажирів під час руху транспорту; їзда на підніжках; раптова поява на проїзній частині пішоходів, проїзд на транспорті пасажирів у стані сп'яніння тощо. Якщо при цьому водій не порушував правил дорожнього руху, кримінальна відповідальність для нього не настає.

Дорожньо-транспортні події можуть бути наслідком злочинних порушень правил, норм і стандартів особами, відповідальними за будівництво, ремонт або

утримання доріг, вулиць, дорожніх споруд (невідповідність параметрів дороги стандартам, що забезпечують безпечний рух; несвоєчасний ремонт дорожнього полотна; відсутність належного контролю за станом доріг, вулиць, мостів, залізничних переїздів; неякісний ремонт доріг і дорожніх споруд; порушення правил проведення ремонтних робіт (відсутність огорожі, попереджувальних знаків); недостатня освітленість вулиць тощо).

Час (року, доби) також може бути передумовою формування аварійної дорожньої обстановки. Так, досить часто злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху відбуваються в години «пік» (коли рух найбільш інтенсивний), при несприятливих погодних умовах (ожеледь, дощ, туман), у темний час доби [4, с. 156].

Дорожньо-транспортна подія є складною і динамічною системою взаємодії різноманітних об'єктів, таких як транспортні засоби, дорога, предмети дорожньої обстановки, водій, пішохід, внаслідок чого утворюються багаточисельні сліди, типові для даного виду злочинів. Це можуть бути сліди гальмування коліс, крові, волочіння потерпілого, його речі, відбитки бампера або протектора на одязі потерпілого, ушкодження і травми, одержані водієм, пасажирами, пішоходами, частки фарби, скалки фар, лобового скла та бокових дзеркал, плями мастила, палива, антифризу, відламані деталі транспортних засобів, частини вантажу, що перевозиться, сліди пошкоджень на самих транспортних засобах, а також зміни, що виникли внаслідок їх неякісного ремонту, пошкодження наземних споруд, волокна тканини, волосся, сліди рук тощо. Аналіз і дослідження даних слідів сприяють встановленню інших елементів криміналістичної характеристики злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху.

Дані про особу злочинця також мають важливе значення для визначення багатьох обставин дорожньо-транспортної події. При вивченні особи водія встановлюється його вік, фахова підготовка, наявність чи відсутність практичних навичок, стаж роботи, стан здоров'я, наявність фізичних вад або захворювань, тривалість і характер роботи до моменту події. Зокрема, велика кількість дорожньо-транспортних подій вчиняються особами зі стажем водіння

до п'яти років, оскільки вони ще не мають достатніх навичок керування транспортом і водночас виявляють зайву самовпевненість.

Інколи дії порушників правил безпеки дорожнього руху детермінуються особливостями їх фізичного і психологічного стану [5]. Тому виникає необхідність дослідити поведінку водія на роботі і в побуті, з'ясувати, чи не порушував він раніше правил дорожнього руху, його стосунки з потерпілим. Значна кількість дорожньо-транспортних подій скоюється через провину водіїв, які перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

У зв'язку з тим, що дії потерпілого є важливим елементом механізму дорожньо-транспортної події, а деякі з них порушують правила дорожнього руху, необхідно враховувати стан здоров'я потерпілого, вік, фізичні і психічні характеристики, наявність захворювань зору, слуху, з'ясувати, чи не перебував він у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння.

Підставами для порушення кримінальної справи у таких випадках будуть факти заподіяння середньої тяжкості і тяжких тілесних ушкоджень або настання смерті потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної події. При одержанні повідомлення про дорожньо-транспортну подію, що спричинила людські жертви чи тяжкі поранення, слідчий зобов'язаний негайно виїхати на огляд місця події, за результатами якого порушує кримінальну справу [5]. Якщо фактичних даних для правильних висновків про обставини, що сталися, і прийняття обґрунтованого рішення про порушення кримінальної справи чи відмову в такій виявляється недостатньо, то відповідно до ст. 97 КПК проводяться перевірочні дії: відбираються пояснення від громадян, посадових осіб, водіїв про фактичний бік злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху; витребуються документи, у тому числі від автопідприємств, лікувальних закладів [2, с. 360].

Як правило, кримінальна справа порушується за фактом злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху, а не за обвинуваченням конкретної особи. Це пов'язано з тим, що на початку розслідування ще не доведено причинний зв'язок між діями (бездіяльністю), що мали місце, та наслідками, що настали, а надалі інколи виявляється, що провина водія

транспорту відсутня, оскільки у нього не було технічної можливості запобігти дорожньо-транспортній події.

При розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху мають бути доведені обставини, що мають значення для правильного вирішення справи, а саме:

- 1) чи є дана подія дорожньо-транспортною, її вид;
- 2) дорожня обстановка в момент події (місце, час та ін.);
- 3) які транспортні засоби були задіяні у події, їх технічний стан (як до події, так і після неї);
- 4) наслідки, що сталися внаслідок злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху (смерть, ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, характер і розміри матеріального збитку), що дуже важливо для кваліфікації злочину;
- 5) спосіб вчинення дорожньо-транспортної події;
- 6) хто постраждав, поведінка учасників події;
- 7) яка безпосередня причина дорожньо-транспортної події;
- 8) ступінь вини кожного учасника події (водія, працівника автопідприємства, пасажира, пішохода та ін.) [6, с. 384];
- 9) які положення правил дорожнього руху чи експлуатації транспортних засобів були порушені винним;
- 10) чи є причинний зв'язок між допущеними порушеннями правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів і наслідками, що сталися;
- 11) обставини, що сприяли злочину (недоліки в організації руху транспорту і пішоходів, неналежний контроль за випуском транспорту і водія на лінію, недоліки в контролі за технічним станом доріг і вулиць, у підготовці водіїв транспортних засобів, пропаганді правил дорожнього руху серед його учасників та ін.).

Отже, від всебічного та професійного розслідування злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху та своєчасного й правильного розгляду цих справ у суді має важливе значення для забезпечення безпеки дорожнього руху й

експлуатації транспорту, захисту життя та здоров'я людей, майнових прав фізичних і юридичних осіб.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2011. – 186 с.
2. Кримінальний процесуальний кодекс України. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2012. – 360 с.
3. Криміналістика / Под ред. Р.С.Белкина. – М., 1999.
4. Криміналістика / Під ред. М.В. Салтевського. – К., 2005. – 156 с.
5. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму Верховного суду України від 23 груд. 2005 р. № 14 (із змінами, внесеними згідно з Постановою Верховного Суду № 18 від 19.12.2008) URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення: 14.11.2016)
6. Криміналістика / Під ред. М.В. Салтевського. – К., 2005.

Гусева Наталія Анатоліївна

заступник директора з виховної роботи Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів № 62

**ЗМІСТ ПРОФІЛАКТИЧНОГО НАПРЯМКУ РОБОТИ НАВЧАЛЬНОГО
ЗАКЛАДУ З ВИВЧЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В РАМКАХ
ОБЛАСНОГО ПРОЕКТУ «ОСНОВНІ СТРАТЕГІЇ СОЦІАЛІЗАЦІЇ
ОСОБИСТОСТІ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА»
(З ДОСВІДУ РОБОТИ)**

Проблема аварійності на дорогах, пов'язана з автомобільним транспортом, останнім часом набула особливої гостроти. Сьогодні навчання в організації вивчення ПДР будується за принципами особистісно-орієнтованої освіти дітей та педагогіки розвитку в центрі уваги яких – особистість дитини,

яка реалізує, проявляє, розвиває свої можливості, здібності й таланти [1]. Забезпечити реалізацію завдань соціалізації особистості можливо завдяки творчій діяльності педагогів і нових підходів до організації роботи з профілактичного напрямку вивчення ПДР. Основна ідея досвіду роботи школи – підбір сучасних методів навчання, забезпечення реалізації цілей, розробка тематичних та практичних заходів з правил дорожнього руху для досягнення високого рівня знань учнів.

Безпечній поведінці на дорозі треба вчити. Але завчені напам'ять правила не вбережуть дитину від біди. Тому, поряд з вивченням Правил дорожнього руху треба діяти особистим прикладом. Наш навчальний заклад розробив свою структуру, мету, цілі та завдання з вивчення ПДР. Для якісного їх впровадження створено загін ЮІР.

Загін проводить такі види діяльності: інформаційну, пропагандистську, шефську і патрульну.

Інформаційна діяльність:

➤ Організація шкільних інформаційних новин діяльності загону ЮІР, обладнання стендів, стінгазет «Юний інспектор руху», плакатів «Ми за безпечний рух», листівок, пам'яток, спецвипусків газет під час проведення Всеукраїнського місячника «Увага! Діти на дорозі», тижнів безпеки життєдіяльності [2].

➤ Ведення документації загону: патрульний журнал, план роботи загону, стенд-схема «Увага на дорозі до школи й додому».

➤ Робота кабінету ПДР.

Профілактична діяльність:

➤ Організація роз'яснювальної роботи: «Ми – за безпеку дорожнього руху».

➤ Проведення бесід, інструктажів із відповідним записом в журналах встановленого зразка, вікторин, ігор, змагань, конкурсів, КВК, тематичних ранків і свят, постановка вистав, створення агітбригад, розв'язування кросвордів, створення проектів, квестів, рольових ігор.

- Участь у створенні наочної інформації і методичної бази для вивчення дорожнього руху.
- Участь в районному огляді-конкурсі шкільних загонів.
- Проведення рейду «Увага! Діти на дорозі!».
- Робота з юними велосипедистами: вивчення правил дорожнього руху та навичок їзди на велосипеді, проведення занять з велотехніки та змагань «Безпечне колесо».
- Організація занять з надання першої допомоги потерпілим у ДТП.

Шефська діяльність:

- Створення найпростішого автомайданчика, з розміткою на території школи.
- Організація серед учнів початкових класів конкурсів малюнків з теми безпеки руху, розучування пісень та віршів, проведення ігор, конкурсів загадок, вікторин.
- Допомога вчителям, вихователям ГПД, у проведенні екскурсій «Азбука доріг», практичних ігор на автомайданчику.
- Організація профілактичної роботи в дитячому закладі відпочинку «Сонечко».
- Проведення майстер-класів та показових виступів протягом Дня цивільного захисту (Квітень).

Патрульна діяльність:

- Участь (у супроводі дорослих) у патрулюванні та рейдах, чергуванні біля перехресть в мікрорайоні школи з метою запобігання порушень правил дорожнього руху з боку дітей та підлітків.
- Проведення аналізу випадків порушень правил дорожнього руху на учнівських та батьківських зборах.

З метою зниження дитячого травматизму Міністерством освіти і науки України, у програмі курсу «Основи здоров'я» приділяється значна увага вивченню правил дорожнього руху. Для засвоєння Правил дорожнього руху класоводи початкових класів, класні керівники та вчителі-предметники

проводять уроки-тренінги, години спілкування, вирішення психологічних ситуацій, анкетування та використовують у своїй роботі різні інноваційні методи і форми навчання:

- написання диктантів, творів на уроках української та російської мови;
- складання і розв'язування ситуаційних задач на уроках математики;
- креслення розводки транспорту на дорозі на уроках геометрії;
- розв'язування задач на гальмівний шлях транспортного засобу на уроках фізики.

Сім'я – головний осередок суспільства. Вона відіграє надзвичайну роль у його життєдіяльності – через фізичну й соціокультурну зміну поколінь забезпечує можливість існування суспільства. У сім'ї створюється найбільше суспільне багатство – людина. Тут вона народжується і формується як особистість. Це та клітинка, з котрої розпочинається будь-яка держава. Без сім'ї неможливе відтворення дитини, як особистості. Саме рівень знань та розвитку компетентностей із законодавчої бази в сім'ї щодо виховання дітей законослухняними громадянами, буде основою для соціалізації дитини в громадянському суспільстві [3]. Основні правила – рух по вулиці, правила її переходу, загальні знання про дорожні знаки, поведінка пасажирів в транспорті – повинні бути вивчені та розглянуті в сім'ї. І від того, наскільки серйозно батьки ставляться до безпеки своїх дітей і приділяють цим питанням увагу, часом залежить життя дитини. Для ефективності просвітницько-профілактичної роботи з вивчення ПДР педагогічний колектив школи активно співпрацює з батьківською громадськістю, використовуючи наступні методи та форми співпраці: батьківські збори, створення буклетів, пам'яток, анкетування, залучення батьків водіїв до участі у класних годинах з ПДР, спільні екскурсії (вчитель-батьки-учні), презентації, зустрічі з працівниками патрульної поліції, «круглі столи», тематичні вечори запитань і відповідей.

Застосування не лише на уроці «Основи здоров'я», а й на інших предметах та в позакласній роботі інноваційних форм і методів при вивченні

ПДР учителями, які зацікавлені у безпеці своїх учнів, у співпраці з працівниками патрульної поліції, батьками, громадськістю, дає нам змогу загальними зусиллями знизити дорожньо-транспортний травматизм серед дітей. А батькам і вчителям нехай стануть за правило слова Яна Амоса Коменського: «Як поведуться ті, хто живе разом із дітьми, так навчаються жити і діти».

Спільними зусиллями ми зможемо організувати дітям безпечне дитинство. Адже найважливішою умовою збереження життя і здоров'я дитини є прищеплення їй з самого раннього віку необхідних знань про безпечну поведінку.

Список використаних джерел:

1. Поради батькам про безпеку дорожнього руху. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://erudyt.net/dokumentatsiya/informatsiya-dlya-batkiv/porady-batkam-pro-bezpeku-dorozhnoho-ruhu.html>
2. Желєзнова Т.П., Бурлака Л.Г. Профілактика дитячого травматизму в закладах освіти: бесіди з попередження дитячого травматизму / Желєзнова Т.П., Бурлака Л.Г. // «Основи здоров'я», 2004. – № 3. – С. 2-7.
3. Сім'я її соціальні функції та роль у житті особистості [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://referat-ok.com.ua/sociologiya/sim096ya-jiji-socialni-funkciji-ta-rol-u-zhitti-osobistosti>

Данилевський Андрій Олександрович

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

ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ ЯК ПРЕДМЕТ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Транспортний засіб є предметом багатьох правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, як кримінальних, так і адміністративних. При цьому від правильного вирішення питання про те, чи відноситься той чи інший засіб пересування до транспортного в розумінні кримінального чи адміністративного законодавства, а відповідно, чи є він предметом відповідного правопорушення, залежить правильна кваліфікація діяння винної особи, призначення їй справедливого покарання. Разом з тим аналіз визначень транспортного засобу як предмета правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху показує, що вони не позбавлені певних недоліків та суперечностей.

Питання визначення поняття транспортного засобу розглядались у роботах таких авторів як С.П. Баркова, В.В. Віскунов, А.А. Вознюк, Д.Ю. В'юник, В.В. Ємельяненко, В.А. Звіряка, Ю.Ф. Іванов, В.І. Касинюк, В.А. Мисливий та інші. Проте постійні зміни законодавства, науково-технічний прогрес обумовлюють необхідність перегляду змісту цього поняття.

Метою цієї роботи є аналіз проблем визначення поняття транспортного засобу як предмету правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Пленум Верховного Суду України у своїй постанові «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» зазначає, що при визначенні поняття «транспортні засоби» у кримінальних та адміністративних провадженнях, суди повинні керуватись приміткою до статті 286 КК України,

частиною 7 статті 121 КУпАП та пунктом 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених Постановою КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306 [1].

Згідно з приміткою до статті 286 КК України під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Частина 7 статті 121 КУпАП визначає, що до транспортних засобів слід відносити всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші транспортні засоби. Як бачимо, у адміністративному законодавстві на відміну від кримінального вказується на інші транспортні засоби, а не механічні транспортні засоби. Відповідно до пункту 1.10 Правил дорожнього руху механічний транспортний засіб –це транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. В той же час транспортний засіб –це пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

Системне тлумачення дозволяє зробити висновок, що формулювання, вжите у адміністративному законодавстві на відміну від кримінального дає підстави відносити до предмету адміністративних правопорушень також велосипеди (та інші транспортні засоби без двигуна), а також транспортні засоби з електродвигуном потужністю менше 3 кВт. Такий підхід видається не зовсім правильним.

По-перше, враховуючи характер адміністративних правопорушень навряд чи виправданим буде притягнення до відповідальності осіб, які керують велосипедами та транспортними засобами з електродвигуном невеликої потужності (наприклад, гіроскутерами). Крім цього, далеко не всі адміністративні правопорушення, враховуючи їх характер, можуть бути вчинені такими особами з використанням вказаних транспортних засобів, тим більше, що відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху, наприклад, велосипедистами передбачена в окремих статтях КУпАП. На нашу

думку відповідно до принципу справедливості предмет правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху має бути однаковим, тому пропонуємо вказати, що під транспортними засобами у статтях 121-126, 127-1 – 128-1, частинах першій і другій статті 129, частинах першій – четвертій статті 130, статтях 132-1, 133-1, 133-2, 139 і 140 КУпАП слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

По-друге, незрозуміла позиція законодавця щодо диференціації правового статусу транспортних засобів з електродвигуном (які є предметом злочинів у сфері безпеки руху тільки якщо потужність їх двигуна перевищує 3 кВт) порівняно з транспортними засобами, що мають двигун іншої конструкції (які незалежно від потужності чи об'єму двигуна в будь-якому випадку є предметом відповідних злочинів). На практиці це призводить до неоднакового тлумачення судами норм законодавства і ситуацій, коли вчинення, наприклад, незаконного заволодіння одним з малопотужних транспортних засобів – мопедом одними судами кваліфікується як незаконне заволодіння транспортним засобом (стаття 289 КК України), а іншими – як крадіжка (стаття 185 КК України) [2]. Тобто не всі суди визнають такі транспортні засоби предметом злочинів у сфері безпеки руху. Крім цього, останнім часом набуває популярності переобладнання мопедів та скутерів з двигуном внутрішнього згоряння на електропривод (шляхом встановлення електродвигуна невеликої потужності до 3 кВт). Складається парадоксальна ситуація: один і той самий мопед, обладнаний двигуном внутрішнього згоряння може бути визнаний предметом злочину у сфері безпеки руху, а обладнаний електродвигуном – ні. Хоча інші технічні характеристики (максимальна швидкість, вантажопідйомність тощо) у нього суттєво не змінюються.

По-третє, сучасний розвиток науково-технічного прогресу обумовив появу транспортних засобів не з одним, а з кількома двигунами (іноді навіть різних конструкцій): різноманітні гібриди, автомобілі з двигунами, розташованими у кожному колесі з концептуальних моделей перетворюються

на звичайне явище. Визначення ж механічних транспортних засобів у вітчизняному законодавстві може бути застосоване тільки до транспортних засобів з одним двигуном.

На нашу думку визначення механічного транспортного засобу має бути викладене таким чином: це транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна (двигунів), сумарною потужністю понад 3 кВт (в тому числі трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси).

Безумовно, таке визначення не претендує на єдине правильне і може бути предметом дискусії. Законодавець може вибрати будь-який критерій для віднесення транспортного засобу до предмета правопорушень у сфері дорожнього руху (максимальна швидкість, вантажопідйомність чи повна маса). Але якщо враховувати той підхід, який використовується зараз (за ознакою потужності), таке формулювання видається найбільш справедливим та таким, що встановлює єдиний критерій визначення правового статусу транспортного засобу, незалежно від конструкції двигуна.

Список використаних джерел:

1. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14 [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>.

2. Галич П. Крадіжка чи угон? Проблеми кваліфікації злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням мопедів [Електронний ресурс] / П. Галич // Сайт газети «Закон і бізнес». – Режим доступу : <http://zib.com.ua/ua/print/122073-problemi-kvalifikacii-zlochiniv-povyazanih-iz-nezakonnim-zav.html>.

Данилевська Юлія Олександрівна

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

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ:

КРИМИНАЛІЗАЦІЯ ТА ДЕКРИМИНАЛІЗАЦІЯ ДІЯНЬ В СВІТЛІ РОЗРОБКИ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО КРИМІНАЛЬНІ ПРОСТУПКИ

Запровадження в законодавство України інституту кримінального проступку є очікуваною подією як для правоохоронних органів [1], котрі сподіваються за рахунок цього, в першу чергу, унормувати своє навантаження з розгляду кримінальних правопорушень, так і для науковців, які обговорюють проекти Законів з цього питання та пропонують власні моделі закріплення інституту кримінальних проступків у нормах матеріального та процесуального права [2]. Що ж стосується законодавчої ініціативи з цього питання, то у Комітеті Верховної Ради України з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності розглядається проект Закону України від 3 червня 2015 року (доопрацьований) № 2897 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо запровадження кримінальних проступків» (далі – проект Закону).

На думку ініціаторів проекту Закону, проступок слід розглядати як один з видів кримінально-караних діянь, який буде включати діяння, які наразі є адміністративними проступками, передбаченими Кодексом України про адміністративні правопорушення і Митним кодексом України, але за своїм характером не є правопорушеннями проти порядку управління, і виходячи зі ступеня тяжкості мають бути криміналізовані із встановленням за їх вчинення найменш суворих кримінальних покарань. Також до проступків слід віднести діяння, які, відповідно до чинного КК України, є злочинами невеликої тяжкості, і, виходячи із невисокого ступеню їхньої тяжкості, можуть бути переведені до категорії кримінальних проступків із встановленням за їх вчинення дещо менш

суворих, ніж зараз, або таких самих, як зараз, кримінальних покарань за проступки [3].

З урахуванням наведеного, а також проаналізувавши проект Закону, пропонуємо кілька висновків щодо врегулювання питання кримінальної відповідальності за діяння у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту на прикладі ст. 276 КК України «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту».

По-перше, у проекті Закону за скоєння окремих діянь, віднесених до злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, відбулося посилення кримінальної відповідальності шляхом перегляду санкцій норм статей КК України у бік їхнього підвищення. Так, з ч. 1 ст. 276 КК України виключено один з альтернативних видів покарань – виправні роботи, але додано покарання у вигляді позбавлення волі, через що санкція запропонованої ч. 1 цієї статті матиме вигляд «обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням волі на той самий строк». Натомість покарання за діяння, передбачені ч. 2 ст. 276 КК України, було пом'якшено шляхом зниження верхньої межі покарання у вигляді позбавлення волі – з семи до п'яти років. Разом із тим, зауважимо, що у новій редакції нижня межа позбавлення волі у ч. 2 ст. 276 КК України є меншою, ніж верхня – у ч. 1 цієї статті, що може призвести до засудження особи за ч. 2 ст. 276 КК України до 2 років позбавлення волі, а за ч. 1 цієї статті – до 3 років позбавлення волі.

Крім цього, з ч. 2 ст. 276 КК України виключено вказівку на наслідки у вигляді заподіяння потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження.

У проекті Закону пропонується умисне чи необережне порушення членом екіпажу, іншим працівником повітряного, залізничного, морського чи річкового транспорту правил безпеки руху чи експлуатації транспорту, або недоброякісний ремонт транспортного засобу, колій, засобу сигналізації чи зв'язку, *якщо це створило небезпеку спричинення значної шкоди* (курсив наш – Ю.Д.) розглядати як проступок і передбачити за такі діяння покарання у вигляді штрафу від 30 до 40 штрафних ставок або позбавлення права обіймати певні

посади чи займатися певною діяльністю, або громадських робіт II ступеню, або виправних робіт II ступеню, або службових обмежень II ступеню. Під значною шкодою у ч. 1 примітки розділу III «Кримінальне правопорушення, його види та стадії» Загальної частини КК України, викладеного у проекті Закону розуміють, в тому числі, середньої тяжкості тілесне ушкодження, заподіяне одній, двом або більше особам.

З урахуванням наведеного, у випадку вчинення вищеописаних діянь, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, а не загрозу їхнього спричинення, кримінальна відповідальність у проекті Закону взагалі не передбачена, оскільки кваліфікувати такі дії як кримінальний проступок за ст. 544 «Порушення правил безпеки на залізничному, водному чи повітряному транспорті» Розділу VIII «Проступки проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Книги 2 «Кримінальна проступки» КК України проекту Закону неможливо – в ній мова йде про те, що таке діяння створило небезпеку спричинення значної шкоди.

Крім цього, відповідно до ч. 2 ст. 11-1 «Поняття кримінального проступку» розділу III «Кримінальне правопорушення, його види та стадії» Загальної частини КК України проекту Закону проступками можуть бути визнані, зокрема, умисне чи необережне діяння, яке заподіює істотну шкоду, яка не є ні значною шкодою, ні тяжкими наслідками. Тлумачення значної шкоди наводилося вище, а тяжкі наслідки, згідно з вищезазначеною приміткою, середньої тяжкості тілесні ушкодження не охоплюють. Кваліфікувати дії, що розглядаються, за ч. 1 ст. 276 КК України проекту Закону так само неможна, оскільки відповідальність за цією частиною може наступати, якщо діяння створило небезпеку для життя людини (очевидно, що середньої тяжкості тілесне ушкодження може створити загрозу тільки для здоров'я людини – Ю.Д.) чи небезпеку настання інших тяжких наслідків.

Зауважимо, що за своєю конструкцією злочин, описаний в ч. 1 ст. 276 КК України проекту Закону, відноситься до так званих деліктів створення небезпеки [4]. Оминаючи дискусію щодо доцільності в кримінальному

законодавстві складів злочинів сконструйованих таким чином, зазначимо, що поділ діянь на злочини та проступки виходячи з можливості створення ними небезпеки спричинення конкретного виду тілесного ушкодження видається спірним.

Отже, **по-друге**, відбулася декриміналізація таких діянь як порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 2 ст. 276 КК України в чинній редакції).

По-третє, прослідковується певна термінологічна неузгодженість і непослідовність у тексті частин першої та другої ст. 276 КК України у проекті Закону. Так, якщо ч. 1 цієї статті пропонується встановити відповідальність за «умисне чи необережне порушення членом екіпажу, іншим працівником повітряного, ... транспорту правил безпеки руху ...», то ч. 2 цієї ж статті передбачає відповідальність за ті самі діяння, вчинені «...працівником цивільної чи державної авіації повітряного транспорту ...».

Сподіваємося, що викладене вище може бути використане для подальшого вдосконалення кримінального законодавства.

Список використаних джерел:

1. «На одного слідчого припадає близько ста справ», – А. Аваков / Офіційний веб-сайт МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mvs.gov.ua/ua/news/3439_Na_odnogo_slidchogo_pripada_blizko_sta_sprav_Arsen_Avakov.htm.
2. Таций В. Я. Ответственность за проступок: концептуальная модель / В. Я. Таций, В. И. Тютюгин, О. В. Каплина и др. // Вісник Асоціації кримінального права України. – 2014. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/07/2_5.pdf.

3. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо запровадження кримінальних проступків» / Офіційний веб-портал «Верховна Рада України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=55214.

4. Тихий В. П. Відповідальність за злочини проти безпеки людини / В. П. Тихий // Новітні кримінально-правові дослідження 2016. – Миколаїв: Іліон, 2016. – С. 5 – 13.

Демченко Юрій Валентинович

старший викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки Національної академії внутрішніх справ

Кундельська Ірина Сергіївна

курсант Національної академії внутрішніх справ

ОСОБЛИВОСТІ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ З КРИМІНАЛЬНОЇ ПРОЦЕСУАЛЬНОЇ ТА КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ТОЧКИ ЗОРУ

Україна чітко прямує до об'єднаної Європи. Одним із шляхів повної Євроінтеграції є забезпечення безпеки дорожнього руху і зниження аварійності. В сучасних умовах спостерігається чітка тенденція до зростання кількості ДТП, які характеризуються широкою розповсюдженістю і мають підвищену суспільну небезпеку. Причин та факторів, що впливають на вчинення дорожньо-транспортних пригод немало. Причини можуть бути пов'язані як з водієм, так і з людиною та дорогою. Однак їх переважна більшість пов'язана з діями особи, яка керує транспортним засобом, тобто водія. Як правило – це порушення Правил дорожнього руху в тій чи іншій формі, які в залежності від тяжкості наслідків кваліфікуються як злочини, а винуваті притягуються до кримінальної відповідальності.

Окремі питання, що стосуються розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів викладені в працях вчених юристів, які займалися зазначеною тематикою за відповідними науковими напрямками, а саме: М.Г. Богатирьова, В.І. Жульова, Б.Л. Зотова, В.К. Лисиченка, А.Х. Максимова, В.А. Мизнікова, В.А. Мисливого, С.Г. Новікова, В.А. Панюшкіна, М.С. Романова, В.К. Стринжі, Ш.Ш. Ярамиш'яна та ін.

Згідно з даними МВС України, в Україні за рік у середньому вчиняється від 35 тис. до 45 тис. ДТП, що призводить до загибелі від 5 тис. до 7 тис. осіб та їх травмування від 35 тис. до 40 тис. У кожних 100 ДТП у середньому гине від 15 до 20 осіб. На кожну тисячу населення України припадає, в середньому на рік, 7 ДТП. За 2 години в Україні гине 1 людина [1].

Злочинне порушення правил дорожнього руху – кримінально каране діяння, викликане дією чи бездіяльністю особи в процесі керування транспортним засобом і з його участю, пов'язане з порушенням вимог правил дорожнього руху, під час якого поранені або загинули люди, пошкоджено транспортні засоби, споруди, вантажі, або завдана інша матеріальна шкода [2].

Розглянемо класифікацію дорожньо-транспортних пригод, адже вони досить різноманітні. Залежно від механізму події вони поділяються на такі, як зіткнення транспортних засобів один з одним; наїзд транспортного засобу на пішохода, нерухомий транспортний засіб, перешкоду, велосипедиста, гужовий транспорт; перекидання транспортного засобу; падіння пасажирів з транспорту; інші дорожньо-транспортні пригоди, що стають наслідком грубого порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортного засобу самими постраждалими.

По складності розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів можна розбити на дві великі групи, перша з яких це злочинне порушення вчинено в присутності свідків, транспортний засіб і водій залишились на місці, водій вжив заходів до збереження місця події, надання допомоги постраждалим. Друга група – злочинне порушення вчинено

за відсутності свідків або невідомою особою, коли водій на транспортному засобі, що приймав участь в пригоді, зник з місця або залишив транспортний засіб, а сам зник чи вжив заходів до знищення слідів на місці пригод, вивіз труп, знищив чи переховує його. Наведені класифікації видів дорожньо-транспортних подій мають допоміжний характер для визначення правильної лінії поведінки слідчого, пошуку тактичних прийомів, вибору послідовності і комплексності їх застосування з метою більш глибокого розуміння категорії кримінальних справ.

Існує низка проблем здійснення кримінально-процесуального доказування в злочинах про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Результати перевірки остаточно формують переконання слідчого та є основою його висновку щодо наявності законних підстав до порушення чи відмови в порушенні кримінальної справи. Розв'язуючи питання про порушення кримінальної справи та здійснюючи розслідування, слідчий визначає кваліфікацію діяння, встановлює обставини предмета доказування і визначає його межі (ст.ст. 23, 64, 417, 433 КПК України), збирає, закріплює, перевіряє і оцінює докази, зібрані в справі. Реалізуючи владні повноваження, слідчий притягує або залучає до участі в доказуванні інших осіб. Усі ці дії в комплексі і складають практичне доказування – організаційну та процесуальну діяльність слідчого по збиранню матеріалів дорожньо-транспортної пригод.

В ході збору матеріалів про дорожньо-транспортну пригоду, слідчому необхідно встановити таку сукупність фактичних даних, які будуть достатніми для порушення кримінальної справи, посилаючись на які, слідчий робить обґрунтоване припущення щодо наявності ознак злочину в діянні, про які вказано в законному приводі та підтверджують відсутність обставин, що виключають кримінально-процесуальне провадження. Організуючи роботу слідчо-оперативної групи, слідчий повинен розділяти обов'язки та доручення, виходячи із слідчої ситуації, що склалася, обсягу роботи, кількісного та якісного складу групи. Обстановка на місці дорожньо-транспортної пригод

вимагає погодженої взаємодії усіх членів слідчо-оперативної групи. Викликано це, передусім, для того, щоб запобігти дублювання в роботі, що може призвести до втрати часу.

Правильна організація роботи на місці дорожньо-транспортної пригоди, безумовно потребує залучення спеціаліста. Складання слідчим схем, планів, фотографування, інші заходи по закріпленню і вилученню доказів, можуть затягнути проведення слідчої дії; буде втрачено час для своєчасного проведення інших слідчих дій. Доцільність фіксації результатів огляду транспортного засобу на окремому бланку, так як в окремих випадках транспортний засіб через об'єктивні причини (брак часу, створення перешкод для руху автомобілів, відсутність експерта-автомеханіка на місці пригоди та ін.) оглядається на штрафмайданчику. Тому не зовсім правильним з процесуальної точки зору було б продовжувати заповнювати протокол огляду місця дорожньо-транспортної пригоди вже в іншому місці. Складання протоколів огляду та перевірки технічного стану транспорту безпосередньо на місці дорожньо-транспортної пригоди необхідно проводити тільки при незначних пошкодженнях транспортного засобу. Сильно пошкоджені транспортні засоби після огляду місця дорожньо-транспортної пригоди потрібно негайно транспортувати до автопідприємств, де проводити детальний огляд за участю спеціалістів, пошкоджені деталі та вузли, які могли стати причиною дорожньо-транспортної пригоди, вилучати.

Особливістю дорожньо-транспортних пригод є те, що рішення по них приймають особи, які не приймали участі в огляді їх місця і оформленні відповідних матеріалів. Стосується це і постанови про відмову в порушенні кримінальної справи. Висловлена думка про те, що постанову про відмову в порушенні кримінальної справи повинен виносити слідчий, який супроводжує процес збору матеріалів по факту дорожньо-транспортної пригоди з моменту проведення огляду місця події до прийняття рішення про порушення кримінальної справи чи відмову в її порушенні (за матеріалами, в яких вбачались ознаки кримінально караного діяння, але в ході перевірки факту

дорожньо-транспортної пригоди недостатньо підстав для порушення кримінальної справи).

При розслідуванні злочинів про порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, робота слідчого та органу дізнання не обмежується провадженням тільки процесуальних дій. Саму структуру початкового етапу, як складової кримінального судочинства, складає саме процесуальна діяльність, направлена на розслідування злочинів. Її основу складає робота по збиранню, перевірці та оцінці доказів, що дозволяють приймати і реалізовувати відповідне процесуальне рішення. Організаційні, оперативно-розшукові та інші непроцесуальні заходи, що співпадають з періодом першочергового етапу розслідування злочинів, передбачених ст. 286 КК України, є його непроцесуальним забезпеченням. Хоча зрозуміло, що здійснення слідчим своїх процесуальних функцій тісно переплітається і неможливе без вказаних вище заходів.

На сьогоднішній день не забезпечена достатня якість розслідування злочинів даної категорії. В процесі роботи допускаються слідчі помилки, а збір доказів набуває тенденційного, частіше обвинувального характеру. При проведенні слідчих дій не досліджуються якісно та в повному обсязі всі обставини справи. Неповнота та односторонність розслідування призводить до недостатньо обґрунтованих рішень, в результаті чого порушуються загальні принципи законності та здійснення правосуддя згідно Конституції України, незаконне притягнення особи до кримінальної відповідальності.

Ми вважаємо, що необхідно законодавчу базу привести у відповідність до європейських норм. Також потрібно здійснювати підготовку слідчих по ДТП, адже на сьогодні немає навчальних закладів, які б готували таких спеціалістів. Ще одним шляхом вирішення даних проблем, на нашу думку, є впровадження технічних засобів регулювання дорожнього руху (наприклад «Зелена хвиля») та контролю по дотриманню правил вуличного руху(тобто камери спостереження за швидкістю руху, дотримання правил дорожніх знаків і дорожньої розмітки). Наступне – це координація всіх державних органів, які займаються безпекою

дорожнього руху: дорожніх служб, патрульної поліції, Національного транспортного університету, Національної академії внутрішніх справ, а також залучення іноземних спеціалістів.

Список використаних джерел:

1. Дані МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.npu.gov.ua/uk/>.
2. Криміналістика: Підручник для студентів юрид. спец, вищих закладів освіти. – Кол. авторів: Глібоко В. М., Дудніков А. Л., Журавель В. А. та ін. / За ред. В. Ю. Шепітька. – К: Видавничий Дім «Ін Юре», 2001. – 684 с.

Джафарова Олена В'ячеславівна

професор кафедри адміністративної діяльності поліції Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, підполковник поліції

ЩОДО РОЗУМІННЯ КАТЕГОРІЇ «ПУБЛІЧНО-СЕРВІСНА ДІЯЛЬНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ»

Прийняття Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», якою були закріплені чотири основні вектори розвитку нашої країни, є важливою передумовою впровадження в державі європейських стандартів життя, вихід України на провідні позиції світу, забезпечення на якісно новому рівні прав, свобод та законних інтересів фізичних та юридичних осіб. Одним із таких векторів – є «вектор безпеки», який передбачає цілий комплекс дій правового та організаційного характеру, які як правило відображені в необхідності здійснення певної реформи. Зазначений вектор розвитку нашої держави передбачає здійснення дев'яти самостійних, але при цьому пов'язаних одною метою реформ. Цікавою, виходячи із теми нашого дослідження є запропонована та поступово здійснювана реформа правоохоронної системи, яка

передбачає коригування завдань та функцій правоохоронних органів, зміну ставлення осіб органів правопорядку до виконання службових обов'язків у напрямі усвідомлення їх як надання оплачуваних державою послуг із забезпечення насамперед безпеки кожної особи, її особистих та майнових прав, суспільних та державних інтересів. В цілому підтримуючи зазначені зміни в ідеології роботи всіх правоохоронних органів та Національної поліції зокрема, вважаємо за доцільне звернутись до наукової літератури щодо визначення зазначених категорій з метою формулювання власного категоріального апарату, який є необхідним для практики правозастосування. Відразу зазначимо, будь-яке визначення звужує розуміння певного явища, але є необхідним виходячи із того, що діяльність органів Національної поліції, пов'язана із стрижнем всієї правової системи, а саме правами та свободами людини і громадянина.

Перш ніж перейти до з'ясування поняття «публічно-сервісна діяльність Національної поліції», вважаємо за необхідне зосередитися на аналізі категорій більш загального порядку, таких як держава, права і свободи громадян та механізм їх забезпечення, оскільки взаємозв'язок останніх є центральним для юридичної науки й для розуміння вищенаведеної категорії.

Цікавим, на наше переконання, є визначення держави як найвищої форми організації суспільства, яка забезпечує захист та погодження індивідуальних, групових та загальносуспільних інтересів за допомогою права на певній території [1]. Автори книги «Приватне життя і поліція. Концептуальні підходи. Теорія та практика» під державою розуміють інструмент, що за його допомогою забезпечуються найкращі умови для розвитку особи, суспільства і самої держави, а узагальнена схема вирішення проблем національної безпеки на досягнутому рівні розвитку її теорії ґрунтується на трьох базових елементах: інтереси – загрози – захист [2, с. 27]. Безпека є умовою існування держави, суспільства або особи, яка дозволяє їм зберегти накопичені цінності [2, с. 33]. Згідно зі статтею 3 Конституції України людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [3]. При цьому держава бере на себе зобов'язання щодо забезпечення

останніх за допомогою певного правового інструментарію та системи державних інституцій. Отже, можна зробити умовний висновок, що в основі організації і функціонування сучасної Української держави є суспільний договір, який передбачає, що держава утворюється волевиявленням вільних і незалежних осіб, та зобов'язується дотримуватись їх невід'ємних прав. При цьому інша сторона суспільного договору також має певні зобов'язання серед яких: сплата податків, дотримання встановлених правил поведінки, обов'язок захищати цілісність держави тощо. Слід зауважити, що при цьому віддається пріоритет та можливості особам реалізувати належні їм права, зокрема і у відносинах з публічною адміністрацією. Рухаючись далі зазначимо, що саме в такому підході розкривається сучасне уявлення про державу як про інституцію, що надає певні послуги особам, які так би мовити їх «замовляють». Коло цих «послуг» прямо впливає із публічних функцій держави, які є змістовним наповненням, підґрунтям для виокремлення та закріплення конкретних прав та обов'язків суб'єктів відповідних відносин. До публічних функцій держави, на думку О. Ф. Скакун, в залежності від способів його діяльності доцільно віднести: 1) законодавчу; 2) виконавчу; 3) судову; 4) правоохоронну; 5) інформаційну [4, с. 51]. Виходячи із вищенаведеного можна зробити висновок, що держава надає послуги у правоохоронній сфері, а одним із суб'єктів їх надання є Національна поліція.

Підсумовуючи вищенаведене, зазначимо, що публічно-сервісну діяльність Національної поліції України можна розглядати в широкому та вузькому розумінні. Так, публічно-сервісна діяльність Національної поліції – це нормативно визначена діяльність спеціально створеної державної інституції, яка спрямована на виконання завдань та функцій держави щодо забезпечення прав і свобод людини, а також захист інтересів суспільства і держави, підтримання публічного порядку та безпеки, протидії злочинності. Якщо розглядати публічно-сервісну діяльність Національної поліції у вузькому розумінні то, це діяльність, спрямована на надання публічних послуг у сфері публічної безпеки і порядку, що здійснюється за заявою фізичних та

юридичних осіб та спрямована на набуття, зміну чи припинення прав або обов'язків у відповідній сфері публічних відносин.

Список використаних джерел:

1. Андрусяк Т. Г. Теорія держави і права : навч. посібник / Т. Г. Андрусяк. – Львів : Фонд «Право для України», 1997. – 198 с.
2. Приватне життя і поліція. Концептуальні підходи. Теорія та практика / відповід. редактор: Ю. І. Римаренко. – К. : КНТ, 2006. – 740 с.
3. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
4. Скакун О. Ф. Теория государства и права : учеб. / О. Ф. Скакун. – Х. : Консул, 2000. – 704 с.

Єщенко Марина Гергіївна

асистент кафедри економіки і менеджменту Донбаської національної академії будівництва і архітектури

ЗАСОБИ ОЦІНКИ ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНОГО СТАНУ ПРАЦІВНИКА

Сучасний рівень розвитку транспорту, енергетики, будівництва, сільського господарства, військової техніки висунув на перший план проблему підвищення надійності і ефективності роботи людини, зайнятої трудовою діяльністю. У перспективі тенденція збільшення автомобільного парку і інтенсивності дорожнього руху зберігається. Збільшується енергонасиченість, динамічність автомобіля, для водія наростає складність орієнтації в дорожній обстановці, скорочується час ухвалення рішення про затребуваний маневр. У дорожньому русі все більше є присутнім водіїв-любителів з недостатніми кваліфікацією і досвідом, а професіонали (та і любителі із стажем), на жаль, не завжди строго виконують регламент.

Крім того, слід мати на увазі, що ряд чинників (стомлення, захворювання, алкогольна і інші інтоксикації, стресові дії) робить на водія негативний вплив,

знижуючи його психофізіологічну надійність. Збільшені вимоги до водія викликали необхідність проведення профілактичних заходів. На багатьох автотранспортних підприємствах введені передрейсові огляди, в деяких транспортних організаціях здійснюють професійний підбір, розробляють психофізіологічні основи навчання управлінню автомобілем, вивчають причини помилкових дій водіїв. Первинне навчання водіїв в основному проводять автошколи різних відомств і організацій. Підвищення ж кваліфікації водіїв ведеться безпосередньо на автотранспортних підприємствах, де важливу роль грають кабінети по безпеці руху. Використання у вказаних цілях допоміжних технічних засобів помітно підвищує ефективність навчання і вдосконалення майстерності водіння. Ці засоби повинні включати не лише спеціальні стенди, що дозволяють швидше опановувати водійські навички і удосконалювати їх, але також прилади, за допомогою яких водій міг би періодично перевіряти і тренувати свої психофізіологічні якості, від яких залежить успішність його професійної діяльності (швидкість сприйняття, швидкість реакцій, перемикавання, об'єм, і розподіл уваги, оперативні якості мислення і пам'яті, емоційна стійкість і інші).

Важливе значення мають, наприклад, оцінка перемикавання уваги використанням Тесту «Чорно-червона таблиця Горбова – Шульте».

Для проведення дослідження знадобляться таблиці Горбова – Шульте розміром 49 x 49см з цифрами від 1 до 25 чорного і від 1 до 24 червоних кольору (мал.), секундомір і указка. Обов'язково заздалегідь підготувати протокол з метою реєстрації в ній часу і помилок при пошуку цифр.

9	17	9	25	20	14	11
4	13	20	22	19	5	3
21	18	6	7	16	23	8
15	2	5	10	16	6	24
4	12	3	21	19	13	14
2	17	24	15	22	1	11
1	18	12	7	10	23	8

Рис. Чорно-червона таблиця Горбова – Шульте для дослідження перемикавання уваги.

Порядок роботи. Заняття проводиться індивідуально з кожним випробовуваним. Перед ним вертикально на столі встановлюється чорно-червона таблиця, дається указка і повідомляється інструкція: «На таблиці 25 чорних цифр від 1 до 25 і 24 червоних цифри від 1 до 24. Треба показувати і називати чорні цифри в зростаючому порядку від 1 до 25, а червоні – в убуючому порядку від 24 до 1. Необхідно вести рахунок поперемінно: спочатку називати чорну цифру, потім червону, потім знову чорну, а за нею червону до тих пір, поки рахунок не буде закінчений. Виконувати завдання треба швидко і без помилок». Експериментатор в протоколі фіксує час окремо по кожному з п'яти етапів (по десять цифр на кожен етап) і помилки випробовуваного наступних типів: заміна порядку – помилка, при якій випробовуваний цифри, що називаються їм в зростаючому порядку, починає називати в убуючому порядку, і, навпаки; заміна цифри – зміна її порядкового номера: замість 23 називає 21; заміна кольору – замість чорної називає і показує цифру червоного кольору.

Час виконання завдання приблизно 90 сек.

Протокол дослідження оцінки перемикування уваги.

Обробка результатів: Збільшення часу і кількості помилок від 1 до 5 інтервалу свідчить про виснажуваність нервових процесів, і уповільнення їх рухливості до кінця виконання завдання.

При обробці результатів розраховується загальний показник перемикування уваги, рівний сумі показників по п'яти етапах. Для його обчислення необхідно визначити успішність виконання завдання «пошук цифр з перемикуванням» для кожного етапу окремо. Єдиний оцінний критерій, що відбиває показник перемикування уваги, дорівнює часу пошуку цифр з урахуванням досконалих помилок. Він розраховується по формулі:

$$A = T - 3, \text{ де}$$

A - показник перемикування уваги,

T і 3 - бальні оцінки часу і помилок відповідно.

Для зіставлення міжмодальних атенціонних характеристик необхідно здійснити переклад індивідуального показника перемикування уваги в шкальні оцінки (таблиця.1.3).

Таблиця 1.3

Бальна оцінка перемикування уваги

Етапи

1		2		3		4		5	
час	бал	час	бал	час	бал	час	бал	час	бал
менше 16	44	менше 29	44	менше 32	44	менше 28	44	менше 30	44
17-21	43	29-34	43	31-40	43	29-34	43	31-34	43
22-26	42	35-39	42	41-48	42	35-39	42	35-38	42
27-30	41	40-44	41	49-56	41	40-45	41	39-42	41
31-35	40	45-49	40	57-64	40	46-50	40	43-46	40
36-40	39	50-54	39	65-76	39	51-56	39	47-50	39
41-45	38	55-59	38	77-84	38	57-62	38	51-54	38
46-50	37	60-64	37	85-92	37	63-67	37	55-58	37
51-54	36	65-69	36	93-100	36	68-73	36	59-62	36
55-59	35	70-74	35	101-108	35	74-78	35	63-66	35
60-64	34	75-79	34	109-116	34	79-84	34	67-70	34
65-69	33	80-84	33	117-124	33	85-90	33	71-74	33
70-74	32	85-89	32	125-132	32	91-95	32	75-78	32
75-78	31	90-94	31	133-140	31	96-101	31	79-82	31
79-83	30	95-99	30	141-148	30	102-106	30	83-86	30
84-88	29	100-104	29	149-156	29	107-112	29	87-90	29
89-93	28	105-109	28	157-164	28	113-118	28	91-94	28
94-98	27	110-114	27	165-172	27	119-123	27	95-98	27
99-102	26	115-119	26	173-180	26	124-129	26	99-102	26
103-107	25	120-124	25	181-188	25	130-134	25	103-106	25
108-112	24	125-129	24	189-196	24	135-140	24	107-110	24
113-117	23	130-134	23	більше 196	23	141-146	23	111-114	23
більше 117	22	135-139	22	-	-	147-151	22	115-118	22
-	-	більше 139	21	-	-	більше 151	-	119-122	21
-	-	-	-	-	-	-	-	більше 122	20

Аналіз експериментальних даних має сенс здійснювати в декількох напрямках. По-перше, необхідно, в результаті зіставлення даних, зробити висновок про наявність або відсутність вікових відмінностей по обстежуваних групах в цілому. По-друге, слід вирішити питання про міру вираженості індивідуальних відмінностей, тобто, якою мірою відрізняються дані, отримані

при обстеженні одного випробовуваного, від середньогруппових показників. І, нарешті, по-третє, якщо ми маємо експериментальні дані по розвитку інших характеристик уваги, можна здійснити інтеріндивідуальний аналіз, відносно між собою величини шкальних оцінок за різними властивостями уваги.

Працездатність водія не стабільна, вона підвищується в денний час, особливо в першій половині дня, і знижується вночі. Впродовж зміни працездатність також міняється. Крім того, працездатність знижується при перевантаженні інформацією, а також при недовантаженні інформацією. На працездатність водія можуть негативно впливати такі чинники, як: емоційна напруга в результаті небезпечних дорожніх ситуацій, дефіцит часу при управлінні автомобілем, рішення дуже важкої задачі, хворобливий стан і інші. Тому виникає необхідність в постійному контролі психофізіологічних можливостей водія і систематичному проведенні заходів по збереженню високого рівня надійності [2, с.14].

Список використаних джерел:

1. Дятлов М. Н. Приборы психофизиологического обследования водителей // Молодой ученый. – 2013. – № 4. – С. 59-61.
2. Прилади і методики психофізіологічного обстеження водіїв автомобілів. Ігнатов Н. А., Мишуринов В. М., Мушегян Р. Т., Сергєєв В. А. – М., Транспорт. 1978. – 88 с.
3. Ходес І. В. Керованість і активна безпека автомобіля (водієві, механікові, інженерові) / І. В. Ходес.- Волгоград: ИУНЛ ВолгГТУ, 2010. – 140 с.

Жушман Ілля Миколайович

студент юридичного факультету Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Лускатова Тетяна Олександрівна

старший викладач кафедри цивільно-правових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА МІЖНАРОДНА ПРАКТИКА

За даними Департаменту ДАІ МВС України за минулі роки, починаючи з 2010 року, кожен рік реєструється приблизно 31,7 тис. дорожньо-транспортних пригод з потерпілими, у яких загинуло 4,7 тис. осіб і дістали травм майже 39 тис. осіб. Відносна кількість загиблих у ДТП в Україні у 7-10 разів більша, ніж у розвинених країнах Європи, а збитки сягають 1,4 % від її ВВП. Маючи таких небезпечний показник, як 102 смерті внаслідок ДТП на 1 мільйон жителів, Україна в декілька разів перевищує показники провідних держав-членів Європейського Союзу [1]. Варто зазначити, що плануючи стратегію державно-управлінського процесу (зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху), органами державної влади в Україні не враховується європейська практика забезпечення дорожньої безпеки.

Цю проблему з теоретичних аспектів розглядали такі відомі вчені-науковці, як: О.В. Шанькін, С.М. Гусаров, В.А. Мисливий, О.Л. Міленін, А.О. Собакарь та інші. Але важливо зазначити те, що ці праці направлені більше на сферу проблем забезпечення дорожнього руху в Україні без ретельного аналізу досвіду та практик зарубіжних країн та співпраці зі світовим товариством. Саме це і актуалізує дане питання у сучасності, оскільки йде тенденція застосування досвіду Європи та інших зарубіжних країн у сфері державного управління.

Аналізуючи останні публікації та дослідження у галузі державного управління, на нашу думку, відбувається значне зростання зацікавленості

європейським досвідом підвищення ефективності органів державної влади щодо організації забезпечення безпеки дорожнього руху, як з боку науковців, так і з боку відомих практиків та політичних діячів.

Доказом того є Розпорядження «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 року № 2174-р, а саме положення де проводиться певний порівняльний аналіз рівня безпеки перевезень та аварійності на автомобільному транспорті України та країн Європейського Союзу [2]. Варто зазначити те, що минула «Стратегія з підвищення рівня дорожнього руху в Україні на період до 2015 року» дала вагомі результати для зміцнення позицій безпеки рівня дорожнього руху, а отже дає фундамент для застосування міжнародного досвіду та співпраці у сфері забезпечення дорожнього руху.

Порівняння даних про смертельні випадки внаслідок ДТП в Україні та інших країнах засвідчило про перевищення цього показника в нашій державі у декілька разів, а тому на підставі цього ми виокремили основні проблемні питання сьогодення у працях дослідників щодо запровадження ефективної системи державного управління безпекою дорожнього руху в Україні [3], зокрема: 1) недосконалість національного законодавства; 2) несвоєчасність та повільність у розробленні стандартів і нових підходів до безпеки дорожнього руху з урахуванням європейського досвіду; 3) неврегульованість державно-управлінських механізмів з питань поділу територіальної та функціональної сфер компетенції центральних органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

Отже, для того щоб підвищити стан державно-управлінського процесу у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху треба розширити межі співпраці з закордонними країнами та активно переймати їх досвід, для того щоб застосувати систему заходів та врегулювати цю проблему у власних країнах. Характерним прикладом у цьому контексті є досвід державного управління безпекою дорожнього руху в Німеччині, де державно-управлінський процес у сфері безпеки дорожнього руху регулюється за такими основними напрямками: 1) чітке розподілення функцій у сфері державного управління та забезпечення

безпеки дорожнього руху; 2) ефективна координація та взаємодія органів державної влади, до компетенції яких віднесено питання забезпечення безпеки дорожнього руху; 3) залучення потужного наукового потенціалу в особі суспільних об'єднань; 4) видача довідок і публікація статистичних матеріалів; 5) перевірка роботи відділів технічного контролю і гарантій якості [4]. На нашу думку, цей приклад дає змогу відмітити основні напрямки діяльності Німеччини та звернути увагу на покращення цих питань у межах національного законодавства та відносин з суб'єктами дорожньо-транспортного руху.

Що стосується питання про міжнародну співпрацю України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху треба зазначити те, що найбільшим плацдармом для співпраці за останні роки було Євро-2012, що проходило в Україні. Аналізуючи досвід отриманий при співпраці з іноземними країнами у сфері запровадження механізмів державного регулювання з метою покращення транспортної інфраструктури та забезпечення безпеки дорожнього руху, який створив умови для подальшої співпраці, а саме: 1) відбулося оновлення автотранспортного парку України; 2) приведення в належний стан автомобільних доріг; 3) організовано взаємодію між суб'єктами виконавчої влади в Україні. Цей приклад співпраці з міжнародним товариством надав базу для формування майбутніх стратегій забезпечення безпеки дорожнього руху та дозволив подолати низку негативних чинників безпеки дорожнього руху, насамперед: 1) високий травматизм та смертність на дорогах; 2) недосконалість правового регулювання безпекою дорожнього руху; 3) низький рівень дорожньої дисципліни та водійської майстерності; 4) відсутність державної підтримки питань забезпечення безпеки дорожнього руху; 5) низька координація заходів державних суб'єктів безпеки дорожнього руху [5].

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

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Управління безпеки дорожнього руху // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/> – Заголовок з екрану.
2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р., N 2174-р., Київ. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> – Заголовок з екрану.
3. Товстуха С.О. Застосування європейського досвіду державного управління безпекою дорожнього руху в Україні // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02\(9\)/11tsodru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02(9)/11tsodru.pdf) – Заголовок з екрану.
4. Розподіл функцій в системі державного управління в Німеччині // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.avtoif.org.ua/index.php?option=com_content&view. – Заголовок з екрану.
5. Інтегрована концепція забезпечення безпеки і правопорядку під час підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2008 р. № 1244 // Офіц. вісн. України. – 2008. – № 71.

Зеленов Геннадій Михайлович

головний науковий консультант Головного науково-експертного управління Апарату Верховної ради України, кандидат юридичних наук, доцент

ОКРЕМІ ЗАКОНОДАВЧІ ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВРАХУВАННЯ НЕЗАДОВІЛЬНИХ ДОРОЖНІХ УМОВ ПІД ЧАС ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНИХ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

На розгляд Верховної Ради України було подано проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо уточнення порядку притягнення до адміністративної відповідальності за

правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху)» (реєстр. № 3130) (далі – законопроект) [1].

Як слідує з Пояснювальної записки до цього законопроекту, необхідність його прийняття обумовлена тим, що 14 липня 2015 р. було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху». Загальновідомо, що значна кількість автомобільних доріг (в тому числі і дороги міжнародного, міжміського сполучення) та вулиць в населених пунктах України знаходяться в критичному стані і не відповідають державним стандартам України. Пересування по таким дорогам транспортних засобів часто змушує їх водіїв відступатися від правил дорожнього руху, у зв'язку з необхідністю об'їзду по зустрічній смузі вибоїн та ям, перетину в населених пунктах суцільної лінії через неможливість об'їхати транспортні засоби, припарковані у заборонених місцях. Таким чином, у разі облаштування на таких автомобільних дорогах, вулицях населених пунктів спеціальних технічних засобів, які мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, водії транспортних засобів будуть притягатися до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які вони здійснили вимушено, через невідповідність стану автомобільних доріг (вулиць) вимогам державних стандартів [2].

Для вирішення поставленої проблеми в законопроекті, серед іншого, пропонується доповнити частину 1 статті 279-3 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) абзацом 4, в якому зазначено, що власник транспортного засобу або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, у разі якщо «правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки,

відеозапису, на автомобільній дорозі, вулиці, чи на залізничному переїзді, які не відповідають державним стандартам України».

Підтримуючи в цілому ідею законопроекту хочемо звернути увагу на один важливий аспект. Суб'єктами законодавчої ініціативи не взято до уваги той факт, що не всі порушення правил дорожнього руху зафіксовані в автоматичному режимі, вчинюються через критичний стан і невідповідність державним стандартам України автомобільних доріг. Так, наприклад, перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, проїзд на заборонний сигнал світлофора, і навіть перетин суцільної лінії розмітки через неможливість об'їхати транспортні засоби, припарковані у заборонених місцях тощо можуть вчинюватися незалежно від стану доріг. Тому звільняти винних водіїв транспортних засобів від адміністративної відповідальності за будь-які правопорушення лише через неналежний стан автомобільних доріг немає підстав. Більше того, враховуючи загальний стан автомобільних доріг, наявність цієї норми може взагалі «паралізувати» притягнення винних осіб за адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі.

На нашу думку, особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі, підлягає звільненню від адміністративної відповідальності, якщо -фото або -відео фіксація повністю не забезпечують повну та об'єктивну фіксацію дорожньої ситуації, яка склалася в момент вчинення порушення правил дорожнього руху (якщо така фіксація, наприклад, охоплює незначну ділянку дороги, є дуже низької якості, здійснена в нічний час за відсутності належного освітлення тощо). Це узгоджується з вимогами частини 3 статті 62 Конституції України згідно з якою усі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачаться на її користь.

На підставі зазначеного вважаємо, що відповідне застереження має бути зроблено в статті 279-3 «Звільнення власника транспортного засобу від

адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі» КУпАП.

Список використаних джерел:

1. Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо уточнення порядку притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху)» (реєстр. № 3130) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56522

2. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо уточнення порядку притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху)» (реєстр. № 3130) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56522

Зиновенко Віталій Владимирович

преподаватель кафедры административной деятельности учреждения образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь», подполковник милиции

О ПРАВОВОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ В ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Особое значение для регулирования отношений сферы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь имеют Правила дорожного движения (далее – ПДД), утвержденные Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» [1].

Положениями ПДД устанавливается порядок движения на дорогах

Республики Беларусь, закрепляется определенная модель поведения участников дорожного движения в наиболее типичных дорожных ситуациях. В них содержатся основные термины и их определения, применяемые в области дорожного движения и обеспечении его безопасности; права и обязанности участников дорожного движения, описание и изображение дорожных светофоров, знаков, разметки, опознавательных знаков транспортных средств; перечень неисправностей транспортных средств и условий, при которых запрещается их участие в дорожном движении; основные положения о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении; основные требования, касающиеся перевозки пассажиров и др.

Эффективность реализации ПДД зависит, прежде всего, от качества содержащихся в них норм, определяющих порядок осуществления взаимодействия между участниками дорожного движения. Подтверждением отмеченному является и позиция В.И. Жулева, который справедливо замечает, что «в процессе дорожного движения его участники вступают в определенные общественные отношения, взаимодействуют друг с другом. От того, насколько регламентировано и на деле соблюдается это взаимодействие, зависит уровень безопасности» [2, с. 26].

Вместе с тем из анализа содержания ПДД следует, что в отдельных их нормах имеется правовая неопределенность. Так, в данном правовом акте закреплены такие формулировки в отношении участников дорожного движения, как «действовать добросовестно, корректно, быть внимательным и взаимно вежливым» (подп. 7.2 п. 7), «трамвайный путь по возможности должен быть освобожден» (подп. 64.3, п. 64), «при необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц» (п. 73).

Рассмотрение понятия и содержания терминов, в частности «добросовестно», «корректно», «внимательно», «взаимно вежливо», «по возможности», «при необходимости», позволяет заключить, что они имеют расширительное толкование и фактически оставлены на усмотрение участников дорожного движения, а это не позволяет эффективно воздействовать на их

поведение и, следовательно, эффективно обеспечивать безопасность дорожного движения. Кроме того, несмотря на императивный характер норм, содержащихся в ПДД, указанное не позволяет надлежащим образом оценивать те или иные противоправные действия как юридические факты. Этим и рядом иных обстоятельств и обуславливается необходимость совершенствования норм, закрепленных в подп. 7.2 п. 7, подп. 64.3 п. 64 и п. 73 ПДД путем конкретизации их положений.

В частности, как свидетельствует практика, одним из безопасных способов освобождения водителем трамвайного пути является съезд на смежную полосу движения попутного направления. В этой связи подп. 64.3 п. 64 ПДД предлагается изложить в следующей редакции: «в случае создания препятствия для движения трамвая трамвайный путь должен быть незамедлительно освобожден путем съезда с него водителя, создавшего такое препятствие, на смежную полосу попутного движения. Водители транспортных средств, движущихся рядом в попутном направлении, должны предоставить возможность для этого».

Поскольку движение задним ходом в условиях недостаточной видимости либо ограниченной обзорности дороги значительно увеличивает вероятность совершения дорожно-транспортных происшествий, для повышения безопасности дорожного движения положения п. 73 ПДД в части закрепления обязанности водителя прибегнуть к помощи других лиц следует конкретизировать указанием на данные случаи, изложив его в следующей редакции: «Движение транспортного средства задним ходом разрешается при условии, если эти действия не создадут препятствия для других участников дорожного движения и будет обеспечена безопасность дорожного движения. В условиях недостаточной видимости либо ограниченной обзорности дороги водитель обязан прибегнуть к помощи других лиц, которые сигнализировали бы о складывающейся ситуации позади транспортного средства».

Как было отмечено, такие термины, как «добросовестно», «корректно», «внимательно», «взаимно вежливо», носят сугубо субъективный оценочный

характер и фактически не оказывают влияния на поведение участников дорожного движения. При этом их конкретизация не представляется возможной, а нахождение в соответствующих нормах ПДД лишь затрудняет реализацию их предписаний в правоприменительной практике, способствуют созданию конфликтных ситуаций в процессе разбирательства по фактам их невыполнения [3, с. 17, 23, 24; 4, с. 388–389]. В связи с этим представляется целесообразным исключить указанные термины из ПДД, изложив подп. 7.2 п. 7 в следующей редакции: «не создавать препятствия и опасности для дорожного движения».

Список использованных источников:

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения. Правила дорожного движения : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 // [Электронный ресурс] : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 10.08.2015 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
2. Жулев, В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В. И. Жулев. – М. : Юрид. лит., 1989. – 224 с.
3. Коноплицкий, А. Э. Правила дорожного движения: неизвестное об известном / А. Э Коноплицкий. – 2-е изд. – Минск : Адукацыя і выхаванне, 2014. – 96 с.
4. Телятицкая, Т. В. Некоторые вопросы о правилах дорожного движения / Т. В. Телятицкая, П. И. Латышев // Управление в социальных и экономических системах : материалы XVIII междунар. науч.-практ. конф., Минск, 30–31 мая 2009 г. / Мин. ин-т упр. ; [редкол.: Н. В. Суша (пред.) и др.]. – Минск, 2009. – С. 388–389.

Іваніца Наталія Сергіївна

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

НАВЧАННЯ ДІТЕЙ У ШКОЛІ ЩОДО НАДАННЯ ПЕРШОЇ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ДТП ЗАСОБАМИ НАОЧНОСТІ ТА НЕТРАДИЦІЙНИМИ ФОРМАМИ НАВЧАННЯ (З ДОСВІДУ РОБОТИ)

Людина, її життя, здоров'я й безпека є найвищою соціальною цінністю в нашій державі. Однак, порівняно з країнами Європи, стан безпеки дорожнього руху в Україні можна охарактеризувати як украй незадовільний через високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму. Щороку тисячі громадян нашої держави гинуть та стають інвалідами внаслідок порушення правил дорожнього руху. Непоправною втратою є загибель або каліцтво дітей та молоді. Знання й дотримання правил дорожнього руху та поведінки свідків ДТП – важлива умова особистої безпеки та безпеки оточуючих.

У будь-якій країні найважливішою проблемою є дорожньо-транспортні пригоди (ДТП), а для України це особливо актуально, оскільки щорічно в автокатастрофах травмується багато людей, які отримують різні поранення, в тому числі і смертельні.

Відповідно до заяви міністра внутрішніх справ України Арсена Авакова кількість ДТП щорічно збільшується [1]. Про це також свідчать дані з офіційного сайту Управління безпеки дорожнього руху ДПД НПУ.

Використовуючи дані вищезазначеного сайту [2], ми можемо провести аналіз кількості ДТП, які відбулися в Україні за 10 місяців 2016 року, звертаючи увагу на відсоток загиблих та травмованих (табл. 1). Також в таблиці представлений розрахунок даних в середньому за добу.

Таблиця 1

**Аналіз кількості дорожньо-транспортних пригод
за січень-жовтень 2016 року (порівняно з 2015 роком)**

	Усього ДТП			ДТП з постраждалими								
				усього			загинуло			травмовано		
	м.п.	п.п.	%	м.п.	п.п.	%	м.п.	п.п.	%	м.п.	п.п.	%
Загалом	107324	122414	14,1	20033	21048	5,1	3124	2603	-16,7	25028	26647	6,5
В т. ч. за добу	353	403	14,2	66	69	4,5	10	9	-10,0	82	88	7,3

Серед головних причин високої смертності при аваріях є незнання та недотримання правил дорожнього руху всіма суб'єктами, а також неправильне надання допомоги або бездіяльність очевидців дорожньо-транспортної пригоди (табл.2).

Таблиця 2

**Аналіз кількості дорожньо-транспортних пригод за видами
за січень-жовтень 2016 року (порівняно з 2015 роком)**

	ДТП з постраждалими								
	усього			загинуло			травмовано		
	м.п	п.п.	%	м.п	п.п.	%	м.п	п.п.	%
Зіткнення	7338	8433	14,9	888	774	-12,8	11397	12921	13,4
Перекидання	1617	1413	-12,6	359	256	-28,7	2127	1920	-9,7
Наїзд на ТЗ, що стоїть	534	525	-1,7	82	78	-4,9	702	728	3,7
Наїзд на перешкоду	2342	2333	-0,4	539	413	-23,4	3110	3166	1,8

Наїзд на пішохода	6380	6627	3,9	1020	866	-15,1	5963	6297	5,6
Наїзд на велосипедиста	1461	1434	-1,8	203	199	-2,0	1342	1302	-3,0
Інші ДТП	361	283	-21,6	33	17	-48,5	387	313	-19,1
ЗАГАЛОМ	20033	21048	5,1	3124	2603	-16,7	25028	26647	6,5

Якби постраждалим була надана правильна перша долікарська допомога, число загиблих було б значно меншим. В такі моменти втрата дорожніх хвилин стає перешкодою під час рятування людського життя. Тому, надання першої домедичної допомоги при ДТП – питання досить серйозне, тим більше, що щорічно на дорогах нашої країни автомобілів стає все більше і більше. Під час навчання в школі питанню надання першої долікарської медичної допомоги при ДТП приділяється досить велике значення, проте більшість учнів не приділяють їм належної уваги і на практиці, в умовах реального події, багато хто не знають, що саме потрібно робити і чим можна допомогти потерпілому.

Беручи до уваги, що навколо відбувається так багато аварій і нещасних випадків на дорогах, надання першої допомоги постраждалим є справою актуальною і дуже важливою. Надання першої долікарської медичної допомоги потерпілому при ДТП передбачає обов'язкове знання інструкції. Воно повинно здійснюватися з ретельним дотриманням головної вимоги: не нашкодити потерпілому. Невмілі, неправильні дії можуть погіршити ситуацію, спричинити за собою непоправні наслідки, тому варто знати кілька головних правил для здійснення першої домедичної допомоги на дорозі.

Вивчення даного питання розпочинається на уроках «Основи здоров'я» учнями з 5 класу. На жаль, для висвітлення цієї теми в програмі виділено лише 1 годину, що утруднює засвоєння практичних навичок. Також, важливу роль при вивченні даної теми відіграють наочні засоби, які є в недостатній кількості або відсутні взагалі у більшості шкіл. Надання першої медичної допомоги при ДТП повинно здійснюватися людиною, впевненою у своїх діях. Для цього

необхідні відповідні знання та вміння. Якщо говорити про нашу школу, то ми виходимо з цього положення використовуючи різні підходи (рис. 1).

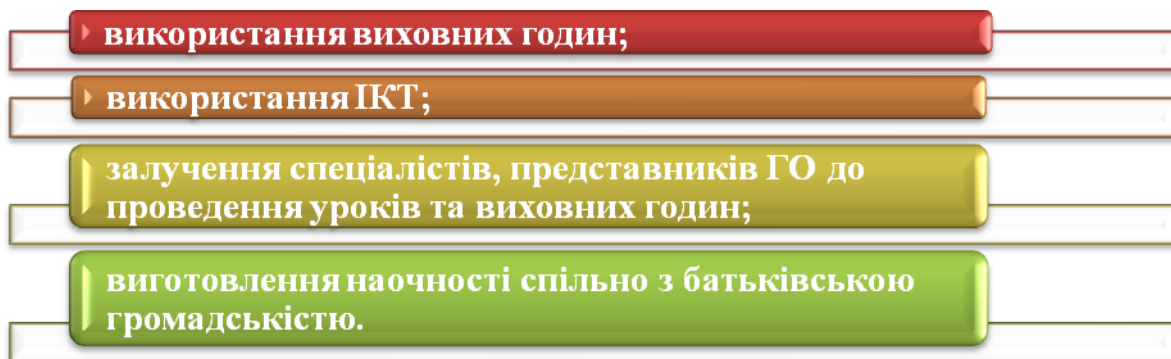


Рис. 1. Підходи, що використовуються в КЗШ №36 (з власного досвіду)

Проведення уроків «Основи здоров'я» відбуваються у нетрадиційних формах, які представлені у нижченаведеній схемі (рис. 2).



Рис. 2. Нетрадиційні форми навчання учнів, що використовуються в КЗШ №36 (з власного досвіду)

Тренінг – це навчання досвідом, яке означає, що кожен учасник може поділитися своїми знаннями з іншими, а також попрацювати разом для пошуку правильного рішення проблеми.

Рольова гра – це імітаційна модель навчальної діяльності учнів, що відтворюється в умовах, максимально наближених до дійсності. Мета ділової гри – поглибити та розширити діапазон знань учнів.

Мета уроків-мандрівок – зацікавлення всіх учнів, створення атмосфери небайдужості до людського життя, актуалізації знань про надання першої домедичної допомоги при ДТП.

В ситуаційних іграх учні тренуються правильно надавати першу домедичну допомогу, починаючи вже з 5 класу. З кожним роком їх знання удосконалюються.

Список використаних джерел:

1. В Україні за 6 міс. кількість ДТП зросла на 26% [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua.112.ua>.
2. Статистика аварійності в Україні за 2015-2016 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>.
3. Основи здоров'я: Підручник для 5-го кл. загальноосв. навч. закл. / І. Д. Бех, Т. В. Воронцова, В. С. Пономаренко, С. В. Страшко. – К. Видавництво «Алатон», 2013. – 180 с.

Кадала Віталій Віталійович

доцент кафедри цивільного та господарського права Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГАРМОНІЗАЦІЇ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ З КРАЇНАМИ ЄС

Технічне регулювання є необхідною умовою для забезпечення безпечного здійснення перевезень залізничним транспортом. Ст. 15 Господарського кодексу України встановлює, що технічне регулювання у сфері господарювання відбувається за допомогою технічних регламентів, стандартів;

кодексів усталеної практики; класифікаторів; технічних умов. Отже, технічне регулювання є одним із способів державного регулювання у сфері функціонування залізничних систем.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності» технічне регулювання – це правове регулювання відносин у сфері встановлення, застосування та виконання обов’язкових вимог до продукції або пов’язаних з нею процесів, систем і послуг, персоналу та органів, а також перевірка їх дотримання шляхом оцінки відповідності та/або ринкового нагляду.

Питанням технічного регулювання в сфері залізничного транспорту приділяли увагу як вітчизняні, так і закордонні дослідники [1 – 4]. Але, враховуючи прийняті Україною зобов’язання щодо гармонізації правового забезпечення відносин різного характеру з країнами ЄС є потреба у дослідженні питань правового забезпечення гармонізації технічного регулювання залізничних систем України з країнами ЄС.

Основною перепорою у роботі двох залізничних систем є різниця в ширині колій – 1435 мм у країнах ЄС, та 1520 мм – в Україні, а тому одним із основних завдань гармонізації роботи залізничних систем України та країн ЄС є налагодження безперебійної роботи цих систем за допомогою уніфікації відповідного законодавства, технічного регулювання цієї сфери та їх інтероперабельності.

Під інтероперабельністю слід розуміти здатність транс’європейської системи залізниць забезпечувати безпечний та безперервний рух потягів, який відповідає експлуатаційним вимогам до цих ліній. Ця здатність засновується на сукупності регламентних, технічних та експлуатаційних умов, які повинні бути виконані з метою задоволення основних вимог.

Структура технічного регулювання в ЄС складається з директив та регламентів ЄС, технічних вимог по експлуатаційній сумісності та стандартів, правил, методик тощо. Визначення основних параметрів та складових інтероперабельності передбачає, що основний параметр включає будь-яку

регламентну, технічну та експлуатаційну умову, важливу з точки зору інтероперабельності. При цьому основний параметр повинен бути пов'язаний, з однією з основоположних вимог: безпека, надійність та доступність, охорона здоров'я, захист оточуючого середовища, технічна суміжність. Підсистеми для яких визначені технічні параметри включають: інфраструктуру, енергопостачання, системи управління та сигналізації, рухомий склад, експлуатацію, технічне обслуговування та ремонт, системи обробки даних для пасажирських та вантажних перевезень.

Відносно правових основ діяльності залізничної системи ЄС слід визначити, що правовими актами найвищого рівня є рішення Європейської комісії доповненнями до яких є технічні параметри. До введення відповідних технічних параметрів за окремими технічними питаннями – правові акти країн ЄС у вигляді списків чинних технічних приписів та стандартів, з їх нотифікацією Європейською Комісією. Ці акти мають бути оприлюднені та знаходитися у загальному доступі. Інші загальні для ЄС правові акти, дотримання яких є умовою допуску пристроїв до експлуатації. Законодавство в сфері безпечної експлуатації залізничної системи – Директива європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС від 29.04.2004 року про безпеку на залізницях Співдружності та ін.

Окреслені напрями гармонізації вітчизняного законодавства в сфері технічного регулювання залізничних систем мають в собі певні складнощі. Так, як ми вже відзначали, з одного боку, Україна взяла на себе зобов'язання відносно виконання певних директив ЄС, які передбачають реформування законодавства, що регулює діяльність залізниць та зміну низки технічних регламентів, але з іншого боку, окреслені зобов'язання не завжди відповідають інтересам нашої країни, або можливість їх втілення обмежена з огляду на брак коштів для здійснення такого впровадження [5, с. 145].

Можна було б наполягати на введенні у правове поле ЄС технічних норм залізничного транспорту колії 1520 мм проте, з урахуванням прагнення України отримати доступ до європейського ринку та принципову позицію ЄС з цього

питання розраховувати на такі дії не представляється можливим з огляду на наявну ситуацію.

Отже, технічне регулювання є невід'ємною умовою для забезпечення безпечного здійснення перевезень залізничним транспортом. Правове забезпечення гармонізації технічного регулювання залізничних систем України з країнами ЄС представлене низкою нормативних актів. Але їх ефективна реалізація потребує наявності значних інвестицій в цю галузь, що обумовлює необхідність залучення коштів як України так і країн ЄС, а також, зацікавленого приватного або державного капіталу без географічної прив'язки, що у свою чергу викликає внесення суттєвих змін у чинне в цій сфері законодавство.

Список використаних джерел:

1. Панова А.С. О некоторых проблемах современного законодательства в области технического регулирования. / А.С. Панова // Предпринимательское право. – 2009. – № 4. – С. 8–14.

2. Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации международного права России: [монография] / Якунин В.И. – М.: Научный эксперт, 2008. – 224 с.

3. Деркач Е.М. Правові питання технічного регулювання у сфері залізничного перевезення вантажів / Е.М. Деркач // Форум права. – 2012. – № 3. – С. 169–176. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2012-3/12demspv.pdf>

4. Гелич А.О. Правові засади технічного регулювання у сфері залізничного перевезення вантажів. С.523 – 525. // Матеріали III Міжнарод. наукової конференції «Транспортне право в ХХІ ст.». – Київ: Комп'ютерпрес. – 2013. – 608 с.

5. Кадала В.В. Перспективи кодифікації законодавства, що регулює діяльність залізниць. С. 144–147. // Тези XII Міжнародної наукової Internet-конференції студентів та молодих вчених: «Від громадянського суспільства –

до правової держави» – Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2016: <http://DSpace.univer.kharkov.ua> «юридичний факультет»; <http://www-jurfak.univer.kharkov.ua> «наукове життя //конференції та інші наукові заходи// XII Міжнародна конференція молодих вчених та студентів «Від громадянського суспільства – до правової держави». – Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2016. – 470 с.

Каплун Віталій Анатолійович

т.в.о. начальника сектору безпеки дорожнього руху Управління патрульної поліції в м. Кривому Розі Департаменту патрульної поліції, майор поліції

**ПРО СТАН АВАРІЙНОСТІ Й ПРОВЕДЕНОЇ РОБОТИ ОСОБОВИМ
СКЛАДОМ УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ДЕПАРТАМЕНТУ
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ТА ЗАХОДИ З ПОКРАЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВІЙ МЕРЕЖІ
М. КРИВОГО РОГУ СТАНОМ НА ЛИСТОПАД 2016 РОКУ**

З 01 січня по 15 листопада 2016 року на території м. Кривий Ріг сталась **421 (+39/+10,21%)** дорожньо-транспортна пригода, в якій загинуло **36 (+10/+38,46%)** осіб та **569 (+51/+9,85%)** осіб травмовано.

З вказаної кількості ДТП з моменту функціонування Управління патрульної поліції в м. Кривому Розі з 19 травня по 15 листопада 2016 року на території м. Кривий Ріг сталась **277 (+8/+2,97%)** дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло **28 (+12/+75%)** осіб та **359 (-8/-2,18%)** осіб травмовано.

Основним видом ДТП за даний період часу є **зіткнення 170 (+24/16,44%)** в яких **12 (+8/+200%)** осіб загинуло та **249 (-2/-0,8%)** травмовано. Другим видом за кількістю скоєних ДТП є **наїзд на пішохода**, зазначених пригод сталось **133 (+11/+9,2%)** в яких загинуло **14 (-1/6,67%)** та **161 (40/+33,06%)** травмовано.

Вид ДТП	ДТП з постраждалими											
	усього				загинуло				травмовано			
	2015	2016	+/-	%	2015	2016	+/-	%	2015	2016	+/-	%
Зіткнення	146	170	24	16,44%	4	12	8	200,00%	251	249	-2	-0,80%
Перекидання	13	7	-6	-46,15%	1	0	-1	-100,00%	16	10	-6	-37,50%
Наїзд на транспортний засіб	16	24	8	50,00%	1	1	0	0,00%	19	35	16	84,21%
Наїзд на перешкоду	44	53	9	20,45%	4	7	3	75,00%	71	73	2	2,82%
Наїзд на пішохода	122	133	11	9,02%	15	14	-1	-6,67%	121	161	40	33,06%
Наїзд на велосипедиста	29	20	-9	-31,03%	1	2	1	100,00%	28	21	-7	-25,00%
Інші ДТП	12	14	2	16,67%	0	0	0	0,00%	12	20	8	66,67%
Загалом по м. КРИВИЙ РІГ	382	421	39	10,21	26	36	10	38,46	518	569	51	9,85

Аналізом причин скоєння дорожньо-транспортних пригод встановлено, що основною причиною скоєння ДТП є перевищення безпечної швидкості, через дану причину скоєно **102 (+53//+108,16%)** ДТП,. Другою основною причиною скоєння ДТП є порушення правил надання безперешкодного проїзду. Таких ДТП сталося **81 (-44/-35,2%)**. Третьою причиною скоєння ДТП є недодержання дистанції, через дану причину сталося **95 (+/-0)** ДТП.

Проведеним аналізом найбільш аварійного часу встановлені аварійно небезпечні години, це:

Години	Учасники					
	З постраждалими		Загинуло		Травмовано	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
0	7	3	0	0	12	4
1	2	6	0	0	2	10
2	4	3	0	0	7	3
3	8	2	0	0	11	3
4	2	0	0	0	5	0
5	2	1	0	0	2	4
6	10	4	0	0	12	8
7	8	6	0	1	10	10
8	17	13	1	0	22	17
9	11	12	0	0	13	15
10	18	13	0	0	22	17
11	20	8	3	2	23	7
12	28	13	0	0	38	15
13	16	21	0	0	24	29
14	25	12	6	1	30	13
15	24	9	3	5	47	11
16	35	10	0	0	46	14
17	30	16	3	0	38	21

18	24	12	0	0	32	18
19	24	12	0	1	32	18

Найбільш аварійним днями тижня є **субота та четвер**. Найбільш аварійно ураженими районами міста є **Покровський та Саксаганський райони міста**.

В ході аналізу аварійності на вулично-дорожній мережі м. Кривого Рогу визначено **8** місць концентрації ДТП та **28** аварійно-небезпечних.

Місця концентрації ДТП:

1. перехрестя пр. Металургів – вул. Героїв АТО (Димитрова);
2. перехрестя вул. Олександра Васякіна (Будьонного) – вул. Ярослава Мудрого (О. Брозовського);
3. вул. Січеславська (Кремлівська) в районі електроопори № 112 (буд.22);
4. об'їзна дорога в районі електроопори №№ 17-18 (Довгинцівського району);
5. перехрестя вул. Сергія Колочевського (23-го Лютого) – вул. Кемерівська – вул. Сурікова;
6. перехрестя пр. Металургів – вул. Віталія Матусевича (22-го Партз'їзду);
7. перехрестя вул.. Петра Дорошенка (Блюхера) – вул. Героїв АТО (Димитрова);
8. перехрестя об'їзна дорога – вул. Нікопольське шосе – вул. Літке.

На кожне МК ДТП заведено наглядову справу, розроблені заходи по локалізації МК ДТП згідно до яких дорожніми та комунальними службами проводиться робота щодо поліпшення організації дорожнього руху в даних місцях.

Протягом всього періоду функціонування Управління патрульної поліції в м. Кривому Розі, а саме з 19.05.2016 по сьогоднішній день особовим складом Управління були спрямовані заходи направлені на виявлення та попередження порушень Правил дорожнього руху України, що призводять до скоєння ДТП, особливо керування транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 130

КУПАП). Під час проведення місячника безпеки дорожнього руху особовим складом патрульної поліції у м. Кривому Розі було виявлено:

- 9242 порушень Правил дорожнього руху, з яких:
- 733 фактів керування транспортними засобами в стані сп'яніння;
- 2812 фактів порушення громадської безпеки.

Особовим складом Управління забезпечено патрулювання на аварійно-небезпечних ділянках та в місцях концентрації ДТП.

Організовано додаткові обстеження вулично-дорожньої мережі з метою виявлення та усунення недоліків в організації дорожнього руху, дорожнього покриття, знаків, розмітки, транспортних огорожень на підставі яких видано 80 приписів на усунення виявлених недоліків та направлено 40 інформацій до органів місцевої влади та іншим зацікавленим організаціям щодо поліпшення організації дорожнього руху на території обслуговування.

З метою профілактики правопорушень за участю дітей, в Управлінні патрульної поліції працює **шкільний офіцер поліції**, який проводить зайняття у дитячих садках, середніх загальноосвітніх та вищих навчальних закладах та інтернатах.

Фронт роботи шкільного інспектора дуже широкий. Основною метою її роботи є партнерство між школами та поліцією заради безпеки у шкільних спільнотах, профілактика правопорушень та негативних явищ, а також захист вразливої категорії учнів від віктимізації та вимагання. У своїй діяльності ШОП керується програмою, розробленою міжнародними організаціями для роботи з учнями 1 – 11 класів та спрямована на формування у них правослухняної поведінки, запобігання конфліктів та правопорушень. Програма складається з двадцяти п'яти занять тривалістю 35 – 45 хв кожне, які допоможуть дітям різного віку дізнатися про свої права та права інших, стати правослухняними громадянами, що дотримуються правил безпечної поведінки.

Патрульна поліція Кривого Рогу для виконання своїх завдань та обов'язків використовує все розмаїття комунікацій, які пропонує нам сучасний світ для спілкування з громадою міста.

Проте основним засобом інформування населення є офіційна сторінка Управління патрульної поліції Кривого Рогу у Фейсбук. Патрульна поліція спілкується з громадою не тільки через соціальні мережі. Наше Управління розміщує соціальну рекламу на місцевих телеканалах та у радіоефірі, на білбордах та вуличному моніторі на 95 кварталі м. Кривого Рогу.

Основна наша мета – зменшення рівня аварійності на дорогах та правопорушень на вулицях і у сім'ях криворіжців.

Каравасв Володимир Олександрович

експерт з питань законодавчого забезпечення безпеки дорожнього руху, заступник голови Координаційної ради Загальнонаціонального форуму з питань безпеки дорожнього руху

ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН: НАС ЖДЕТ НОВАЯ ДОРОЖНАЯ КОНСТИТУЦИЯ

Вероятно, мы станем свидетелями глобальной реформы дорожного законодательства

Словно от хаотичного дорожного движения все устали от непрерывного потока статистических цифр и таблиц с данными о «количестве погибших на дорогах и травмированных», «выявленных пьяных водителях», «увеличивающемся количестве ДТП»... Давно нужны качественные перемены. Локальными, фрагментарными решениями ситуацию не изменить: увеличение штрафов, внесение правок в десятки раз правленные законы, месячники безопасности – все оказывается неэффективным, как показывает практика. Полиция пока бессильна в наведении порядка на дорогах! Так есть ли выход?

Вероятно, решение есть: с чистого листа, с учетом наших реалий и европейского опыта в Украине создан и зарегистрирован в Верховной Раде проект закона № 5184 «О дорожном движении и его безопасности». Это объемный документ, направленный на замену ряда существующих, часто не

соответствующих современным дорожным реалиям, и противоречащих один другому законов и постановлений.

Безусловно, каждому водителю будет интересна одна из его частей – новая редакция Правил дорожного движения, и не только она. Законопроектом предусмотрено коренное изменение институциональных основ государственного управления в сфере дорожного движения и его безопасности, обновление прав и обязанностей участников дорожного движения, изменение принципов обучения будущих водителей и процедуры проверки их готовности к безопасному управлению транспортными средствами. Не позабыли авторы и о контроле за техсостоянием транспортных средств, который, согласно Соглашению с ЕС, Украина должна ввести на своей территории до конца следующего года. Предложены новые принципы работы полицейских и страховых комиссаров в момент оформления дорожно-транспортных происшествий. Введен институт независимых «аудиторов безопасности дорожного движения», заключение которых будет обязательным при строительстве или ремонте дорог, а также внесении изменений в действующую схему организации дорожного движения.

В целом, этот законопроект можно смело назвать первым шагом на пути полноценного и качественного реформирования украинского дорожного законодательства за все время существования независимой Украины. Судя по тексту законопроекта, он основан на реальных дорожных условиях, здравом рассудке и опыте зарубежных стран, а не точечном внесении малоэффективных корректировок в законодательные акты постсоветского пространства.

Документ объемный и одним абзацем описать его содержание не удастся. Мы будем поэтапно, шаг за шагом комментировать предложенные авторским коллективом нововведения, и раскрывать суть реформы в отдельных тематических публикациях. Сегодня же мы только приоткроем завесу и анонсируем некоторые изменения, заложенные в проект закона «О дорожном движении и его безопасности»

Новые ПДД

Не стоит сразу пугаться! На самом деле, Правила не абсолютно новые, а усовершенствованные, упорядоченные, уточненные, и такие, которые, наконец, станут Законом, а не постановлением Кабмина, как это есть сейчас. В пояснительной записке авторы законопроекта пояснили, что подобный шаг приведет законодательные нормы в сфере дорожного движения и его безопасности в соответствие с требованиями нормы Конституции (статья 92), декларирующей, что исключительно законами определяются права граждан. А ведь каждый из нас, пересекая порог своего дома, становится участником дорожного движения: в качестве водителя, пассажира, пешехода, велосипедиста или погонщика животных.

Согласно новой редакции ПДД, агрессивная манера вождения перейдет в разряд запрещенных и наказуемых. Несколько изменятся правила остановки и стоянки. Упростится проезд автомобилей скорой помощи и других оперативных служб, без особого ущерба для водителей других транспортных средств. Полиция сможет проезжать запрещающий сигнал светофора не только при включенном проблесковом маячке, но и обязательном использовании специального звукового сигнала. Некоторые дороги в пределах населенных пунктов ограничат скорость транспортных средств до 40 км/час. Незначительные, но направленные на спасение жизни ограничения коснутся транспортных средств, не оборудованных ремнями безопасности. Мотоциклисты и велосипедисты смогут пользоваться полосами общественного транспорта. Многие водительские приемы, которыми им приходится пользоваться наугад, «по совести» или на собственное усмотрение, теперь получат свои определения и термины, например – как пользоваться указателями поворотов при движении задним ходом или при круговом движении, какое значение имеет включенная «аварийка», что означает сигнал дальним светом фар, как правильно пользоваться приоритетом в движении в условиях возникшего затора, и это далеко не все.

Велосипедисты, все больше и чаще требующие себе прав, льгот и велодорожек, также получают некоторые «бонусы», но вместе с ними – и повышенную ответственность. Логика проста: если человек желает стать полноценным участником дорожного движения, он должен знать и соблюдать ПДД, отвечать за нарушения так же, как и водители других транспортных средств. А еще предусмотрен сюрприз для тех, кто безнаказанно ездит на велосипеде пьяным – вскоре этому придет конец.

Нарушать, создавать аварийные ситуации или даже ДТП, просто оплачивая штрафы, станет практически невозможным. При систематических нарушениях водителю придется проходить дополнительный или даже регулярный медосмотр с целью выявления или подтверждения умственной способности к безопасному управлению транспортными средствами.

Национальное бюро безопасности дорожного движения

Если всем занимаются все понемножку, то в результате, обычно, не делается ничего и никогда нет ответственного за то или иное решение. Бывают только «крайние». Существующее законодательство расплывает обязанности по организации безопасности дорожного движения на целый ряд госструктур, каждая из которых не способна в целом нести ответственность за безопасность дорожного движения. Для того, чтобы важный вопрос вашей и нашей безопасности наконец то был взят под контроль и будет создано Национальное бюро безопасности дорожного движения, о необходимости создания которого давно уже говорят ведущие европейские эксперты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Бюро не будет дублировать функции ГАИ, поскольку будет представлять собою мозговой центр с небольшим штатом сотрудников, обладающих современными методиками выявления причин возникновения ДТП и предложений по их устранению.

Дорожная культура

Отличным решением, которое, мы надеемся, получит свой отзыв везде, будет обучение населения «дорожной грамоте». При чем – с трехлетнего возраста, далее в школе, училищах, университетах и т.д. Для этого будут

созданы новые современные программы, а учителя не будут использовать отведенное для занятий по изучению ПДД время для подготовки к контрольным по математике или «приему хвостов». Если удастся дорожную культуру прививать практически с детства – есть все шансы в будущем забыть об автохамах, «мажорах» и просто безумцах за рулем, ровно как о «пешеходах-камикадзе» и велосипедистах, живущем в своем мире с наушниками.

Как купить «права»?

Стать водителем станет сложнее, но этого не стоит бояться. Бояться нужно тех, кто водительское удостоверение «купил». Законопроектом предусмотрено создание новых программ обучения, для каждого класса водителей (легковой частный транспорт, коммерческий транспорт, международного...). Появится возможность самостоятельного обучения. Сдача экзамена будет проходить в режиме онлайн, а сам процесс будет фиксироваться видеокамерой. Вариант, чтобы кто-то за «спасибо» в виде конверта с деньгами подошел и «подсказал» правильные ответы на вопросы уйдет в историю навсегда. Принимать теоретический экзамен будут специальные экзаменаторы, которые будут нести личную ответственность за процесс и его результат. Сами вопросы теста станут более логичными, и в объеме, адекватном к категории, на которую претендует кандидат в водители.

Практический тест на навыки по вождению будет невозможно сдать «автоматом» или просто тронуться, и через 100 метров остановиться, для «галочки». Длительность этого экзамена составит от 20 до 60 минут, в зависимости от категории транспортного средства, с обязательным выполнением ряда упражнений, в том числе и на контраварийное вождение.

Итого – «купить права» станет возможным только на раскладках, где торгуют сувенирами, однако юридической силы такой сувенир, разумеется, иметь не будет.

Периодическая проверка техсостояния транспортных средств

Можно немного расслабиться – в текущей редакции законопроекта обязательная проверка техсостояния ТС затронет только коммерческий транспорт. Обычные «хозяйские» легковушки пока оставят в покое, кроме

случаев, когда такой автомобиль попадает в ДТП. И логика авторов законопроекта в этом есть, поскольку без специального оборудования выявить скрытые повреждения или дефекты просто не возможно!

Прогнозы

Мы столь позитивно отзываемся об этом законопроекте по двум причинам: первая – законодательная реформа в сфере дорожного движения и его безопасности назрела давно и крайне необходима. В Украине на дорогах гибнет людей, больше чем в любой другой стране Европы, больше, чем в зоне АТО, и этому давно пора положить конец! Вторая причина – авторский коллектив, участники которого на протяжении двух лет, трансформируя свои знания и опыт в проект законодательных норм, трудились над реформированием законодательного обеспечения дорожного движения и его безопасности. В него вошли известные практики, ученые, юристы, авторы книг и научных работ по теме безопасности дорожного движения: Владимир Караваев, Сергей Будник, Юрий Заворицкий, Зиновий Дерех, Вадим Володарский, Виктор Гусар. И это далеко не полный список специалистов и экспертов, включая зарубежных, принявших участие в разработке Дорожной конституции для Украины.

Катаранова Ольга Олександрівна

юрист, член Всеукраїнської громадської організації «Громадський комітет транспортної безпеки»

КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ У СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО ЧИ НАРКОТИЧНОГО СП'ЯНІННЯ: ПРОБЛЕМИ ВИЯВЛЕННЯ ТА ДОВЕДЕННЯ ПРАВОПОРУШЕННЯ

Водій, що сідає за кермо у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння – це правопорушник, який не здатний у достатній мірі контролювати свої дії і швидко та адекватно реагувати на зміни дорожньої обстановки, як наслідок – його дії загрожують не тільки його життю та здоров'ю, але й життю та здоров'ю законослухняних громадян.

На жаль, вживання алкоголю та наркотичних засобів за кермом є прикритим фактом, що яскраво характеризує українське сьогодення. Так, за статистичними даними ІП «ДТП» НП України за 9 місяців 2016 року на території України сталося 1608 дорожньо-транспортних пригод, спричинених керуванням автомобілем у нетверезому стані, у яких загинуло 194 особи і 2193 особи травмовано [5]. А протягом місячника з безпеки дорожнього руху 2016 тільки у столичному регіоні з 4836 порушень Правил дорожнього руху 489 ДТП спричинено водіями напідпитку [3]. Але офіційні показники занижені відносно реальної кількості ДТП, вчинених у стані сп'яніння.

Це, перш за все, пов'язано з недосконалістю діючого законодавства у цій сфері (існуванням прогалин та суперечностей у деяких нормативно-правових актах), відсутністю у працівників поліції відповідних знань та вмінь щодо порядку виявлення та огляду водіїв, які керують транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, неналежним матеріально-технічним забезпеченням поліцейських та закладів охорони здоров'я, що проводять такі огляди тощо.

Установлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться згідно з вимогами Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 9 листопада 2015 року №1452/735 [2]. Проводить такий огляд поліцейський з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту не повинні перевищувати цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові (приблизно 500 грамів пива або 20 грамів горілки). Тоді як, наприклад, у Великобританії рівень алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,8 проміле; у Італії, Франції, Німеччині – 0,5; у Росії – 0,3; в Норвегії, Польщі і Швеції – 0,2 проміле. А в Угорщині, Чехії, Румунії наявність алкоголю в крові водіїв не допускається взагалі.

Поліцейський в Україні повинен проводити такий огляд виключно з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ України та Держспоживстандарт України, зокрема, газоаналізатори “AlcoQuant 6020”, “Alcotest 6510”, “Alcotest 6810”, “Alcotest 7410 Plus com”, а також прилад спеціалізований визначення концентрації парів етанолу в повітрі, що видихається, “Алконт 01”.

Результати проведеного з допомогою таких засобів огляду водія обов’язково вносяться до протоколу про адміністративне правопорушення. Проте на практиці, існують випадки, коли після проведення огляду показники технічних засобів показують вміст алкоголю у межах норми, а поліцейський вимагає проведення огляду у медичному закладі. Однак, чинним законодавством працівник поліції не наділений повноваженнями вимагати від водія пройти огляд у медичному закладі, якщо було проведено огляд з допомогою технічних засобів. У цьому випадку водій має право відмовитися від проходження повторного огляду і вимагати від інспектора зазначити у протоколі про адмінправопорушення результати огляду, проведеного за допомогою технічних засобів. І водія не можна притягнути до відповідальності ні за керування автомобілем у стані сп’яніння, ні за відмову від проходження огляду на стан сп’яніння. У дійсності ж через необізнаність водіїв працівники поліції у результаті складають протокол, де значиться про відмову пройти огляд на стан сп’яніння. Як результат – у більшості випадків у суді невідготовлених водіїв чекає або позбавлення водійських прав на рік чи два, або чималий штраф, а потім ще й труднощі з поверненням цих прав судом апеляційної інстанції.

Але слід наголосити, що згідно пункту 8 згаданої Інструкції, у разі скоєння дорожньо-транспортної пригоди, унаслідок якої є особи, що загинули або травмовані, проведення огляду на стан сп’яніння учасників цієї пригоди є обов’язковим у закладі охорони здоров’я. Утім на цьому етапі виникають проблеми з вчасною доставкою поліцейським імовірного правопорушника до найближчого закладу охорони здоров’я (адже п. 9 р. II Інструкції на

поліцейського покладено обов'язок доставити таких осіб не пізніше, ніж протягом двох годин з моменту виявлення підстав для його проведення). Тоді як розміщення закладів охорони здоров'я, що проводять огляд водіїв, не завжди дозволяє зробити це вчасно (наприклад, у Києві цілодобово працює тільки один такий заклад).

При цьому, зазначена сфера послуг абсолютно монополізована державою, а медичний огляд на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння, що проведений у приватній чи державній клініці, яка не потрапила до дозволеного МОЗ України та його територіальними структурними підрозділами переліку закладів, вважається недійсним та судом до уваги не береться. Така ситуація сприяє процвітанню корупції у закладах, що мають право проведення оглядів на стан сп'яніння. Вирішити це питання можна лише розширивши перелік закладів, які проводять вищезгаданий огляд.

Однак проблема не лише у виявленні стану алкогольного та наркотичного сп'яніння, що зі збільшенням різновидів наркотичних засобів стає доволі тяжким, але й у важкості довести у судовому порядку перебування особи у такому стані, про що свідчить судова практика. Так, дуже часто працівники поліції здійснюють огляд водія на стан сп'яніння всупереч або з порушенням існуючих норм законодавства, що у подальшому є підставою для визнання такого огляду незаконним у судовому порядку. Як наслідок – через некомпетентність поліцейських частина порушників уникає відповідальності.

Судова практика притягнення до адміністративної відповідальності за статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення (керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції) залишає бажати кращого. Зокрема, існують випадки, коли судді закривали справи через надумані підстави (неявка свідків, зазначених в протоколі, на судове засідання, не запропоновано пройти огляд водія на стан сп'яніння та інше). З одного боку, такі дії судді при розгляді справи відповідають принципу всебічного і повного

розгляду усіх матеріалів справи та усіх наявних доказів. Але з іншого боку, у більшості випадків результатом є те, що порушена процедура огляду є підставою для оскарження постанови суду по справі про притягнення до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП. Як наслідок – винна особа не несе відповідальність за вчинене нею правопорушення.

Серед найбільш поширених порушень процедури огляду – незаконна та необґрунтована зупинка автомобіля, а також відсутні свідки тощо. Наприклад, при складанні протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП за відмову від проходження медичного огляду часто у свідки беруть працівників Національної поліції, що є протиправним. Або ж наявний лише один свідок, у той час як Інструкцією зазначено, що їх має бути двоє, тобто відбувається порушення вимог чинного законодавства.

Отже, правильне оформлення протоколу у справі про адміністративне правопорушення має велике значення для правильного вирішення даної категорії справ. Порушення, допущені при складанні протоколу про адміністративне правопорушення, призводять до повернення справ на доопрацювання, закінчення строків притягнення до адміністративної відповідальності винних осіб або не притягнення їх до відповідальності взагалі тощо.

Зокрема, причиною повернення матеріалів у цій категорії справ є те, що при складанні протоколу не виконуються належним чином вимоги ст. 256 КУпАП, а саме: у деяких протоколах не зазначалася частина статті КУпАП, якою передбачено відповідальність за вчинене правопорушенням діяння. У матеріалах справи нерідко бувають відсутні докази, які б підтверджували факт вчинення особою правопорушення, дані про те, чи притягалася вона до адміністративної відповідальності раніше, а також пояснення цієї особи, свідків або підписів останніх. Часто анкетні дані правопорушника вказуються не у повному обсязі (рік, число, місяць та місце народження), його точна адреса, місце роботи, посада, а також необхідні відомості про особу, яка склала протокол (прізвище, ім'я та по-батькові, посада, службові телефони). Через

неточні та неправильні записи про місце проживання правопорушників суди витрачають додаткові кошти на повторні виклики або взагалі позбавлені можливості виклику [4, с. 177].

Від правильності складення та повноти інформації у протоколі залежить навіть виконання постанови. Так, відповідно до п. 3 ч. 1 ст. 3 Закону України «Про виконавче провадження» [1] постанова у справі про адміністративне правопорушення є виконавчим документом, а виходячи зі змісту ст. 4 вказаного Закону, у виконавчому документі може зазначатися реєстраційний номер облікової картки платника податків фізичної особи боржника. При відсутності такої інформації виникають труднощі при виконанні постанов у справах про адміністративні правопорушення.

Таким чином, на сьогодні особливої уваги потребують питання функціонування закладів охорони здоров'я, що проводять огляд водіїв на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння, їх матеріально-технічне оснащення, навчання представників Національної поліції та медичних працівників основам проведення таких оглядів, боротьба з корупцією серед уповноважених осіб держави, дослідження судової практики та вдосконалення механізму притягнення до відповідальності водіїв, що керують автомобілем нетверезі, а також профілактичні заходи щодо попередження вживання алкоголю та наркотиків водіями. Саме профілактика вживання алкоголю за кермом та формування правової культури водія допоможе уникнути настання самого факту управління транспортного засобу у стані сп'яніння, тоді як систематичне ґрунтовне навчання представників Національної поліції та медичних працівників закладів проведення оглядів водіїв, дотримання матеріального та процесуального права суддями місцевих судів допоможе уникнути порушення процедури проведення оглядів водіїв та визнання їх недійсними, що у подальшому виступатиме гарантією притягнення винних осіб до відповідальності.

Список використаних джерел:

1. Про виконавче провадження : Закон України від 2 червня 2016 року № 1404 // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 30. – Ст. 5.
2. Інструкція про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : Наказ Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 9 листопада 2015 року № 1452/735 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 88. – Ст. 217.
3. Місячник безпеки дорожнього руху на Київщині [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/news/1/8498.htm>
4. Окремі питання судового розгляду справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами / Пархоменко П.І. // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. – 2013. – № 6-1. – Том 1. – С. 175–178.
5. Статистика аварійності в Україні за 9 місяців 2016 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_09_2016.pdf

Кириченко Александр Анатольевич

заведующий кафедрой правоведения Учебно-научного института истории, политологии и права Николаевского национального университета имени В.А. Сухомлинского, доктор юридических наук, профессор

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ДЕЯНИЕ КАК ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКТ, ПОДЛЕЖАЩИЙ ДОКАЗЫВАНИЮ В АНТИКРИМИНАЛЬНОМ СУДОПРОИЗВОДСТВЕ

Согласно п. 1 ч. 1 ст. 91 «Обстоятельства, подлежащие доказыванию в криминальном производстве» УПК Украины, подлежит доказыванию событие криминального правонарушения, что является юридическим фактом, которые

за традиционным подходом подразделяются на деяния, то есть такие, юридические факты, которые возникают, изменяются и прекращаются по воле человека, и события – юридические факты, на возникновение, изменение и прекращений которых человек уже не может повлиять.

В этой связи возникает вопрос, а на каком тогда основании лицо привлекается к антикриминальной ответственности за совершение именно события криминального правонарушения, если данный юридический факт, согласно рассмотренному общепринятому в теории юриспруденции подходу, возникает, изменяется и прекращается не по воле данного лица?

Более того традиционное обозначение дорожно-транспортного деяния на украинском языке именно как «дорожно-транспортное приключение» («дорожньо-транспортна пригода») наряду с указанным юридически некомпетентным его пониманием приобретает еще и некоторый циничный аспект, особенно когда такое «приключение» повлекло многочисленные человеческие жертвы и колоссальные материальные убытки.

Именно поэтому следует безотлагательно привести криминальное процессуальное понимание криминального правонарушения как юридического факта его теоретическому правовому толкованию, когда дорожно-транспортное и любое иное криминальное или иное правонарушение следует именовать не иначе как деянием, а **понятие и ступенчатое видовое деление юридических фактов более правильно представить** следующим образом:

1. ***Волевые юридические факты*** (жизненные обстоятельства, обуславливающие возникновение и/или изменение и/либо прекращение правоотношений по воле человека), которые, в свою очередь, делятся в соответствии с:

1.1. ***Количественным составом социосубъектов, создающих, изменяющих или прекращающих юридический факт***, на:

1.1.1. ***Юридические деяния***, т.е. действие или бездействие определенного социосубъекта или нескольких социосубъектов

(взаимосвязанные и скорректированные действия или бездействие небольшой группы социосубъектов), в результате которых возникают и/или изменяются и/либо прекращаются правоотношения:

1.1.2. **Юридические события**, т.е. взаимосвязанные и скорректированные действия и/или бездействие очень больших групп социосубъектов, в результате которых возникают и/или изменяются и/либо прекращаются правоотношения, существенно повлиявшие на развитие общества в целом.

1.2. **Наличием или отсутствием вины социосубъекта** на:

1.2.1. **Винное деяние вменяемого:**

1.2.1.1. **Малолетнего лица либо лиц**, т.е. которое (которые) могло предвидеть причинение социосубъектам такого рода деяниями вреда.

1.2.1.2. **Подростка либо подростков**, т.е. который (которые) мог предвидеть причинение социосубъектам такого рода деяниями вреда.

1.2.1.3. **Совершеннолетнего физического лица либо лиц**, т.е. которое (которые) могло предвидеть причинение социосубъектам такого рода деяниями вреда.

1.2.2. **Невинное деяние вменяемого:**

1.2.2.1. **Малолетнего лица либо лиц**, т.е. которое (которые) не могло предвидеть причинение социосубъектам такого рода деяниями вреда.

1.2.2.2. **Подростка либо подростков**, т.е. который (которые) не мог предвидеть причинение социосубъектам такого рода деяниями вреда.

1.2.2.3. **Совершеннолетнего физического лица либо лиц**, т.е. которое (которые) не могло предвидеть причинение социосубъектам такого рода деяниями вреда.

2. **Вневолевые юридические факты** (жизненные обстоятельства, обуславливающие возникновение и/или изменение и/либо прекращение правоотношений без участия человека или без наличия его вины):

2.1. **Вневолевые юридические монофакты:**

2.1.1. **Явления природы**, повлиявшие на возникновение и/или изменение и/либо прекращение правоотношений.

Например, извержение вулкана, землетрясение, наводнения, пожары, засуха и др., в результате чего уничтожается имущество или наступает смерть социосубъекта либо причиняется их здоровью и иным объектам вред и такого рода жизненные обстоятельства обуславливают возникновение соответствующих правоотношений: наследования, восстановления нарушенного правового статуса и др.

2.1.2. **Деяния животных**, повлиявшие на возникновение и/или изменение и/либо прекращение правоотношений при отсутствии деяний человека, что, чаще всего, касается хищных животных, птиц, рыб и др. за пределами зоопарков, заповедников и иных охраняемых зоообъектов.

2.1.3. **Деяния невменяемого физического лица или лиц**, повлиявшие на возникновение и/или изменение и/либо прекращение правоотношений.

2.1.4. **Деяния младенцев**, повлиявшие на возникновение и/или изменение и/либо прекращение правоотношений.

2.1.5. **Деяния дошкольников**, повлиявшие на возникновение и/или изменение и/либо прекращение правоотношений.

2.2. **Вневолевые юридические полифакты**, когда параллельно и взаимосвязано последовательно осуществляется два и более перечисленных в п. 2.2.1 вневолевых юридических фактов, которые приводят к единому результату.

3. **Смешанные юридические факты**, когда параллельно и взаимосвязано последовательно возникает два и более перечисленных волевых и вневолевых юридических фактов, которые приводят к единому последствию.

Несмотря на то, что только последняя из разновидностей юридических фактов – явления природы, не связана с волей человека, а первые две разновидности – деяния и события, уже имеют связь с волеизъявлением физического лица, основанием привлечения определенного социосубъекта к

антикримінальної і іншого виду юридическої відповідальності повинні служити лише діяння як складова частина суммативних діянь, в результаті яких виникло і/або змінилось і/або припинилось то або інше подія.

При цьому не варто забувати, що до здійсненню і/або зміні і/або припиненню визначеного кримінального правопорушення можуть привести всі три названі види юридических фактів – діяння, події і явлення природи, т.е. змішані юридическі факти, які, як громадсько небезпечні юридическі факти, можуть причинити суттєвий і великий шкоду правовому статусу соціосуб'єкта. І тоді говорити про ймовірність настання меншого шкоди від події і про виникнення в такому випадку визначеної різновидності правопорушення як громадсько шкідливого діяння неумітно.

Предложена авторська нова доктрина сутності і ступінчатого видового ділення юридических фактів не претендує на остаточність рішення даної проблеми, а створює для цього лише належачу доктринальну основу для відповідуючої коректної наукової дискусії.

Коллер Юрій Сергійович

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

**ПЕРШОЧЕРГОВІ ЗАХОДИ УДОСКОНАЛЕННЯ РЕГУЛЮВАННЯ
ВІДНОСИН У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
В УКРАЇНІ**

Україна є однією з найбільш небезпечних країн для учасників дорожнього руху. За роки незалежності на її дорогах трапилось понад 1,2 млн дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло близько 200 тис. і травмовано більше ніж 1,3 млн осіб, третина з яких – дитина або молода людина віком від 5 до 29

років. З огляду на це важливого значення набувають проблеми вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та пошуку нових моделей такого регулювання.

Проблемам удосконалення регулювання відносин у зазначеній сфері були присвячені дослідження таких вітчизняних та зарубіжних учених, як Д. В. Белих, В. М. Бесчастний, Г. В. Галімішина, Г. К. Голубєва, А. О. Граділь, В. В. Гриценко, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, М. М. Долгополова, В. В. Доненко, О. В. Дроздов, Д. В. Жидков, В. М. Лозовий, В. І. Майоров, М. А. Микитюк, В. Ю. Микулець, Р. І. Михайлов, В. В. Новіков, І. М. Олексіва, О. С. Петренко, А. М. Подоляка, В. Й. Развадовський, О. Ю. Салманова, А. О. Собакарь, Л. І. Сопільник, М. М. Стоцька, Є. В. Циба, А. В. Червінчук, В. М. Шудріков, Х. П. Ярмачі, Р. В. Ярова та ін. Проте, незважаючи на наявність великої кількості наукових доробок у зазначеній сфері та вжитих нашою державою заходів щодо підвищення відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух, ситуацію на автошляхах України кардинально не виправлено. Згідно зі статистичними даними тільки за 10 місяців 2016 року в Україні сталося 122414 ДТП, в яких загинуло 2603 і травмовано – 26647 осіб [1].

Головною причиною незадовільного стану безпеки дорожнього руху в Україні, на нашу думку, є, перш за все, незавершеність правових механізмів та недосконалість законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, невідповідність чинних адміністративно-правових норм існуючим проблемам сьогодення, а саме:

- суперечливість та нелогічність окремих положень чинного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, Правил дорожнього руху;
- відсутність системного контролю над учасниками дорожнього руху, зокрема, пішоходів;
- незадовільний рівень навчання водіїв і проведення іспитів для отримання права керування транспортними засобами, фізичним та

психологічним станом водіїв;

- формальність та примітивність існуючих цільових програм та заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні;

- відсутність ефективної взаємодії та координації між органами державної влади у зазначеній сфері тощо.

Вважаємо, що усунення існуючих недоліків можливо шляхом запровадження комплексних законодавчих змін, що забезпечать вирішення вищезазначених проблем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Ці зміни повинні бути направлені на:

- усунення протиріч у чинному законодавстві у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом його приведення у відповідність до Конституції України та імplementованих Україною міжнародних норм і правил у цій сфері;

- удосконалення системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом запровадження відповідних інституціональних засад, спрямованих на ефективне забезпечення взаємодії органів державної влади, підприємств, установ та організацій у створенні комфортних та безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху;

- удосконалення та автоматизацію контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху законодавства у досліджуваній сфері із застосуванням технічних засобів контролю і фіксації правопорушень, у т. ч. й тих, що працюють в автоматичному режимі, передбачивши можливість застосування сучасних засобів профілактики і попередження правопорушень;

- запровадження сучасного рівня допуску водіїв до керування транспортними засобами та встановлення підвищених вимог до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, приймання іспитів на отримання права керування, а також належного медичного контролю за фізичним та психічним станом водіїв транспортних засобів;

- посилення безпечності транспортних засобів шляхом введення

постійного і та ефективного контролю за їх технічним станом;

- посилення комфортності та безпечності автомобільних доріг шляхом посилення контролю за їх станом та впровадження механізмів усунення недоліків, сприяє збільшенню пропускної здатності автомобільних доріг тощо.

Вищезапропоновані зміни, на нашу думку, можливо запровадити шляхом:

- прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» від 26 вересня 2016 року № 5184 [2];

- розроблення та схвалення відповідного кодифікованого законодавчого акту – Дорожнього кодексу України (за аналогією з розділами XVIII–XIX Митного кодексу України), який має усунути протиріччя, що існують в чинному Кодексі України про адміністративні правопорушення [3];

- затвердження державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на 2017–2021 рр.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП за 10 місяців 2016 року по Україні за даними Управління безпеки дорожнього Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.

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

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

Коломійчук Наталія Іванівна

здобувач ступеня вищої освіти рівня магістр навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, лейтенант поліції

Мозоль Вікторія Василівна

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

ПРИЧИНИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДИ І ТРАВМАТИЗМУ ПІШОХОДІВ

Однією з головних і актуальних причин високого рівня аварійності в Україні є низька дисципліна учасників дорожнього руху, особливо пішоходів. Їхня поведінка свідчить про недбале ставлення до елементарних Правил дорожнього руху. Якби кожна людина замислилась над цінністю власного життя і життям своїх рідних, близьких та друзів, і неухильно дотримувалась би цих правил, тоді можна було б розраховувати на щось позитивне.

Схильність пішоходів до легковажності та необережності там, де за логікою необхідно бути винятково зібраним, як на вулицях, так і на дорогах, причому не в якихось непередбачуваних ситуаціях, а в місцях де транспортні і пішохідні потоки неминуче перетинаються – призводять до трагічних наслідків. Дії пішоходів для водія не завжди є передбачуваними та прогнозованими, а тому статистика боляче свідчить, що значна кількість ДТП, в порівнянні з іншими транспортними пригодами, трапляється саме з їхньої вини [1].

Одним з найпоширеніших видів дорожньо-транспортних пригод є наїзд транспортних засобів на пішохода, причому 60% таких пригод здійснюється з вини самих пішоходів.

Правила дорожнього руху визначають конкретні обов'язки пішоходів. Пішоходи повинні ходити тротуарами або пішохідними доріжками, а за їх відсутності в один ряд по узбіччю дороги, назустріч руху транспортних засобів,

при цьому необхідно бути особливо обережним та не створювати перешкод іншим учасникам руху.

Переходити проїзну частину пішоходам дозволяється тільки підземними, надземними пішохідними переходами та в місцях, позначених спеціальною дорожньою розміткою або дорожніми знаками «Пішохідний перехід». Не рекомендується дорогу перебігати. Чекати автобусів, тролейбусів, трамваїв, автомобілів, таксі пішоходи повинні на посадкових майданчиках, а якщо вони відсутні – на тротуарі або узбіччі.

Хоч рух на вулицях регулюється, але інколи трапляються дорожньо-транспортні аварії, в результаті котрих люди отримують травми. Причинами вуличного травматизму в основному є порушення правил дорожнього руху пішоходами:

- перехід вулиці в недозволеному місці (мета руху – до автобуса, тролейбуса, що стоїть на протилежному боці вулиці, до якого намагається встигнути пішохід, рідний дім, школа, магазин, кіоск, знайомі, товариші);
- ходіння по проїзній частині вулиці, дороги;
- гра на дорозі, тротуарі, мосту (м'яч, що викотився на дорогу, тощо);
- перехід дороги на близькій відстані від автомобіля, що рухається на проїзній частині (помітивши автомобіль здалеку пішохід більше не дивиться в той бік, хоч це необхідно зробити через короткий час повторно – перша оцінка буває неточною і пішохід не може визначити час подолання автомобілем цієї відстані і починає переходити вулицю, не маючи для цього резерву часу;
- неправильна поведінка при виході із трамвая, автобуса, тролейбуса;
- неправильний обхід транспорту;
- помилкова поведінка;
- помилка при прийнятті рішення.

Миттєво автомобіль зупинитися не може. Навіть коли водій натисне на гальма, вони спрацювали і колеса не обертаються, – автомобіль за інерцією продовжує рух. Чим більшу швидкість автомобіль набирає, чим більшу масу

він має, тим довший і повільніший буде його гальмівний шлях. А якщо дорога до того ще й мокра, то шлях гальмування буде значно більший.

Тому, переходити дорогу перед автомобілем, що рухається, потрібно дуже обережно. Требо уважно подивитися на дорогу, і якщо автомобіль близько до вас, то краще його пропустити і тільки потім переходити дорогу.

Мало хто з пішоходів звертає увагу на знання та дотримання ПДР України, не в повній мірі виконують, хоча добре усвідомлюють, що не знання правил не позбавляє їх від відповідальності.

Чинні Правила дорожнього руху трактують, що пішоходам забороняється:

а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;

б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;

в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;

г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;

г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;

д) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку.

У пішоходів, які нехтують ПДР України, перспективи досить примарні та безрадісні – тривале лікування, каліцтво, а то й смерть [2].

Причини дорожньо-транспортних пригод можуть бути різноманітні. Це, насамперед, порушення правил дорожнього руху, технічні несправності автомобілів, перевищення швидкості руху, недостатня підготовка осіб, що керують автомобілем, повільна їх реакція. Нерідко причиною аварій і катастроф стає керування автомобілем осіб у нетверезому стані. До серйозних

дорожньо-транспортних подій призводить невиконання правил перевезення небезпечних вантажів та недотримання при цьому необхідних вимог безпеки.

Іншою причиною дорожніх аварій є незадовільний стан доріг. Інколи можна бачити відкриті люки, необгороджені та неосвітлені ділянки ремонтних робіт, відсутність знаків про попередження небезпеки. Все це в сукупності призводить до великих втрат.

Причинами дорожньо-транспортних подій є також відсутність дорожніх знаків або несправність сигналізації на залізничних переїздах; низький технічний стан автомобілів; перевищення швидкості руху; взаємодії водій – пішохід та інші. Природно, що більшість інтуїтивно розуміє значення безпеки. Це і є запобігання хворобам, і порушення встановленого способу життя тощо. Тому простіше визначити відсутність безпеки, ніж її наявність [4].

Якщо звернутися до явища безпеки, то слід окреслити принаймні чотири її суттєві ознаки:

- універсальність: безпека турбує всіх людей, оскільки має загальні загрози нормальному життю;
- взаємозалежність складників: безпека нині більше не стосується тільки окремої людини, соціальної групи чи навіть країни;
- підконтрольність розвитку подій: про безпеку можна говорити тільки тоді, коли та чи інша небезпека виявляється на ранніх стадіях виникнення. Значно дешевше і гуманніше діяти на ранніх етапах і діяти відповідно з розвитком подій, ніж пускати події на самоті;
- проблемність людського життя, яка не дає змоги повністю розв'язати проблему безпеки особи, домагатися абсолютної ліквідації небезпеки. Усяка діяльність потенційно небезпечна, тому що завжди несе деякий ризик.

Правила дорожнього руху обов'язкові для виконання всіма учасниками дорожнього руху, вони встановлюють єдиний порядок руху на всій території України і виконання їх – запорука у збереженні свого життя на дорозі.

Список використаних джерел:

1. Безпека пішоходів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL:complexbs.ru/?id=247
2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
3. Коноплянка В. І. Організація та безпека дорожнього руху [Текст] : Навчальний посібник / В. І. Коноплянко. – М .: Вища школа, 2007. – 377 с.

Корж Євген Михайлович

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

Костюшко Олег Петрович

аспірант докторантури та аспірантури Національної академії внутрішніх справ

СУТНІСТЬ ПРАВА ГРОМАДЯН НА УЧАСТЬ В ОХОРОНІ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ

На сучасному етапі трансформації суспільно-політичних інститутів, органів публічного адміністрування, реформування правоохоронних органів шляхом оптимізації їх завдань і функцій, структури та чисельності, фінансового, матеріально-технічного, організаційно-правового й кадрового забезпечення постає необхідність реалізація права громадянина забезпечення громадської безпеки [1].

Залучення громадськості до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень пріоритетний напрям профілактики правопорушень, зниження рівня злочинності.

Генеza організаційних форми участі громадян в охороні громадського порядку має великий історичний шлях від добровільних народних дружин,

товариських судів, позаштатного співробітництва в органах внутрішніх справ, до громадських пунктів охорони правопорядку, але не набула широкого розповсюдження.

Конституція України – найвищий закон у статті 36 наділяє громадян правом на свободу об'єднання у громадські організації для здійснення і захисту своїх прав і свобод та задоволення політичних, економічних, соціальних, культурних та інших інтересів. Також, у статті 27 визначено, що кожен має право захищати своє життя і здоров'я, життя і здоров'я інших людей від протиправних посягань [2].

У розвиток цих норм Законом України «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону». Так відповідно до статті 1 громадяни України мають право створювати громадські об'єднання для участі в охороні громадського порядку і державного кордону, сприяння органам місцевого самоврядування, правоохоронним органам, Державній прикордонній службі України та органам виконавчої влади, а також посадовим особам у запобіганні та припиненні адміністративних правопорушень і злочинів, захисті життя та здоров'я громадян, інтересів суспільства і держави від протиправних посягань, а також у рятуванні людей і майна під час стихійного лиха та інших надзвичайних обставин. Законом на Національну поліцію та підрозділи Державної прикордонної служби України покладено обов'язок здійснювати організацію, спрямування і контроль повсякденної діяльності таких формувань [3].

Концептуальними ідеями державної політики згідно затвердженої указом Президента України від 14 березня 2016 року № 92/2016 Концепції розвитку сектору безпеки і оборони України визначено забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, а також надання поліцейських послуг, захисту державного кордону України та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні [4].

На думку багатьох науковців залучення громадськості до охорони громадського порядку виступає суттєвим резервом у сприянні роботі працівників органів внутрішніх справ в охороні правопорядку в країні, що вимагає належного правового забезпечення [5].

Активізація діяльності громадських формувань з охорони громадського порядку і державного кордону може стати дієвим механізмом на шляху реформування подальшого демократичного розвитку та виконання Україною дорожньої карти євроінтеграції.

Список використаних джерел:

1. Концепція першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ : проект Концепції першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mvs.gov.ua/mvs/control/main/uk/publish/article/1221414>.

2. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

3. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону : Закон України від 22 червня 2000 року № 1835-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 40. – Ст. 338.

4. Концепція розвитку сектору безпеки і оборони України, затверджена Указом Президента України від 14 березня 2016 року № 92/2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/documents/922016-19832>.

5. Участь громадян в охороні громадського порядку та профілактики правопорушень [Текст] : метод. рек. / В.А. Молотай, О.Г. Пелагеша, В.С. Сивухін, В.Л. Костюк, – К.: Нац. академія внутр. справ, 2011. – 40 с.

Корягіна Анжела Миколаївна

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

ПРИЧИНИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ ТА ЗАХОДИ ЇХ ПОПЕРЕДЖЕННЯ

Поняття автотранспортного злочину охоплює кілька складів злочинів, а саме:

- порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації;
- порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху;
- порушення чинних на транспорті правил [1].

По-перше, ці злочини є результатом створення аварійної ситуації, яка виникає в процесі складної взаємодії кількох учасників дорожнього руху між особою та обставинами, що визначають об'єктивну обстановку руху. В даному випадку як би перетинаються кілька ліній розвитку причинно-наслідкових зв'язків і умов.

По-друге, в процесі здійснення автотранспортних злочинів взаємодіють процеси і явища соціального, технічного та природного характеру (хоча останні лише опосередковано впливають на дії учасників руху, що призводять до створення аварійної обстановки).

Причини:

- неналежне утримання доріг;
- порушення нормативів ширини проїзної частини, розмітки, розв'язок, переходів;
- недоліки конструкції автотранспортних засобів, що утруднюють управління, спостереження, що викликають втому водія;

- довготривала експлуатація транспортного засобу;
- невикористання пристосувань, що зменшують ризик;
- помилки у виборі режиму регулювання рухом; порушення нормативів робочого часу водіїв; недостатній контроль за станом автотранспортних засобів, доріг і технічних засобів регулювання руху;
- недоліки дисциплінарної, адміністративно-правової та кримінально-правової роботи;
- неправильна поведінка пішоходів;
- несвоєчасне надання медичної допомоги;
- відсутність необхідних коштів для евакуації постраждалих;
- корупція серед співробітників поліції.

Причини автотранспортних злочинів пов'язані також з характерною для їх учасників особистісною позицією: егоїзм, безвідповідальність, зневажливе ставлення до норм суспільної поведінки, адресованим учасникам дорожнього руху, а також спостерігається спотворена (занижена) оцінка ступеня небезпеки порушень.

Особливості попередження розглянутих злочинів пов'язані з необхідністю впливу на всі елементи у ланцюгу людина – автомобіль – дорога, на всіх учасників дорожнього руху. Отже, поряд і у взаємозв'язку з заходами, спрямованими на дотримання водіями норм безпеки (підбір кадрів, навчання, виховання, контроль), потрібні заходи, що забезпечують безпечне поведіння інших учасників руху, а так само заходи, що попереджають і усувають умови аварійних ситуацій, котрі виникають через поганий стан доріг і транспортних засобів.

Загальносоціальні заходи попередження пов'язані з реалізацією програм соціального і економічного розвитку в галузі дорожнього будівництва, з роботою серед учасників транспортного руху, роз'ясненням суспільного значення норм безпеки і формуванням навичок дисциплінованої поведінки, що виходить із усвідомлення інтересів суспільства.

Найважливіший напрямок загальносоціального попередження – забезпечення належної підготовки та підвищення кваліфікації водіїв.

Спеціальні заходи попередження автотранспортних злочинів включають контроль за дотриманням правил безпеки руху; виявлення та усунення конкретних обставин, що сприяють виникненню аварійної обстановки (поліпшення стану доріг, транспортних засобів, кваліфікації водіїв); виявлення та усунення причин і умов конкретних злочинів; попередження рецидиву; виховна робота з водіями, персоналом технічного обслуговування, населенням (в тому числі з його особливо віктимною категорією – неповнолітніми) [3, с. 531].

Головним суб'єктом спеціального попередження автотранспортних злочинів, включаючи попередження і припинення аварійних ситуацій, виступають органи Національної поліції України. Поліція здійснює правовиховну роботу, спрямовану на забезпечення безпеки руху, серед водіїв, адміністрацій та колективів транспортних підприємств, населення тощо. Правовиховна робота з метою забезпечення безпеки руху включає і роз'яснення відповідальності за порушення правил безпеки. Особливої уваги співробітники поліції мають приділяти безпосередньому контролю за рухом на дорогах, застосовуючи при цьому сучасні технічні засоби, а саме, радари, спостереження з гелікоптерів та за допомогою безпілотних літаючих апаратів [2].

Велика увага в попередженні автотранспортних злочинів повинна приділятися боротьбі з вживанням спиртних напоїв водіями та іншими учасниками руху, оскільки алкоголь в будь-якій дозі різко знижує можливість вибору правильних рішень в складній дорожній обстановці і багаторазово збільшує час реакції.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України : чинне законодавство зі змінами та доповненнями, станом на 1 лют. 2016 року: (офіц. Текст). – К.: Палівода А. В., 2016. – 212 с. – (Кодекси України).

2. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 40–41. – Ст. 379.

3. Кузнецова Н.Ф. Лунеев В.В. Криминология / [Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и В.В. Лунеева]. – М. : изд. Волтерс Клувер, 2005. – 630 с.

Кравцов Михайло Миколайович

доцент кафедри метрології та безпеки життєдіяльності Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, кандидат технічних наук

**ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНЕ ОБСТЕЖЕННЯ ВОДІЇВ – РЕАЛІЇ
СЬОГОДЕННЯ ТА АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ**

В Україні за перше півріччя 2016-го в дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) постраждали 15,5 тис. осіб, в той час як за аналогічний період 2015 року – 12,1 тис. Зростає не тільки травматизм, але і загальне число ДТП: за весь минулий рік відбулося 134 тис. випадків аварій і наїздів, а за шість місяців 2016-го – 72 тис. випадків, що за підсумками року може вилитися в більш, ніж 140 тис. пригод. Основними причинами наростаючого числа дорожніх бід в Нацполіції називають перевищення швидкості руху, невміле маневрування, їзду в нетверезому стані.

У більшості країн порушників, які сіли за кермо автомобіля в нетверезому вигляді, загрожує суворе покарання. Наприклад, у Великій Британії штраф становить від 100 до 5 тисяч фунтів. У Франції штраф за їзду в п'яному вигляді – від 135 до 4500 євро, причому, в разі ДТП автомобіль може бути конфіскований. У Білорусії штраф для п'яного водія починається від 2500 доларів, а в разі повторних порушень можуть відправити на примусове лікування.

В Японії порушник може сісти у в'язницю на п'ять років. Крім того, штраф доведеться заплатити і пасажирам, що сіли в машину до нетверезого

водія. А в Таїланді винуватця ДТП, в якому були жертви, взагалі можуть стратити. У Китаї з травня 2011 року будь-якого водія, викритого в п'яному водінні, можуть протримати в КПЗ до шести місяців. Крім того, в Китаї, Японії, Південної Кореї, Гонконгу і на Тайвані водія можуть довічно позбавити прав, якщо він, керуючи авто в п'яному вигляді, збив на смерть одного і більше пішоходів.

У скандинавських країнах рішення про розмір штрафу приймається в залежності від доходу порушника. Так, наприклад, один заможний норвежець, який проїхав п'яним всього кілька сотень метрів, заплатив в якості штрафу понад 100 тисяч доларів. У Канаді п'яному водієві загрожує штраф від тисячі доларів до чотирьох місяців в'язниці. Тут чітко діє система попереджень. Наприклад, за перше попередження нетверезому водієві виписується штраф 1000 доларів і його позбавляють прав на рік. За друге порушення горе-водієві дадуть 30 днів в'язниці і на два роки позбавлять прав. За подальші порушення покарання, відповідно, посилюється.

У США покарання різні, в залежності від штату: від 300 доларів до 10 тисяч і тюремного ув'язнення до півроку. Однак, в деяких випадках п'яному водієві можуть встановити блокіратор на замок запалювання. Взагалі, в порівнянні з багатьма іншими країнами, штрафи за водіння в нетверезому вигляді в Сполучених Штатах досить помірні. Однак якщо п'яний водій когось покалічить або вб'є, то в цьому випадку йому загрожує дуже жорстке покарання.

У Німеччині нетверезому водієві загрожує штраф від 500 до 3 тисяч євро і позбавлення прав. Блогери, які стикалися з подібними ситуаціями в цій країні, з неабиякою часткою гумору згадують Idiotentest, на який, в разі позбавлення прав, можуть відправити водія. Всі його бояться, як вогню, оскільки здати цей тест успішно практично нереально. Idiotentest – це медично-психологічне обстеження (MPU), за підсумками якого фахівець дає висновок, чи можна людині повернути право їздити по дорогах країни. І це при тому, що водій вже заплатив штраф, судові витрати і погасив фінансові наслідки аварії. Наприклад,

вас можуть попросити намалювати ялинку і дадуть червоний олівець. Ви старанно вимальовували дерево, а вам у відповідь: «Ідіот, ялинки червоні не бувають!»

Водії Ізраїлю старше 40 відтепер зобов'язані проходити перевірку зору раз в 10 років, як обов'язкова умова для поновлення водійських прав. Відповідно до нового регламенту, водії у віці від 70 років і старше будуть проходити офтальмологічне обстеження раз в 5 років (в рамках загального медичного обстеження). Водії у віці 80 років будуть проходити перевірку зору кожні два роки. Професійні водії (водії таксі, автобусів і важких транспортних засобів) будуть проходити перевірку зору, починаючи з 60-річного віку, раз в 5 років. У віці 70 років і старше – кожні два роки.

Щоб дізнатися характер водія давно використовується простий і перевірений психологічний метод дослідження, як він (вона) тримає руки на кермі.

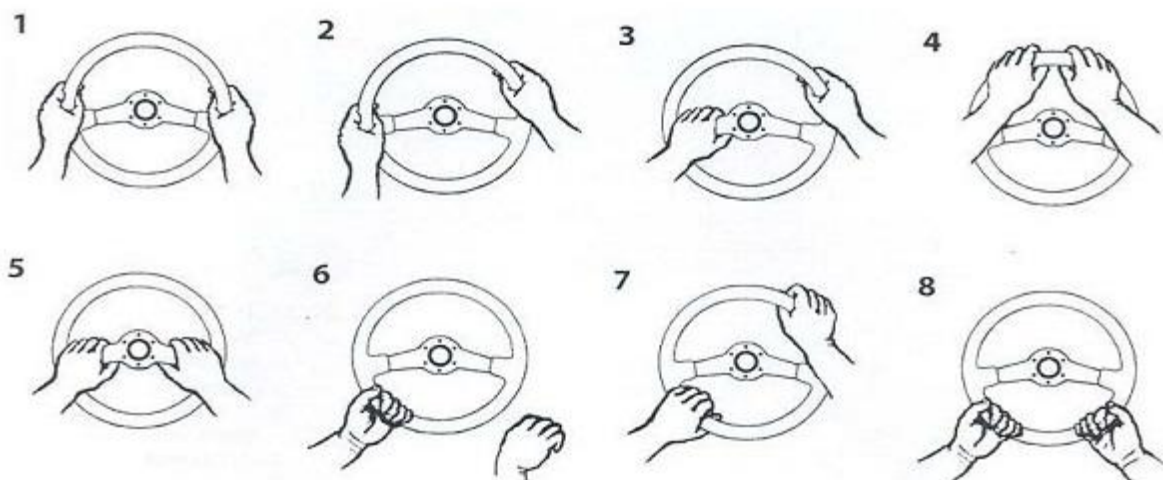


Рис. 1. Визначення характеру водія по положенню рук на кермі.

1. Водій – людина дисциплінована, холонокровний, впевнений в собі. Швидше за все досить мовчазний і не любить базікати в дорозі. Довезе до мети, але розважати себе в дорозі вам доведеться самотійно.

2. Водій не дуже впевнений у собі і весь час думає про небезпеки, які його підстерігають. Найчастіше такий стан супроводжується нахилом тіла вперед і

хаотичними маневрами на дорозі. Краще не відволікайте людини розмовами і тим більше радами – добром може не скінчитися.

3. Водій знає, до чого прагнути. Він веселий і люб'язний. Веде легко і невимушено, не проти поговорити з пасажирами, але при цьому завжди вчасно реагує на зміни ситуації на дорозі. Шлях пройде весело, непомітно і безпечно.

4. Положення рук свідчить про впевненість і безрозсудною сміливість. Любить полихачити на дорозі, коментувати всіх «ушлепков», які заважають проїхати, туплять на поворотах і часто вважають за свій обов'язок «сідати на хвіст» і зганяти з дороги тих, хто їде попереду. Робити зауваження такому марно, краще обходити стороною.

5. Цей спосіб управління надзвичайно характерний для песимістів. В дорозі потребує не в співрозмовнику, а в слухачі – щоб просторікувати про мінливості долі.

6. Поза типова для самовпевненого водія. Людина впевнена в собі і своєму досвіді. На дорозі особливо не ризикує, але і не перестраховується. Може поговорити коли дорога без проблем, але миттєво реагує на дорожні ситуації, з усмішкою коментуючи коли все вже позаду.

7. Водій – мрійлива людина, якій важко довгий час перебувати в зібраному стані. По дорозі буде жваво базікати, іноді жестикулюючи руками і повертаючись до співрозмовника.

8. Нервова, збуджена людина. Такі люди на дорозі суцільне покарання. Вони обов'язково вважають себе правіше всіх і не використовують можливість зупинитися, їм краще накричати через вікно на «винуватця» їх незручностей.

ВИСНОВКИ.

Винуватцями ДТП стають не тільки водії. Недисциплінованість пішоходів – ще одна причина багатьох аварій. В Україні саме через безтурботність пішоходів відбувається кожне третє ДТП (перехід дороги в недозволеному місці, несподіваний вихід на проїзну частину і т.д.).

Всі вищевказані причини аварій безперервно несуть за собою колосальні наслідки і втрати. У нашій країні щодоби відбувається близько 500 дорожньо-транспортних пригод, в яких в середньому гине 10 осіб та 100 отримують травми різного ступеня тяжкості. Питання викладені в даній статті про роль психофізіологічного обстеження водіїв транспортних засобів є актуальним і життєво необхідним для людства.

Список використаних джерел:

1. Гуревич К. М. Профессиональная пригодность и основные свойства нервной системы / Гуревич К. М. – М. : Наука, 1970. – С. 111–120.
2. Методи психодіагностики в системі професійного відбору. Методичний посібник / Автор-укладач : В.В. Синявський; укладачі: В. Є.Скульська, М. А. Міропольська, Н. В. Ортікова / Під загальною редакцією В.В.Синявського. – Київ : ДСЗ, 2006. – 241 с.
3. Макаренко М. В. Основи професійного відбору військових спеціалістів та методики вивчення індивідуальних психофізіологічних відмінностей між людьми / М. В. Макаренко. – К.: Ін-т фізіології ім. О.О.Богомольця НАН України, Науково – дослідницький центр гуманітарних проблем Збройних Сил України, 2006. – 395 с.
4. Осьодло В. І. Психодіагностика та корекція функціональних станів операторів у динаміці професійної діяльності : – автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. псих. наук : спец. 19.00.03 «Психологія праці, інженерна психологія» / В. І. Осьодло. – К., 2001. – 15 с.
5. Собчик Л.Н. Психодіагностика в профорієнтації і кадровому відборі. СПб., – 2002. – 72 с.
6. Саакян С. Оцінка необхідності застосування складного комплексу обладнання при здійсненні допуску водія на лінію // Науковедение. – 2013. – № 3.
7. Причини ДТП [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mvs.gov.ua/mvs/control/main/uk/publish/article/1221414>.<http://tass.ru/proisshestviya/2165684>

Кузнецов Микола Миколайович

доцент кафедри «Автомобілі і автомобільне господарство» Донбаської національної академії будівництва і архітектури», кандидат технічних наук, доцент

ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЧЕРЕЗ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАХОДИ

Держава посилює безпеку дорожнього руху завдяки використанню технічних пристроїв і адміністративно-правових заходів. Для впровадження тих чи інших пристроїв потрібно проводити тривали дослідження та обробляти велику кількість статистичних вибірок для різних критеріїв [1]. На нашу думку, технічні пристрої працюють набагато ефективніше, тому що, практично, немає впливу суб'єкта на них, але це потребує великих витрат. При цьому не потрібно знижувати користь адміністративно-правових заходів впливу на учасників дорожнього руху. Адміністративно-правові заходи значно дешевше при впровадженні і не менш ефективніші. Вирішити задачу значного підвищення безпеки дорожнього руху буде можливо тільки завдяки сумісному використанню адміністративно-правових, інформаційно-правових та науково-технічних способів впливу [2]. Тому розробка та впровадження адміністративно-правових заходів підвищення безпеки дорожнього руху є актуальною задачею.

Для забезпечення сучасного рівня безпеки дорожнього руху в Україні пропонується, в першу чергу, створити окреме управління (як це вже зроблено в багатьох країнах Європи), наприклад, національне управління (агенція) безпеки дорожнього руху, яке буде координувати міжгалузеві співвідношення у цій сфері. Тому що без єдиного координаційного управління та належного закону до нього, не можливо якісно і ефективно захищати громадян від небезпеки на дорогах країни. Регулювання з боку правової системи слід вважати найважливішим компонентом державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [3, 4].

Більшість негараздів виникає за низький рівень культури поведінки на дорогах. Показник належного навчання пішоходів і водіїв завжди на пряму залежить від кількості травмувань та смертності у ДТП. У нас в країні цей показник ще з радянського періоду наднизький у Європі. Навчання безпеки дорожнього руху треба змінювати з самого початку. Потрібно розглянути доцільність програм виховання дітей в освітніх закладах щодо безпеки дорожнього руху. Викладати безпеку дорожнього руху в школі необхідно окремо від безпеки життєдіяльності. Підготовка водіїв також потребує постійних змін і вдосконалення, наприклад, збільшення терміну навчання і вимогливого іспиту на водійські навички претендентів з отримання водійського посвідчення.

Великі сподівання покладали на реформу системи штрафів за порушення правил дорожнього руху, але очікувальних результатів поки що вона не надала. У громадян завжди залишається багато способів їх уникнути або значно зменшити. Цю систему потрібно і надалі вдосконалювати, а не тільки підвищувати рівень штрафів.

Велика кількість ДТП виникають через низьку взаємодію учасників руху з одного боку та контролюючих органів влади, забезпечуючих організацій з технічними засобами безпеки та наукових установ з другого боку. Взаємодія між учасниками руху і контролюючим органом влади не повинна знаходитися тільки в площині попередження і покарання учасників дорожнього руху, а і додатково в їхній продуктивній взаємодії. Взаємодія повинна впроваджуватися напряду на регіонального координатора, який буде обробляти та систематизувати всі звертання громадян щодо дорожнього руху в цілому.

Безпека на дорозі в першу чергу полягає у виконанні правил дорожнього руху її користувачами. Ми зараз не будемо розглядати такі фактори як стан дорожнього покриття, транспортного пристрою та інфраструктури, але вони також залежать від суб'єктів дорожнього руху. Якщо кожен громадянин буде вчасно реагувати на будь які неправомірні дії збоку влади або водіїв та пішоходів через, наприклад, мобільний зв'язок (у вигляді додатку з можливістю

передачі медіа контенту), тоді і відповідні органи також вчасно зреагують на цей запит. Теж саме можна зробити і через спостереження камерами, але потрібно знати де саме їх потрібно встановити. Це місце може бути знайдено завдяки запитам громадян або дослідженням науковців і поліції. Кожен водій обов'язково повинен виконувати всі правила дорожнього руху і діяти для підвищення безпеки дорожнього руху через той самий мобільний додаток і вказувати на ДТП, аварійну зупинку, стан дорожнього покриття, дорожні умови тощо. В свою чергу координатор буде відповідно реагувати на цей запит, наприклад, через технічні служби, служби порятунку, медичної допомоги і поліції. Цей сервіс зараз потрібно впроваджувати сумісно з провідними виробниками автотранспорту. Тільки через таку скоординовану взаємодію всіх зацікавлених сторін можна підняти рівень безпеки дорожнього руху.

Висновки. Органам державної влади необхідно розробляти довгострокові стратегії розвитку автомобільного транспорту і структур, які забезпечують безпеку дорожнього руху, тому що не має розвитку економіки держави без відповідної ефективної транспортної інфраструктури. Забезпечення високого рівня безпеки дорожнього руху треба починати через посилення адміністративно-правових заходів і вдосконалювати за рахунок впровадження інноваційних технічних рішень.

Список використаних джерел:

1. Поліщук В.П. Визначення рівнів безпеки руху на автомобільних дорогах загального користування /О.Т.Лановий, Т.В.Бондар // Вісник НТУ. ч. 2. – К.: НТУ, 2008. – Випуск 17. – С. 88–99.
2. Поліщук В.П., Дослідження проблем усунення небезпеки дорожнього руху для його учасників / О.Т.Лановий, А.М.Мастепан// Вісник Національного транспортного університету. В 2-х частинах: Ч. 2. – К.: НТУ, 2010. – Випуск 19. – С. 51–55.
3. Товстуха С. О. Особливості удосконалення державно-управлінських механізмів у сфері безпеки дорожнього руху в Україні / С. О. Товстуха //

Інновації в державному управлінні: системна інтеграція освіти, науки, практики : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю (Київ, 27 трав. 2011 р.) : [у 2 т.] / [за заг. ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, С. В. Загороднюка]. – К. : НАДУ, 2011. – Т. 1. – С. 629–631.

4. Товстуха С. О. Шляхи вдосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні / С. О. Товстуха // Державне управління та місцеве самоврядування : тези XI Міжнар. наук. конгресу, 24 берез. 2011 р. – Х. : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2011. – С. 62-63.

Куліковська Ольга Євгенівна

*професор кафедри геодезії ДВНЗ «Криворізький національний університет»,
доктор технічних наук, професор*

Атаманенко Юлія Юріївна

аспірант кафедри геодезії ДВНЗ «Криворізький національний університет»

Куліковський Ігор Радійович

студент Національного університету «Одеська юридична академія»

МЕТОДИКА ГЕОДЕЗИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІКСУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД БЕЗПЛОТНОЮ МОДЕЛЛЮ

Щодня на дорогах м. Кривого Рогу фіксується біля п'яти дорожніх аварій. Все частіше виникають незручності для учасників дорожнього руху, основною з яких є затори на дорогах, зумовлені тим, що співробітникам поліції необхідно більше 40 хвилин для оформлення пригоди. Водночас складні економічно-матеріальні умови роботи поліції України у теперішній час не дозволяють здійснювати придбання новітніх приладів та використання сучасних технологій фіксування дорожньо-транспортних пригод (ДТП), тому інспектори для оформлення ДТП використовують тільки звичайну металеву рулетку [1].

Необхідно зазначити, що відповідно до наказу № 1395 від 07.11.2015 р. «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [2], на схемі місця ДТП графічно зображуються та фіксуються такі об'єкти: ділянка дороги, на якій сталась ДТП; сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів; транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїзної частини та сталих орієнтирів; сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів: їх розміщення відносно елементів проїзної частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям; інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїзної частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту; координати місця зіткнення, наїзду відносно сталих орієнтирів; ширина проїзної частини разом з роздільними смугами; ширина тротуарів, узбіччя; розміри ділянок із різним станом дорожнього покриття; розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття; розташування дорожньої розмітки; розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху; розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

Разом з тим виконаний авторами детальний аналіз значної кількості складених схем із реальних протоколів дозволив зробити висновок про те, що подекуди мають місце не якісні схеми ДТП, які призводять до упущення елементів, що є важливими для визначення причин скоєння аварій. Після розгляду схем ДТП, що складені інспекторами поліції, щодо дотримання нормативних вимог, які фактично повинні бути дотримані, було зроблено висновок, що інспектори поліції інструкцію щодо оформлення ДТП повністю не виконують. Це надає можливість запропонувати нову технологію складання

схеми ДТП та дослідити методику використання безпілотної моделі у фіксуванні та картографуванні аварій.

На сьогоднішній день існує широкий модельний ряд безпілотних літальних апаратів (БПЛА), тому вибір відповідної моделі необхідно науково обґрунтувати. Результати експериментів показали, що такі моделі, як DJI Phantom 3 Advanced та DJI Phantom 3 Professional [3], дозволять швидко та якісно зафіксувати дорожню пригоду.

При використанні БПЛА необхідно звернути увагу на те, що кожна модель має індивідуальну інструкцію для користувача, де подано поетапно порядок налаштування моделі до роботи з нею, льотно-технічну характеристику, характеристику камери, підвісу, відео позиціонування, акумулятора, зарядного пристрою, пульта управління та DJI App.

Порядок фіксування аварії на місці пригоди різними БПЛА однаковий, тому узагальнимо цей процес: після прибуття на місце скоєння аварії необхідно оглянути місцевість і покласти геодезичну рейку у горизонтальне положення поряд із одним із транспортних засобів, потім відбувається процес підготовки до польоту, шляхом встановлення літального апарату на рівну відкриту площадку. Виконавши вищезазначену інструкцію, запускається модель над місцем скоєння ДТП, контролюється на монітору висота польоту, при цьому необхідно слідкувати за ситуацією на прилеглий території.

Зйомка виконується на різних висотах, а прилегла ситуація оцінюється на екрані монітору по бездротовій системі Wi-fi зв'язку, і, у разі виконання нормативних вимог, які необхідно дотримуватися при оформленні аварій, застосовується корисна функція скріншоту, яку допомагає виконувати помічник оператора.

Аналіз результатів зйомок реальних ДТП показав, що якість зображення вражаюче висока (не менше 12 МП), що дозволяє опрацьовувати знімки для отримання кінцевого результату для протоколу. Із легкістю можна визначити масштаб фотозйомки, користуючись відомими розмірами автомобілів та геодезичної рейки за допомогою математичних залежностей, є можливість

визначити відбитки шин на поверхні земляного і сніжного покрівів, продемонструвати на схемі довжину гальмівного шляху.

Рекомендуємо опрацьовувати фотоматеріали на розробленому веб-порталі «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП». Кожному інспектору поліції надаються персональні дані, за допомогою яких у нього з'являється право користуватися даним веб-порталом. Інспектор поліції реєструє аварію заповнюючи необхідні показники, які основані на вимогах Європротоколу (ПІБ учасників ДТП, їх персональні дані, реєстраційні номери ТЗ та страхових компаній, причини скоєння аварій) та вимог [2], потім завантажуються фотоматеріали зйомки по бездротовій системі Wi-fi зв'язку з планшету, і за допомогою розробленого програмного комплексу відбувається масштабування фотографій та розрахунок на них необхідних відстаней. В процесі фотографування виникає спотворення отриманого зображення, тому в обчислення автоматично вводяться спеціальні поправки. Розроблений інтерфейс програми зручний: на фотографії лише одним натиском кнопки маніпулятора показуються відстані, які необхідно згідно [2] вимірювати та показувати при складанні схеми ДТП. Таким чином процес безпосереднього вимірювання відстаней рулеткою, який використовується до теперішнього часу для складання схеми ДТП, стає автоматизованим. На фотографії автоматично показуються лінії між заданими точками, над якими відображаються розраховані їх довжини з точністю ± 1 мм.

Веб-порталом можуть користуватися не тільки інспектори поліції, але і учасники дорожнього руху в обмеженому обсязі. Якщо інспектори можуть реєструвати ДТП, то користувачі веб-порталу, можуть переглядати статистику ДТП за районами, продивлятися фотоматеріали, звертатися до розробників порталу із зауваженнями та пропозиціями, можуть пред'являти фотоматеріали, якщо вони стали очевидцями певної аварії.

Отже, запропонована технологія посприяє автоматизації процесу фіксування дорожньо-транспортної пригоди та дозволить вирішити ряд питань, які стосуються використання новітньої методики оформлення протоколу та

порядку складання схеми місця ДТП із використанням безпілотних літальних систем.

Список використаних джерел:

1. Куліковська О.Є. Технічні можливості застосування безпіотної мобільної моделі для фіксування дорожньо-транспортних пригод / О.Є. Куліковська, Ю.Ю. Атаманенко // Сучасні досягнення геодезичної науки та виробництва. – 2015. – № 29. – С. 84–87.
2. Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: станом на 7 листопада 2015 р. / Міністерство внутрішніх справ України. – Офіц. вид. МВС України, 2015. – № 1395.
3. Инструкция пользователя Phantom 3 Professional [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://quadrone.ru>.

Куценко Дмитро Володимирович

старший науковий співробітник Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, майор поліції

Крищенко Андрій Євгенович

ад'юнкт докторантури та ад'юнктури Національної академії внутрішніх справ

«ПУБЛІЧНА БЕЗПЕКА І ПОРЯДОК» - НОВИЙ СТАРИЙ ТЕРМІН

З прийняттям 02.07.2015 р. Верховною Радою України Закону України «Про Національну поліцію» № 580–VIII в українське законодавство, теорію і практику діяльності Національної поліції офіційно вводиться раніше не вживаний новий термін – «публічна безпека і порядок», але окрім згадування самого терміну законом не закріплено ні його визначення ні будь-яке інше його пояснення.

Термін «публічна безпека і порядок» до прийнятого Закону «Про Національну поліцію» у законодавстві України раніше не згадувався, у зв'язку з чим для українського законодавства є новим. Окрім Закону цей термін вживано у нормі 11 Наказу Міністерства внутрішніх справ України від 22.06.2016 № 530 «Про затвердження норм належності однострою поліцейських (у мирний час)». Іншого поширення вказаний термін у законодавстві України не отримав.

Якщо проаналізувати нормативно-правові акти, то з'ясується, що у аналогічному значенні раніше використовувався термін «громадська безпека», та «громадський порядок», які у новому законі навпаки практично не вживаються. Заміна термінології в нормативно-правових актах сама по собі не є проблемою, проблему становлять нові поняття, зміст яких офіційно не визначений, що породжує правову колізію у нормативному регламентуванні певних суспільних відносин та негативно відображається на правозастосуванні у цій сфері, адже поліцейський наприклад повинен чітко розуміти, які дії слід вважати порушенням публічної безпеки і порядку.

А.В. Басов та О.І. Парубов визначають, що зміст громадської безпеки містить ті суспільні відносини, які виникають під час реалізації правових і технічних норм, що направлені на забезпечення безпеки населення, а також пов'язані з попередженням небезпечних загроз для життя і здоров'я людей [1].

Як зазначає Р.С. Мельник, німецькі вчені під громадською безпекою розуміють певний стан суспільних відносин, який характеризується непорушністю: а) правопорядку; б) функціонування органів державної влади та самоврядування, а також інших установ, які виконують публічні функції; в) суб'єктивних прав та майнових благ окремих осіб (життя, здоров'я, свободи, гідність, майно тощо). Інакше кажучи, рівень громадської безпеки вимірюється рівнем дотримання приватними особами правових норм [2].

Проведений В.Г. Фатхутдиновим лінгвістичний аналіз нормативної бази «Законодавство» ВРУ уможливив резюмувати про наявність визначення терміну громадська безпека лише в 2 нормативних актах [3]:

1) громадська безпека – стан захищеності життєво важливих інтересів, сконцентрованих у його матеріальних і духовних цінностях, від джерел небезпеки природного або штучного характеру під час підготовки та проведення футбольних матчів, за якого забезпечується запобігання загрозам заподіяння шкоди такими джерелами небезпеки [4];

2) громадська безпека – стан захищеності інтересів людини, суспільства й держави від суспільно небезпечних діянь і негативного впливу надзвичайних обставин, викликаних криміногенною ситуацією, стихійним лихом, катастрофами, аваріями і пожежами, епідеміями та іншими надзвичайними ситуаціями [5].

Отже слушною вважаємо думку, що під громадською безпекою слід розуміти сукупність суспільних відносин, пов'язаних з попередженням чи усуненням загрози для життя і здоров'я людей та їх майна які можуть виникнути внаслідок дій людей або прояву негативних властивостей джерел підвищеної небезпеки [6, с. 305].

При детальному дослідженні Закону України «Про Національну поліцію» виявляється, що термін «публічна безпека і порядок» вживається у ньому 14 разів.

Цікавим є той факт, що поруч із вживанням терміну «публічна безпека і порядок» у Законі України «Про Національну поліцію» неодноразово вживається і термін «громадський порядок» (ст. 45).

Серед вчених зараз точиться дискусія з приводу співвідношення цих понять, чи містять вони різний зміст чи є тотожними? Наприклад І.В. Зозуля та О.І. Довгань вважають, що законодавець у Законі України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 р. № 580–VIII, вживаючи терміни «публічна безпека» та «громадська безпека», не тільки не ототожнює їх, але й відносить термін публічної безпеки до базових, оскільки саме її підтримує Національна поліція (п.1 ст.1) і, відповідно, її забезпечення є завданням поліції (пп.1 п.1 ст.2) тощо. А термін громадської безпеки (громадського порядку) – до другорядних, технічних, реалізація яких відбувається застосуванням з боку поліції виключно

спеціальних засобів, вилученням зброї, застосуванням засобів фото- і кінозйомки, відеозапису [7].

Академічний тлумачний словник української мови під словом «публічний» розуміє – той, який відбувається в присутності публіки, людей; прилюдний. Призначений для широкого відвідування, користування; громадський.

«Громадський» тлумачиться авторами словника як той, який виникає, відбувається в суспільстві або стосується суспільства, зв'язаний з ним; суспільний. Належний усій громаді, усьому суспільству; колективний.

Якщо визначення «громадської безпеки» хоч і розрізнено але закріплено у нормативно-правових актах, то знайти офіційне визначення терміну «публічна безпека і порядок» нам не вдалось, але однозначно заслуговує на увагу точка зору авторів проекту Кодексу України Про публічний порядок, де у статті 5 говориться, – «публічним порядком визнається урегульована правовими та іншими соціальними нормами система суспільних відносин, що забезпечує захист прав і свобод громадян, їх життя і здоров'я, повагу честі та людської гідності, дотримання норм суспільної моралі» [8].

Враховуючи вищенаведене ми вважаємо, що на сучасному етапі розвитку законодавчого поля, терміни «публічна безпека» і «публічний порядок» рівнозначні термінам «громадська безпека» і «громадський порядок» і мають також рівнозначно вживатись. Вживання у новому Законі України «Про Національну поліцію» нового терміну «публічна безпека і порядок» не є раціональним у зв'язку із відсутністю офіційного тлумачення та відсутності цього терміну в інших нормативно-правових актах, у т. ч. і в Конституції України, що, у свою чергу, приводить до розірвання кореспондуючого зв'язку понятійного апарату у законодавстві.

Для унормування законодавчої термінології шляхом внесення змін та доповнень до Закону України «Про Національну поліцію» пропонуємо замість термінів «публічна безпека і порядок» застосовувати раніше вживані терміни «громадський порядок» та «громадська безпека» (у протилежному випадку

зміни потребуватимуть більше 5000 нормативно-правих актів [3]). В обох випадках слід надати офіційне законодавче визначення цим термінам. Адже введення у законодавство терміну «публічна безпека і порядок» потребує як мінімум його наукового визначення та нормативного закріплення тому що відсутність офіційного визначення негативно впливає на правозастосування у цій сфері.

Список використаних джерел:

1. Басов А.В. Забезпечення громадської безпеки: поняття та зміст / А.В. Басов. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://applaw.knu.ua/index.php/arkhivnomeriv/2-2-2012/item/52-zabezpechennya-hromadskoyibezpeky-ponyattya-ta-zmist-basov-a-v>.
2. http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=F&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21CNR=20&Z21ID=soc_gum/pib/2009_2/pib-2/pib-2_5.pdf.
3. Фатхутдінов В.Г. Частотність операціоналізації та контекстуальність використання терміна «публічна безпека» в Законі України «Про Національну поліцію України» / В.Г. Фатхутдінов. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://goal-int.org/chastotnist-operacionalizacii-takontekstualnist-vikoristannya-terminu-publichna-bezpekav-zakoni-ukraini-pro-nacionalnu-policiyu-ukraini>.
4. Про особливості забезпечення громадського порядку та громадської безпеки у зв'язку із підготовкою та проведенням футбольних матчів : Закон України від 08 липня 2011 року № 3673-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 9. – Ст. 64.
5. Про затвердження Положення про службу дільничних інспекторів міліції в системі Міністерства внутрішніх справ України : Наказ МВС України від 11 листопада 2010 року № 550 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 95. – Ст. 3386.
6. Комзюк А.Т. Адміністративний примус в правоохоронній діяльності міліції України: Дис... докт. юрид. наук: 12.00.07 / НУВС. – Х., 2002. – 408 с.

7. Зозуля І. В. Закон України «Про Національну поліцію»: публічна чи громадська безпека? / І. В. Зозуля, О. І. Довгань // Форум права. – 2015. – № 5. – С. 85–92.

8. Кодекс про публічний порядок: необхідність розробки та прийняття. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://my.obozrevatel.com/life/52083-kodeks-pro-publichnij-poryadok-eobhidnist-rozrobki-ta-prijnyattya.htm>.

Ланцедова Юлія Олександрівна

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

НОВА РЕДАКЦІЯ СТАТТІ 84 КПК УКРАЇНИ ЯК ОСНОВА УДОСКОНАЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРОЦЕСУАЛЬНИХ АСПЕКТІВ ПРОТИДІЇ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМ ДІЯННЯМ

Чинна редакція ст. 84 «Докази» КПК України має низку недоліків, найбільш доцільний варіант усунення яких у контексті суттєвого удосконалення кримінальних процесуальних аспектів протидії дорожньо-транспортним діянням може бути представлений такою її новітньою редакцією:

Частина 1. Доказом є будь-які відомості про факт (зовнішній або внутрішній прояв ознак чи властивостей трасосубстанцій і документів або людини чи його діянь або події як сумативного діяння чи явища природи, в т.ч. діянь хижих тварин у дикій природі) в цілому або про його окрему сторону, які отримані від об'єктивних та суб'єктивних джерел такого роду відомостей, якщо кожне із доказів володіє єдністю таких основних базисних юридичних властивостей, як значимість, законність, допустимість, доброякісність і достовірність, а також таких додаткових базисних юридичних властивостей сукупності доказів, як її узгодженість і достатність для прийняття головним суб'єктом антикримінального судочинства (слідчим, суддею) певного проміжного або остаточного рішення.

Частина 2.1. Значимими є відомості, за допомогою яких можна підтвердити або спростувати юридичний факт базисного, спеціального чи часткового предмету доказування або доказовий факт як проміжну тезу цього предмету доказування.

Частина 2.2. Законними – відомості, отримані в передбаченому цим Кодексом порядку, в т.ч. без застосування обману, погроз чи насильства або без іншого істотного порушення правового статусу соціосуб'єкта.

Частина 2.3. Допустимими – заздалегідь правдиві відомості, що отримані від відомого і доступного перевірці джерела, коли неприпустимі в якості доказів відомості спрямовані на обґрунтування: положення правового акту; загальновідомого або преюдиціального факту, який, однак, може бути використаний безпосередньо при прийнятті рішень поряд із доказами; паранормального явища, тобто такого, яке суперечить відомим законам природи або не може бути ними пояснене.

Частина 2.4. Доброякісними – відомості, які не мають змістовних суперечностей і дають можливість зробити однозначний висновок, а також отримані за відсутності істотних порушень визнаної методики або без використання невизнаної в установленому порядку методики.

Частина 2.5. Достовірними – будь-які відомості, які є адекватними у контексті встановлення обставин базисного, спеціального або часткового предмету антикримінального доказування, і які:

2.5.1. Адекватно відображають обставини як приготування та/чи вчинення діяння (події, явища) кримінального правопорушення або приховання його антиделіктних слідів (слідів, параслідів та/чи квазіслідів діяння, події або явища кримінального правопорушення), так і будь-яких інших діянь (подій, явищ) або ознак чи властивостей трасосубстанцій і документів або людини.

2.5.2. Неадекватно відображають обставини зазначених юридичних фактів внаслідок дистанційних, метеорологічних, освітніх, психологічних, фізіологічних та інших особливостей їх сприйняття особистісним джерелом і запам'ятовування, зберігання, відтворення і передачі відомостей про вказані юридичні факти головному суб'єкту антикримінального

судочинства. 2.5.3. Адекватно пояснюють причини зазначеного неадекватного відображення юридичних фактів. 2.5.4. Є адекватними або неадекватними, але свідомо недостовірними і в силу цього набувають відповідну достовірність в контексті справи про дачу таких завідомо неправдивих показань або такого завідомо неправдивого висновку експерта.

Частина 2.6. Узгодженою сукупністю доказів є така їх сукупність, в якій один доказ не суперечить іншому, а існуюча суперечність може бути усунена зазначенням аргументів достовірності одного доказу й недостовірності іншого.

Частина 2.7. Достатньою сукупністю доказів – така їх сукупність, яка може сформулювати у головного суб'єкта антикримінального судочинства однозначне внутрішнє (без зовнішніх факторів впливу) переконання в можливості прийняття на цей момент проміжного чи остаточного процесуального рішення по справі.

Частина 3. Докази мають право отримувати слідчий (у т. ч. прокурор, керівник органу досудового розслідування) і суддя (колегія суддів), а в порядку виключення, передбаченого ч. 4 цієї статті, – експерт та ординатор, шляхом проведення де-факто слідчих дій: 1) оформлення явки з повинною про скоєння діяння (події) кримінального правопорушення; 2) отримання усної заяви або письмового повідомлення про вчинене кримінальне правопорушення чи про його підготовку; 3) затримання і допиту переслідуваного; 4) допиту особистісного джерела; 5) очної ставки між особистісними джерелами; 6) пред'явлення обвинувачення і допиту обвинуваченого; 7) перевірки та/чи уточнення показань переслідуваного, потерпілого чи свідка на місці діяння (події, явища) кримінального правопорушення чи на іншому значимому для антикримінальної справи місці; 8) експерименту з названими особистісними джерелами і без них; 9) пред'явлення для звичайного, зустрічного чи групового впізнання переслідуваного, потерпілого, свідка, іншого особистісного джерела, трасосубстанції, об'єктивного, суб'єктивного чи змішаного документа; 10) обстеження (огляду, особистого дослідження) місця діяння (події, явища)

кримінального правопорушення, місцевості, приміщення, транспортного засобу, трупа людини, тіла живої людини, іншої трасосубстанції, у т. ч. й об'єктивного, суб'єктивного чи змішаного документа з ознаками трасосубстанції; 11) ексгумації трупа людини; 12) вивчення об'єктивного, суб'єктивного чи змішаного документа; 13) обшуку приміщення, місцевості, транспортного засобу, особистісного джерела; 14) виїмки трасосубстанції, об'єктивного, суб'єктивного чи змішаного документа; 15) накладення арешту на кошти, інше майно і передачу його на зберігання; 16) контролю засобів зв'язку; 17) оголошення розшуку обвинуваченого, підсудного; 18) отримання зразків на експертизу, а також аналогічних де-факто судових дій.

Частина 4. Якщо процес отримання доказів вимагає залучення спеціальних знань, то з цією метою призначається головним суб'єктом антикримінального судочинства і проводиться експертом експертиза, а коли для цього необхідно провести де-факто негласні заходи – призначається головним суб'єктом і виконується ордістом відповідне ордістичне завдання.

Частина 5. Обстеження (огляд, особисте дослідження) місця діяння (події, явища) кримінального правопорушення чи іншого значимого для антикримінальної справи місця (місцевості, приміщення, транспортного засобу), а з санкції прокурора і будь-яка інша з названих де-факто процесуальних дій (слідчих, судових, експертних) може бути проведена до внесення повідомлення про реальне чи ймовірне діяння (подію, явище) кримінальне правопорушення, яке готується, триває чи вже скоєне, в Єдиний реєстр досудових розслідувань, якщо без цього не можна отримати достатню та узгоджену сукупність доказів про наявність чи відсутність у такому діянні (події, явищі) ознак певного кримінального правопорушення або про обставини, що виключають провадження по антикримінальній справі.

Частина 6. Трасосубстанції та/або об'єктивні та/чи суб'єктивні та/або змішані документи, в т.ч. акт ревізії, акт перевірки тощо, можуть потрапити у володіння головного суб'єкта антикримінального судочинства й через їх витребування чи у разі добровільної видачі й отримання їх від будь-яких фізичних

та юридичних осіб, але отримання доказів можливе тільки шляхом особистого чи експертного дослідження трасосубстанцій або/та вивчення цих документів у межах де-факто процесуальних слідчих чи судових дій.

Частина 7. Допомогу головному суб'єкту антикримінального судочинства в отриманні доказів мають право надавати будь-які фізичні та юридичні особи, у т. ч. представники сторони захисту чи обвинувачення, через:

- 1) добровільну видачу тих значущих для антикримінальної справи трасосубстанцій та/або об'єктивних та/чи суб'єктивних та/або змішаних документів, що знаходяться в їхньому володінні;
- 2) повідомлення про вірогідне або реальне місцезнаходження того матеріального об'єкта чи особи, які можуть виступити у даній справі відповідно як об'єктивне чи суб'єктивне джерело;
- 3) якщо фізична та/чи юридична особа стала суб'єктом антикримінального судочинства, то вона може надати таку допомогу й шляхом постановки питань чи заяви клопотання з корегування безпосередньо процесу отримання такого роду відомостей та/чи відповідної процедури судочинства.

Частина 8. Слідчий представляє докази (надає суб'єктам антикримінального судочинства можливість сприйняти сутність та ознаки такого роду відомостей і порядок їх отримання) у формі протоколу де-факто слідчої дії, суддя чи колегія суддів – журналу судового засідання, експерт чи комісія експертів – висновку експертизи, та у передбачених кодексом випадках чи за вказівкою ініціатора дослідження – й протоколу експертизи, а узагальнююча оцінка і використання доказів здійснюються суб'єктами антикримінального судочинства у передбачених кодексом випадках у формі:

- 1) постанови про надання вказівки виконати певну процесуальну дію (негласний захід);
- 2) постанови про доручення іншому суб'єкту виконати певну процесуальну дію (негласний захід);
- 3) постанови дізнавача, слідчого, прокурора чи судді (колегії суддів) про направлення антикримінальної справи відповідному адресату;
- 4) постанови про усунення порушень закону, причин та умов, що сприяли вчиненню діяння (події, явища) певного кримінального правопорушення;
- 5) постанови дізнавача, слідчого чи прокурора про прийняття у передбачених кодексом

випадках будь-якого процесуального рішення, а постанови судді (колегії суддів) – проміжного процесуального рішення; 6) обвинувального, виправдувального чи нейтрального (щодо причетного) вироку; 7) ухвали судді (колегії суддів) про інше остаточне вирішення антикримінальної справи; 8) клопотання зацікавленої особи про прийняття дізнавачем, слідчим, прокурором, суддею певного процесуального рішення; 9) скарги даної особи на діяння, у т. ч. рішення, головних суб'єктів антикримінального судочинства; 10) постанови прокурора про перегляд судового рішення у порядку апеляції; 11) апеляції інших уповноважених кодексом суб'єктів; 12) постанови прокурора про перегляд судового рішення у касаційному порядку; 13) касаційної скарги інших уповноважених кодексом суб'єктів; 14) постанови прокурора про перегляд судового рішення за нововиявленими обставинами.

Ласовецький Михайло Васильович

здобувач ступеня вищої освіти рівня магістр навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, лейтенант поліції

Федоровська Наталія Володимирівна

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

МЕДИЧНИЙ ОГЛЯД ВОДІЇВ ЯК ОСНОВОПОЛОЖНИЙ ЧИННИК ГАРАНТУВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Будь-який транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, яка полягає в самій суті його використання. Людина не може до кінця контролювати транспортний засіб під час управління ним. Це пов'язано з низкою об'єктивних чинників. Зокрема, водій повинен швидко та безпомилково сприймати й усвідомлювати інформацію про стан дороги, інших учасників дорожнього руху, власного транспортного засобу тощо, спрогнозувати

(передбачити) подальший розвиток дорожньої ситуації, у тому числі внаслідок власних дій, а також безпосередньо керувати транспортним засобом. Отже, володіти належними фізичними і психічними якостями, а його фізичний і розумовий стан повинен дозволяти йому керувати транспортним засобом.

Водій повинен завжди контролювати свій транспортний засіб, тобто добре знати правила дорожнього руху, приписи в сфері безпеки дорожнього руху, а також усвідомлювати чинники, які можуть вплинути на його поведінку, такі, як втома, прийом лікарських препаратів і керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та під впливом наркотиків. Саме про це йдеться в ст. 8 Конвенції ООН про дорожній рух, схваленої в більшості країн світу. Одним із основоположних чинників гарантування безпеки дорожнього руху є стан здоров'я водія, і щоб визначити здатність кандидатів у водії та водіїв до безпечного керування транспортними засобами, відповідно до положень згаданої Конвенції та ст. 45 Закону України «Про дорожній рух», потрібно проводити медичний огляд водіїв.

Медичний огляд проводиться з метою визначення здатності кандидатів у водії до безпечного керування транспортними засобами, засобів медичних протипоказань чи обмежень до водійської діяльності.

Медичний огляд здійснюється відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 № 65/80 (зі змінами та доповненнями).

Так, медичні огляди кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів поділяються на: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові та післярейсові огляди, а також позачергові огляди.

Попередньому медичному огляду підлягають кандидати у водії для отримання права на керування транспортним засобом.

Періодичному медичному огляду підлягають водії транспортних засобів для підтвердження права на керування транспортним засобом:

віком до 55 років (включно) – один раз на 10 років;

віком від 56 до 75 років (включно) – один раз на 3 роки;

віком від 76 років і більше – один раз на рік.

Водії, які виконують роботи з перевезення пасажирів та вантажів, підлягають періодичному медичному огляду один раз на рік [1].

Позачерговому медичному огляду підлягають водії транспортних засобів перевізника за направленням власника або посадової особи, що відповідає за експлуатацію транспортних засобів перевізника, за інформацією медичного працівника про стале погіршення стану здоров'я водія, що перешкоджає безпечному керуванню транспортним засобом, а також на вимогу та/або за рішенням уповноваженої посадової особи Державтоінспекції за наявності підстав.

Попередній, періодичний та позачерговий медичні огляди проводяться в закладі охорони здоров'я медичною комісією, у складі: лікар-терапевт (голова комісії), лікар-невропатолог, лікар-отоларинголог, лікар-офтальмолог, лікар-хірург з метою вирішення питання про придатність особи до безпечного керування транспортним засобом, враховуючи Перелік захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами, затверджений наказом Міністерства охорони здоров'я України від 24 грудня 1999 року № 299. За результатом зазначених оглядів видається Медична довідка щодо придатності до керування транспортним засобом [1].

Щозмінному передрейсовому та післярейсовому медичним оглядам підлягають водії транспортних засобів підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності, фізичних осіб-підприємців, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів.

Водій власного транспортного засобу у разі погіршення стану здоров'я, якщо це перешкоджає безпечному керуванню транспортним засобом, також повинен вжити відповідних заходів для безпечного керування транспортним засобом.

Щозмінні передрейсові та післярейсові медичні огляди водіїв транспортних засобів здійснюються лікарями лікувального профілю та/або

молодшими медичними працівниками з медичною освітою за спеціальністю «сестринська справа», «лікувальна справа».

Медичні огляди інвалідів для визначення медичних показань для отримання транспортного засобу з ручним керуванням, а також для визначення медичних протипоказань до керування транспортним засобом проводяться у медико-соціальних експертних комісіях відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2009 року № 1317 «Питання медико-соціальної експертизи» [1].

Слід також зазначити, що у жодній з країн Європейського Союзу не передбачено обов'язкових передрейсових чи післярейсових медоглядів. Відповідальність за стан здоров'я перед виїздом у рейс покладається на водіїв, і зазвичай вони свідомо дотримують вимог виїжджати в рейс здоровими, відпочилими та не вживати алкоголь чи психоактивні речовини.

Підтвердженням тенденції щодо підвищення індивідуальної відповідальності за функціональний стан перед рейсом особи, яка керує транспортним засобом, є брак у міжнародних стандартах вимог щодо проведення навіть передпольотних медичних оглядів пілотів [2, с. 68].

Проектом Закону про дорожній рух та його безпеку, зареєстрованим за № 5184 від 26 вересня 2016 року медичний огляд і переогляд кандидатів у водії і водіїв транспортних засобів передбачено статтею 24 розділу V «Медичне забезпечення безпеки дорожнього руху», якою автори законопроекту пропонують, зокрема:

– медичні огляди кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів поділяються на: попередні, періодичні, а також позачергові огляди. При проведенні попереднього, періодичного і позачергового медичного огляду водіїв обов'язково враховуються результати профілактичного наркологічного огляду особи, дані щодо перебування її на психіатричному обліку за місцем проживання і висновки психофізіологічної експертизи (п. 4);

– зменшити періодичний медичний огляд водіїв транспортних засобів для підтвердження права на керування транспортним засобом:

віком від 56 до 75 років (включно) – один раз на 5 років;

віком від 76 років і більше – один раз на 3 роки;

водіїв, які виконують роботи з перевезення пасажирів та вантажів, підлягають періодичному медичному огляду один раз на два роки, а водії віком від 60 років – щорічно;

– водії, відносно яких у встановленому законодавством порядку було виявлено факт керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під дією лікарських препаратів, що впливають на здатність до керування транспортними засобами, але не позбавлені права керування транспортними засобами відповідно до законодавства, проходять медичні огляди двічі на рік протягом трьох років після виявлення доведеного факту керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що впливають на здатність до керування транспортними засобами.

Фахівці (посадові особи) медичних закладів, що проводять психофізіологічне тестування з оцінкою рівня розвитку професійно важливих психофізіологічних якостей, необхідних для безпечного керування транспортними засобами, та медичні огляди кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, несуть персональну відповідальність згідно із законодавством України за висновок щодо допущення (недопущення) кандидата у водії або водія до керування транспортними засобами певної категорії за результатами проведення психофізіологічного тесту або медичного огляду.

Відомості щодо результатів проведення попередніх, періодичних і позачергових медичних оглядів з метою підтвердження фізичної і розумової придатності особи до керування транспортними засобами відображаються у Державному реєстрі безпеки дорожнього руху [3].

Даним законопроектом автори прагнуть забезпечити: сучасний рівень допуску водіїв до керування транспортними засобами; підвищені вимоги до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних

засобів, приймання іспитів на отримання права керування; належний медичний контроль за фізичним та психічним станом водіїв транспортних засобів.

Підсумовуючи, слід зазначити, що рішення щодо придатності особи до керування транспортним засобом повинні приймати з урахуванням висновків психіатра, нарколога та результатів психофізіологічного обстеження. Одним із основних факторів забезпечення безпеки дорожнього руху є стан здоров'я водія.

Список використаних джерел:

1. Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів : наказ Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31 січня 2013 року № 65/80 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 17. – Ст. 589.

2. Маслюк В.В., Єна А.І. Медичні огляди водіїв у країнах Європи // Медицина транспорту України: наук.-практ. журнал. 2015. № 3-4. – С. 65–69.
URL: http://www.mztu.com.ua/svizhij_nomer.php?nid=55#1005

3. Про дорожній рух та його безпеку : Проект Закону України від 26 вересня 2016 року № 5184 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111 (дата звернення: 15.11.2016).

Лопатинська Ірина Сергіївна

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

ВИКОРИСТАННЯ ПЕДАГОГІЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ПІДГОТОВЦІ ВОДІЇВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Останніми роками особливої уваги викликає безпека дорожнього руху, керування транспортним засобом із суворим дотриманням правил дорожнього руху; етика поведінки водіїв та пішоходів; культура та дисципліна водіїв на дорогах. Звідси виникає злободенність рішення наступних проблем: виявлення причин неякісної підготовки водіїв; розробка методів і засобів підвищення рівня підготовки учнів–водіїв і впровадження їх у процес навчання.

Педагогічні технології повинні стати невід'ємною частиною процесу навчання в автошколах. Ідея розробки педагогічних технологій сучасної освіти полягає в необхідності переходу від пояснення до розуміння, від соціального контролю до розвитку і самоконтролю, від управління до самоврядування. Сучасна педагогіка визначає педагогічні технології навчання майбутніх водіїв як поетапно організовану діяльність викладача, що взаємодіє з учнями з метою досягнення оптимальних результатів шляхом деякого стандарту поведінки і діяльності. Основними складовими педагогічної технології навчання є:

- педагогічне спілкування,
- педагогічна вимога,
- педагогічна оцінка та створення успіху,
- педагогічне вирішення конфліктів,
- організація індивідуальної та групової діяльності.

Сьогодні проблеми моральності виходять на перший план, і в цьому немає нічого дивного. Жодне суспільство не може нормально існувати без будь-яких загальновизнаних моральних норм і принципів. Справжня моральність має загальнолюдський характер. Ми вважаємо, що моральне виховання повинно

бути включено в програму навчання в автошколах та йти нарівні з професійною підготовкою майбутнього водія. Якщо водій буде знайомий з елементарними правилами моралі і моральності, то культура на українських дорогах буде поліпшуватися. Спосіб життя людини, його ставлення до інших людей, самого себе в значній мірі визначаються його морально-етичними якостями.

Мораль і моральність – це сукупність правил співжиття, поведінки людей, що визначають їх обов'язки по відношенню один до одного та до суспільства, взагалі. До морально-етичних якостей відносяться патріотизм, колективізм, відповідальне ставлення до роботи, шанобливе товаришів, дітей і т. д. [2, с. 188].

Водіїв, які ведуть високоморальний спосіб життя, відрізняє почуття обов'язку, висока дисциплінованість, сумлінне виконання своїх службових обов'язків. Якщо за кермом автомобіля, культурний водій доброзичливо ставиться до інших учасників руху, піклується про їхню безпеку та суворо дотримується Правил дорожнього руху, то такий водій, своєю манерою водіння створює навколо себе культурний простір, який в свою чергу виховує інших учасників дорожнього руху. Чим більше таких водіїв буде на дорогах, тим швидше можна нас зарахувати до ряду цивілізованих країн.

Виховна функція педагогічних технологій виявляється в тому, що навчання є постійним. Основне завдання викладача автошколи – максимально використовувати виховні можливості педагогічних технологій процесу для формування в кандидатів у водії кращих якостей. Виховання в педагогічному процесі забезпечується, в першу чергу впливом на учня автошколи особистості педагога, а також викладач володіє педагогічними технологіями. Моральні принципи педагогічного спілкування є однією з форм етичної свідомості педагога. У них представлені найбільш узагальнені вимоги до етики спілкування «учень – педагог», вони пов'язані з моральним ядром особистості і виявляють розуміння нею сенсу педагогічної діяльності та характеру взаємин всіх учасників цілісного педагогічного процесу. Одним з найважливіших

стимулів людської діяльності є особистісні відносини, що складаються між людьми. Ці відносини є основним способом вираження педагогічних вимог.

Єдині педагогічні вимоги як соціально-культурні норми поведінки і вираження ставлення відносяться до всього змісту життя людей, будь-якого виду їх діяльності. Застосування педагогічних технологій допоможуть становленню професійних якостей майбутніх водіїв.

Професійний водій – це запорука безпеки на дорогах. Такий водій не просто бездоганно керує автомобілем, а й диктує правила поведінки на дорогах іншим учасникам дорожнього руху. І чим більше буде професійних водіїв, тим швидше буде змінюватися ситуація на українських дорогах.

Список використаних джерел:

1. Проблемы профессиональной подготовки водителя // Сб. науч. статей Всероссийской научно-практической конференции. – Елабуга: ЕГПУ, 2007. – 80 с.
2. Романов А.Н. Автотранспортная психология / А.Н. Романов. – М.: Издат. центр «Академия», 2002. – 224 с.
3. Кручинина Г.А. Новые информационные технологии в учебном процессе / Г.А. Кручинина. – Нижний Новгород: ННГУ, 2000. – 128 с.

Лукин Лилиян Александрович

заведующий кафедрой «Уголовного процесса и Криминалистики» Академии «Штефан чел Маре» МВД Республики Молдова, полковник полиции

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРОФИЛАКТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

Безопасность дорожного движения становится все более острой проблемой, потому что постоянно увеличиваются количество транспортных

средств на дорогах. Об этом свидетельствуют следующие цифры, если в 2005 было зарегистрировано 404916 транспортных средств, уже в 2015 было зарегистрировано 757195 транспортных средств в Р. Молдова [1]. Являющийся основной проблемой общества, в условиях растущего числа жертв дорожно-транспортных происшествий, она зависит от целого ряда факторов, таких как дисциплина участников, в условиях дорожного движения, качества подготовки водителей транспортных средств, техническое состояние транспортных средств и т.д., она может быть решена только за счет эффективного осуществления комплекса мер. По этой причине обеспечение безопасности дорожного движения давно стало одним из ведущих направлений политики не только нашего государства, но и всего мирового сообщества.

В рамках транспортной политики, но с прямой ссылкой на политику и стратегию по обеспечению безопасности дорожного движения, Европейская Комиссия в рамках четвертой Европейской программы действий по обеспечению безопасности дорожного движения, отметила, что политика в области безопасности дорожного движения на национальном или местном уровне должна включать в себя цели, связанные с другими государственными публичными политиками и наоборот.

Учитывая серьезность проблем, с которыми сталкивается Республика Молдова в этом отношении, Правительство постановлением nr.1214 от 27 декабря 2010 года утверждает Национальную стратегию безопасности дорожного движения, которая устанавливает в качестве приоритетной цели создание основу для политики эффективной и устойчивой безопасности дорожного движения, включая организацию безопасности дорожного движения с точки зрения стратегического и институционального характера, создание эффективной системы управления в области безопасности дорожного движения, внедрения автоматизированных систем для наблюдения и обеспечения выполнения дорожных штрафов и повышения осведомленности о безопасности дорожного движения на национальном уровне [2].

В связи с улучшением применением закона и профессионального роста сотрудников правоохранительных органов, важность предупреждения преступности не только не уменьшают, а наоборот, увеличивается. В связи с этим Уголовно-процессуальный кодекс Республики Молдова в статье 216, где ясно и четко написано что *«Установление в ходе уголовного преследования и судебного разбирательства причин и условий, способствовавших совершению преступления, является обязанностью органа уголовного преследования»* [3].

Принимая во внимание положения статьи 96 пункт 2 Уголовно-процессуального кодекса Республики Молдова, наряду с подлежащими доказыванию обстоятельствами офицер уголовного преследования и прокурор, обязаны установить, если подлежат выявлению причины и условия, способствовавшие совершению преступления, в целях предотвращения совершения новых преступлений или других противоправных действий [4].

Из вышеизложенного мы приходим к выводу, что:

1. Причины, которые способствовали обстоятельству преступления, которые сформировали преступный замысел и те, которые послужили толчком преступного поведения.

2. Условия, которые способствовали совершению преступления это обстоятельства которые, благоприятствовали достижению преступного умысла.

3. Установление причин и условий, которые способствовали преступлению, предстоит определить во - первых в ходе уголовного преследования после выполнения иных действий по уголовному преследованию и специальные розыскные мероприятия. Если такие не были установлены или не реагировали в порядке, установленные статьей 217, прокурор будет принимать необходимые меры на стадии судебного разбирательства [5].

Общеизвестно, что современная и долгосрочная система менеджмента безопасности дорожного движения для дорожной инфраструктуры должна содержать законодательные и институциональные меры и положения, адекватные и эффективные, а также техники и методы, которые будут

использоваться агентствами, ответственными, за дорожную инфраструктуру. Менеджмент безопасности дорожного движения является процессом эффективного внедрения политики дорожной безопасности, включая организованные группы, согласование и менеджмент вмешательств по безопасности дорожного движения, предназначенных сократить число погибших, тяжело и легко раненных. Создание жизнеспособного партнерства между всеми ключевыми группами в обществе, правительственной, частной и неправительственной средой, в целях повышения безопасности дорожного движения является схемой, протестированной и отлично функционирующей во многих странах ЕС и за его пределами.

Первая задача при разработке менеджмента безопасности дорожного движения для Республики Молдова; было создание ведущего агентства, ответственного за безопасность дорожного движения «Национальное агентство по безопасности дорожного движения». Одна из основных задач ведущего агентства состоит в осуществлении эффективной координирующей роли на национальном уровне. Агентство должно развивать политику безопасности дорожного движения и согласовывать их применение, а это означает, что оно должно располагать квалифицированным персоналом для ведения переговоров, менеджмента проекта и общения, экспертами по безопасности дорожного движения и развитию политик в данной области.

Второй задачей при разработке менеджмента безопасности дорожного движения для Республики Молдова это изучение путем менеджмента результатов. Пересмотр практики по специальности в рамках Европейского совета по безопасности дорожного движения показал, что страны, установившие «цель», имеют более высокие результаты в отношении снижения числа дорожно-транспортных происшествий.

Третьей задачей является повышение уровня осознания безопасности дорожного движения на национальном уровне. Кампания по сенсibilизации безопасности дорожного движения является частью комплекса действий, которые имеют целью поддержание использования дороги в условиях

безопасности. Кампании по безопасности дорожного движения обычно более комплексные, чем коммерческие кампании. Они пытаются изменить поведение, в отличие от других, которые пытаются стимулировать потребление какого-либо нового продукта или объявить об изменении марки. В Республике Молдова Генеральным Инспектором Полиции совместно с Национальным Инспектором Патрулирования регулярно проводится кампания по сенсбилизации безопасности дорожного движения и разнообразные специальные операции, проводимые совместно со средствами массовой информации. Но такие проводимые мероприятия не снижают дорожно-транспортные происшествия, это показывает статистика.

Таким образом, на основе выявленных проблем, необходимых для улучшения ситуации, совместно с компетентными органами в этой области, по нашему мнению требует реализации следующих целей:

- консолидация сотрудничества между органами, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения, координации деятельности в этой связи;
- рационализации деятельности, организованных на уровне местного самоуправления, планирование и проведение мероприятий по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, анализируя ситуацию в обслуживаемой территории;
- рационализация и эффективность обучения в дошкольных и школьных учебных заведений в области безопасности дорожного движения, обучение и повышение квалификации преподавателей, назначенных для осуществления такой деятельности;
- участие сотрудников полиции в процессе подготовки кандидатов для получения водительских прав;
- корректировка инфраструктуры дорожного движения в соответствии с нормами Европейского Союза;

- организация информационно-просветительских кампаний по безопасности дорожного движения на национальном уровне, с участием СМИ, полиции и других компетентных органов в соответствующей области.

Список использованных источников:

1. statistica.md.
2. Постановление Правительства Республики Молдова. Об утверждении Национальной стратегии безопасности дорожного движения. Nr. 1214 от 27.12.2010. Опубликовано: 25.03.2011 в Monitorul Oficial al Republicii Moldova Nr. 43-45.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Молдова. Nr. 122-XV от 14 марта 2003. Опубликовано: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 07.06.2003, nr. 104-110.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Молдова. Nr. 122-XV от 14 марта 2003. Опубликовано: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 07.06.2003, nr. 104-110.
5. Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Республики Молдова. Nr. 122-XV от 14 марта 2003.
6. Конституция Республики Молдова от 29.07.1994 г.
7. Закон РМ о деятельности Полиции и статусе полицейского № 320 от 27.12.2012 г.

Лук'янчиков Борис Євгенович

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

Лук'янчикова Вікторія Євгенівна

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

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВИЯВЛЕННЯ ОЗНАК СП'ЯНІННЯ У ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

В Україні, як і у багатьох країнах світу законодавець забороняє керувати транспортними засобами у стані сп'яніння [1]. За останній рік вже двічі підвищували поріг штрафних санкцій за керування транспортними засобами у нетверезому стані, але незважаючи на заходи, які запроваджує наша країна, кількість любителів хмільної їзди не зменшується [2; 3]. Так, у 2015 році кількість зареєстрованих ДТП вчинених з вини п'яних водіїв склала – 2358, а лише за шість місяців 2016 – 1215 [4]. Такі негативні показники обумовлюються в першу чергу недосконалістю сучасної законодавчої бази, та слабким технічним забезпечення патрульних поліцейських.

Глава держави звернув увагу, що незважаючи на велику кількість українців, які загинули на війні, не менш жахливою є статистика загиблих у дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП). «Кожна п'ята дорожньо-транспортна пригода у нас скоюється нетверезими водіями», – підкреслив Президент. Він позитивно оцінив реформу Національної поліції та наголосив, що окрім зброї та матеріально технічного забезпечення, важливо озброїти поліцейських правами, законами і відповідальністю за скоєнні правопорушення [5].

Головним нормативним і в той же час методичним документом який безпосередньо регламентує роботу патрульних поліцейських та надає методичні поради щодо виявлення у водіїв транспортних засобів ознак сп'яніння, а також застосування спеціальних технічних засобів для встановлення факту сп'яніння, є Інструкція про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (далі – Інструкція), яка затверджена спільним наказом МОЗ України та МВС України від 09.11.2015 № 1452/735 [6].

Вважаємо за доцільне привернути увагу науковців до проблеми розуміння терміну «інше сп'яніння», оскільки, як свідчить опитування працівників патрульної поліції, багатьом з них не зовсім розуміло про що йде мова.

Разом з тим слід звернути увагу на те, що аналіз чинного кримінального та адміністративного законодавства України, яке регулює досліджуване питання не вирішує у повному обсязі зазначену прогалину. Зрозуміло, що таке положення не сприяє однозначності у розумінні юридичного терміну «інше сп'яніння», а це вкрай важливо.

Вважаємо, що для одностайного тлумачення терміну «інше сп'яніння», потрібно закріпити його визначення на законодавчому рівні враховуючи окремі напрацювання вчених, які знайшли своє відображення в науково-практичному коментарі Кримінального кодексу України [7], зокрема, у коментарях до ст. 201 (Контрабанда) Кримінального кодексу України розкривається поняття отруйних речовин, сильнодіючих та радіоактивних речовин.

Отруйні речовини – це отрути, токсини (бойові, лікарські, сільськогосподарські та інші), які, потрапляючи всередину організму людини через органи дихання, травлення або через шкіру, здатні викликати смерть людини або психоневрологічний розлад, порушення дихання чи функції серцево-судинної системи, ураження нирок (нефропатію) чи печінки (гепатопатію) тощо. Вони можуть бути мінерального (миш'як, стрихнін, ртуть

та сулема, синильна кислота та інші ціаніди, пестициди тощо), рослинного (отрута, виділена із мухомора, блідої поганки тощо), тваринного (зміїна отрута та отрута, що виробляється членистоногими тваринами) або змішаного чи штучного (хімічного) походження.

Сильнодіючі речовини – це лікарські, побутові, промислові та інші хімічні речовини, здатні своїм впливом на живий організм заподіяти йому шкоди. До них, зокрема, віднесені аміназин, бісептол, grosептол, еритроміцин, ефералган, камфора, корвалол, ністатин, нітрогліцерин, новокаїн, сульфадимезин, тетрациклін, фурацилін, деякі інсуліни та вітаміни, кислота нікотинова, настойки женьшеню і прополісу, розчин йоду спиртовий. До сильнодіючих речовин належать і інші кислоти, луги, солі.

У коментарях ст. 323 (Спонування неповнолітніх до застосування допінгу) КК України надається поняття допінгу, та анаболічних стероїдів.

Допінг – це речовини і методи, що застосовуються для підвищення працездатності спортсменів, є потенційно небезпечними для їх здоров'я і заборонені для використання Антидопінговим кодексом Олімпійського руху та компетентними органами відповідних спортивних організацій. Серед допінгових препаратів і допінгових методів, що використовуються у спорті, особливу небезпеку становлять анаболічні стероїди (речовини, котрі збільшують м'язову масу і фізичну силу).

Вживання значних доз цих речовин чоловіками порушує функції ендокринної та статеві систем, підвищує кров'яний тиск, викликає головний біль і носову кровотечу, розлад функцій печінки, алергічні реакції і навіть руйнує систему імунного захисту організму. Існує також небезпека формування фізичної і психічної залежності організму людини внаслідок вживання великих доз анаболічних стероїдів.

У коментарях ст. 324 (Схиляння неповнолітніх до вживання одурманюючих засобів) КК України можна знайти визначення **одурманюючих засобів** – це сильнодіючі ліки, всілякі токсичні речовини промислового,

побутового та іншого призначення (ацетон, бензин, розчинники, лаки, фарби, дихлофос тощо). Отже, це можуть бути також і деякі прекурсори.

Враховуючи викладене, вважаємо за доцільне акцентувати увагу на тому, що згадані речовини можуть мати безпосереднє відношення до стану «іншого сп'яніння» людини, і відповідно до цього, виділити та розв'язати три питання:

- перше, це проблема інтерпретацій тлумачення терміну «інше сп'яніння»;

- друге, ґрунтуючись на проведенні комплексних досліджень, скласти єдиний каталог засобів та речовин, які можуть призвести до стану «іншого сп'яніння», з подальшою розробкою та закріпленням у відповідних нормативно-правових актах ознак такого сп'яніння;

- третє, сформулювати та відобразити в чинному законодавстві України дефініцію терміну «інше сп'яніння», який би повною мірою відображав сутність згаданого явища.

Список використаних джерел:

1. Допустимое содержание алкоголя для водителей в разных странах [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ria.ru/spravka/20130725/951994201.html#ixzz3zZxihkCk>.

2. Пьяного водителя маршрутки словили на горячем [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.autocentre.ua/avtopravo/dtp/pyanogo-voditelya-marshrutki-slovili-na-goryachem-video-312203.html>.

3. Пьяная девушка на Range Rover пугала водителей включенными «мигалками» Руководство по эксплуатации [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.autocentre.ua/avtopravo/politsiya/pyanaya-devushka-na-range-rover-pugala-voditeley-vklyuchennymi-migalkami-265460.html>.

4. Управління безпеки дорожнього руху. Статистика аварійності в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.

5. Президент подписал закон о повышении штрафов за «пьянку» за рулем

[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.autocentre.ua/avtopravo/zakonodatelstvo/prezident-podpisal-zakon-o-povyshenii-shtrafov-za-pyanku-za-rulem-305468.html>.; Президент підписав Закон про посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://djerela.com.ua/news/ukraine/prezident-p-dpisav-zakon-pro-posilennya-v-dpov-dalnost-za-keruvannya-transportnimi-zasobami-u-stan-s>.

6. Про затвердження Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15>.

7. Науково-практичний коментар до Кримінального Кодексу України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.pravoznavec.com.ua/books/162/28/>.

Малинка Владислав Володимирович

курсант 1-го курсу факультету № 1 Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА ПІШОХОДІВ ЯК БЕЗПОСЕРЕДНІХ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

*Для чого правила учить?
Для чого їх нам знати?
А щоб в безпеці завжди жити,
В біду не потрапляти.
Бо на дорогах тих пригод –
Не можна всі злічити.
Звільни себе від перешкод
І буде легше жити.
А перешкода – незнання,
Це завжди заважає.*

Протягом останніх років в Україні загострилася проблема безпеки дорожнього руху. Спостерігається тенденція до стрімкого погіршення ситуації, що потребує невідкладного вжиття заходів реагування. Так за останні роки 70% загальної кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими в Україні сталися в населених пунктах, при цьому кількість загиблих у таких дорожньо-транспортних пригодах становить 43,8% загальної кількості загиблих, що вище відповідного показника більшості країн Європейського Союзу, який у середньому становить близько 33%. Як свідчить досвід країн Європейського Союзу, подальше зниження показників аварійності потребує здійснення комплексу заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, основою яких є проведення аналізу факторів, що зумовили виникнення дорожньо-транспортних пригод, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода.

Отже, безпеку дорожнього руху в сучасних умовах треба розглядати як одну з найголовніших цілей і невід'ємну умову діяльності людей, соціальних груп, суспільств, держав і світового співтовариства.

Аналіз основних причин недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу свідчить про наступне: низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями; неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху; недостатній рівень координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо вирішення питань безпеки дорожнього руху; недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких

заходів; низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правил дорожнього руху громадян; недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних умов руху; низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; неефективність системи контролю за безпечністю транспортних засобів під час експлуатації, а стосовно некомерційних транспортних засобів – її відсутність; недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим.

Щоб уникнути негативних наслідків дорожньо-транспортних пригод, пішоходи повинні бути обізнані із правилами дорожнього руху. Отже, розглянемо найголовніші положення.

Пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку.

Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому – по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху.

За межами населених пунктів пішоходи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини, повинні йти назустріч руху транспортних засобів. У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні виділити себе, а за можливості мати на зовнішньому одязі світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху.

У місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора. У таких місцях пішоходи, які не встигли

закінчити перехід проїзної частини дороги одного напрямку, повинні перебувати на островці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, а у разі їх відсутності – на середині проїзної частини і можуть продовжити перехід лише тоді, коли це буде дозволено відповідним сигналом світлофора чи регулювальника та переконуються в безпеці подальшого руху.

Перед виходом на проїзну частину з-за транспортних засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, що обмежують оглядовість, пішоходи повинні впевнитись у відсутності транспортних засобів, що наближаються.

Чекати транспортний засіб пішоходи повинні на тротуарах, посадкових майданчиках, а якщо вони відсутні, – на узбіччі, не створюючи перешкод для дорожнього руху.

У разі наближення транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком червоного та синього кольору і спеціальним звуковим сигналом пішоходи повинні утриматися від переходу проїзної частини або негайно залишити її.

Пішоходам забороняється:

- а)** виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;
- б)** раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;
- в)** допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;
- г)** переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;
- г)** затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;
- д)** рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку.

Пішохід має право:

- а)** на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними переходами, а також регульованими переходами за наявності на те відповідного сигналу регулювальника чи світлофора;
- б)** вимагати від органів виконавчої влади, власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів створення умов для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, треба завжди пам'ятати обов'язки і права пішоходів, робити відповідні висновки: Правила треба знати і виконувати – це найголовніше і найважливіше для вашого життя і здоров'я.

Забезпечення безпеки дорожнього руху потрібно розглядати як загальнонаціональний пріоритет, спрямований на зниження темпів зростання аварійності порівняно з темпами збільшення автомобільного парку, зменшення тяжкості ДТП і кількості загиблих на дорогах.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 року № 1384-р // Офіційний вісник України. – 2008. – № 84. – Ст. 2829 (втратила чинність).

2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Ст. 3280.

3. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 року №771 // Офіційний вісник України. – 2012. – № 63. – Ст. 2577 (втратила чинність).

Малишко Денис Вікторович

здобувач кафедри адміністративного і господарського права юридичного факультету Запорізького національного університету

АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНА ФУНКЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ЯК ГАРАНТІЯ БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРІВ МУНІЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Сфера адміністративного права охоплює надзвичайно широкий спектр суспільних відносин, що зумовлює перманентне виникнення й оновлення безкінечно великої кількості нових проблем, які потребують теоретичного розв'язання. Предметом вивчення М. Завального, І. Кравченко, І. Панова, С. Гусарова та інших вчених стала адміністративно-юрисдикційна (далі – АЮ) діяльність органів внутрішніх справ, а О. Амоши, В. Воліка, О. Димченка та багатьох інших – адміністративно-правове регулювання (далі – АПР) відносин у сфері муніципального транспорту (далі – МТ). Порухнені питання досліджені недостатньо повно, у т. ч. в силу динаміки розвитку суспільних відносин та одночасним відставанням від них як наукових розробок правил, прийнятих для забезпечення прогресивного розвитку цих відносин, так волі публічної влади на ухвалення норм, що ґрунтуються на зазначених розробках.

Дослідження окресленої функції національної поліції України відображає тенденцію антропологізації не тільки вітчизняного законодавства, але й практики його застосування базовим органом правопорядку, який за влучними словами керівника Національної поліції України Х. Деканоїдзе: «відчуває нестачу кваліфікованих кадрів» [1]. Вчені прагнуть імплементувати у практику ті наукові знання, які переконують як поліцейських патрульних, так й інших розвинених членів суспільства у вірності норм права, а, значить, логічності і природної необхідності дотримання чинних правил під час користування МТ. Маючи за мету збереження й розвиток фундаментальних (життя, здоров'я) та прикладних (комфортність, швидкість, безпека у громадському МТ) соціальних цінностей, патрульна поліція повинна змушувати (відкорегувувати у

позитивний бік поведінку) десоціалізованих (частково чи повністю) суб'єктів права, в нашому випадку учасників відносин з використанням МТ. В цьому зв'язку поліція повинна повсюдно і безкомпромісно реалізовувати АЮ функцію – у визначеному законом порядку застосовувати матеріальні і адміністративно-процесуальні норми Кодексу про адміністративні правопорушення України від 07.12.1984 р. № 8073-X (далі – КпАП), де описано склад правопорушення і санкцію за його вчинення, процедури фіксації обставин, розгляду і вирішення справ про адміністративні правопорушення, реалізації санкцій та захисту правовідносини, у т. ч. із застосуванням заходів примусу (адміністративного, дисциплінарного та іншого змісту) [2, с. 43]. Традиційна недооцінка небезпеки адміністративних правопорушень, спрямування зусиль лише на протидію злочинності послаблює не лише існуючий адміністративно-правовий режим як одну з суттєвих складових правопорядку, але й не найкращим чином відбивається на криміногенній обстановці в країні [3, с. 1]. Структурно окреслена функція розпадається на два наступних смислових блоки – об'єкту і суб'єкту. За ознакою суб'єкта у вище окресленій сфері гарантією безпеки перевезення пасажирів муніципальним транспортом засобами АЮ діяльності виступає патрульна поліція, що слідує за наступного. Згідно з п. 2 ч. 3 ст. 13 Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 р. № 580-VIII, у складі поліції функціонує патрульна поліція. За п. 1 ч. 1 розділу III «Функції патрульної служби» Положення про патрульну службу МВС (затв. наказом МВС України від 02.07.2015 № 796), патрульна служба відповідно до покладених на неї завдань здійснює цілодобове патрулювання території обслуговування з метою контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки. У разі необхідності здійснює регулювання дорожнього руху. За об'єктним критерієм, АЮ функція виступає однією з важливих форм гарантування безпеки перевезень пасажирів МТ, під яким розуміємо самостійну галузь міського господарства, що має свою специфіку організації та управління функціонуванням різних видів транспорту, які беруть участь в перевізному процесі, пов'язані мережею комунікацій та

інших інфраструктурних об'єктів [4, с. 4]. Ця функція залишається складником більш широкого явища – АПР муніципальною і центральною публічною владою цієї сфери [5, с. 29], де юридичне регулювання проникає в усі складності відносин на МТ, стосується їхніх деталей і подробиць, прагне врахувати усі можливі життєві інтереси [6, с. 63]. Формально-юридично суть АЮ впливу патрульної поліції на неправомірну поведінку учасників відносин з використанням МТ описана наступним чином: 1) матеріальний бік правопорушень на транспорті, у т. ч. МТ, і на невід'ємній від нього частині – дорожній інфраструктурі, описано у гіпотезах статей 109-142 КпАП; 2) процесуальний бік – статтях 222, 245-285; 3) матеріально-процесуальні норми – бланкетна деталізація матеріальних і процесуальних норм, а також низка нових правил міститься у Законах України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII, «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV; Правилах дорожнього руху, затв. постановою КМУ від 10.10.2001 р. № 1306; Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затв. постановою КМУ від 18.02.1997 р. № 176 та ін. Фактично АЮ функція патрульної поліції вміщує у собі: 1) адміністративно-процесуальний примус – напрямок роботи, що полягає у перевірці документів водіїв чи інших учасників дорожнього руху; затримання правопорушників і доставлення їх для медичного освідування, встановлення особистості тощо; складання протоколів про адміністративні правопорушення та оформлення інших адміністративно-процесуальних документів; 2) адміністративно-деліктний – а) формально-процесуальний – документально оформлює накладення на правопорушників санкції правових норм (у протоколі і постанові про накладення адміністративного стягнення); б) безпосередньо адміністративно-примусовий (адміністративно-виконавчий) – піддає правопорушників санкціям, змушує їх виконувати накладені на них санкції та інші законні вимоги органів публічної влади. Услід за Х. Деканоїдзе ми вважаємо, що участь патрульної поліції у процесі притягнення правопорушника до юридичної відповідальності жодним чином не повинна сповільнюватися (виключатися) такими штучними

перепонами як статус порушника, незахищеність поліцейського, невміння поліцейським швидко вирішувати питання на місці правопорушення тощо [1].

У загальній системі АПР сфери МТ АЮ напрям роботи патрульної поліції суттєво сприяє як прямо, так і опосередковано, підвищенню рівня правомірної поведінки учасників відносин на МТ, у т.ч. покращенню безпечності і якості пасажирських перевезень цим видом транспорту. За результатами соціологічного анкетування, якість послуг пасажирських перевезень МТ в Україні 48,7% опитаних оцінюють задовільно, а 26% – незадовільно¹. Релевантність цих результатів багато у чому залежить від життєвих стандартів опитаних. Будучи спрямованою на соціальний прогрес, реформа управління МТ, у т.ч. ролі патрульної поліції у забезпеченні нормального – правового – перебігу відносин пасажирських перевезень МТ, повинна ґрунтуватися на уявленнях тієї частини суспільства, яка виступає носієм найвищих стандартів у цій сфері, зокрема ФРН, Норвегії, Португалії, Іспанії та інших розвинених країн. У цьому зв'язку, з фінансової сторони позитивним стало рішення ЄІБ про надання Міністерству інфраструктури України 200 млн євро кредиту для модернізації (тролейбусів, трамваїв та автобусів) міського пасажирського транспорту в 20 містах країни [7].

Отже, синтезування суб'єкта і об'єкта в окресленому розрізі проблематики адміністративного права і правоохоронної діяльності дозволило побачити роль патрульної поліції у забезпеченні безпеки під час експлуатації МТ, головним чином життя і здоров'я його пасажирів та інших учасників дорожнього руху. Змістом АЮ функції патрульної поліції у відносинах на МТ стали адміністративно-процесуальний примус (оформлення факту правопорушення) і застосування санкції за адміністративний делікт. Цей напрям роботи органічно доповнює управлінські функції відповідних органів муніципальної і центральної публічної влади, гарантуючи збереження

¹Дослідження проведено нами у липні-жовтні 2016 р., серед більш ніж 150 респондентів Дніпропетровської і Запорізької областей.

належного рівня правопорядку пасажирських перевезень МТ. Ця функція одна із найсуттєвіших напрямів АПР відносин у сфері МТ. І якщо з суб'єктом питань доцільності його функціонування не виникає, то з приводу змістовного наповнення його роботи і формально-юридичної доречності норм, на підставі яких вона здійснюється, проблема актуалізується у таких напрямках: 1) оцінки потреби збагатити чинні гіпотези і/або санкції у сфері безпеки перевезень пасажирів муніципальним транспортом; 2) процедурні проблеми застосування чинних норм права адміністративного процесу у вказаній сфері.

Список використаних джерел:

1. Брифінг голови Нацполіції України Хатії Деканоїдзе, 07.11.2016 // [електрон. ресурс]. – Режим доступу : https://www.youtube.com/watch?v=RSS8KlTT_5Y
2. Лапина М. А. Административная юрисдикция в системе административного процесса : [монография] / Марина Афанасьевна Лапина. – М. : Финансовый ун-т, 2013. – 140 с.
3. Завальний М. В. Адміністративно-деліктне провадження, що здійснюється органами внутрішніх справ: авт. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адмін. право і процес; фінансове право; інформац. право» / Михайло Володимирович Завальний. – Х., 2008. – 20 с.
4. Ульянов С. А. Разработка метода и моделей формирования эффективных инвестиционных проектов развития системы управления транспортной компанией : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Ульянов Сергей Александрович. – М., 2000. – 175 с.
5. Мельгунов В. Д. Административно-правовое регулирование и административно-правовые режимы в сфере предпринимательской деятельности : [монография] / Виталий Дмитриевич Мельгунов. – М. : Wolters Kluwer, 2008. – 160 с.
6. Алексеев С. С. Теория права / Сергей Сергеевич Алексеев. – М. : Издательство БЕК, 1995. – 320 с.

7. ЄІБ надасть Україні 200 мільйонів євро кредиту // 10.11.2016. – [електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unian.ua/eurobusiness/1617672>

Матвєєв Дмитро Олександрович

курсант 1-го курсу Навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Безпека дорожнього руху – один із ключових факторів якості життя громадян країни. Висока аварійність на автошляхах й тяжкі втрати мають негативні соціально-економічні наслідки. Сьогодні Україна намагається застосовувати європейський досвід забезпечення безпеки дорожнього руху, а отже, її політика спрямована на вдосконалення системи попереджень водіїв про порушення правил дорожнього руху, документування таких порушень, занесення даних до єдиної інформаційної системи МВС, застосування адміністративних стягнень до порушників Правил дорожнього руху, у тому числі адміністративних штрафів.

Зміни в сучасному українському соціумі, його економічній, політичній, духовній сферах закономірно впливають на процес формування нових взаємовідносин між державою, її інституціями та громадянським суспільством. Це стосується й такого державного інституту, як органи правопорядку. Національна поліція в Україні – державний правоохоронний орган, діяльність якого спрямована на реалізацію державної політики у сфері: захисту прав, свобод і законних інтересів громадян України, іноземних громадян, осіб без громадянства; захисту об'єктів права власності; протидії злочинності; охорони публічного порядку та забезпечення публічної безпеки. В Законі України «Про Національну поліцію» закріплено, що діяльність поліції будується на принципах законності, гласності, гуманізму, поваги до особи, соціальної справедливості, взаємодії з трудовими колективами, громадськими

організаціями і населенням. Національна поліція інформує органи влади й управління, населення, засоби масової інформації про свою діяльність, стан публічного порядку та заходи щодо його зміцнення.

В 2016 році контроль за безпекою дорожнього руху покладено на територіальні підрозділи поліції. Щодня працівник поліції вирішує складні професійні завдання, розв'язує непрості ситуації та конфлікти й не має права помилятися. Отже, ступінь матеріально-технічної забезпеченості й ефективність діяльності органів правопорядку, рівень їхньої професійної компетентності позначаються на соціально-психологічному стані суспільства, а також впливають на громадську думку про роботу поліції.

Проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь якої країни. Україна за рівнем смертності від дорожньо транспортних пригод (далі – ДТП) посідає п'яте місце в Європі.

Згідно статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» поліція відповідно до покладених на неї завдань: 1) регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; 2) здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом; 3) 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.

Поліцейські вирішують поставлені перед ними завдання у взаємодії з іншими підрозділами ОВС, службами з безпеки дорожнього руху підприємств, установ і організацій всіх форм власності, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також з трудовими колективами і громадськістю. Організація цієї взаємодії здійснюється шляхом оперативного реагування на правопорушення і злочини, виконання оперативних планів МВС, забезпечення участі в охороні публічного порядку згідно з єдиною дислокацією сил і засобів та внесення

пропозицій щодо змін у ній з урахуванням стану аварійності на закріпленій території.

Слід зазначити, що в Законі України «Про Національну поліцію» передбачено, що створення, укомплектування спеціально підготовленими поліцейськими та забезпечення функціонування на всій території України патрульної поліції тимчасово, до 31 грудня 2016 року, дозволяється функціонування в складі поліції Державної автомобільної інспекції та підрозділів громадської безпеки, на які покладаються обов'язки з охорони публічного порядку та забезпечення дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція [1].

Таким чином, можна дійти висновку, що Національна поліція посідає головне місце та відіграє важливу роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху в Україні.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 40–41. – Ст. 379.
2. Козоріз В. Європейський вибір України і дорожня безпека [Електронний ресурс] / В. Козоріз // Офіційний сайт Громадської організації «Товариство учасників руху» «ПІШОХІД.org.ua». – 2013. – Режим доступу : <http://www.pishohid.org.ua/news/ievropeyskiy-vibir-ukrayni-i-dorozhnya-bezpeka>.

Мельниченко Олександр Іванович

вчений секретар Національного транспортного університету, кандидат технічних наук, професор, доцент кафедри транспортного права та логістики

Сохань В'ячеслав Вікторович

аспірант кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету

КРИМІНАЛЬНІ ПРОЦЕСУАЛЬНІ ТА КРИМІНАЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Розвиток транспортних засобів та доріг, засобів регулювання, вдосконалення технічних та інших засобів, що забезпечують функціонування системи «людина-автомобіль-дорога», в цілому втілюють в собі найновіші досягнення науково-технічного прогресу та визначають рівень соціально-економічного розвитку країни.

Україна має досить велику і розвинуту транспортну систему, зв'язану з багатьма країнами світу. Цю систему складають повітряний, річковий, залізничний, автомобільний, магістрально-трубопровідний транспорт, метрополітени, розвинута сітка міського та позаміського електричного та різноманітного відомчого транспорту.

З розвитком транспорту збільшується потужність транспортних засобів та швидкість їх руху, що має важливе значення для розвитку суспільства. Найбільш серйозною з них є проблема дорожньо-транспортних пригод. Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху характеризуються широкою розповсюдженістю і мають підвищену суспільну небезпеку.

Серед правових заходів у боротьбі зі злочинами на транспорті важливе значення має правильне застосування норм кримінального, кримінально-процесуального законодавства; використання основ науки криміналістики, кримінології, прокурорського нагляду тощо.

Для того, щоб розпочати розслідування будь-якого злочину спочатку необхідно кваліфікувати кримінально-каране діяння за відповідною статтею КК України, потім належить застосувати відповідну криміналістичну методику розслідування злочинів, а для дотримання процесуальних вимог під час розслідування, треба звертатись до положень кримінально-процесуального законодавства, для профілактики та прогнозування певних видів злочину – необхідно користуватися положеннями науки криміналістики та кримінології.

Важлива роль у зменшенні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспорту приділяється слідчим органам. Від своєчасного і якісного досудового слідства залежить ефективність боротьби зі злочинністю, у тому числі і зі злочинними порушеннями правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспорту. Однак, слідча практика показує, що при розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, допускаються серйозні помилки, неточності, не цілком використовуються надані законом можливості і засоби виявлення, вилучення і фіксації слідів, речових доказів, що приводить до неякісного розслідування та затягування досудового слідства. Недостатньо застосовуються сучасні методики розслідування, особливо при проведенні слідчих дій на початковому етапі розслідування, внаслідок чого в ряді випадків особи, винні у вчиненні злочину, залишаються невстановленими, а злочини нерозкритими.

Встановлення механізму вчинення ДТП є однією з найскладніших проблем, що виникають при їх розслідуванні. Слід відмітити, що у переважній більшості кримінальні впровадження про ДТП знаходяться у слідчих, які не спеціалізуються на їх розслідуванні.

Важливою проблемою є створення алгоритмів дій як слідчого, так і спеціаліста чи експерта по розкриттю та розслідуванню злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів.

На сьогоднішній день ще не забезпечена достатня якість розслідування злочинів даної категорії. В процесі роботи допускаються слідчі помилки, а збір

доказів набуває тенденційного, частіше обвинувального характеру. При проведенні слідчих дій не досліджуються якісно та в повному обсязі всі обставини справи. Неповнота та односторонність розслідування призводить до недостатньо обґрунтованих рішень, в результаті чого можливе порушення загальних принципів законності та здійснення правосуддя згідно Конституції України, незаконне притягнення особи до кримінальної відповідальності або її незаконне звільнення.

Постійний розвиток техніки і українського законодавства викликає у науки і практики потребу в нових дослідженнях з розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортних засобів.

З метою покращення розкриття та розслідування злочинів даної категорії є доцільним вдосконалення та законодавче врегулювання відомчого контролю та прокурорського нагляду за додержанням законів у діяльності слідчого у вказаній категорії кримінального впровадження.

Список використаних джерел:

1. Біленчук П.Д., Лисиченко В.К., Клименко Н.І. Криміналістика: Підручник. / За ред. П.Д. Біленчука. – 2–ге вид., випр. і доп. – К.: Атіка, 2001. – 544 с.
2. Білий П.М., Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті. Навч. посіб. – Одеса.: Укрінформ, 2001. – 196 с.
3. Бойко А.М., Брич Л.П., Грищук В.К., Дудоров О.О., Мельник М.І. Науково-практичний коментар Кримінального Кодексу України від 5 квітня 2001 року / М.І. Мельник (ред.), М.І. Хавронюк (ред.) – К.: Каннон, 2001. – 1104 с.
4. Галаган В.І. Проблеми вдосконалення кримінально-процесуальної діяльності органів внутрішніх справ України: Монографія. – К.: НАВСУ, 2002. – 299 с.
5. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII // Відомості Верховної Ради. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

6. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

7. Збірник методичних рекомендацій з питань розкриття та розслідування злочинів слідчими та оперативними працівниками органів внутрішніх справ / А.А. Осауленко, І.О. Ростов, Г.К. Литвинчук, С.М. Лиховид; Під ред. П.В. Коляди. – К.: МВС України, 2001. – 239 с.

8. Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К.: Хрінком – Інтер, 2001. – 80 с.

9. Коржанський М.Й. Кримінальне право і законодавство України. Частина Особлива: Курс лекцій / М.Й. Коржанський (ред.). – К.: Атіка, 2001. – 542 с.

10. Криміналістика: Підручн. для студ. юрид. спец. вищ. закл. освіти / За ред. В.Ю. Шепітька. – 2-ге вид., переробл. і допов. – К.: Концерн Видавничий Дім «Ін Юре», 2004. – 728 с.

11. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): Дис. д-ра юрид. наук: 12.08.00. – К., 2005. – 543 с.

12. Правила дорожнього руху. – К.: Парламентське вид-во, 2002. – 80 с.

Мисливий Володимир Андрійович

професор кафедри публічного права Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського, доктор юридичних наук, професор

ЗАКОНОДАВСТВО ПРО БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ І КРИМІНАЛЬНИЙ ЗАКОН

З початком «буму автомобілізації» в 70-тих роках ХХ століття та розвитком автомобільного транспорту наслідки дорожньо-транспортних пригод значно погіршили транспортну ситуацію, адже її негативні показники в Україні

є одними з найгірших в Європі, що вимагає вдосконалення законодавства про дорожній рух, яке визначає його правові та соціальні основи з метою захисту життя і здоров'я громадян, створення безпечних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища. Це також стосується «Правил дорожнього руху» та інших нормативно-правових актів республіканського, галузевого та місцевого рівнів.

У свою чергу, закони та нормативні акти з безпеки дорожнього руху повинні бути органічно пов'язані з відповідним галузевим законодавством і, зокрема, кримінальним, яке передбачає охорону суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху. Адже диспозиції статей Кримінального кодексу України (далі – КК) мають бланкетний характер, що вимагає звернення при їх застосуванні до вищевказаних законодавчих і нормативно-правових актів з убезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту.

За радянської доби безпека дорожнього руху на Україні не була врегульована на законодавчому рівні, водночас у бувшому СРСР діяло понад 300 нормативно-правових актів з цього питання. Отже, при застосуванні кримінально-правових норм застосовувались такі підзаконні акти, як: «Правила дорожнього руху», «Правила технічної експлуатації рухомого складу автомобільного транспорту», правила, настанови та інструкції з безпеки руху та експлуатації на міському електротранспорті та інші, що затверджувалися МВС СРСР, Міністерством транспорту УРСР та іншими міністерствами й відомствами, а отже фактично відповідні статті кримінального закону базувались на «відомчих» нормативних актах.

На початку незалежності суспільні відносини у сфері дорожнього руху нарешті були врегульовані Законом України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року, а «Правила дорожнього руху» стали затверджуватися Кабінетом Міністрів України, що не виключає прийняття іншими суб'єктами підзаконних нормативних актів з безпеки дорожнього руху, які можуть використовуватися при застосуванні кримінально-правових норм у цій сфері.

Аналіз практики розслідування і кримінального судочинства щодо злочинів у сфері дорожнього руху, а саме таких, як «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» (ст. 286), «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації» (ст. 287), «Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху» (ст. 288), «Незаконне заволодіння транспортним засобом» (ст. 289), «Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу» (ст. 290), «Порушення чинних на транспорті правил» (ст. 291) показує, що більшість з них складають діяння, передбачені ст. 286 та 289 КК України (близько 95 %), які вимагають застосування відповідних положень «Правил дорожнього руху».

Разом з цим, така практика свідчить про недооцінку законодавчого рівня регулювання дорожнього руху та його безпеки, адже суб'єктами вказаних злочинів одночасно порушуються певні приписи, що містяться як у Законі України «Про дорожній рух», так і в «Правилах дорожнього руху». За таких умов при застосуванні вказаних кримінально-правових норм досудове слідство та суд мають інкримінувати винному порушення як приписів закону, так і правил безпеки руху, проте цього не відбувається, оскільки правоохоронні органи та суд фактично посилаються лише на порушення «Правил дорожнього руху».

Таким чином, на наш погляд, прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» певним чином оптимізує правове поле, яке регламентує суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, оскільки у законопроекті «Правила дорожнього руху» передбачаються його виокремленою структурною частиною, а отже можуть надати їм вищої юридичної сили – сили закону [1].

Звичайно, що такий підхід не забезпечує вирішення всього комплексу питань, що стосуються регламентації зазначеної сфери, оскільки залишається певна частина суспільних відносин, яка сьогодні врегульована іншими нормативними актами, що не є предметом вказаного законопроекту. Зокрема,

це стосується правил технічної експлуатації транспортних засобів, які лише частково визначені у «Правилах дорожнього руху». У першу чергу йдеться про правила експлуатації транспортних засобів, які мають певні особливості, наприклад, міський електротранспорт (трамвай, тролейбус), порядок експлуатації яких регламентується окремими правилами, що затверджуються Міністерством інфраструктури України, це стосується й фунікулерів. Існують різноманітні правила експлуатації спеціального автотранспорту, будівельних, дорожніх, сільськогосподарських та інших видів транспортних машин, вже не кажучи про правила (інструкції) підприємств-виробників механічних транспортних засобів, оскільки ці документи у певних конкретних випадках можуть мати кримінально-правове значення.

Відтак, Правила дорожнього руху, з огляду на їх важливе кримінально-правове значення, повинні містити положення, що узгоджуються з відповідними соціально-технічними нормами, теорією кримінального права, нормами кримінального законодавства у цій сфері та слідчою і судовою практикою. При цьому важливого значення набуває узгоджений понятійний апарат усіх наведених складових, який має забезпечувати єдиний підхід і тлумачення певних його положень та категорій.

З цього приводу заслуговує на підтримку розширення у законопроекті термінології щодо транспортної інфраструктури, серед якої важливе значення має так звана «аварійна обстановка» та «аварійна ситуація», нормативне, теоретичне і практичне значення яких вдається суперечливим і вимагає окремого розгляду. У попередніх публікаціях ми вже відзначали, що поняття «аварійна обстановка» містить ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП): «Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення *аварійної обстановки* (курсив наш – В. М.), а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян...». Проте, наведене поняття аварійної обстановки за своїм змістом фактично

визначає делікт створення небезпеки, тобто правопорушення, яке створює небезпеку, але не заподіює реальної шкоди.

Разом з цим, теорія кримінального права завжди розглядала «аварійну обстановку» як матеріальний елемент дорожньо-транспортного делікту, з урахуванням того, що аварійна обстановка спричиняє суспільно небезпечні наслідки. Згідно з таким підходом аварійна обстановка означає реалізацію небезпеки і виступає результатом дорожньо-транспортного делікту. Саме таке поняття «аварійної обстановки» широко використовувалося в кримінально-правовій теорії, судовій практиці, а також судовій експертизі та, навіть, пропонувалося для включення до диспозицій статей кримінального законодавства про дорожньо-транспортні злочини.

Отже, поняття «аварійна обстановка» в адміністративно-правовому та кримінально-правовому значенні вказує на невідповідність їх змісту, оскільки перше пов'язане з ознаками делікту створення небезпеки, а друге, навпаки, означає делікт, пов'язаний із суспільно небезпечними наслідками. Ми вже наголошували, що з метою уникнення даної колізії у ст. 122 КУпАП термін «аварійна обстановка» слід замінити терміном «небезпечна обстановка», що узгоджуватиметься з положеннями пунктів 1.10, 12.3 та інших, в яких йдеться саме про «небезпеку для руху», тобто небезпечну обстановку. Адже саме про це йдеться у терміні законопроекту: *«небезпека для руху – зміна дорожньої обстановки (у тому числі через стан технічних засобів організації дорожнього руху, дорожнього покриття та дорожні умови, появу транспортного засобу, пішохода або іншого рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу (до пішохода) чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу чи стану вантажу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує учасника дорожнього руху негайно змінити швидкість, зупинитися або маневрувати (змінювати траєкторію руху). Окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку»*. На наш погляд, це визначення остаточно вносить плутанину щодо визначення аварійної обстановки в цьому ж проекті

закону.

Що стосується пропозиції введення в термінологію додаткового поняття «*аварійна ситуація*» – ситуація, за якої учасник дорожнього руху, що належно виконує вимоги цього Закону, не має можливості уникнути дорожньо-транспортної пригоди, то вона хоча і є компромісною, але переконані, що це доповнення призведе до ще більших складнощів у застосуванні цих категорій.

Отже, пропонуємо залишити у проекті поняття «небезпечна обстановка» та «аварійна обстановка», сформулювавши останнє таким чином – це така зміна дорожньої обстановки, створеної водієм або іншими учасниками дорожнього руху внаслідок порушень або інших небезпек, перешкод чи технічних несправностей транспортного засобу, в якій водій не має технічної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді.

Вважаємо, що такий підхід буде конструктивним, здатним розкривати дійсний зміст та сутність понять «небезпечної» та «аварійної» обстановки у сфері дорожнього руху, сприятиме їх ідентифікації, удосконаленню термінологічного понятійного апарату, а відтак слугуватиме забезпеченню безпеки дорожнього руху та запобіганню дорожньо-транспортним деліктам.

Список використаних джерел:

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

Молчанов Ростислав Юрійович

ад'юнкт кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, капітан поліції

ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ

На сьогодні справи про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху розглядаються двома органами – судом та Національною поліцією. При цьому слід відзначити суттєві зміни в законодавстві, що визначає порядок провадження в справах, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції.

Так, Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [1] було внесено ряд змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) [2] в частині адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері безпеки дорожнього в тому числі запроваджено інститут адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі та запроваджено спрощене провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху за ті правопорушення, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції.

Порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення цієї категорії визначений в наказі МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [3]. Цей порядок визначає, що за вчинення правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, розгляд якого

входить до компетенції Національної поліції законодавцем передбачено два способи притягнення до відповідальності:

1) якщо правопорушення зафіксоване в автоматичному режимі – до відповідальності притягається фізична або юридична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб. При цьому розгляд справи здійснюється в спрощеному порядку без складення протоколу за місцем оброблення та обліку таких правопорушень;

2) якщо правопорушення зафіксоване працівником Національної поліції – до відповідальності притягається особа, яка керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення. Розгляд справи здійснюється за місцем вчинення правопорушення в спрощеному порядку без складення протоколу про адміністративне правопорушення.

В цілому підтримуємо запровадження спрощеного порядку провадження в справах про адміністративні правопорушення, оскільки така процедура економить час особи, яка притягується до відповідальності в разі згоди її з правопорушенням та накладеним стягненням. В той же час, вважаємо, що спрощений порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху має суттєвий недолік, оскільки в тому разі, коли особа оскаржує правопорушення та (або) стягнення, що на неї накладається, уповноважена особа Національної поліції, яка здійснює провадження в справі про адміністративне правопорушення повинна забезпечити докази вчиненого особою правопорушення. В правах такої категорії часто бувають відсутні свідки правопорушення, також не завжди вдається зафіксувати правопорушення за допомогою технічних засобів фото, відео фіксації. В такому разі протокол про адміністративне правопорушення, який відповідно до статті 251 КУпАП є доказом в справі про адміністративне правопорушення може стати єдиним доказом в справі про адміністративне правопорушення.

Відзначимо відмінність постанови в справі про адміністративне правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху. Її зміст визначено в частині

другій та третій статті 283 КУпАП, а постанови в справі про адміністративне правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, крім цього частиною третьою вказаної статті. Серед цих реквізитів слід виділити те, що в постанові в справі про адміністративне правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху повинна міститись інформація про технічний засіб, яким здійснено фото або відеозапис правопорушення, навіть якщо це правопорушення зафіксоване не в автоматичному режимі. При цьому, норма носить імперативний безальтернативний характер. Виникає питання, що робити в тому разі, коли правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху не зафіксоване за допомогою технічного засобу? В цьому разі винесена постанова буде або не законною або правопорушник уникне відповідальності.

Отже, спрощене провадження в справі про адміністративне правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху має певні переваги, оскільки економить час особи, яка притягується до відповідальності. В той же час, така процедура потребує законодавчого доопрацювання. На цій підставі пропонуємо запровадити спрощене провадження в справах про адміністративне правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху тільки в разі погодження правопорушника з вчиненим правопорушенням, а також стягненням, що на нього накладається, в іншому випадку провадження повинно здійснюватись в звичайному порядку. Також потребує відповідних змін норма, що визначає необхідність зазначення в постанові технічного засобу, яким здійснено фото, відео фіксацію.

Список використаних джерел:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14 липня 2015 року № 596-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015 р. – № 39. – Ст. 372.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984 р. – № 51. – Ст. 1122.

3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07 листопада 2015 року № 1395 // Офіційний вісник України. – 2015 р. – № 88. – Ст. 2964.

Монастирський Юрій Анатолійович

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

ПРАВОВІ ПИТАННЯ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ КАР'ЄРНИХ АВТОСАМОСКИДІВ

Кар'єрні автосамоскиди займають чільне місце в лінійці технологічних машин промислового транспорту і використовуються на кар'єрах, металургійних підприємствах та при будівництві. Особливістю цих машин є збільшені, у порівнянні зі звичайними вантажними автомобілями, габаритні розміри, як по ширині так і по висоті, розташування робочого місця водія - на рівні 2...4 м від поверхні дороги. Робота інженерно-технічних працівників, автослюсарів та водіїв в умовах гірничого виробництва вимагає знань умов роботи, навичок водіння по гірському серпантину доріг, адже специфіка умов експлуатації автомобільної техніки в кар'єрі чи на відвалі проявляється в розташуванні з однієї чи двох сторін дороги обриву глибиною (висотою) від декількох десятків до декількох сотень метрів. Одною з характерних рис кар'єрного автотранспорту, що позначається на роботі машини в цілому та її окремих складових, є переважна направленість руху вантажів знизу до верху кар'єру по шляхам з уклоном до 16%.

Український парк з близько 2,5 тис. одиницями займає друге місце в світі за кількістю кар'єрних автосамоскидів виробництва ВАТ «Білоруський автомобільний завод», основна частина яких представлена машинами вантажопідйомністю 30...55 т. Кар'єрні автосамоскиди працюють в більш ніж 250 підприємствах гірничо-металургійної, будівельної, дорожньо-будівельної та інших галузях господарства. Відносно мала кількість кар'єрних самоскидів в автогосподарстві обумовлює необхідність частину робіт з їх технічного обслуговування та ремонту покладати на водіїв, оскільки утримання додаткових робітників-ремонтників не завжди представляється можливим. Тобто водій кар'єрного самоскида, крім спеціальних навичок водіння, повинний уміти проводити роботи по технічному сервісу своєї машини, а інженерно-технічні робітники підприємства повинні враховувати особливості експлуатації машин в кар'єрах. Таким чином, інженерно-технічним робітникам, слюсарям з ремонту та водіям кар'єрних автосамоскидів потрібно мати істотно більші знання, ніж їх колегам з автопідприємства що експлуатують автомобілі загального користування. Тому підготовка фахівців з експлуатації, обслуговування та ремонту кар'єрних автосамоскидів, а особливо водіїв – «кар'єрників» повинна виконуватися по спеціальних планах і програмах.

В Україні та країнах СНД в переліку робітничих професій не існує професія «Водій кар'єрного самоскиду», підготовка робітників, що керують кар'єрними самоскидами, проводиться на курсах цільового призначення, а така форма підвищення кваліфікації абсолютно не регламентується. Існують професії робітників, по суті своєї близькі до професії водія кар'єрного самоскида, це «Водій автомобіля», «Водій автотранспорту», «Водій самохідних механізмів» і інші. Для підготовки фахівців зазначених професій існують єдині державні типові навчальні плани і програми. А підготовка ведеться під державним контролем навчальних закладів шляхом проведення експертизи навчально-методичного, матеріально-технічного і кадрового забезпечення підготовки з наступною видачою ліцензій на послуги в сфері підготовки на обмежений період (звичайно до 5-10 років). Це відноситься і до

професійної підготовки слюсарів по ремонту автомобілів, у тому числі і з урахуванням спеціалізації по кар'єрним автосамоскидам та спеціальної техніки на їх базі.

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

Хто ж може керувати кар'єрним самоскидом? У посібнику з експлуатації кар'єрних самоскидів вантажопідйомністю 30-55 т ВАТ "БЕЛАЗ" говориться наступне: до експлуатації «рекомендується допускати тільки осіб, що вивчили будову і особливості їхньої експлуатації і які мають посвідчення на право керування, видане відповідної кваліфікаційною комісією». До керування самоскидом вантажопідйомністю 130 т і вище «повинні допускатися особи, що мають посвідчення на право керування, видане відповідної кваліфікаційною комісією, що мають відповідну кваліфікаційну групу по безпеці згідно «Правилам техніки безпеки при експлуатації електроустановок споживачів», що вивчили будову, правила експлуатації, особливості водіння і роботи, що мають досвід, на кар'єрному автотранспорті». Рекомендаційний характер першої вимоги не означає обов'язкового виконання, що може привести випадкову людину за кермо кар'єрного автосамоскида. В другому випадку відсутність досвіду роботи на кар'єрному автотранспорті (де його взяти, не працюючи на кар'єрному самоскиді – питання чисто риторичне!) цілком закриває дорогу кому-небудь для роботи. А у випадках, коли кар'єрний самоскид використовується на дорожньо-будівельних чи роботах для перевезення шлаків на металургійних комбінатах такий досвід зовсім не потрібний. Наприклад в умовах ВАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг» одні і ті ж кар'єрні автосамоскиди вантажопідйомністю 45 т використовуються і для транспортування руди з кар'єру, і для транспортування щебню в кар'єр для підтримки доріг в

належному стані, і на території металургійного виробництва для транспортування гарячого (температура до 800⁰С) сталеплавильного шлаку з місця вивантаження на місце переробки. Треба сказати, що подібні протиріччя фахівці ВАТ «БелАЗ» вже усуваються, що знаходить висвітлення в доповненнях до посібників з експлуатації. Але на сьогодні наявні на ВАТ «БелАЗ» навчальні плани та програми підготовки персоналу з експлуатації кар'єрних автосамоскиди в обсязі 80 – 90 годин на погляд керівництва гірничотранспортних цехів гірничо-збагачувальних комбінатів є недостатнім.

Виходом може бути внесення професії «Водій кар'єрного самоскида» із указівкою типу трансмісії в державний перелік професій з визначенням типових вимог до підготовки й атестації робітників.

Самою головною проблемою підготовки як водіїв, так і слюсарів з ремонту є відсутність навчальних планів і програм, чітких визначень і вимог заводів-виготовлювачів до персоналу, що експлуатує і проводить технічний сервіс машин. Для підприємств із малою кількістю машин, кваліфікаційна характеристика водія повинна бути значно ширше, ніж для великих, тому що умови роботи в невеликому колективі вимагають більшої його універсальності як фахівця. Оскільки там водій виконує і функції слюсаря по ремонті машин. У той же час водій на великому підприємстві повинний більш ефективно керувати самоскидом. Таке підприємство як правило має могутню виробничо-технічну базу і відповідний персонал для виконання робіт з підтримки рухливого складу в працездатному стані. А від водія потрібно в першу чергу перевезти гірничу масу від пункту навантаження до пункту розвантаження за мінімальний час і з мінімальною витратою палива.

Автором були розроблені базові навчальні плани і програми підготовки робітників, як у частині керування й експлуатації кар'єрних самоскидів водіями, так і обслуговування і ремонту таких машин автослюсарями. Крім того, аналогічні документи підготовлені і для перепідготовки робочих цих спеціальностей із самоскидів одного виду трансмісії на іншій. При цьому базовий план і програма адаптуються під конкретні умови підприємства.

Існуючі загальноприйняті методи і методики підготовки, як водіїв автомобілів загального користування, так і водіїв кар'єрних самоскидів орієнтовані в першу чергу на вивчення конструкції машин, правил дорожнього руху й у меншому ступені на відпрацьовування навичок водіння. Аналіз навчальних планів і програм показав, що для підготовки водіїв категорії «В» (легкові автомобілі) на водіння з 228 навчальних годин приділяється 30 год. (13 % навчального часу), категорії «В, С» (легкові і вантажні автомобілі) з 561 години – 57 год. (10 %). У порівнянні з таким розподілом годин питома кількість часу, відведена для підготовки водіїв кар'єрних самоскидів відповідно до прийнятого в Криворізькому басейні програмою курсів цільового призначення по вивченню експлуатації і ремонту великовантажних самоскидів БЕЛАЗ від 1986 р. просто «величезна». З 510 навчальних годин на водіння приділяється 108 год. чи 21 %. Однак і така кількість годин, що відводиться на водіння кар'єрних самоскидів вантажопідйомністю 120-130 т явно недостатньо й у рамках відведеного навчального часу на підприємствах намагаються більше часу приділити саме водінню.

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

По виробниче навчання завершується проведенням підсумкових теоретичних занять і кваліфікаційною атестацією учнів комісією, очолюваної технічним керівником автотранспортного підрозділу підприємства за участю гірничотехнічного інспектора. На курси цільового призначення по вивченню будови, експлуатації і ремонту кар'єрних самоскидів зараховуються водії, що мають посвідчення на право керування вантажними автомобілями категорії

«С», а навчання виконується стосовно до моделей, що експлуатуються на підприємстві.

Таким чином, будуть усунені існуючі правові питання щодо підготовки фахівців з експлуатації кар'єрних автосамоскидів.

М'яскалюк Євген Анатолійович

здобувач ступеня вищої освіти рівня магістр Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, старший лейтенант поліції

Федоровська Наталія Володимирівна

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

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ПРИКЛАДІ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ

В європейських країнах рівень смертності внаслідок ДТП становить в середньому четверо людей на 100 тис. населення, а в Україні цей показник дорівнює 18 (за даними доповіді ВООЗ, опублікованої у 2011 році. До речі, у Київській області цей показник ще вищий – 24) [1].

Однією з причин аварій є недостатньо якісне укладання швидкісних доріг, не відповідне європейським стандартам. На думку Європейської комісії, існують траси, об'єктивно небезпечні для життя. Так, найнебезпечнішою трасою Греції вважається траса, що сполучає порт Патри з Афінами: на ній взагалі відсутні розділові бар'єри для зустрічних потоків.

Досвід країн з розвиненою автомобілізацією (Канада, Франція, Фінляндія і США) доводить, що понизити рівень аварійності і уникнути колосальних соціальних і економічних втрат можна, зробивши послідовно ряд заходів:

1) сформувані гнучку і адекватну законодавчу основу з організації дорожнього руху;

2) у сфері дорожньої інфраструктури – облаштувати пішохідні переходи, відремонтувати дороги, організувати необхідну кількість парковок;

3) приділити особливу увагу пропаганді безпечного руху і наочно демонструвати людям, до чого призводять порушення правил дорожнього руху [2, с. 12].

Правове регулювання дорожнього руху, його безпеці в зарубіжних країнах. Закони про дорожній рух, якими регулюються і питання забезпечення його безпеки, діють в Австрії, Болгарії, Великобританії, Данії, Україні, Естонії. У Іспанії аналогічний документ називається «Основний закон про рух механічних транспортних засобів і про безпеку дорожнього руху». У Болгарії, Данії, Іспанії, Україні, Фінляндії закон про дорожній рух є єдиним законом, регулюючим відносини в цій сфері.

Основний акцент в зарубіжному законодавстві робиться на матеріальну відповідальність порушників дорожнього руху.

Це не тільки великі штрафи, але і конфіскація автотransпортних засобів, позбавлення водійських прав, прив'язка кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля.

Наприклад, в Німеччині, якщо водій набирає за рік штрафні очки за допущені порушення правил дорожнього руху, сума його страховки, яка складає до 1000 євро, збільшується ще на 500 євро, на другий рік – на 1000 євро, на третій – на 2000 євро. При зарплаті 3000–5000 євро – це дуже істотні витрати, які може собі дозволити далеко не кожен німець. Тому деякі з порушників вимушені цілий рік не користуватися автомобілем, щоб не платити потрібну ціну за страховку.

Залежно від кількості набраних штрафних балів збільшується вартість річної страховки автомобіля і в США.

У зарубіжному законодавстві позначився і новий підхід до числення штрафів за порушення правил дорожнього руху, сума штрафу залежить від:

а) місячного окладу порушника (за вирахуванням податків) або мінімального заробітку, встановленого в країні (у Фінляндії при заробітку водія нижче 50 дол. штраф не стягується);

б) річному заробітку (доходу) порушника (за вирахуванням податків);

– від 2-х до 10 разів збільшені мінімальні штрафи за особливо небезпечні порушення на дорозі;

– порушникам, які платять штраф на місці поліцейським (там, де це не заборонено законодавчо), або протягом 3-х-7-ми банківських днів, розмір штрафу знижується від 30 до 50 %;

– сума штрафу збільшується в 2-3 рази (за рахунок пені) в тому випадку, якщо порушник не сплатив його протягом 1 місяця і більш;

– у деяких країнах (Бельгія, Ізраїль, Іспанія, США) за несплату штрафу передбачається конфіскація транспортного засобу під заставу або із сплатою за зберігання на штрафній стоянці, позбавлення водійських прав (Японія).

Останніми роками в законодавстві низки країн з'явилися нові визначення складів дорожніх правопорушень. Перш за все, це стосується ведення телефонних розмов при управлінні транспортним засобом. Практично всі розвинені країни ввели заборону на розмови по мобільному телефону за кермом без гарнітури hands-free. Виняток становлять поки деякі штати в США, Канада, Кувейт, в Європі – Швеція.

Заборонені телефонні розмови за кермом в Австралії, Швейцарії. А в деяких штатах Австралії, Бельгії, Кенії, Малайзії, Сінгапурі, окрім значного штрафу, за це правопорушення передбачений тюремний висновок.

У Іспанії заборонено користуватися і гарнітурою hands-free. Можливо лише використання спеціально встановлених комплектів гучного зв'язку.

Заборони розповсюджуються також на відправлення SMS-повідомлень під час управління автомобілем, які прирівнюються до покарання за розмову по мобільному телефону без гарнітури hands-free [2, с. 16-17].

У різних країнах існують свої особливості діяльності дорожніх поліцейських.

Німеччина. За порушниками ПДР постійно полюють патрулі скритного спостереження. Є такий підрозділ в дорожній поліції ФРН. Виходить на чергування в непримітних авто з відеокамерою і вимірником швидкості. Контролери в штатському зливаються з рухомою масою і гальмують всіх, хто може представляти небезпеку.

У Ізраїлі департамент дорожнього руху відповідає за контроль, керівництво, координування і нагляд за діяльністю системи дорожнього руху, а також за визначення загальної політики цієї системи. У завдання департаменту входить регулювання дорожнього руху і скорочення числа дорожніх катастроф шляхом їх розслідування і залучення правопорушників до відповідальності. Департамент дорожнього руху входить до складу цивільної поліції. Співробітники дорожньої поліції озброєні легкою стрілецькою зброєю, використовують машини синього кольору з написом «Поліція» на арабській і англійській мовах. У Ізраїлі ще є суспільна поліція, яка називається «Мішмар израхи», в дослівному перекладі – «Цивільна варта». Назва достатня точне, тому що це дійсно «варта», її представники нічим зовні не відрізняються від поліції – звання, форма, посвідчення (у ній додано тільки одне слово – «добровольця»). На чергування вони виходять у вільний від основної роботи час і за свою участь в контролі за дорожнім рухом нічого не отримують.

Як такий, дорожньої поліції в США не існує. За порядком на дорогах стежать поліцейські патрулі штату або міста. У штаті Флорида відпрацьовується експеримент, коли добровольці (домогосподарки, пенсіонери, студенти) роз'їжджають на поліцейських автомобілях, «лякаючи» інших водіїв і примушуючи їх тим самим дотримувати правила дорожнього руху. Волонтери не можуть виписати штраф або провести арешт порушників, у них немає ніякої зброї. Але вони можуть повідомити про серйозні порушення поліцейським по рації і надати допомогу жертвам ДТП. Всі добровольці для цього проходять спеціальне навчання.

У Швеції 2006 р. за порядком на дорогах спостерігатимуть не тільки штатні дорожні поліцейські, але і оперативні працівники звичайної поліції. Як

правило, вони чергуватимуть в штатському. Передбачається обладнати близько 100 таких постів. За задумом керівництва шведської поліції, вони працюватимуть по чотирьох напрямках: відстежувати перевищення швидкості, перевіряти водіїв на алкогольне сп'яніння, стежити за тим, щоб водій і пасажери були пристебнуті ременями безпеки, присікати агресивне водіння на дорогах.

Литва. Дорожня поліція цієї держави провела незвичайний експеримент: на пішохідних переходах було встановлено 300 силуетів картонних «поліцейських». Вони були зроблені у натуральну величину і розфарбовані в кольори литовських вартових порядку. Крім того, на автострадах були встановлені пластикові імітатори поліцейських автомобілів теж у натуральну величину. Тільки за рахунок такого нововведення литовської дорожньої поліції вдалося понизити аварійність на дорогах за місяць на 10%.

Угорщина. У одному з сільськогосподарських районів країни дорожні поліцейські несуть чергування разом із загонами школярів-добровольців. Останнім поліцейські дозволили кидати перезрілими лимонами в порушників правил дорожнього руху, а якщо водій не порушує правила, йому вручають ароматне яблуко. Угорські поліцейські вважають, що подібне покарання викличе у водіїв значно більше відчуття провини, чим звичайний штраф [2, с. 24].

Таким чином, основними функціями дорожньої поліції в більшості держав є: нагляд за дотриманням правил дорожнього руху, оформлення ДТП і розслідування обставин їх здійснення. Крім того, в деяких країнах підрозділи дорожньої поліції здійснюють прийом кваліфікаційних іспитів у кандидатів у водії і видачу водійських посвідчень, контролюють технічний стан транспортних засобів, ведуть облік ДТП, займаються вихованням учасників дорожнього руху, зокрема проведенням правопросвітницької роботи серед населення.

Список використаних джерел:

1. Як підвищити безпеку на українських дорогах (29.12.2015) // URL: <http://ua.racurs.ua/1051-yak-pidvyschyty-bezpeku-na-ukrayinskyh-dorogah>.
2. Конспект лекцій з навчальної дисципліни «Безпека дорожнього руху» (напрямок підготовки 6.070106 «Автомобільний транспорт») / Донбаська національна академія будівництва і архітектури, кафедра «Автомобілі та автомобільне господарство», склав Коробкін В.Ф. – Макіївка, 2011. – 163 с.

Одотюк Іван Володимирович

здобувач ступеня вищої освіти рівня магістр навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, лейтенант поліції

Мозоль Вікторія Василівна

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

ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОВЕДЕННЯ МЕДИЧНОГО ОГЛЯДУ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ОСТАННІ ЗМІНИ

Одним із основних факторів забезпечення безпеки дорожнього руху є стан здоров'я водія. Медичний огляд водіїв проводиться з метою визначення здатності їх до безпечного керування транспортними засобами. У медичній довідці визначається здатність керувати відповідною категорією транспортних засобів, а також термін її дії [1].

На початку цього року уряд дещо змінив процедуру проведення медичних оглядів водіїв. Отож з'ясуємо, у чому ж полягають ці зміни, а разом з тим нагадаємо про види медоглядів водіїв та особливості їх проведення. Відповідно до чинного законодавства для отримання посвідчення водія на право керування транспортним засобом однієї з категорій особа має пройти медичний огляд у встановленому Міністерством охорони здоров'я України

порядку. Згідно зі статтею 45 ЗУ «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ медичний огляд проводять з метою визначення здатності кандидатів у водії та водіїв до безпечного керування транспортними засобами [2].

Медичний огляд включає: попередні, періодичні, щозмінні перед рейсові та після рейсові огляди, а також позачергові огляди, викликані необхідністю. Після проведення попереднього, періодичного та позачергового медичних оглядів видається єдиний документ – медична довідка щодо придатності до керування транспортним засобом форми № 083/о (облікова) (далі – медична довідка).

У разі відсутності у водія ДТЗ медичних протипоказань до керування відповідною категорією ДТЗ термін дії виданої медичної довідки становить три роки. Для водіїв ДТЗ віком понад 55 років (жінки – віком понад 50 років) термін дії – два роки.

У січні 2016 року МОЗ та МВС України спільним наказом від 22.01.2016 № 37/45 скасували дію абзацу 3 пункту 1.6 та виключили підпункт 2.1 пункту 2 Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом МОЗ та МВС від 31.01.2013 № 65/80. Відповідно до змін відтепер будь-який медичний заклад, який має ліцензію, може створити медичну комісію для водіїв (кандидатів) для видачі довідок у встановленому порядку.

Попередній, періодичний та позачерговий медогляди водіїв проводить медична комісія лікувального закладу, до складу якої входять: терапевт (голова комісії), невропатолог, отоларинголог, офтальмолог, хірург.

Попередній (періодичний) медичний огляд водіїв передбачає загальне обстеження спеціалістами медичної комісії; лабораторне і функціональне обстеження (загальний аналіз крові та сечі, аналіз крові на цукор, ЕКГ, обстеження гостроти й полів зору, обстеження вестибулярного апарату, визначення групи крові та резус-фактора). У разі необхідності уточнення діагнозу медична комісія може призначити особі індивідуальні додаткові обстеження. При проведенні медичного огляду враховують результати

обов'язкового профілактичного наркологічного огляду та дані щодо перебування особи на психіатричному обліку за місцем проживання. Медична комісія не проводить попередній (періодичний) медичний огляд водіїв, у яких виявлено гостре захворювання або загострення хронічного неінфекційного захворювання, чи інфекційне захворювання у заразному періоді, а також водіїв у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або які перебувають під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

На основі результатів медичного огляду водієві видають медичну довідку щодо придатності до керування транспортним засобом. На зворотному боці такої довідки є інструкція щодо її заповнення, відповідно до якої довідку розбірливим почерком заповнює голова медкомісії, що проводила огляд. Прізвище, ім'я та по батькові кандидата у водії або водія вписують повністю відповідно до паспортних даних. Залежно від того, визнали особу придатною чи непридатною до керування транспортним засобом, у колонці «Відмітка про придатність» довідки навпроти відповідної категорії транспортного засобу вписують слово «придатний» або «непридатний».

Якщо під час медичного огляду водія (кандидата у водії) виявлено певні обмеження для водіння транспорту, то їх потрібно зазначити у колонці «Обмеження» навпроти відповідної категорії транспортного засобу, наприклад: «в окулярах (лінзах)»; «з ручним управлінням» тощо.

Медичну довідку підписує голова медичної комісії та засвідчують печаткою закладу охорони здоров'я. Строк її дії: для водіїв віком до 55 років – 10 років; віком від 56 до 75 років – 3 роки; віком від 76 років – 1 рік [3].

Своєчасна організація проведення медичного огляду водіїв транспортних засобів є важливою для здоров'я водія, адже у останнього з'являється можливість попередити виникнення й розвиток професійних захворювань, які можуть стати причиною дорожньо-транспортної пригоди.

Список використаних джерел:

1. Визначення здатності особи до керування транспортним засобом // URL: <http://umcbdr.com.ua/navchannya/dodatkovy-materiali/viznachennya-zdatnosti-osobi-keruvannya-transportnim-zasobom/>.
2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
3. Медичні огляди водіїв транспортних засобів: останні зміни (30.09.2016) // URL: <http://www.sop.com.ua/article/117-qqq-16-m9-30-09-2016-medichn-oglyadi-vodiv-transportnih-zasobv-ostann-zmni>.

Олійник Богдан Олександрович

здобувач ступеня вищої освіти рівня магістр Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, лейтенант поліції

Мозоль Вікторія Василівна

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

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Важливою запорукою підвищення рівня забезпечення безпеки дорожнього руху є імплементація позитивного зарубіжного досвіду. Так вже склалося історично, що в багатьох галузях економіки та сферах соціального життя Україна змушена грати роль «наздоганяючого». Процеси, які вона сьогодні переживає, проблеми, які вона нині вирішує, тенденції, які в ній спостерігаються, для провідних країн світу вже частина історії. Не стала винятком і сфера безпеки дорожнього руху. Сучасні показники дорожньо-транспортної аварійності (деліктності, віктимності), а також загальний стан забезпечення БДР відповідають рівню Німеччини кінця 80-х, Австрії, Іспанії,

Португалії, Франції початку 90-х років XX ст., Греції й Португалії початку XXI ст. [1].

Найбільшу та найвдалішу реформу ДАІ провели в Грузії. У цій країні в один день звільнили 60 тис. працівників та протягом кількох місяців створили абсолютно нову службу з іншими людьми. Поліція перетворилась на сервісну службу. Головний підсумок реформи – на вулицях абсолютно безпечно, дорожні поліцейські не беруть хабарів, значно зменшилась кількість незаконних заволодінь транспортними засобами. Громадяни забули, що таке бюрократичні перешкоди в МВС.

Зараз підрозділи МВС Грузії – це патрульна служба та кримінальна поліція. Патрульна служба поєднує функції дорожньої поліції та миттєвого реагування на звернення громадян в служби екстреної допомоги. Екіпажі з двох працівників патрулюють на спеціально розроблених маршрутах. Якщо вночі згори подивитись на місто, можна побачити значну кількість червоно-синіх вогників – патрульні автомобілі в обов'язковому порядку повинні рухатись із включеними проблісковими маячками [2].

У Сполучених Штатах Америки дорожня поліція значну частину часу приділяє тому, що в інших країнах світу виконують звичайні поліцейські: переслідують злочинців, здійснюють арешти, надають допомогу в розслідуванні кримінальних злочинів, забезпечують громадську безпеку на вулицях. Дорожні поліцейські в багатьох штатах зобов'язанні попереджувати злочинну діяльність самостійно, в деяких випадках навіть без допомоги звичайних поліцейських. Так склалось ще з тих часів, коли звичайна поліція підпорядковувалась мерам міст чи округів і єдиною службою поліції, що підпорядковувалась лише владі штатів, була дорожня поліція. Наприклад, у Каліфорнії поліція штату до сих пір називається «Дорожньою поліцією», хоч виконує всі поліцейські функції.

У США на водіїв, які порушили правила дорожнього руху, поліцейські накладають штраф на місці вчинення правопорушення. При цьому видається квитанція, за допомогою якої можна здійснити оплату в будь-якому банку.

Якщо правопорушник не оплатить штраф у встановлений строк, в нього призупиняється право на керування транспортними засобами [3].

Досвід США щодо обладнання патрульних автомобілів службовими базами даних можна на сто відсотків визнати позитивним та використовувати його в Україні.

У свою чергу, найкращий патрульний автомобіль мають європейці, а саме служба дорожньої поліції Італії – єдина у світі, в автомобільному парку якої значиться автомобіль класу «люкс» – Lamborghini Gallardo. Даний автомобіль є подарком компанії Lamborghini з нагоди святкування 152 річниці з дня створення національної поліції Італії. Автомобіль обладнаний згідно з останнім словом техніки і повністю відповідає вимогам поліції не тільки в тому, що стосується забезпечення виконання правил дорожнього руху, але і врятування життя. Наприклад, до базової комплектації поліцейського Lamborghini входить обладнання для зняття електрокардіограми, артеріального тиску і аналізу складу крові, дефібрілятор для реанімації, а також необхідне обладнання для перевезення донорської крові та органів. На відміну від дорожньої поліції США, в обов'язки італійських дорожніх поліцейських входить лише те, що безпосередньо стосується дорожнього руху. Італійські дорожні поліцейські не здійснюють арештів та розшуку злочинців – це завдання інших підрозділів поліції, – але мають право притягувати до адміністративної відповідальності, визначаючи розмір штрафу на місці вчинення правопорушення [4]. А ось у тому, що стосується доріг та дорожнього руху, Polizia Stradale (офіційна назва дорожньої поліції в Італії) повинна робити все. Наприклад, відвозити потерпілих в лікарню, доставляти до місця пригод лікарів, а якщо знадобиться, то і все необхідне для врятування життя: кров для переливання, спеціальну апаратуру та інше. Більше того, працівники дорожньої поліції зобов'язані мати навички реанімації та надання першої медичної допомоги [5].

Британські дорожні поліцейські мають широкі повноваження. Відповідно до чинного законодавства Британії кожен поліцейський незалежно від рангу та сфери діяльності має право проводити затримання та обшук. На дорожніх

поліцейських крім їх безпосередніх функцій із забезпечення БДР покладено обов'язки боротьби з тероризмом. Дорожні поліцейські мають право перекривати дорожній рух, зупиняти автомобілі та оглядати їх, якщо є підозри в скоєнні злочину чи підготовки до нього з використанням транспортних засобів. Дорожні поліцейські також здійснюють регулювання дорожнього руху з метою забезпечення пропуску спеціального транспорту та безперешкодного проїзду високопоставлених чиновників. Обов'язок контролювати швидкісний режим також покладено на поліцейських. У населених пунктах Британії дозволено рухатись до 30 миль/год., на інших – не більше 60 миль/год., на автострадах і проїзних частинах з двостороннім рухом – до 70 миль/год. Іншими питаннями організації дорожнього руху займається інспекція дорожнього руху, віднесена до місцевого муніципалітету [6].

Міжнародний досвід свідчить, що основою системи безпеки дорожнього руху розвинених країн є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем указаної сфери. Використання наявного та практично перевіреного досвіду інших країн для України є найбільш ефективним, швидким та малозатратним шляхом розв'язання проблеми, особливо в умовах сьогоденної економічної кризи. У повній мірі такий підхід стосується як реалізації конкретних практичних заходів, так і вироблення принципів та побудови національної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Основою такої системи має бути принцип спільної відповідальності всіх складових суспільства.

Список використаних джерел:

1. Бойко Д. Д. Міжнародний досвід діяльності правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / Д.Д. Бойко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ – 2012/ – № 1. С. 369-376.

2. Реформирование ГАИ в Грузии // URL: <http://operkor.wordpress.com/2010/10/22/%D1%80%D0%B5%D1>.

3. Особенности дорожного движения в США//
[URL:http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/PDDusa/USA/](http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/PDDusa/USA/).
4. Особенности дорожного движения в Италии // URL:
http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/Evropa/Italia.
5. Подразделения дорожной полиции мира // URL: <http://gairushil.com/stati/koroli-asfalta.html>.
6. Особенности дорожного движения в Англии // URL:
http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/Evropa/England.

Онiшко Олександр Сергiйович

здобувач ступеня вищої освіти рiвня магістр Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, лейтенант поліції

Федоровська Наталія Володимирівна

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

ВДОСКОНАЛЕННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

З метою наведення порядку у сфері безпеки дорожнього руху та зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими наслідками, 14 липня 2015 року Верховною Радою України прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [1]. Цим Законом, серед іншого, запроваджено систему фото-фіксації порушень правил дорожнього руху в Україні, визначено принципи функціонування такої системи, регламентовано порядок притягнення до відповідальності осіб, що вчинили правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі та інше.

Разом з тим, в процесі впровадження механізму фото-фіксації порушень правил дорожнього руху на практиці, виявилась значна кількість технічних та юридичних проблем в функціонуванні такої системи, що ставить під загрозу її належну роботу та дієздатність. Окремо слід звернути увагу на можливість визнання положень, що стосуються фото-фіксації порушень правил дорожнього руху неконституційними на підставі Рішення Конституційного Суду України 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 (про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху), оскільки чинні положення Кодексу України про адміністративні правопорушення містять ті самі концептуальні колізії, що були відмінені вказаним рішенням суду. Зокрема, чинний Закон України так само визначає притягнення до відповідальності власника транспортного засобу, а не особу, що безпосередньо вчинила правопорушення.

Зазначеним Законом було доповнено Кодекс України про адміністративні правопорушення статтею 27-1 «Штрафні бали».

Відповідно до даної статті, штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку з початку року (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховується 150 балів.

У разі фіксації правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі від загальної кількості балів громадянина, який вчинив правопорушення, вираховується кількість штрафних балів, передбачених відповідною статтею Особливої частини Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Законодавець передбачив, що у разі якщо розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, штрафні бали накладаються відповідно до залишку незалежно від розміру штрафних балів, зазначених у відповідній статті Особливої частини цього Кодексу [1; 2].

Так, кількість штрафних балів визначається з урахуванням характеру правопорушення, відповідальність за яке передбачена Кодексом України про адміністративні правопорушення [3].

Авторами проекту Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (зареєстрований за № 5314 від 27.10.2016 р.) визначено обов'язок притягнення до відповідальності особи, яка фактично вчинила правопорушення, а не власника транспортного засобу, відповідно до статтю 14-1 Конституції України про індивідуальну правову відповідальність особи.

Запропоновано внести зміни щодо врегулювання порядку надсилання особі повідомлення про надання відомостей для притягнення відповідальності особи, що безпосередньо вчинила правопорушення, та водночас заочної постанови про накладення адміністративного стягнення. Врегульовано процедуру притягнення до відповідальності особи, яка фактично вчинила правопорушення у випадку, якщо така особа не є власником транспортного засобу.

В свою чергу, автори законопроекту пропонують доповнити частину другу статті 27-1 «Штрафні бали» словами «По закінченню року залишок балів анулюється» та доповнити частиною «У разі позбавлення громадянина права керування транспортними засобами нарахування штрафних балів не здійснюється (призупиняється) на період позбавлення такого права» [4].

Ураховуючи вищезазначене та практику застосування законодавчих актів, необхідно вдосконалити відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні шляхом унесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14 липня 2015 року № 596-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015 р. – № 39. – Ст. 372.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984 р. – № 51. – Ст. 1122.
3. Уряд розробив порядок нарахування штрафних балів за порушення ПДР [Електронний ресурс]. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=181894804&cat_id=119129001
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Проект Закону України від 27 жовтня 2016 року № 5314 [Електронний ресурс]. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60357 (дата звернення 15.11.2016).

Павленко Наталія Григорівна

провідний науковий співробітник відділу організації науково-дослідної роботи Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, підполковник поліції

ЗАКОНОДАВЧІ ПРОПОЗИЦІЇ МВС УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Міністерство внутрішніх справ України підготувало проект внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Законів України «Про дорожній рух» та «Про Національну поліцію», спрямованих зокрема й на посилення безпеки дорожнього руху.

Проект змін до Закону України «Про дорожній рух»:

1) встановлюється обов'язок водія передати, а не пред'явити поліцейському документи для перевірки;

2) заборона виходити водію та пасажиром із машини без дозволу поліцейського.

Проект змін до КУпАП:

1) посилення відповідальності за залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (аж до позбавлення права керування транспортним засобом);

2) адміністративне затримання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, може тривати не більш як три години, а у випадках, коли за вчинення адміністративного правопорушення передбачено стягнення у вигляді адміністративного арешту, а також коли особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, перебуває у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння та може завдати шкоди собі або оточуючим, не більше як 24 години;

3) удосконалюється система тимчасового затримання транспортного засобу, встановлюється перелік таких обставин (якщо транспортний засіб знаходиться на залізничних переїздах; на трамвайних коліях; на естакадах, мостах, шляхопроводах і під ними; у тунелях; на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків; на перехрестях та ближче 10 м від краю перехрещуваної проїзної частини та інше);

4) скасовується обов'язковість наявності двох свідків при здійсненні поліцейськими огляду водія на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

Проект змін до Закону України «Про Національну поліцію»:

1) встановлюється обов'язок поліцейського, незалежно від посади, місцеперебування та часу доби, здійснювати всі можливі заходи для захисту осіб від протиправних посягань (принцип безперервності);

2) встановлюється, що поліцейській повинен пред'явити особі посвідчення у спосіб, який дає можливість особі ознайомитися з інформацією, викладеною в ньому;

3) впроваджується система ідентифікації захисного спорядження, яке використовують поліцейські підрозділів особливого призначення;

4) поліцейський під час застосування поліцейського заходу має право звертатися до осіб з обов'язковими до виконання вимогами та розпорядженнями щодо їх способу поведінки для ефективного проведення поліцейського заходу, забезпечення безпеки поліцейського та інших осіб, а також унеможливлення вчинення протиправних дій. Поліцейський не має права висувати злочинні вимоги, а також вимоги, виконання яких створить загрозу життю чи здоров'ю особи або принижуватиме її честь і гідність;

5) встановлюється додаткова підстава для зупинки транспортного засобу – обґрунтована підозра, що водій транспортного засобу перебуває у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції;

6) запровадження строків і порядку зберігання фото- та відеозаписів;

7) удосконалюється система застосування спеціальних засобів – впроваджується право поліцейського на застосування спеціальних засобів при затриманні особи, яка вчинила правопорушення і чинить опір поліцейському або намагається втекти;

8) кожна особа до якої звернувся поліцейський, незалежно від її правового статусу, зобов'язана неухильно виконати вимогу поліцейського, крім виконання явно злочинної вимоги чи розпорядження. Особа, яка виконала вимогу чи розпорядження поліцейського, має право оскаржити рішення чи дії поліцейського в установленому порядку. Кожна особа має право здійснювати фото-, кінозйомку, відеозапис поліцейського під час виконання службових обов'язків у публічних місцях, якщо це не створює перешкод для здійснення ним правоохоронної діяльності.

Необхідно висловити декілька зауважень щодо запропонованих нововведень.

1. Обґрунтована підозра, що водій транспортного засобу перебуває у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом

лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, може виникнути у співробітника поліції лише під час безпосереднього контакту з водієм, тобто після зупинки транспортного засобу. У такому випадку ця підозра має слугувати підставою для направлення водія на медичний огляд.

Під час руху транспортного засобу поліцейський може лише зробити висновок про небезпечність маневрів автомобіля, що у підсумку створюють аварійну ситуацію. У такому випадку підставою зупинки транспортного засобу є порушення правил дорожнього руху.

2. Можемо констатувати, що керівництво МВС України формалізувало у законопроектній нормі концепцію «презумпції правоти поліцейського». Втім, залишаються запитання щодо того, яким чином відрізняються нововведення від чинних норм законодавства.

Стаття 31 Закону України «Про Національну поліцію» передбачає певні види превентивних поліцейських заходів (перевірка документів особи, опитування особи, поверхнева перевірка і огляд, зупинення транспортного засобу, вимога залишити місце і обмеження доступу до визначеної території, обмеження пересування особи, транспортного засобу або фактичного володіння річчю), застосування яких нерозривно пов'язано з необхідністю віддання поліцейським обов'язкових до виконання громадянами вимог та розпоряджень щодо їх способу поведінки. У зв'язку з цим не є повністю зрозумілим необхідність дублювання чинних норм законодавства.

Крім цього, стаття 62 Закону України «Про Національну поліцію» прямо передбачає, що законні вимоги поліцейського є обов'язковими для виконання всіма фізичними та юридичними особами.

3. Відповідно до нововведень особа, яка виконала вимогу чи розпорядження поліцейського, має право оскаржити рішення чи дії поліцейського в установленому порядку. На нашу думку, інше нововведення (скасування обов'язковості наявності двох свідків при здійсненні поліцейськими огляду водія на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння) вступає у пряме протиріччя з першим.

Наявність двох свідків при проведенні вказаного поліцейського заходу має бути гарантією не лише законності його проведення, а й джерелом доказової бази при оскарженні громадянином рішень чи дій поліцейського в установленому порядку.

Втім, не зважаючи на певні недоліки, загалом запропоновані законодавчі нововведення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху слід оцінити позитивно.

Пекарський Сергій Петрович

*доцент кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

ВЗАЄМОДІЯ КАРНОГО РОЗШУКУ З ПАТРУЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ ЯК УМОВА ЕФЕКТИВНОЇ ПРОТИДІЇ НЕЗАКОННИМ ЗАВОЛОДІННЯМ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Відповідно до положень чинного законодавства Національна поліція України – це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. Законом України «Про Національну поліцію» [1] визначені правові засади організації та діяльності Національної поліції України, статус поліцейських, а також порядок проходження служби в Національній поліції України. У складі Національної поліції функціонують:

- 1) кримінальна поліція;
- 2) патрульна поліція;
- 3) органи досудового розслідування;
- 4) поліція охорони;
- 5) спеціальна поліція;
- 6) поліція особливого призначення [1, ст. 13].

Отже предметом даного дослідження є взаємодія карного розшуку з патрульною поліцією як умова ефективної протидії незаконним заволодінням транспортними засобами. Слід зазначити, що відповідно до ст. 41 Конституції України «ніхто не може бути протиправно позбавлений права власності. Право власності є непорушним» [2].

Наказом Національної поліції України від 18 листопада 2015 року № 96 «Про внесення змін до наказу Національної поліції від 06 листопада 2015 року № 73» внесені зміни до Положення про Департамент патрульної поліції, затвердженого наказом Національної поліції України від 06.11.2015 № 73 [3]. Згідно до даного наказу Департамент патрульної поліції (ДПП) є міжрегіональним територіальним органом Національної поліції. ДПП відповідно до завдань та компетенції патрульної поліції реалізує державну політику у сфері забезпечення публічної безпеки і громадського порядку, охорони та захисту прав і свобод людини, інтересів суспільства й держави, протидії злочинності, безпеки дорожнього руху, а саме:

- здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчинення правопорушень;
- вживає організаційних заходів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- виявляє та припиняє факти порушення безпеки дорожнього руху, а також виявляє причини і умови, що сприяють їх вчиненню [3].

У своїй діяльності ДПП для ефективного виконання завдань патрульної поліції і підвищення довіри населення до неї налагоджує та підтримує партнерські відносини з населенням, територіальними громадами та інститутами громадянського суспільства [3]. Саме тому, у питаннях виявлення фактів порушень безпеки дорожнього руху, незаконних заволодінь транспортними засобами визначаємо те, що умовою ефективності діяльності патрульної поліції є співпраця з іншими структурними підрозділами Національної поліції та МВС України, зокрема з підрозділами карного розшуку. Саме підрозділи карного розшуку уповноважені виявляти та розкривати

злочини загальнокримінального спрямування, до яких відносяться і дії, відповідальність за які передбачена ст. 289 КК України – незаконне заволодіння транспортним засобом [4, ст. 289].

Протидія злочинам, пов'язаним з незаконним заволодінням транспортними засобами набула актуальності на сучасному етапі діяльності підрозділів кримінальної поліції, оскільки об'єктом злочинного посягання виступає не лише транспортний засіб, а також здоров'я та життя водія транспортного засобу. Отже під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі [4, ст. 289]. Незаконне заволодіння транспортним засобом може бути вчинено різними способами, а саме:

- таємним заволодінням чужим майном – крадіжка транспортного засобу;
- відкритим викраденням чужим майном – грабіж транспортного засобу;
- нападом з метою заволодіння чужим майном (транспортним засобом), поєднаний із насильством, небезпечним для життя чи здоров'я особи, яка зазнала нападу, або з погрозою застосування такого насильства (розбій);
- вимогою передачі чужого майна чи права на майно або вчинення будь-яких дій майнового характеру з погрозою насильства над потерпілим чи його близькими родичами, обмеження прав, свобод або законних інтересів цих осіб, пошкодження чи знищення їхнього майна або майна, що перебуває в їхньому віданні чи під охороною, або розголошення відомостей, які потерпілий чи його близькі родичі бажають зберегти в таємниці – вимагання транспортного засобу;
- заволодінням чужим майном (транспортним засобом) або придбанням права на майно шляхом обману чи зловживання довірою (шахрайство);
- привласненням чи розтратою чужого майна (транспортного засобу), яке було ввірене особі чи перебувало в її віданні;
- незаконне заволодіння засобами пересування (транспортним засобом), військової та спеціальної техніки тощо.

Своєю чергою організація діяльності підрозділів карного розшуку за лінією обслуговування, тобто виявлення і запобігання злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами, залежить від певних умов, до яких ми відносимо: знання лінії роботи, території (об'єктів) обслуговування, стан злочинності, характеристика сил і засобів які можна використовувати, планування роботи на основі аналізу і оцінки оперативної обстановки, належної розстановки сил і засобів оперативно-розшукової діяльності, ефективної взаємодії з іншими підрозділами поліції, в першу чергу – патрульною поліцією, органами досудового розслідування, залучення громадськості до протидії злочинності, забезпечення виконання запланованих заходів, шляхом здійснення систематичного контролю за роботою працівників підрозділу, наявність методичної та практичної допомоги при вирішенні оперативно-службових завдань. Саме тому процес вивчення й оцінки оперативної обстановки щодо виявлення та запобігання злочинам, що досліджуються представляє собою процес збирання, накопичення та переробки інформації про її елементи з метою подальшого використання в організації ефективної протидії засобами ОРД.

Отже Кримінальним кодексом України регламентована відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом та визначені способи вчинення даного злочину. Підводячи підсумок даного дослідження зазначаємо, що законодавство у сфері ОРД [8] визначає пріоритетним напрямом діяльності підрозділів кримінальної поліції, в першу чергу – карного розшуку, оперативний пошук інформації про протиправну діяльність окремих осіб та груп. Саме тому враховуючи суспільну небезпеку даного діяння законодавчими та нормативними актами регламентована взаємодія підрозділів карного розшуку та підрозділів патрульної поліції щодо виявлення фактів підготовки або вчинення незаконних заволодінь транспортними засобами, що на нашу думку є умовою ефективної протидії даним злочинам.

Список використаних джерел:

1. Про національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 40–41. – Ст. 379.
2. Положення про Департамент патрульної поліції : затверджено наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 № 73 (у редакції наказу Національної поліції України від 18 листопада 2015 року № 96) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/polozhennyaproDPP-1.pdf>;
3. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
4. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квітня 2001 року № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25. – Ст.131.
5. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / За заг. ред. проф. В.Г. Гончаренка, В.Т. Нора, М.С. Шумила. – К. : Юстініан, 2012. – 1224 с.;
6. Про Єдиний реєстр досудових розслідувань: затверджений Наказом Генеральної прокуратури України від 17 серпня 2012 року № 69 / Зразки процесуальних документів кримінального провадження [текст] практичний посібник – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – С. 271-289.
7. Про організацію взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами і підрозділами органів внутрішніх справ у попередженні, виявленні та розслідуванні кримінальних правопорушень : Наказ МВС України від 14 серпня 2012 року № 700.
8. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18 лютого 1992 року № 2135 (зі змінами та доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 22. – Ст. 303.

ПРОБЛЕМА РОЗМЕЖУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ТА АДМІНІСТРАТИВНОЇ СУДОВОЇ ЮРИСДИКЦІЇ: НОТАТКИ ДО НАУКОВОЇ ДИСКУСІЇ

Від часу запровадження в Україні інституту адміністративної юстиції служителі вітчизняної Феміди – адвокати, позивачі та відповідачі – ніяк не можуть «опритомніти» від необхідності пошуків чітких і зрозумілих критеріїв розмежування господарської та адміністративної юрисдикції. Нині із цього приводу можна натрапити на чималу кількість роз'яснень, авторами яких є як науковці, так і офіційні представники органів судової влади. Проте стан справ у цьому напрямі все ще залишається складним. При цьому слід пам'ятати, що за кожною судовою справою, яку передають від одного суду до іншого, стоять конкретні фізичні та юридичні особи, їх права, свободи й законні інтереси, які, на жаль, здебільшого через зволікання із судовим розглядом справи по суті не може бути поновлено або належним чином захищено.

Чим можна пояснити таку ситуацію? Дехто вважає, що причина полягає в тому, що процесуальне законодавство України не повною мірою врегульовує питання меж юрисдикцій окремих видів судочинства. Розвиваючи цю думку, автори пропонують, на їх погляд, досить прості алгоритми дій, які повинні усунути всі суперечності. Так, під час розмежування предметної юрисдикції між адміністративним та господарським судочинством пропонують спиратися на те, що до господарської юрисдикції належать ті справи, які походять зі сфери господарювання. Підтвердженням такої точки зору є сама мета створення господарських судів – розгляд спорів, що виникають у процесі господарювання. Однак господарські спори публічно-правового характеру можуть бути предметом двох юрисдикцій: господарської та адміністративної. Зокрема, якщо суб'єкт господарювання допускає порушення, не пов'язані з

його господарюванням, а порушує саме норми, які належать до адміністративного права, то є класичний варіант адміністративних правовідносин, а отже ці спори повинні розглядати адміністративні суди [1]. Не коментуючи викладену точку зору, поставимо її автору такі запитання: як можна встановити, що та або інша норма належить саме до категорії норм адміністративного права? Наприклад, яким чином можна встановити правову природу норм, що регулюють порядок державної реєстрації права суб'єкта господарювання на об'єкти інтелектуальної власності? На жаль, у правовій літературі немає можливості виявити відповіді на ці запитання, З огляду на викладене більш обґрунтованою здається позиція Р. С. Мельник, який наголошує, що головна проблема стосовно розмежування господарської, цивільної та адміністративної юрисдикції полягає у слабкому опрацюванні таких теоретичних категорій, як «адміністративно-правові відносини» та «публічно-правові відносини» [2], що своєю чергою, спричинені нехтуванням теорією поділу права на приватне та публічне.

На підставі аналізу сучасного стану вивчення і впровадження у правову науку та правозастосовну практику теорії поділу права на приватне й публічне, на жаль, доводиться констатувати, що певна кількість вітчизняних науковців дотримується ідеї її практичної нежиттєздатності, пов'язаної, на їх думку, з умовністю такого поділу. Проте історія зазначеної правової теорії наочно доводить, що останнє є цілком дійовою. Питання полягає лише в тому, що у межах вітчизняної правової теорії практично не вироблено критерії розмежування норм приватного та публічного права. Однак на противагу цьому маємо значний зарубіжний досвід вирішення означеної проблематики, на який не тільки можна, але й необхідно зважати українським правотворцям. До того ж необхідність такого кроку пов'язана з євроінтеграцією України, в межах якої наша держава взяла на себе обов'язок адаптувати власну правову систему до правової системи Європейського Союзу. Таким чином, усі розвідки європейських науковців, у тому числі й щодо критеріїв розмежування приватного та публічного права, можуть набути застосування в Українській

державі.

Водночас, наприклад, у Німеччині найбільш поширеною є так звана комбінована теорія, відповідно до якої вважають, що публічно-правові відносини виникають там і тоді, коли мова йде про реалізацію публічних завдань, тобто тих завдань, які належать до виключної компетенції суб'єктів публічної адміністрації. Особливість публічних завдань полягає в тому, що приватні особи не можуть вільно, тобто на підставі загальних принципів права або загальних положень законодавства, взяти на себе їх виконання. Для цього необхідна спеціальна вказівка в законі або спеціальний дозвіл, виданий державним органом або органом місцевого самоврядування (делегування повноважень). У всіх інших випадках йдеться про приватноправові відносини та норми приватного права.

Отже, вважаємо, що на підставі зазначеного критерію можна більш чітко визначати правову природу спірних правовідносин, що сприятиме розв'язанню питання про підсудність тієї або іншої справи господарському або адміністративному суду.

Список використаних джерел:

1. Муза О. Розмежування адміністративного та господарського судочинства в Україні / О. Муза // Юридична Україна. – 2009. – № 4. – С. 39–43.
2. Мельник Р.С. Ще раз про сутність та ознаки публічно-правових відносин / Р. С. Мельник // Вісник Вищого Адміністративного Суду України. – 2008. – № 4. – С. 55–64.

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

ВИЗНАЧЕННЯ СТАТУСУ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Поняття учасників дорожнього руху на законодавчому рівні з'явилась на теренах нашої держави ще у 1993 році, коли Верховною Радою України був прийнятий Закон «Про дорожній рух» (від 30.06.1993 № 3353-ХІІ).

Так, ст. 14 Закону визначає, що *учасниками дорожнього руху* є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

До учасників дорожнього руху належать *водії та пасажир* транспортних засобів, *пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин* [1].

Однак, охоплюючи поняттям «учасник дорожнього руху» п'ять категорій осіб, законодавець надає визначення тільки двом, а саме: пішоходу та пасажиру.

Пішохід – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу (до пішоходів належать також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигунів, ведуть велосипед, мопед чи мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу або інвалідну коляску) (ст. 17 Закону).

Пасажир – особа, яка користується транспортним засобом, але не причетна до керування ним (ст. 18 Закону).

Проте незважаючи на відсутність визначень певних категорій учасників дорожнього руху, Закон України «Про дорожній рух» закріплює права та обов'язки як в цілому для усіх учасників дорожнього руху, так і для кожної їх категорії окремо [1].

Поняття *водія*» як учасника дорожнього руху з'явилося тільки у Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, і ним (водієм) визнавалась особа, яка керує транспортним засобом. Вершник, візник, погонич тварин, який веде їх за повід, прирівнювався до водія. Водієм також визнавалась особа, яка навчає керуванню, знаходячись безпосередньо у транспортному засобі [2].

Правила дорожнього руху, так само, як і Закон України «Про дорожній рух», затвердили права та обов'язки усіх категорій учасників дорожнього руху: водія, пасажирів, велосипедистів, пішохода, погонича тварин.

Слід зазначити, що з прийняттям 26 вересня 2011 року Кабінетом Міністрів України постанови № 1029 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху», визначення особи *водія* дещо змінилось і ним стала визнаватися особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [3].

Також, даною постановою вперше на законодавчому рівні було затверджено поняття велосипедиста як учасника дорожнього руху, яким визнається особа, що керує велосипедом.

У 2016 році на розгляд до Верховної Ради України був поданий проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» від 26 вересня 2016 року № 5184.

Відповідно до зазначеного проекту Закону, *учасник дорожнього руху* – особа, яка використовує дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та транспортних засобів шляхом безпосередньої участі у дорожньому русі. До учасників дорожнього руху належать водії (в тому числі велосипедисти, особи, що керують гужовим транспортом, погоничі тварин і вершники), пасажирів транспортних засобів та пішоходи [4].

Особливістю проекту полягає в тому, що ним вперше вводиться поняття *кандидата у водії*, яким визнається особа що склала теоретичний тест і допущена до навчання (навчається) водінню транспортного засобу згідно вимог Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

Також, зазначений проект Закону пропонує нове визначення поняття *водій*.

Так, *водій (погонич)* – особа, яка керує будь-яким механічним чи немеханічним транспортним засобом (крім інвалідної коляски), або особа, що веде по дорозі (проїзній частині) худобу, стада, запряжених в'ючних чи верхових тварин, або вершник. Кандидат у водії, що керує транспортним засобом під час навчання водінню або складання практичних тестів на навички і поведінку у відповідності до вимог цього Закону, прирівнюється до водія. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі, та екзаменатор під час приймання іспитів на навички і поведінку водія [4].

Проте, таке визначення особи водія, на наш погляд, є суперечливим, зокрема в тому, що:

1) якщо кандидат у водії під час навчання водінню або складання практичних тестів прирівнюється до водія, то відповідно до положень зазначеного визначення, можна стверджувати, що в транспортному засобі одночасно знаходиться два водії – особа, яка навчає керуванню транспортним засобом та кандидат у водії. У зв'язку з цим, у разі порушення Правил дорожнього руху, який з водіїв (особа, яка навчає чи яка навчається) повинна нести відповідальність за скоєне правопорушення?

2) назвою визначення «*водій (погонич)*» законодавець ототожнює поняття «водій» та поняття «погонич тварин», нібито ставить між ними знак рівності, тобто, говорячи про особу водія, законодавець надає право вибору його назви: або водій, або погонич, проте, на нашу думку, це є не зовсім правильним, адже поняття водія та погонича тварин не є синонімічними. Водій – особа, яка керує будь-яким механічним чи немеханічним транспортним засобом. Транспортний

засіб, відповідно до визначення, запропонованого проектом, – пристрій, призначений для перевезення людей і/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів та допущений для участі у дорожньому русі.

У свою чергу, погонич – це особа, яка тільки переганяє стадо тварин по дорозі та не причетна до керування ані механічним ані немеханічним транспортним засобом.

Отже, незважаючи на постійний розвиток законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, все ж таки залишаються наявними певні проблемні питання щодо визначення поняття та статусу учасників дорожнього руху з урахуванням сучасних норм та вимог до суспільних відносин у сфері транспорту.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
2. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
3. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 12. – Ст. 2881.
4. Про дорожній рух та його безпеку : проект Закону України від 26 вересня 2016 р. № 5184. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111

Пилипів Руслан Миронович

старший інспектор-черговий Рожнятівського відділення Калуського відділу поліції Головного управління Національної поліції в Івано-Франківській області, майор поліції

УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОФІЛАКТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Адміністративно-примусова, адміністративно-деліктна, дозвільна діяльність у правовідносинах з приводу забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) є лише одним із засобів досягнення цієї основної мети, проте не єдиним. Об’єктивне існування та можливість застосування таких заходів безумовно справляють профілактичний вплив на стан БДР. Але, як слушно зауважує О.С. Дончул, суспільство значно більше зацікавлене в недопущенні правопорушення, аніж у подальшому покаранні винних [1, с. 88]. Втім профілактика дорожньо-транспортного травматизму (аварійності) є більш широким поняттям ніж суто профілактика правопорушень у цій сфері.

Спектр профілактичних заходів доволі широкий. З досвіду особистого спілкування з колишніми фахівцями підрозділів ДАІ ми можемо привести висловлення деяких з них щодо цієї діяльності у сфері БДР: «проведення таких заходів займає багато часу, втім, не можливо помітити відразу їх ефективності»; «профілактична діяльність не вимагає ретельної правової регламентації, адже вона не «конфліктує» з особистими правами людини»; «немає сенсу окреслювати в наказах форми профілактичної роботи, оскільки основна частина з них має суто організаційний характер»; «навіщо закріплювати відповідні повноваження для правоохоронців, якщо вони і без того виконують цю роботу» і т. ін. Втім, подібні приклади є хибним уявленням про характер такого напрямку діяльності у сфері забезпечення БДР, як профілактика. Доцільно привести витяг з наукової праці В.І. Шаповала, який переконаний, що безперервний розвиток діяльності поліції щодо профілактики

правопорушень вимагає високого рівня організації процесу правового регулювання службових відносин. Ефективність організаційно-правового забезпечення діяльності її підрозділів у напрямі попередження та припинення правопорушень має визначатися повнотою і внутрішньою узгодженістю правових норм в аспекті спрямованості на соціально-політичну та економічну обстановку в Україні [2, с. 1]. Ми також упевнені, що не зважаючи на те, що профілактична робота має перспективний, не завжди конкретно визначений результат, відповідні завдання патрульної поліції, форми та методи (способи) її проведення, періодичність мають бути окреслені, як мінімум, у відомчих нормативно-правових актах. Крім того, деякі форми профілактичної діяльності у сфері БДР вимагають залучення додаткових матеріально-фінансових ресурсів, а відповідно – потребують чіткого нормативного закріплення.

Завдання, напрямки та повноваження у здійсненні профілактичної діяльності у сфері БДР підрозділів ДАІ МВС України визначали Положення про Державну автомобільну інспекцію МВС [3], Наказ Міносвіти України та МВС України від 25.12.1992 р. № 226/733 «Про невідкладні заходи по запобіганню дитячому дорожньо-транспортному травматизму» [4], Наказ МВС України від 28.10.2003 р. № 1615 «Про вдосконалення діяльності Державтоінспекції МВС України» (розділ V «Організація профілактичної роботи в підрозділах ДАІ та взаємодія із засобами масової інформації») [5].

Що стосується регламентації профілактичної роботи у сфері БДР підрозділів патрульної поліції, то це питання досі залишається поза належної уваги керівництва МВС України, Національної поліції. У Положенні про патрульну службу МВС знаходимо хіба, що таке: «при виконанні службових обов’язків працівник патрульної служби зобов’язаний попередити водіїв ТЗ про небезпеку, що виникла на шляху їх руху, та вжити заходів для їх усунення» (п. 5 ч. 1 розділу VII) [6].

Ми припускаємо, що профілактичною діяльністю патрульної поліції у сфері БДР слід вважати сукупність різноманітних не примусових заходів виховного, організаційного, технічного, правового характеру, спрямованих на

підготовку населення до безпечної участі в процесі дорожнього руху, формування у всіх його учасників свідомого ставлення до виконання чинних правил, нормативів і стандартів, виховання у водіїв почуття високої відповідальності та дисциплінованості при керуванні ТЗ, які мають здійснюватися у спосіб, що не суперечить чинному законодавству.

Так чи інакше ми вважаємо, що з метою забезпечення ефективності профілактичної діяльності у сфері БДР основні аспекти цього напрямку роботи патрульної поліції мають бути окреслені в окремому положенні або настанові, затверджені наказом Національної поліції.

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

Наступним кроком в логічному упорядкуванні адміністративно-правового регулювання профілактичної діяльності патрульної поліції у сфері БДР має стати внесення доповнень до Положення про патрульну службу. Правильніше буде сказати, що це Положення взагалі підлягає заміні, оскільки є перехідним гібридом між патрульно-постовою службою міліції та патрульною поліцією. У новій редакції Положення про патрульну поліцію також необхідно згадати про названі вище повноваження профілактичного характеру. Слід казати, що такі

завдання можуть одночасно покладатися як на підрозділи патрульної поліції, так й на підрозділи поліції превентивної діяльності. У цьому контексті, дублювання функцій у здійсненні профілактичних заходів у сфері БДР підрозділами різних департаментів Національної поліції не може розглядатися як зайве, нераціональне використання сил та засобів поліції.

I, нарешті, третім ланцюгом у налагодженні профілактичної діяльності у сфері БДР має стати підготовка відповідної Настанови з організації та проведення профілактичної діяльності у сфері БДР підрозділами патрульної поліції. Такий документ має увібрати до свого змісту: завдання профілактичної діяльності у вказаній сфері; зв'язок з законами, державними програмами, концепціями, Глобальним планом ООН «Десятиліття дії з забезпечення безпеки дорожнього руху 2011-2020»; визначення та закріплення основної термінології; засади здійснення профілактичної діяльності; повноваження посадових осіб у цьому напрямку; актуальні форми та методи проведення такої діяльності; форми обліку та звітування про проведenu роботу; форми та порядок здійснення моніторингу ефективності проведених заходів. Окремо слід звернути увагу на такі форми профілактичної діяльності, як співпраця патрульної поліції з навчальними закладами у форматі програми «Шкільний офіцер поліції»; використання соціальних медіа-ресурсів (зокрема, на офіційних центральному та місцевих веб-сайтах патрульної поліції необхідно створити та підтримувати в актуальному стані окрему тематичну рубрику – «поліція та безпека дорожнього руху»); ініціювання та запуск соціальних проектів (з використанням Інтернет-комунікацій): «Дорожня безпека», «За безпеку дітей на дорозі», «Транспортна культура та дисципліна».

Список використаних джерел:

1. Дончул О. С. Профілактика адміністративних правопорушень Державною службою охорони при МВС України : дис... канд. юрид. наук : 12.00.07 / О. С. Дончул ; Льв. держ. ун-т внутр. справ. – Л., 2015. – 181 с.
2. Шаповал В. І. Організаційно-правові основи діяльності Державної служби охорони при Міністерстві внутрішніх справ України в попередженні та

припиненні правопорушень : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. : 12.00.07 / В. І. Шаповал ; Нац. академія внутр. справ Укр. – К., 2005. – 20 с.

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

4. Про невідкладні заходи по запобіганню дитячому дорожньо-транспортному травматизму : Наказ Міносвіти України та МВС України від 25.12.1992 р. № 226/733 // Веб-сайт Управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції в Київській області ; розділ Корисна інформація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://udai.gov.ua/korisna-informacia/zakonodavcha-baza/profilaktichna-robota/> .

5. Про вдосконалення діяльності Державтоінспекції МВС України : Наказ МВС України від 28.10.2003 р. № 1615 (витяг) // Веб-сайт Управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції в Київській області ; розділ Корисна інформація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://udai.gov.ua/korisna-informacia/zakonodavcha-baza/profilaktichna-robota/> .

6. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС : наказ МВС України від 02.07.2015 р. № 796 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 54. – Ст. 203.

Прилепа Валентина Валентинівна

курсант 1 курсу навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

ВИКОРИСТАННЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВИДІВ ПАЛИВА

Недостатня забезпеченість України власними паливно-енергетичними ресурсами (Україна задовольняє свої потреби приблизно на 47%) і, як наслідок, її залежність від імпорту таких ресурсів негативно впливає на рівень енергетичної безпеки держави. В той же час Україна має потужну сировинну базу для виробництва альтернативного палива. Це стимулює як пошук

альтернативних джерел забезпеченості паливно-енергетичними ресурсами, так і розвиток ринку альтернативних видів палива.

Завдяки новітній модернізації транспортних засобів, зокрема автомобілів, з'явилася потреба у альтернативному паливі. Нинішні транспортні засоби (автомобілі, потяги, літаки, мотоцикли, кораблі та інші) забруднюють навколишнє середовище. Також запаси палива для транспортних засобів не вічні. Планомірне виснаження нафтогазових ресурсів планети говорить нам про те, що рано чи пізно, але людство все ж таки буде змушене перейти на альтернативні джерела енергії. Альтернативні джерела палива є невід'ємним аспектом безпеки дорожнього руху.

Основним правовим актом, що регулює ринок альтернативних видів палива в Україні є Закон України «Про альтернативні види палива» [1]. Цей Закон визначає правові, соціальні, економічні, екологічні та організаційні засади виробництва (видобутку) і використання альтернативних видів палива, а також стимулювання збільшення частки їх використання до 20 відсотків від загального обсягу споживання палива в Україні до 2020 року.

Альтернативне паливо – це паливо, що є альтернативою (заміною) відповідним традиційним видам палива і яке виробляється (видобувається) з нетрадиційних джерел та видів енергетичної сировини.

Нетрадиційні джерела та види енергетичної сировини – речовини рослинного походження, відходи, тверді горючі речовини, інші природні та штучні джерела та види енергетичної сировини, у тому числі нафтові, газові, газоконденсатні і нафто-газоконденсатні вичерпані, непромислового значення та техногенні родовища, важкі сорти нафти, природні бітуми, газонасичені води, газогідрати тощо, виробництво (видобуток) і переробка яких потребує застосування новітніх технологій і які не використовуються для виробництва (видобутку) традиційних видів палива. Є три види палива: рідке, газове, тверде.

До рідкого альтернативного палива належать: горючі рідини, одержані під час переробки твердих видів палива (вугілля, торфу, сланців); спирти та їх суміші, олії, інше рідке біологічне паливо, одержане з біологічної сировини (у

тому числі з поновлюваних відходів сільського та лісового господарства, інших біологічних відходів); горючі рідини, одержані з промислових відходів, у тому числі газових викидів, стічних вод, виливів та інших відходів промислового виробництва; паливо, одержане з нафти і газового конденсату нафтових, газових та газоконденсатних родовищ непромислового значення та вичерпаних родовищ з важких сортів нафти та природних бітумів.

До газового альтернативного палива належать: метан вугільних родовищ, а також газ, одержаний у процесі підземної газифікації та підземного спалювання вугільних пластів; газ, одержаний під час переробки твердого палива (кам'яне та буре вугілля, горючі сланці, торф), природних бітумів, важкої нафти; газ, що міститься у водоносних пластах нафтогазових басейнів з аномально високим пластовим тиском, в інших підземних газонасичених водах, а також у газонасичених водоймищах і болотах; газ, одержаний з природних газових гідратів, та під гідратний газ; біогаз, генераторний газ, інше газове паливо, одержане з біологічної сировини, у тому числі з біологічних відходів; газ, одержаний з промислових відходів (газових викидів, стічних вод промислової каналізації, вентиляційних викидів, відходів вугільних збагачувальних фабрик тощо); стиснений та зріджений природний газ, зріджений нафтовий газ, супутній нафтовий газ, вільний газ метан, якщо вони одержані з газових, газоконденсатних та нафтових родовищ непромислового значення та вичерпаних родовищ.

Прикладом твердого альтернативного палива є паливні гранули – пресовані горючі біовідходи.

Існує 10 ідей альтернативного палива для автомобілів.

Електрика. Ще буквально 10 років тому автомобілі з електричними двигунами були якщо вже не чимось з наукової фантастики, то дивиною точно. Їх створювали в штучному примірнику, показували на різних авто-шоу та наукових виставках. Сьогодні «електричні» автомобілі випускаються серійно. Причому є повністю «електричні», а також гібриди, які здатні їздити і на

бензині, і на електриці – вони взагалі є в модельному ряду мало не у кожного більш-менш великого автовиробника.

Водень. Енергія в унікальному двигуні автомобіля виробляється за рахунок реакції окислення водню усередині електрохімічного генератора, а замість шкідливих викидів автомобіль виробляє чисту воду.

Рослинна олія. Захисники навколишнього середовища перебували в захваті від ідеї використання машинного двигуна, що працює на рослинній олії, ще з тих пір, коли ідея була вперше запропонована. Водії тепер мають можливість водити машину з чистою совістю завдяки абсолютно новому двигуну, що працює на біодизельному паливі.

Стисле повітря. У повітромобілі енергія запасається шляхом нагнітання стисненого повітря в балони. Через систему розподілу повітря воно потрапляє в пневмодвигун, що приводить автомобіль в рух.

Біоетанол. По суті – звичайний етиловий спирт, а приставку «біо» отримав тому, що виробляється з рослинної сировини: кукурудзи, цукрового очерету, цукрових буряків, картоплі, батату або ячменю.

Біопаливо. По суті це та сама речовина, яка могла б бути спалена у печі або похідному вогнищі – дрова, тирса, тріска, кора, солома.

Рідкий азот. Як і водень, азот знаходиться в достатку в нашій атмосфері. Крім того, як і водень, автомобілі під живленням азоту роблять набагато менше шкідливих викидів, ніж бензин чи дизельне паливо. Але, в той час як водень використовується в паливних елементах автомобілів, а також двигунах внутрішнього згоряння, автомобілі на рідкому азоті вимагають зовсім інший тип двигуна в цілому. Типовий бензиновий або дизельний двигун використовує горіння, щоб змусити рухатися поршні, двигун на рідкому азоті використовує розширення азоту для живлення енергетичних турбін.

Сонячна енергія. Сонячний автомобіль є по суті звичайним електромобілем з живленням від сонячної енергії, одержуваної від сонячних батарей на автомобілі.

Водорості. Біопаливо, отримане з водоростей, називають біопаливом третього покоління – це відносно новий вид альтернативного палива. По суті принцип роботи двигуна на водоростях ґрунтується на гнитті цих водоростей, в результаті якого виділяється метан, який використовується в якості основного палива для приведення в рух машини.

Варто акцентувати увагу, що для забезпечення виробництва альтернативних видів палива створюються організаційно-економічні умови для підприємництва на основі державного захисту інтересів підприємця, умови для розвитку науково-технічної бази виробництва та впровадження нових наукових досягнень у цій сфері. Обов'язковою умовою є створення системи державних стандартів; впровадження економічних важелів і стимулів для підприємств, діяльність яких пов'язана з впровадженням ресурсозберігаючих технологій при використанні альтернативних видів палива; стимулювання інвестиційної діяльності тощо.

На підставі викладеного доречно зауважити, що безпека дорожнього руху напряду залежить від альтернативного палива. Новітнє і безпечне паливо гарантує водію безпечне користування автомобілем і зменшує забруднення навколишнього середовища. Завдяки ньому зменшиться кількість транспортних пригод тому, що автомобіль буде у більш справному стані.

Список використаних джерел:

1. Про альтернативні види палива : Закон України від 14 січня 2000 року № 1391-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 12. – Ст. 94.
2. Мала гірнича енциклопедія : у 3 т. / за ред. В. С. Білецького. – Д. : Східний видавничий дім, 2013, с. 368.
3. InfoNova.org.ua – Новини науки та техніки. [Електронний ресурс] : Cikave.org.ua – Цікаве зі світу науки.
4. Бензини автомобільні підвищеної якості. Технічні умови: ДСТУ 4839-2007. – [Чинний від 2007-08-03]. – К.: Держспоживстандарт України, 2007. – Режим доступу: <http://www.fortisgroup.com.ua/files/DSTU4839-2007.pdf>.

Резанов Сергій Анатолійович

доцент кафедри адміністративної діяльності поліції Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

АДМІНІСТРАТИВНИЙ РОЗСУД ЯК СКЛАДОВА ПРОВАДЖЕННЯ В СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Одним з аспектів наукового вивчення даної проблематики є детальне дослідження застосування адміністративного розсуду в процесі провадження у справах про адміністративні правопорушення, зокрема, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Аналіз практики застосування патрульною поліцією норм адміністративного законодавства, зокрема, збирання та застосування доказів, оформлення протоколів про адміністративні правопорушення, їх розгляд та прийняття рішень, винесення та виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, а також застосування інших заходів адміністративного примусу свідчать про те, що поліцейські не завжди дотримуються вимог, яким має відповідати здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення.

Такий стан справ потребує від посадових осіб, які застосовують законодавство про адміністративні правопорушення, глибоких знань цього законодавства з метою забезпечення правильної кваліфікації протиправних діянь, правильного оформлення адміністративних матеріалів, а також дотримання законності під час застосування заходів впливу до правопорушників [1, с. 204-205].

В нормативних актах, які регулюють порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху заздалегідь не можливо передбачити всіх життєвих випадків і обставин [2; 3; 4; 5]. Тому законодавець залишає певний простір, який має заповнити орган, котрий застосовує норму. При цьому орган повинен брати до уваги загальний

погляд на значення певних понять, мету, якої він має досягти, і нарешті на засади здорового глузду.

Правозастосовчий орган має керуватися вимогами: законності, обґрунтованості, доцільності, справедливості [6, с. 429]. Однак в тому випадку, коли правовий припис, не встановлюючи конкретного варіанта дій, наділяє орган певною свободою у вирішенні індивідуально-конкретної адміністративної справи і прийнятті оптимального рішення, може йтися про вільний розсуд, який означає можливість вибору в широких межах, встановлених правовою нормою [7, с. 30-31].

Права державного органа мають істотну особливість. Їх суть не може бути зведена до можливості діяти чи не діяти на свій розсуд, що взагалі було б не вірним стосовно прав громадян. Справа в тому, що суб'єктивне право поліцейського не може і не повинне реалізуватися без того, щоб одночасно не виповнювалася яка-небудь покладена на нього функція. Адже поліція і її посадові особи здійснюють не свою особисту волю, а волю суспільства. Тому адміністративний розсуд ставиться тут у тверді рамки, але не усувається зовсім. Отже дозвільні норми складають частину нормативної основи розсуду. Але існує одна проблема: відповідно до якої, права органа є в той же час і його обов'язками, виступаючи в якості правообов'язків. У Законі України «Про Національну поліцію» закріплюються і основні обов'язки поліцейського (ст. 18) і повноваження поліції (ст. 23) [2].

Найбільш правильна, на нашу думку, позиція, яка визнає посадові права й обов'язки самостійними компонентами, підкреслюючи при цьому їх різну направленість: за невиконання обов'язків орган несе відповідальність перед державою, правами ж наділяється у відношенні окремих організацій і фізичних осіб. Хоча права й обов'язки нерозривні, зв'язок між ними не носить автоматичного характеру. Орган чи посадова особа може реалізувати ту чи іншу правомочність при наявності передбачених законом умов у будь-який час, коли рахує це необхідним.

Прихильники розсуду в правозастосовчому процесі, як вказувалося раніше, обґрунтовують його необхідність і реальність. У зв'язку з цим, можна сказати, що закон загальний, а застосування закону – творча діяльність. Тому залишаються відносно широкі можливості для привнесення спрямованості суб'єктів правозастосування в справі, і особливо в процесі її розгляду. Такі можливості дуже значні у випадках конкретизації права, подолання прогалин у праві, вирішення питання при значному розсуді правозастосувача.

О.П. Коренєв зазначає, що за ступенем визначеності гіпотези і диспозиції норми можуть бути абсолютно визначені, відносно визначені і невизначені. На думку автора, існування визначеної і відносно-визначеної диспозицій в адміністративному праві об'єктивно обумовлено характером управлінських відносин. У сфері управління, часом, виникають настільки індивідуальні суспільні відносини, що заздалегідь докладно регламентувати правом ці відносини неможливо. Така регламентація поведінки суб'єктів адміністративного права привела б до формалізму в управлінській діяльності, позбавила б її творчого характеру [8, с. 20].

Отже, адміністративний розсуд як складова в справах про адміністративні правопорушення – це дозволена законом, інтелектуально-вольова діяльність компетентного суб'єкту, змістом якої є здійснення вибору одного з декількох варіантів правозастосовчого рішення, встановленого правовою нормою, для забезпечення законності, справедливості, доцільності та ефективності адміністративного регулювання, з метою ухвалення оптимального рішення по справі, максимально повно забезпечуючи досягнення встановлених правом цілей.

Основними ознаками адміністративного розсуду є: юридичне закріплення адміністративного розсуду; здійснюється вибір одного з декількох варіантів правозастосовчого рішення; варіанти рішень встановлені правовою нормою; адміністративний розсуд напрямлений на забезпечення законності, справедливості, доцільності та ефективності адміністративного регулювання.

Список використаних джерел:

1. Комзюк А. Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації: Монографія / За заг. ред. проф. О. М. Бандурки. – Харків: Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2002. – 336 с.
2. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. // Урядовий кур'єр від 12.08.2015. – 2015. – № 146.
3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15>.
4. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції наказ МВС України від 06.11.2015 № 1376 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15>.
5. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 №1452/735: [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15>.
6. Скакун О.Ф. Теория государства и права: Учебник. – Харьков: Консум; Ун-т внут. дел, 2000. – 704 с.
7. Ткач Г. Й. Природа і види адміністративного розсуду // Право України, 2002. – № 5. – с. 30–33.
8. Коренев А.П. Нормы административного права и их применение. М., Юрид. лит. – 1978. – 265 с.

Рейцен Євген Олександрович

професор кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури, кандидат технічних наук, професор, академік Інженерної академії України, академік Академії будівництва України

НАУКА І ПРОБЛЕМА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Перед нами: **1.** «Програма розвитку дорожнього руху та його безпеки на період 2007 – 2009 рр. у м. Києві», яка розроблена відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух», Розпорядження Президента України від 21.09.2002 №322/2002-рп «Про додаткові заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» та від 19.12.2005 № 1289/2005-рп «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху». В цьому документі (п. 2) наводиться Паспорт програми, в розділі якого «Система організації контролю за виконанням програми» вказано: «... Виконавці заходів програми **несуть відповідальність** за їх якісне і своєчасне виконання, раціональне використання коштів матеріальних ресурсів, що виділяються на реалізацію програми.

2. «Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р.», затверджена Постановою КМ України у 2013 р. Орієнтовно обсяг фінансування програми становить 6,1 млрд. грн. Серед завдань і заходів програми є таке: «Зменшити кількість загиблих унаслідок ДТП з 11,1 до 7,5 на 100 тис. населення.

3. «Транспортна стратегія України на період до 2020 р.» (ухвалена Розпорядженням КМ України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р Київ).

4. Закон України «Про дорожній рух та його безпеку. Проект». Київ, 2015. – 90 с.

23 грудня 2015 р. відбулись Перші парламентські слухання з питань безпеки дорожнього руху. У пояснювальній записці до цього документа вказується, що за даними ВООЗ рівень смертності від ДТП в Україні складає 12 осіб на 100 тис. населення, що удвічі перевищує середній показник країн ЄС.

5. «Українська Хартія з безпеки дорожнього руху» [1], за якою передбачається до 2020 р. скоротити в Україні кількість загиблих і травмованих осіб в ДТП на 50% (в порівнянні з показниками 2014 р.) та врятувати життя щонайменше 2500 осіб. Проте вже у 2013 р. в Україні було зафіксовано 21,5 осіб на 100 тис. населення, які загинули в ДТП [2, 3].

Тобто, перша складова проблеми БДР в Україні полягає в тому, що ми достеменно не знаємо величину показника **кількість загиблих в ДТП на 100 тис. населення**, тому що за даними МВС і МОЗ України ці показники відрізняються, а точна кількість населення в Україні теж невідома і невідомо, яка величина її приймається при цьому – з урахуванням АР Крим, Донецької і Луганської обл., чи без них. Нагадаємо, що останній перепис населення в Україні відбувся у 2001 р., а новий намічено провести тільки у 2020 р. (див. «Сьогодні» від 9.09.2016. – «Правительство хочет пересчитать население»). А як же можна робити прогноз очікуваних показників з ДТП і за якими методиками, коли ми не знаємо точних величин ДТП і кількості населення.

Постає питання, за якими науковими дослідженнями ми повинні вдосконалювати наше законодавство?

Узагальнення українського законодавства, яке регулює питання безпеки дорожнього руху, проведене автором роботи [4], показало, що правові питання забезпечення безпеки руху, наприклад, пішоходів, у ньому представлені досить слабо і часто декларативно. А відомо, що кількість ДТП з пішоходами у наших містах перевищує 50 % від загальної їх кількості. Це – друга важлива складова проблеми БДР, яка пов'язана з безпекою пішоходів. Якщо її вирішити, то загальну кількість ДТП можна скоротити на 40 – 50%.

Практична діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху повинна спиратися на результати **досягнень науки і техніки**.

Ще за часів СРСР, як вказується в [5], дослідженням окремих проблем із забезпечення безпеки дорожнього руху займалися науково-дослідні інститути і вищі навчальні заклади: Центральний науково-дослідний автомобільний і автотранспортний інститут (НАМІ), Всесоюзний дорожній науково-дослідний

інститут Мінтрансбуду (СоюздорНИИ), Державний науково-дослідний інститут автомобільного транспорту (НИИАТ), Академія комунального господарства ім. К.Д. Памфілова, Державний дорожній проектно-вишукувальний науково-дослідний інститут (ГипродорНИИ), Всесоюзний проектно-конструкторський і технологічний світлотехнічний інститут (ВНИСИ), Московський автомобільно-дорожній інститут (МАДИ), Харківський автомобільно-дорожній інститут (ХАДИ) і інші.

У 1972 р. була створена Науково-дослідна лабораторія безпеки дорожнього руху МВС СРСР, яка у 1974 р. була реорганізована у Всесоюзний науково-дослідний інститут безпеки дорожнього руху при МВС СРСР (ВНИИБД), який одразу уклав договір з Київським інженерно-будівельним інститутом (КІБІ) з госпдоговірної теми: «Дослідження зв'язку між АСУДР і планувальною структурою міст», яка була виконана у 1975-77 рр. і стала основою для створення наукової групи при КІБІ (під керівництвом автора даної статті) з розробки технічних завдань (ТЗ) з проектування АСУДР у 20-ти містах України (у т.ч. і Кривому Розі), яка діяла з 1986 по 1991 рр.

У 1985 р. в НИИБД при виконанні теми «Дослідження функціонування АСУДР у Мінську і Харкові і оцінка ефективності їх використання», вперше створив групу з дослідження величин інтенсивності руху під керівництвом автора даної статті. На той час вже були відомі методики, розроблені в КІБІ, які використовувались для розробки генпланів і комплексних транспортних схем міст України [6]. В 1986 р. такі дослідження були проведені в Ризі, Свердловську, Новосибірську, Фрунзе і Алма-Аті за участю Рейцена Є.О. і Дубової С.В. (КІБІ).

У 1985-87 рр. за планом ГКНТ Ради Міністрів СРСР (під керівництвом автора даної статті) була виконана держбюджетна тема за найважливішою тематикою – «Розробити еталон проектної документації на стадії дорожнього нагляду з урахуванням автоматизації транспортних засобів із залученням до її виконання ВНИИБД, Челябінського політехнічного інституту і Дніпропетровського інженерно-будівельного інституту. В результаті виконання

цієї теми вперше в СРСР були видані «Тимчасові нормативи з проектування комплексних транспортних схем організації дорожнього руху (КСОДР) у містах України [7].

У 2004-2006 рр. за ініціативи НДЦ БДР МВС України вони були перероблені в ДБН України і включені до плану видання Мінрегіонбуду на 2011 р. Остаточна їх редакція була підготовлена разом з ДААТ під науковим керівництвом автора даної статті. Проте пізніше ці ДБН були виключені з плану Мінрегіонбуду за «роз'ясненням причини», що у законодавстві України не існує терміну КСРДР (!) Проте такий термін існує в ДБН Планування і забудова території (проект 2015 р.) і ДБН Б.1-2-95. А саме на стадії КСОДР повинні розроблятися оперативні питання стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху: проект з організації пішохідного і велосипедного руху; проект АСУДР; генеральний план зовнішнього освітлення, проект організації руху вантажного транспорту у містах. Саме за [7] вперше в СРСР КСОДР були розроблені для м. Луцька, а потім Краматорська, Горлівки, Черкас, Білої Церкви, Маріуполя та інших міст.

А де ж наука і її вклад у вирішення проблеми безпеки дорожнього руху в Україні?

У [8] систематизоване зібрання даних по 66 авторефератів дисертаційних досліджень, виконаних в Україні в 1991-2010 рр. і присвячених проблемам безпеки дорожнього руху.

У своїй статті [9] «Наукове планування та державне управління системи безпеки дорожнього руху» президент ГО «Товариство учасників руху» О. Сітенко, коментуючи вищевказану Програму до 2016 р. з фінансуванням 6,1 млрд. грн., пише: «... Особливо потішила нас щедрість творців плану у фінансуванні наукових досліджень з безпеки руху: на це виділялось аж 50 (!) тис. грн., тобто 0,008 % від загального бюджету. Таке нерозуміння ролі науки в розв'язанні проблем безпеки (в подібних планах інших держав для науки виділяють приблизно 11% від значно більшого бюджету) могли допустити тільки непрофесійні виконавці». Тому логічно запитати: а чи є у нас фахівці,

здатні розробити нові програми за сучасними науковими методологіями? Фахівці з розумінням усіх складових у проблемі БДР?

На це питання можна дати цілком ствердну відповідь. Аналізуючи рекомендації низки останніх міжнародних конференцій, які проходили в Україні, можна стверджувати про наявність в Україні значної кількості науковців та фахівців, які активно працюють над даною проблемою у різних закладах, в різних містах. Але, на жаль, їхні наукові розробки у сфері безпеки руху системно ігноруються тими особами, які ухвалюють управлінські рішення. А ці рекомендації свідчать, що склався логічний набір дій і вони вже є тим плановим продуктом, в якому починає набувати своїх рис **нова модель системи безпеки руху, її нова філософія та стратегія.**

У 2003 р. вийшло «Типове положення про систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство) [10, с. 190-214], де дається класифікація функцій управління безпекою дорожнього руху. Тут до розділу 4.3.5 *Спеціальні функції* включені: акредитація органів, які виконують функції з сертифікації; сертифікація; ліцензування окремих видів діяльності.

Вважаємо, що *спеціальні функції* повинні базуватися на науковому підході із урахуванням практичного досвіду і сертифікація спеціалістів чи ліцензування організацій повинні проводитись відповідними ВНЗ в окремих регіонах України.

У напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху цю роботу доцільно доручити ДЮОІ. Приклади організації таких робіт наведені у [11, 12, 13], які необхідно взяти за основу.

Список використаних джерел:

1. Матеріали до перших парламентських слухань з питань безпеки дорожнього руху 23 грудня 2015 р. / Дорожня карта. – грудень 2015 р. № 2 (136). – С. 10-11.

2. Рейцен Є.О., Кучеренко Н.М. Напрями вдосконалення законодавчої та нормативної бази у сфері безпеки дорожнього руху в Україні на сучасному етапі // Матеріали VIII міжнародної наук.-практ. конференції «Безпека дорожнього руху. Правові та організаційні аспекти». – Донецьк: ЛАНДОН-XXI, 2013. – С. 218-222.
3. ВОЗ. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире., 2013.
4. Зима О. Огляд українського законодавства, що регулює питання безпеки дорожнього руху // Стандарти Європейського Союзу щодо захисту пішоходів та практичні аспекти їх застосування в Україні. – Харків: ТОВ «Цифра принт», 2013. – С. 37-41.
5. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1978. – 245 с.
6. Рейцен Е.А. Надёжность обследований интенсивности движения в городах // Градостроительство: республ. межведомств. научно-техн. сборник. Вып. 35. – К.: Будівельник, 1983. – С. 87-90.
7. Государственный комитет Украинской ССР по делам строительства. Временные нормативы по проектированию комплексных схем организации дорожного движения в городах УССР. – К.: Киевский ордена Трудового Красного Знамени инженерно-строительный институт, 1990. – 29 с.
8. Доненко В.В., Гаркуша В.В. Безпека дорожнього руху в наукових працях українських вчених. Посібник. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, 2011. – 112 с.
9. Сітенко О. Наукове планування та державне управління системою безпеки дорожнього руху. Першочергові завдання // Матеріали до перших парламентських слухань з питань безпеки дорожнього руху 23 грудня 2015 р. / Дорожня карта. – грудень 2015 р. №2 (136). – С. 6-9.
10. Автомобільний транспорт в Україні. Нормативна база (2-е вид.) / Упор. Роїна О.М. – К.: КНТ, 2006. – 488 с.

11. Рейцен Є.О., Каракай С.В., Матусевич В.І. Розвиток нормативної бази у сфері безпеки дорожнього руху в Україні // Матер. Між нар. Наук.-практ. конференції «Безпека дорожнього руху: Сучасність і майбутнє». – К.: НДЦ БДР, 2004. – С. 36-40.

12. Справочник автоперевозчика 2016-2017. – К.: ТОВ «ДАР-В», 2016. – 176с.

13. Рейцен Е.А., Энглезі И.П., Вербицкий В.Г., Ткаченко В.П. О системном подходе к решению проблемы повышения безопасности дорожного движения // Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. збірн. – Вип. 36. – К.: КНУБА, 2010. – С. 518-526.

Самко Андрей Викторович

преподаватель кафедры уголовного процесса учреждения образования «Академия МВД Республики Беларусь», подполковник милиции

УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫЙ АСПЕКТ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: НА ПРИМЕРЕ ЧАСТИ 1 СТАТЬИ 317 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Автомобилизация является составной частью прогресса общества. Автомобиль расширил радиус действия отдельных лиц, а также способствовал бурному росту экономики. Автотранспорт внес огромный вклад в повышение жизненного уровня и благосостояния людей. Вместе с тем в настоящее время эта отрасль требует особого внимания. Возрастающая моторизация общества, перегруженность транспортных путей, вопросы планирования, организации дорожного движения, обеспечения его безопасности: осознание важности заботы об окружающей среде и изменившиеся социально-экономические условия привели к тому, что проблемы обеспечения безопасности дорожного движения обострились как в Республике Беларусь, так и в других государствах [1, с. 5].

Согласно данным официальной статистики число дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) на дорогах республики имеет общую тенденцию к снижению, однако остается по-прежнему достаточно высоким. Так, в 2015 году зарегистрировано 4119 случаев, повлекших гибель и ранение людей, в том числе 466 по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения [2].

Вопрос обеспечения безопасности дорожного движения является комплексным, его решение требует совместных, скоординированных усилий различных органов управления при активном привлечении общественности. В этой связи представляются значимыми, наряду с мерами общей профилактики, и уголовно-процессуальные средства борьбы с преступными деяниями в рассматриваемой области. Обозначенная проблема является весьма многогранной, поэтому видится необходимым остановиться на таком ее аспекте, как уголовное преследование за нарушение правил движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение менее тяжкого телесного повреждения (ч. 1 ст. 317 УК Республики Беларусь (далее – УК)), как наиболее распространенного из перечня общественно опасных деяний, предусмотренных главой 28 УК.

Согласно ч. 2 ст. 26 УПК Республики Беларусь (далее – УПК) уголовное преследование и обвинения данного общественно опасного деяния предусмотрено в порядке частного обвинения. Как в законодательстве, так и в уголовно-процессуальной доктрине признается, что критерием выделения основаниями выделения круга составов преступлений, преследуемых в частном порядке, выступает тот факт, что данные уголовно-наказуемые деяния затрагивают в основном личные неимущественные права граждан, а также причиняют наименьший вред публичным интересам, что проявляется в их отнесении к деяниям, не представляющим большой общественной опасности. Причем, на наш взгляд, оба этих признака должны присутствовать в совокупности, так как в противном случае возникают вопросы о характере интереса (публичного либо частного), который затрагивается. Тяжесть же

общественно-опасного деяния является основанием дифференциации производств, как это предусмотрено уголовно-процессуальным законом (ч. 1 ст. 26 УПК).

В этой связи неоправданным представляется включение в категорию дел частного обвинения уголовно-наказуемого деяния, предусмотренного ч. 1 ст. 317 УК. Так, непосредственным его объектом выступают общественные отношения в области безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, то есть объект правовой охраны несколько далек от личных неимущественных прав граждан. Кроме того, автотранспортное средство является источником повышенной опасности, поэтому водитель может создать реальную опасность не только для конкретного лица, но и для общества в целом. В качестве примера подобных деяний в литературе приводятся совершение лицом преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 317 УК в состоянии опьянения или с большим количеством пострадавших лиц или подвергавшего на протяжении значительного времени опасности безопасность участников дорожного движения, либо в том случае, когда преступление связано с «проявлением обвиняемым особого пренебрежения к устоям общества и принципам нравственности» [3, с. 555].

Действительно, привести контраргументы по данной позиции весьма и весьма затруднительно и с ней следует согласиться. Более того, необходимо обратить внимание и на еще одно обстоятельство. Расследование преступлений рассматриваемой категории представляет определенную сложность и требует высокого уровня подготовки следователя (лица, производящего дознание) особенно на первоначальном его этапе. По данной категории дел необходимо производство большого количества экспертиз (судебно-медицинских, автотехнических, трасологических и т.д.), может возникнуть необходимость привлечения специалистов из различных областей знаний. В этой связи, представляется, что пострадавшему лицу будет весьма затруднительно самостоятельно выполнить требования ч. 2 ст. 426 и ч. 4 ст. 428 УПК о предоставлении доказательств и самостоятельном поддержании обвинения без

помощи органов уголовного преследования. Таким образом, классическая форма частного обвинения, когда пострадавшее лицо обращается непосредственно в суд, в этом случае видится маловероятной.

В этой связи, представляется, что указанный состав подлежит исключению из ч. 2 ст. 26 УПК и включению в группу преступных деяний, преследуемых в порядке частно-публичного обвинения, даже несмотря на то обстоятельство, что уголовный закон относит его к категории не представляющих большой общественной опасности.

Высказанные предложения, как представляется, будут отвечать как интересам лиц, пострадавших от совершения подобного преступления, так как это снимет с них необходимость самостоятельного поддержания обвинения в суде, так и будет способствовать более качественному расследованию, выявлению причин и условий, способствовавших их совершению, что в совокупности положительно скажется на состоянии безопасности дорожного движения в целом.

Список использованных источников:

1. Штибинг, Г. Правовые и организационные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Федеративной Республике Германии : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / Г. Штибинг. – Москва, 1996. – 168 л.

2. Общая статистика МВД Республики Беларусь за 2015 год. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://mvd.gov.by/main.aspx?guid=256493>. – Дата доступа: 08.10.2016.

3. Научно-практический комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Республики Беларусь : [по состоянию на 31 марта 2014 г.] / Н. И. Андрейчик [и др.]. – Минск : Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь, 2014. – 1230 с.

Собакарь Андрій Олексійович

завідувач кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА ЯК ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ

Подальше підвищення швидкостей транспортних засобів, різке збільшення автопарку, реалізація нових принципів руху висувають на порядок денний питання щодо розробки основних напрямів підвищення безпеки сучасних транспортних систем. Проблема стає особливо актуальною у світлі розвитку процесу інтеграції України у Європейський транспортний простір, де суворо відстежується виконання обов'язків держави перед громадянами щодо безпечного пересування на території держави та за її межами, де діють свої стандарти стосовно безпеки пасажирів, виплат відшкодувань у разі затримок рейсів, аварій та катастроф. Ситуація підсилюється зростаючим ступенем зносу транспортних засобів, цілеспрямованим ігноруванням вимог та норм безпеки учасниками транспортного процесу. За кількістю порушень за рік ми перевершуємо всі європейські держави, разом узяті, а за кількістю загиблих серед працездатного населення Україна втрачає щорічно невелике місто. Особливо складна ситуація спостерігається на автомобільному, міському електричному та залізничному транспорті.

Такий стан зумовлений наявністю численних факторів, серед яких найбільш значущими є: неадекватність установлені законодавством відповідальності у сфері транспорту соціальній небезпеці вчиненого правопорушення; низький рівень дорожньої дисципліни учасників транспортних сполучень; недостатній рівень водійської майстерності; недостатній рівень забезпеченості транспортного процесу відповідними за своїми параметрами шляхами сполучення; фактична відсутність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на

вдосконалення організації руху транспорту; низький рівень надання медичної допомоги потерпілим у транспортних пригодах тощо.

Усе це негативно позначається на загальному стані транспортної безпеки, що є складовою національної безпеки та інтегральним показником захищеності прав та інтересів учасників транспортних сполучень. Під забезпеченням транспортної безпеки варто розуміти соціальний процес діяльності відповідних суб'єктів суспільних відносин із запобігання аваріям та інцидентам на транспорті, забезпечення права особи на безпеку у широкому значенні (захист життя, здоров'я, загалом конституційних прав громадян). При цьому, пріоритетним напрямком забезпечення транспортної безпеки є запобігання реальним та потенційним загрозам виникнення аварій і катастроф на транспорті та їх наслідкам, а це можливо різними засоби правової охорони, серед яких найбільш виразно виділяються кримінально-правові.

Мова йде про криміналізацію суспільно небезпечних діянь, пов'язаних з експлуатацією транспорту. Кримінальний кодекс України містить окремий розділ «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який обіймає 17 статей. Найбільш прийнятною, є класифікація цих злочинів залежно від сутності злочинних діянь, а також конкретного виду транспорту, а саме:

1) злочини проти безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту, вчинювані працівниками транспорту та особами, які здійснюють їх ремонт (порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту – ст. 276 КК);

2) злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язані з пошкодженням шляхів сполучення або транспортних засобів (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів – ст. 277 КК; пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів – ст. 292 КК);

3) злочини, пов'язані з угоном, заволодінням та захопленням транспорту або вчиненням інших умисних дій, що дезорганізують його діяльність (угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового

судна – ст. 278 КК; блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства – ст. 279 КК; примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків – ст. 280 КК; незаконне заволодіння транспортним засобом – ст. 289 КК);

4) злочини, пов'язані з порушенням правил повітряних польотів або використанням повітряного простору (порушення правил повітряних польотів – ст. 281; порушення правил використання повітряного простору – ст. 282 КК);

5) злочини, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами – ст. 286 КК; випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації – ст. 287 КК; порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху – ст. 288 КК);

6) злочини, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил (порушення чинних на транспорті правил – ст. 291 КК; самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда – ст. 283 КК);

7) злочини, пов'язані з ненаданням допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха – ст. 284 КК); неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден – ст. 285 КК);

8) інші злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту (знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу – ст. 290 КК) [1, с. 56].

Аналіз норм кримінального законодавства щодо охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспортних засобів засвідчує, що далеко не всі аспекти, пов'язані з визначенням та чіткою кваліфікацією таких злочинних діянь, отримали вичерпне законодавче оформлення або належне судове трактування. Серед норм кримінального законодавства, що мають відношення до кваліфікації названих порушень, на нашу думку, вимагають уточнення такі положення, як: перелік видів транспортних засобів,

що мають відношення до дорожньо-транспортної пригоди; встановлення часових параметрів настання смерті потерпілого у результаті дорожньо-транспортної пригоди; умови та призначення покарання тощо.

Отже, необхідність кримінально-правової охорони суспільних відносин, пов'язаних з безпекою руху та експлуатацією транспорту не викликає сумнівів, а її вдосконалення вбачається в наступному:

1. Кримінологічна характеристика транспортних пригод вказує на необхідність розділення причин скоєння таких злочинів на відповідні групи для більш повного та якісного дослідження цієї проблеми, а також для поліпшення організації профілактичної роботи.

2. При порушенні чинних на різних видах транспорту правил не має принципової різниці ні в механізмі настання суспільно небезпечних наслідків, ні в їх кількісно-якісних показниках. Саме тому позиція законодавця, який встановлює у диспозиціях злочинів, схожих за своїм складом та механізмом вчинення, різні суспільно небезпечні наслідки, здається недостатньо обґрунтованою. Відтак необхідно уніфікувати зазначені норми, встановивши в них єдині суспільно небезпечні наслідки, в разі спричинення яких настає кримінальна відповідальність. До таких суспільно небезпечних наслідків слід віднести лише заподіяння середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень або загибелі людей [2, с. 173].

3. Визначення усіх причин та умов скоєння транспортних пригод, їх систематизація та узагальнення, а також виявлення ступеня впливу цих причин та умов на механізм зазначених пригод відіграють значну роль для профілактики злочинів на транспорті. У зв'язку з цим існує необхідність ретельного обліку в кримінологічно важливої інформації, на основі якої повинна будуватися боротьба з суспільно небезпечними транспортними злочинами.

4. Враховуючи особливості мотивації поведінки осіб, які скоїли транспортні злочини з необережності, доцільно запровадити (з урахуванням

зарубіжного досвіду) специфічні заходи кримінально-правового характеру до таких осіб, а також розробити систему профілактичних заходів досліджуваного виду злочинів.

Необхідність оптимізації кримінально-правової охорони суспільних відносин у сфері забезпечення транспортної безпеки залишається поза всяким сумнівом, адже високий рівень дорожньо-транспортної аварійності, терористична «привабливість» об'єктів транспорту, значна матеріальна та моральна шкода, що завдається такими злочинами, вимагає вжиття державою рішучих заходів до запобігання або нейтралізації зазначених суспільно небезпечних діянь.

Список використаних джерел:

1. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / Мисливий Володимир Андрійович. – Дніпропетровськ., 2005. – 543 с.

2. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Бабанін Сергій Володимирович. – Дніпропетровськ., 2008. – 187 с.

Тулінов Валентин Сергійович

*доцент кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

Тулінова Тамара Степанівна

кандидат юридичних наук

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВ ОСОБИ, ЯКА ПРИТЯГУЄТЬСЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В липні 2015 року Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 596-VIII було внесено зміни до КУпАП, а саме до статті 258 КУпАП, у зв'язку з чим «Протокол не складається у разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, та адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі» [2].

Звернемо увагу на статтю 222 КУпАП, де вказано, що від імені органів Національної поліції розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право працівники органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень. Уповноваженими працівниками підрозділів Національної поліції штраф може стягуватися на місці вчинення адміністративного правопорушення незалежно від розміру виключно за допомогою безготівкових платіжних пристроїв [3].

Слід також зазначити, що в ч. 5 статті 258 КУпАП вказано і наступне «Якщо під час складання постанови у справі про адміністративне правопорушення особа оспорить допущене порушення і адміністративне стягнення, що на неї накладається, то уповноважена посадова особа зобов'язана скласти протокол, крім випадків притягнення особи до адміністративної

відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, у сфері забезпечення дорожнього руху, у тому числі зафіксованих в автоматичному режимі. Цей протокол є додатком до постанови у справі про адміністративне правопорушення». Вказана норма за нашим розумінням зазначає, що сюди відносяться і випадки коли працівник поліції зупинив порушника ПДР і виносить постанову особисто. Таким чином відповідно до вище вказаного протокол не складається взагалі, навіть якщо свою вину в порушенні ПДР водій заперечує.

З огляду на вище зазначене можна дійти висновку, що такий порядок справ обмежує права водія на захист, так як протокол не складається, а постанову може винести тільки поліцейський, який виявив порушення ПДР та більше того – при винесенні постанови у водія навіть пояснення не відбирають і свої заперечення щодо порушення водій висловити не в змозі.

Перш за все, такі зміни призвели до певних негативних наслідків, на що вказує нам рішення Конституційного Суду України №5-рп/2015 від 26 травня 2015 р. за конституційним поданням Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо офіційного тлумачення положення частини першої статті 276 КУпАП в аспекті того, чи можна словосполучення «за місцем його вчинення», яке міститься у цьому положенні, розуміти як таке, що дозволяє здійснювати розгляд справи про адміністративне правопорушення на місці його вчинення одразу після складення протоколу про таке правопорушення: положення частини першої статті 276 Кодексу України про адміністративні правопорушення, яке передбачає, що «справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення», в аспекті порушеного у конституційному поданні питання необхідно розуміти так, що використане в ньому словосполучення «за місцем його вчинення» визначає адміністративно-територіальну одиницю, на яку поширюється юрисдикція відповідного органу, уповноваженого законом розглядати справу про адміністративне правопорушення [4].

Зазначене офіційне тлумачення Конституційного Суду України ставить

під сумнів правомірність винесення постанови поліцейським на дорозі.

Постає питання щодо реалізації прав особи, яка притягується до адміністративної відповідальності. Відповідно до статті 268 КУпАП така особа має право: давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, користуватися послугами перекладача; оскаржити постанову по справі. Таким чином все вище перераховане вимагає певного часу, що в свою чергу не можливо зробити без надання тимчасового інтервалу для реалізації своїх права особою яка притягується до адміністративної відповідальності, що буде розцінено як грубе порушення прав людини [3].

Також слід зазначити, що рішення Конституційного Суду України є обов'язковим до виконання на території України, остаточним і не може бути оскаржене, що надає порушнику можливість при зверненні до суду залучити в якості третьої особи уповноваженого Верховної Ради України з прав людини.

Таким чином, вищезазначене відсилає нас до Кодексу адміністративного судочинства, де в частині 2 статті 71 зазначено, що в адміністративних справах про протиправність рішень, дій чи бездіяльності суб'єкта владних повноважень обов'язок щодо доказування правомірності свого рішення, дії чи бездіяльності покладається на відповідача, якщо він заперечує проти адміністративного позову [5].

У зазначеній нормі до суб'єктів владних повноважень відносяться і посадові особи Національної поліції. Зазначене наводить на думку, що поліцейський потрапляє у правову пастку і змушений вже особисто доводити, що порушення норм закону в частині місця розгляду справи і порушення прав особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, винятковості в яких законом не передбачається, – було правомірним.

Таким чином поліцейський потрапляє в правовий вакуум, навіть якщо він все ж таки складе протокол про адміністративне правопорушення і направить

на розгляд керівника, чим порушить вимоги статті 258 КУпАП «випадки, коли протокол про адміністративні правопорушення не складаються» [3]. На цих підставах складання протоколу про адміністративне правопорушення і як результат винесення постанови також будуть оскаржені правопорушником на законних підставах.

Для доведення, що правопорушення мало місце, законом передбачено необхідність доведення такого факту. Так, відповідно до ст. 251 КУпАП, доказами в справі про адміністративні правопорушення є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [3]. Ці дані встановлюються протоколом про адміністративне правопорушення. Але, якщо правопорушення передбачене статтями, які підвідомчі Національній поліції, то виявляється що ніякого протоколу просто не може існувати. Таким чином, відсутні і докази у справі. Що, в свою чергу, вказує на необґрунтованість постанови, якщо вона не підтверджена відеозаписом вчиненого правопорушення, де повинно буде зафіксовано і особу, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення.

В протоколі про адміністративне правопорушення відповідно до статті 256 КУпАП зазначається і місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення; прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є; пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності [3].

В інших випадках передбачених КУпАП правопорушення, такі як проїзд пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками (ч.1 ст.122 КУпАП) – не можуть бути доведеними за відсутності фактичних даних, а саме: поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності,

потерпілого, свідків, показань технічних приладів та засобів фото і відео спостереження та іншими документами [3].

Таким чином, за відсутності вказаних фактичних даних, а також свідків та потерпілих, яких не можливо викликати до суду для всебічного повного і об'єктивного з'ясування обставин кожної справи, вирішення її в повній відповідності з законом (ст. 245 КУпАП) виносить складену постанову за межі правового поля і її обґрунтованість буде сумнівною. Втім, якщо протокол про адміністративне правопорушення не складається, то і не можливо буде зафіксувати фактичні дані свідків та потерпілих. З вищевказаного висновується, що в такому випадку відсутні докази вчиненого правопорушення і це ще одна вагома законна підстава для скасування постанови судом.

Все вищезазначене вказує на те, що постанови винесені поліцейськими, не безпідставно мають ознаки порушення прав особи, яка притягується до адміністративної відповідальності і як результат може бути скасована судом. Але, з іншої боку, правопорушнику знадобиться багато часу для доведення порушення його прав у суді і в такому випадку закон буде на боці правопорушника. Навіть якщо суддя все вищезазначене проігнорує, і рішення буде винесено не на користь правопорушника, у нього залишається право оскаржити винесену постанову в апеляційному та касаційному порядку .

Таким чином, порушуючи правила дорожнього руху, які підвідомчі органам Національної поліції, правопорушник має змогу не сплачувати штрафи, але це стосується виключно порушень підвідомчих Національній поліції.

Підводячи підсумок проаналізованих адміністративно-правових норм може здатися, що законодавець має на меті максимально обмежити права і свободи водіїв. Але не слід в цьому випадку забувати, що задля побудови виключно правового механізму, помилок не можливо уникнути з першої спроби, тому виявлені прорахунки в чинному законодавстві повинні як найшвидше бути усунені в тісній взаємодії громадськості та органів Національної поліції. Під час законотворення необхідно враховувати наслідки

до яких може призвести впровадження нових норм, які можуть в майбутньому значно обмежити права людини.

Список використаних джерел:

1. Конституція України зі змінами від 1 січня 2005 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14 липня 2015 р. № 596-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року №8073-X (станом 10 жовтня 2016 року) // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

4. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо офіційного тлумачення положення частини першої статті 276 Кодексу України про адміністративні правопорушення від 26 травня 2015 р. № 5-рп/2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v005p710-15>.

5. Кодекс адміністративного судочинства України від 6 липня 2005 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2747-15>.

Тунтула Александра Сергеевна

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

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

Существенное значение для совершенствования криминалистической методики противодействия дорожно-транспортных деяний приобретает **авторская вариация новой доктрины ступенчатого сущностного видового деления личностных источников антиделиктных сведений** [2: 3, с. 142-146 и др.], в которой в развитие диссертационной позиции С. А. Кириченко [1, с. 181-184] наибольшего внимания заслуживают следующие их процессуальные статусы:

1. **Заявитель** – лицо, обратившееся в антиделиктный орган с заявлением или сообщением о продолжающемся, уже содеянном или только готовящемся реальном либо предполагаемом макроправонарушении (криминальном правонарушении).

2. **Свидетель** – лицо, в отношении которого главный субъект антикриминального судопроизводства не имеет обоснованных сведений об его участии в макроправонарушении (криминальном правонарушении), которое не потерпело от этого деяния (события, явления) и хранит в памяти какие-либо сведения, имеющие значение для правильного разрешения антикриминального дела.

По способу восприятия и содержанию такого рода сведений свидетели делятся на:

2.1. **Очевидца** – лицо, непосредственно (воочию) наблюдавшее обстоятельства приготовления или совершения макроправонарушения (криминального правонарушения) либо сокрытия его следов, не несущее

ответственность за недонесение или сообщившее в антиделиктные органы об обстоятельствах данного деяния (события, явления).

2.2. ***Параочевидца*** – аналогичное лицо, знающее об указанных обстоятельствах из иных источников.

2.3. ***Парасвидетеля*** – лицо, могущее дать показания в отношении любых иных юридических фактов (обстоятельств), значимых для разрешения антикриминального дела.

3. ***Потерпевший*** – физическое лицо, которому макроправонарушением (криминальным правонарушением) причинен физический и/или имущественный и моральный вред, или юридическое лицо, которому при этих же обстоятельствах причинен имущественный и моральный вред.

По отношению к факту причинения вреда и восприятия процесса его причинения потерпевшие подразделяются на:

3.1. ***Де-факто потерпевшего*** – лицо, которому макроправонарушением (криминальным правонарушением) такой вред причинен непосредственно и которое осознанно наблюдала данное деяние (событие, явление).

3.2. ***Де-факто парাপотерпевшего*** – лицо, которому макроправонарушением (криминальным правонарушением) такой вред причинен непосредственно, но которое в силу бессознательного состояния или невменяемости, ограниченной вменяемости, отсутствия на месте деяния (например, при краже) и иных причин не могла осознанно наблюдать данное деяние (событие, явление).

3.3. ***Де-юре потерпевшего*** – лицо, которому макроправонарушением (криминальным правонарушением) такой ущерб причинен опосредованно, которое признано потерпевшим в силу закона, и которое непосредственно (воочию) наблюдало данное деяние (событие, явление).

3.4. ***Де-юре парাপотерпевшего*** – лицо, которому макроправонарушением (криминальным правонарушением) такой ущерб причинен опосредованно, которое признано потерпевшим в силу закона, и которое в силу изложенных

для де-факто потерпевшего причин не наблюдало данное деяние (событие, явление).

4. **Преследуемый** – лицо, в отношении которого у главного субъекта антикриминального судопроизводства имеются обоснованные сведения о приготовлении или совершения им определенного макроправонарушения (криминального правонарушения), *с началом и степенью доказанности чего в предусмотренном Кодексом антикриминального судопроизводства Украины порядке процессуальный статус указанного лица меняется* на:

4.1. **Подозреваемого** – с началом доказательства такого рода обстоятельств за базисным, специальным или частным предметом доказывания путем проведения любого де-факто (получающего) или де-юре (обеспечивающего) процессуального действия, в т. ч. направление этому лицу уведомления о подозрении и внесение в Единый реестр досудебных расследований заявления или сообщения о подготовке или совершении макроправонарушения (криминального правонарушения), которое еще продолжается или уже завершилось, допроса преследуемого по поводу указанных обстоятельств или проведения с ним по этому поводу любого иного де-факто или де-юре процессуального действия, задержания лица по подозрению в совершении определенного макроправонарушения (криминального правонарушения) или избрания ему определенной меры пресечения.

4.2. **Обвиняемого** – с момента завершения процедуры доказывания вины преследуемого в совершении состава конкретного макроправонарушения (криминального правонарушения), в силу чего безотлагательно должно быть вынесено постановление о предъявлении ему обвинения, и это лицо должно быть допрошено.

4.3. **Подсудимого** – с завершением процедуры доказывания всех обстоятельств и судебной подготовки, необходимой для правильного судебного рассмотрения антикриминального дела, что обуславливает безотлагательное назначение дела для такого рассмотрения.

4.4. **Осужденного** – с вынесением обвинительного приговора или окончательного решения следователя о закрытии производства по антикриминальному делу по нереабилитирующим обстоятельствам, предусмотренным определенной нормой Антикриминального кодекса Украины.

4.5. **Оправданного** – с вынесением оправдательного приговора или окончательного решения следователя о закрытии антикриминального дела производством по реабилитирующим обстоятельствам, предусмотренным определенной нормой Антикриминального кодекса Украины.

4.6. **Причастного** – с вынесением нейтрального приговора или окончательного решения следователя о прекращении производства по антикриминальному делу в силу недоказанности вины преследуемого, т.е. когда все возможности для формирования внутреннего (без влияния внешних факторов) убеждения главного субъекта антикриминального судопроизводства о виновности или невиновности данного лица уже исчерпаны.

4.7. **Парапричастного** – с вынесением окончательного судебного решения о привлечении несовершеннолетнего, не достигшего возраста назначения наказания, к карательно-воспитательной (применение принудительных мер воспитательного характера), восстановительной и сопутствующей антикриминальной ответственности, которую за дошкольника или малолетнего несет опекун либо лицо или учреждение, его заменяющие.

4.8. **Квазипричастного** – с вынесением окончательного судебного решения о привлечении невменяемого или ограниченно вменяемого лица в карательно-воспитательной антикриминальной ответственности (применение принудительных мер медицинского характера), а опекуна или попечителя либо лица или учреждения, его заменяющих - до восстановительной и сопутствующей антикриминальной ответственности.

4.9. **Квазипарапричастного** – с вынесением окончательного судебного решения о привлечении к восстановительной и сопутствующей антикриминальной ответственности лица, совершившего общественно опасное

деяние, не предусмотренное Особенной частью Антикриминального кодекса Украины.

Предложенная авторская вариация новой доктрины сущности в ступенчатого видового деления личностных источников антикриминальных сведений содержит новое понимание и многих других их процессуальных статусов, полное рассмотрение которых не может быть осуществлено в рамках данной ограниченной по объему публикации.

Список использованных источников:

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

2. Тунтула А. С. Новая доктрина ступенчатого сущностного видового деления объективных и субъективных источников антиделиктных сведений / А. С. Тунтула // Блог экспертов (blog-experts.com). Информационно-аналитический сайт / 3584 слова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://blog-experts.com/category/новости/ doktriny/> 2014-12-31 – Доктрины.

3. Тунтула А. С. Новая доктрина сущности, базисных юридических свойств и видового деления субъективных источников антиделиктных сведений / А. С. Тунтула, С. А. Кириченко // Перші Миколаївські юридичні дискусії: матеріали Міжнародн. наук.-практ. конфер. з нагоди 20-річчя Конституції України, 18.05.2016 р. Зб. наук. ст. / уклад. Є. В. Валькова, І. М. Дмитрук, С. В. Лосич, С. А. Матвієнко; за ред. В. М. Бесчастного, О. А. Кириченка, В. М. Поперечного. – Миколаїв : МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2016. – С. 140-147 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://librarymnu.kl.com.ua/prac_vycl.html <Інститут історії та права> <№ 69>

Червінчук Андрій Васильович

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

ОСОБЛИВОСТІ ПОРУШЕННЯ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

Стадія порушення провадження у справах про адміністративні правопорушення є ланцюгом логічно пов'язаних процесуально оформлених дій, спрямованих на досягнення єдиного процесуального результату, єдиної мети – підготовки справи про адміністративне правопорушення до її наступної стадії – розгляду.

Стадія порушення справи, на нашу думку, має три етапи:

- а) офіційне отримання інформації про адміністративне правопорушення;
- б) з'ясування (дослідження) обставин справи;
- в) процесуальне оформлення результатів дослідження.

Таким чином, перший етап стадії порушення справи про адміністративне правопорушення починається з офіційної реєстрації уповноваженим органом (посадовцем) фактичних даних, які в юридичній літературі називаються приводами для порушення справи про адміністративне правопорушення.

У Кодексі України про адміністративні правопорушення приводи для порушення справи про адміністративне правопорушення не знайшли свого законодавчого закріплення, їх вироблено наукою адміністративного права.

Під приводом зазвичай розуміють інформацію про діяння, що має ознаки адміністративного правопорушення. Правове значення приводу для порушення справи про адміністративне правопорушення полягає в тому, що він викликає публічну діяльність уповноважених органів, вимагає відповідної реакції на кожен сигнал про правопорушення. Саме привід для порушення справи і зумовлює застосування процесуальних норм [1].

Окрему увагу необхідно приділити процесу виявлення ознак правопорушення, оскільки саме це робить можливим порушення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах).

Термін «виявлення» являється абстрактним, законодавчо невизначеним поняттям, але у разі фіксації адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, має вирішальне значення для порушення адміністративного провадження.

Як превентивний захід, поліція може застосовувати технічні прилади і технічні засоби, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису з метою попередження, виявлення або фіксування правопорушення, охорони громадської безпеки та власності, забезпечення безпеки осіб, а також забезпечення дотримання правил дорожнього руху. Формування комплексом автоматичної фотовідеофіксації впорядкованої сукупності даних про подію, зафіксовану в зоні контролю, що містить ознаки правопорушення у сфері дорожньої безпеки, саме по собі не являється приводом для порушення провадження у справі про адміністративне правопорушення. Лише після свідомого сприйняття та попередньої правової оцінки зафіксованих обставин дорожньої обстановки можна стверджувати про виявлення уповноваженим працівником поліції ознак адміністративного проступку.

Необхідним елементом порушення справи про адміністративне правопорушення є наявність достатніх даних, на основі яких встановлюються ознаки адміністративного правопорушення. Сукупність фактичних даних, що свідчать про ознаки адміністративного правопорушення, дозволяє зробити висновки про достатність підстав порушення справи про адміністративне правопорушення. У кожному конкретному випадку питання про достатність

даних для порушення справи вирішується уповноваженим працівником поліції відповідно до його внутрішнього переконання на підставі інформаційних повідомлень, отриманих від комплексу автоматичної фотовідеофіксації.

Таким чином, тільки після офіційного отримання інформації про адміністративне правопорушення починається її перевірка, і якщо вона підтвердиться, посадова особа переходить до другого етапу стадії порушення провадження у справі – подальшого з'ясування обставин адміністративного правопорушення, або як ще його називають – до адміністративного розслідування.

Чинне законодавство про адміністративну відповідальність не закріплює інституту попередньої перевірки, що, на наш погляд, не враховує специфіки провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Основною метою цього етапу діяльності уповноваженої посадової особи є оперативне реагування щодо виявлення ознак вчиненого правопорушення, з'ясування обставин справи, їх дослідження, фіксація у встановленій формі ознак протиправної поведінки й створення умов для притягнення правопорушника до адміністративної відповідальності. Виконання вказаних вимог забезпечує можливість об'єктивно оцінити обставини справи і правильно кваліфікувати вчинене адміністративне правопорушення. Зокрема підлягають перевірці, сформовані комплексами автоматичної фіксації правопорушень, інформаційні повідомлення, які складаються з фотоматеріалів та метаданих.

Фотоматеріали обов'язково мають містити зображення транспортного засобу, його номерного знаку та графічний, символічний або інший ідентифікатор зафіксованого засобу. Ці об'єкти повинні бути придатні для візуального розпізнавання, у тому числі визначення типу та марки транспортного засобу.

Метадані включають в себе дату та час фіксації, місце вчинення порушення ПДР, відомості про комплекс автоматичної фіксації (серійний номер, назва, виробник, інформація про метрологічну повірку, дата закінчення

міжповірного інтервалу, серія або номер сертифікату відповідності і т.п.), GPS-координати установки, результат розпізнавання номерного знаку транспортного засобу, результати вимірювання швидкості руху та інші дані.

При автоматичній фіксації адміністративного правопорушення правил дорожнього руху, посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції встановлює особу, за якою зареєстровано відповідний транспортний засіб. За наявності доступу до персональних баз даних власників транспортних засобів така ідентифікація здійснюється автоматизованими системами без участі оператора негайно після фіксації порушення. Поліцейський лише перевіряє відповідність марки, моделі та номерного знаку транспортного засобу витягу з баз даних.

Така процедура є достатньо ефективною та дозволяє оперативно здійснювати необхідні дії на першій стадії адміністративного провадження у разі вчинення порушення на транспортному засобі, зареєстрованому на території України. У разі, якщо особа, за якою зареєстрований транспортний засіб є нерезидентом, ідентифікація транспортного засобу значно ускладнюється.

Нерезиденти мають право тимчасово ввозити на митну територію України транспортні засоби як в комерційних так і некомерційних цілях.

Відповідно до ст. 341 Митного кодексу України, облік транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, здійснюється органом доходів і зборів. Такий облік здійснюється митними органами із застосуванням Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби (далі – ЄАІС) [2]. Доступ до ЄАІС забезпечується лише посадовим особам митного органу в межах їх повноважень. Перелік посадових осіб, які мають право вносити інформацію до відповідної бази даних митного органу та використовувати відповідне програмне забезпечення, затверджується наказом митного органу.

Таким чином, співробітник Національної поліції, уповноважений розглядати справи про адміністративні правопорушення, зафіксовані в

автоматичному режимі, на стадії порушення справи не має можливості встановити особу, яка ввезла транспортний засіб на митну територію України.

Якщо в результаті з'ясування обставин справи всі ознаки складу адміністративного проступку підтвердяться, то відповідно до чинного законодавства, матеріали справи направляються для розгляду уповноваженої посадової особи. При цьому протокол про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, не складається.

Саме направленням матеріалів справи завершується перша стадія провадження у справі про адміністративне правопорушення, внаслідок чого виникає підстава для початку подальшої стадії – розгляду справи.

Список використаних джерел:

1. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : [монографія] / В. К. Колпаков. – К. : Юіркком Інтер, 2004. – С. 418.
2. Правила митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, затверджені наказом Державної митної служба України від 17.11.2005 № 1118, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 листопада 2005 р. за № 1428/11708. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1428-05>.

Червінчук Світлана Олександрівна

студент Донецького юридичного інституту МВС України

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ ЗА ПОРУШЕННЯ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ

Відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (зі змінами і доповненнями станом на 12 листопада 2016 року), велосипедист – особа, яка керує велосипедом [2].

Що стосується вимог до велосипедистів, слід зазначити, що рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється лише особам, які досягли 14-річного віку.

Також, велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами: спереду – білого кольору, по боках – оранжевого, позаду – червоного. Для руху в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на велосипеді повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара).

Велосипедист може перевозити лише такі вантажі, які не заважають керувати велосипедом і не створюють перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

Якщо велосипедна доріжка перетинає дорогу поза перехрестям, велосипедисти зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються по дорозі [1].

У свою чергу, велосипедисту забороняється:

а) керувати велосипедом з несправним гальмом, звуковим сигналом, а в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості – з вимкненим ліхтарем (фарою) чи без світлоповертачів;

б) рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по проїзній частині, коли поряд облаштовано велосипедну доріжку;

в) рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих);

г) під час руху триматися за інший транспортний засіб;

г) їздити, не тримаючись за руль, та знімати ноги з педалей (підніжок);

д) перевозити пасажирів на велосипеді (за винятком дітей до 7 років, які перевозяться на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками);

е) буксирувати велосипеди;

є) буксирувати причеп, не передбачений для експлуатації з велосипедом.

Також, велосипедисти повинні виконувати вимоги Правил дорожнього руху, що стосуються водіїв або пішоходів і не суперечать вимогам розділу про велосипедистів [1].

У разі порушення Правил дорожнього руху велосипедистами, вони притягуватимуться до адміністративної відповідальності за ст. 127 КУпАП.

Так, ч. 2 ст. 127 КУпАП визначає, що порушення Правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

У випадку порушення Правил дорожнього руху велосипедистами у стані сп'яніння, такі особи притягуватимуться до адміністративної відповідальності за ч. 3 ст. 127 КУпАП, що передбачає накладення штрафу в розмірі восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

У разі, якщо порушення Правил дорожнього руху велосипедистами призвело до створення аварійної обстановки (примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян),

відповідальність у даному випадку настає за ч. 4 ст. 127 КУпАП, що передбачає накладання адміністративного стягнення у вигляді штрафу в розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від двадцяти до сорока годин [3].

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
2. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 року № 1029 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 12. – Ст. 2881.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

Черноп'ятов Станіслав Володимирович

доцент кафедри права Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля, кандидат юридичних наук

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ШВИДКІСНОГО РЕЖИМУ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ З РОЗДІЛЮВАЛЬНОЮ СМУГОЮ

Одним із найбільш руйнівних та небезпечних типових механізмів дорожньо-транспортних пригод є зіткнення транспортних засобів, що рухаються у зустрічних напрямках (лобове зіткнення).

Одним із техніко-організаційних заходів попередження такого роду дорожньо-транспортних пригод є обладнання на автомобільних дорогах розділювальних смуг.

Наявність і характеристика розділювальної смуги відноситься до одного із пов'язаного з дорожніми умовами факторів ризику виникнення дорожньо-транспортної пригоди [1, с. 167–168].

Недостатня ширина та обладнання розділювальної смуги значно зменшує її безпеково-превентивний потенціал [2, с. 63].

Вимоги щодо ширини розділювальної смуги та інших її характеристик встановлено у ДБН В.2.3-5-2001 Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів [3] (далі – ДБН В.2.3-5-2001). Зокрема, центральні розділювальні смуги повинні передбачатись на магістральних вулицях і дорогах з безперервним рухом завширшки не менше 4 м; на вулицях і дорогах регульованого руху з проїзною частиною в 6 смуг руху – не менше 3 м. На інших магістралях допускається центральна розділювальна смуга завширшки 2 м за умови влаштування її у рівні проїзної частини та виділення суцільною лінією розмітки. Центральна розділювальна смуга на магістралях безперервного руху повинна влаштовуватися піднятою над рівнем проїзної частини та з'єднуватися з нею з допомогою крайових похилистих зміцнювальних смуг завширшки 1 м. Ширина крайових зміцнювальних смуг входить у загальну ширину розділювальної смуги (п. 2.11 ДБН В.2.3-5-2001 [3]). Крім того, з обох боків центральної розділювальної смуги повинні передбачатись запобіжні смуги завширшки: для магістральних вулиць безперервного руху – 0,75 м, для магістральних вулиць і доріг регульованого руху – 0,5 м, для інших вулиць та доріг – дві висоти бордюру (п. 2.10 ДБН В.2.3-5-2001 [3]). ДБН В.2.3-4-2000 Сооружения транспорта. Автомобильные дороги [4] (далі – ДБН В.2.3-4-2000) встановлює мінімальну ширину розділювальної смуги: для доріг I категорії – 6 м, для доріг категорії Іб – 5 м.

В той же час слід відзначити, що, як визначено в преамбулі ДБН В.2.3-5-2001 [3], «дані норми поширюються на проектування та будівництво нових, реконструкцію та капітальний ремонт існуючих вулиць і доріг...», «норми є обов'язковими для органів виконавчої влади, контролю та експертизи, місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій незалежно від

форм власності та відомчої належності, громадських об'єднань і фізичних осіб, які мають ліцензію і здійснюють проектування, будівництво та капітальний ремонт вулиць і доріг населених пунктів». Норми ДБН В.2.3-4-2000 [4] також «розповсюджуються на проектування и будівництво нових і реконструкцію існуючих доріг загального користування».

Таким чином, ДБН В.2.3-5-2001 та ДБН В.2.3-4-2000 не поширюються на учасників дорожнього руху і не можуть безпосередньо використовуватися для регулювання суспільних відносин в галузі дорожнього руху та його безпеки.

Правила дорожнього руху [5] визначають розділювальну смугу як «виділений конструктивно або за допомогою суцільних ліній дорожньої розмітки 1.1 або 1.2 елемент автомобільної дороги, який розділяє суміжні проїзні частини» (п. 1.10). Інших ознак розділювальної смуги, зокрема щодо її ширини, Правила дорожнього руху не містять. Через це, як свідчить контент-аналіз, однозначного тлумачення обсягу поняття «розділювальна смуга», на практиці немає; діапазон позицій є досить широким: від завідомо неправильного визнання розділювальною смугою лише конструктивно відокремленого елементу дороги до сумнівного тлумачення як розділювальної смуги навіть подвійної суцільної лінії (розмітка 1.3). До речі, останній варіант формально не суперечить визначенню розділювальної смуги у п. 1.10 Правил дорожнього руху: відповідно до ДСТУ 2587:2010 Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування [6] (п. 4.2, табл. 1), ширина кожної із ліній розмітки 1.3 дорівнює ширині ліній розмітки 1.1.

Наявність розділювальної лінії, в свою чергу, впливає на режим дорожнього руху. Зокрема, відповідно до підп. г) п. 12.6. Правил дорожнього руху [5], «поза населеними пунктами на всіх дорогах та на дорогах, що проходять через населені пункти, позначені знаком 5.47, дозволяється рух із швидкістю: ... іншим транспортним засобам ... на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної

розділювальною смугою – не більше 110 км/год., на інших автомобільних дорогах – не більше 90 км/год.».

З огляду на викладене, відсутність у Правилах дорожнього руху конкретно визначеної мінімальної ширини розділювальної смуги знижує ефективність правового забезпечення безпеки дорожнього руху, а також ускладнює правозастосування у сфері відповідальності за перевищення швидкості руху.

Тому вважаємо за доцільне розглянути питання доповнення п. 1.10 Правил дорожнього руху вказівкою на мінімальну ширину розділювальної смуги як її істотну ознаку. В якості варіанту можна розглянути внесення цієї ознаки окремо лише до підп. г) п. 12.6 Правил дорожнього руху, оскільки мінімальна ширина розділювальної смуги критична передусім в контексті обмежень швидкості руху. Конкретна ширина розділювальної смуги в інтересах регулювання правил дорожнього руху та швидкісного режиму мають бути науково-технічно обґрунтованими, передусім – виходячи з міркувань безпеки. На нашу думку, в якості робочого варіанту можна було б розглянути мінімальну ширину розділювальної смуги на рівні 1,5–2 мінімальної ширини смуги руху (4,125–5,5 м) для розділювальних смуг, виділених лише дорожньою розміткою або невисокими конструктивними елементами, та 1–1,5 мінімальної ширини смуги руху (2,75–4,125м) – для розділювальних смуг, виділених конструктивно із застосуванням елементів висотою від 1 м.

Список використаних джерел:

1. Енглезі І. П. Визначення факторів впливу на ймовірність виникнення ДТП / І. П. Енглезі // Наукові нотатки : Міжвузівський збірник. – Луцьк, 2014. – Випуск №46. – С. 166–169.

2. Потапенко І. В. Досвід роботи судово-медичних експертів при ліквідації наслідків дорожньо-транспортної пригоди з масовою загибеллю паломників у Чернігівській області / І. В. Потапенко, Є. М. Касай // Судово-медична експертиза. – 2014. – № 2. – С. 63–65.

3. ДБН В.2.3-5-2001 Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів / затв. Наказом Держбуду України від 11.04.2001 № 89. – К. : Держбуд України, 2001.

4. ДБН В.2.3-4-2000 Сооружения транспорта. Автомобильные дороги / утв. Приказом Госстроя Украины от 07.04.2000 № 66. – К. : Госстрой Украины, 2000.

5. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – стор. 35. – стаття 1852.

6. ДСТУ 2587:2010 Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування / затв. Наказом Держспоживстандарту України від 27.12.2010 № 590. – К. : Держспоживстандарт, 2011.

Чибирик Мар'яна Сергіївна

слухач магістратури 1-го курсу факультету № 1 Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, старший лейтенант поліції

**ВЗАЄМОДІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З ОРГАНАМИ ДЕРЖАВНОЇ
ВЛАДИ ТА МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ
З ПИТАНЬ ЗНИЖЕННЯ РІВНЯ АВАРІЙНОСТІ
ТА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ**

На даний час зниження рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму є досить актуальною темою не тільки в Україні, але й в світі загалом. Проводячи аналіз статистики дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) в країнах Європи, Україна займає перше місце за кількістю людських та економічних втрат.

Щороку на автошляхах України гине понад 4000 осіб та більш ніж 30000 людей отримують травми, ДТП є першою за поширеністю причиною смерті молоді у віці від 15 до 24 років та другою серед дітей у віці від 5 до 14 років. Щорічні економічні втрати України від ДТП, за оцінками Всесвітнього банку, оцінюються в 4,5 млрд. дол. США або приблизно 3,4% ВВП країни.

Дані показники свідчать про те, що взаємодія органів Національної поліції з органами державної влади та місцевого самоврядування є необхідною складовою для створення заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху.

На мій погляд ДТП в нашій державі виникають через необережне ставлення учасників дорожнього руху як до свого життя та здоров'я так і до життя і здоров'я оточуючих. Це може бути обґрунтовано низкою фактів, наприклад: низький рівень дисципліни учасників дорожнього руху. Він полягає в тому, що не всі учасники дорожнього руху усвідомлюють небезпечність наслідків порушення правил дорожнього руху. Зокрема це проявляється в перевищенні швидкості, особливо це стосується населених пунктів та житлової зони; ігнорування використання ременів безпеки.

Наступним негативним аспектом високого рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму є низький освітній рівень щодо безпеки дорожнього руху. Даний аспект стосується не тільки водіїв, їхніх теоретичних знань та практичних навичок, але й рівень обізнаності громадян щодо правильного поведіння на дорозі, та знань правил дорожнього руху. Хочу зауважити, що для підвищення освітнього рівня працівниками Національної поліції проводяться лекції, які ознайомлюють їх з правилами дорожнього руху.

Варто зазначити, що недостатній рівень водійської майстерності є також одним із головних показників ДТП. Це проявляється у низькому рівня підготовки водіїв та не впровадженні сучасних методів навчання.

На сьогоднішній день кількість автомобілів збільшилося настільки, що повністю вичерпало пропускну спроможність вулично-дорожньої мережі. Для того, щоб уникнути крайніх заходів органи державно влади повинні збільшувати та модернізовувати транспортні мережі, збудовувати обходи

населених пунктів на дорогах державного значення, здійснити ремонтні роботи на залізничних переїздах. Впровадження даних заходів зменшить кількість ДТП на 40 %.

З огляду на вищезазначені проблеми, слід окреслити декілька напрямків їх розв'язання:

1) виховування високої дисциплінованості в усіх учасників дорожнього руху;

2) підвищення вимогливості до водіїв щодо знання ними та безумовне виконання правил дорожнього руху;

3) поліпшення якості автомобільних доріг та вулиці за параметрами безпеки;

4) системне запровадження та належне фінансування заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

5) підвищення рівня безпеки пішоходів, у тому числі шляхом врахування потреб інвалідів (звукові сигнали переходу проїзної частини, тактильні орієнтири тощо);

6) підвищення ефективності системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпіли.

Підбиваючи підсумок хочу зауважити, що проблематика, яка висвітлена в даних тезах є досить важливою та актуальною в наш час і наша держава через взаємодію органів Національної поліції з органами державної влади та місцевого самоврядування повинна реалізовувати комплекс заходів спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху, зниження рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму усіх учасників дорожнього руху через призму фактів, які зумовлюють виникнення ДТП. Держава повинна створювати безпечні та комфортні умови для учасників дорожнього руху та удосконалення системи управління безпекою дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 року №771 // Офіційний вісник України. – 2012. – № 63. – Ст. 2577 (втратила чинність).
2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
3. Вікович І.А. Організація дорожнього руху / Вікович І.А., Жук М.М., Ройко Ю.Я. – Л. : «НУ «Львівська політехніка», 2006. – 162 с.

Шведова Ольга Анатоліївна

директор Криворізької загальноосвітньої школи І-ІІІ ступенів № 36

ШЛЯХИ ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ БЕЗПЕЧНОЇ ПОВЕДІНКИ ТА ПОЗИТИВНОГО СТАВЛЕННЯ ДО ВИМОГ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УЧАСНИКІВ НАВЧАЛЬНО - ВИХОВНОГО ПРОЦЕСУ» (З ДОСВІДУ РОБОТИ)

Необхідність інформаційно-просвітницької роботи щодо безпечної поведінки на дорогах зумовлена високим показником смертності та травматизму серед дітей і молоді, які є найбільш уразливими учасниками дорожнього руху.

Тому одним із пріоритетних напрямків роботи з безпеки життєдіяльності в нашій школі є системна діяльність, спрямована на формування моделі безпечної поведінки та позитивного ставлення до вимог безпеки в учасників дорожнього руху.

Дорожньо-транспортний травматизм відноситься до числа трьох найпоширеніших причин загибелі осіб у віці від 5 до 44 років. У разі відсутності невідкладних та дієвих кроків він стане, за прогнозами фахівців

Всесвітньої організації охорони здоров'я, однією з найпоширеніших причин смерті в світі, яка щорічно забиратиме 2,4 млн. людських життів.

Фактори ризику, що викликають дорожню аварійність, можна об'єднати у три основні групи: «дорога», «транспортний засіб» та «людина як учасник дорожнього руху».

Дорожнє середовище стає безпечним, якщо стає можливим уникнути всіх факторів ризику дорожньої аварійності, що належать до груп: «дорога», «транспортний засіб» та «людина як учасник дорожнього руху».

Принципи й інструменти, які використовує педагогічний колектив, для зниження факторів ризику «ЛЮДИНА»:

- навчання дітей і батьків (як пішоходів і як майбутніх водіїв, батьків – водіїв);
- організація інформаційних кампаній (серед учнівської та батьківської громадськості, мешканців мікрорайону, водіїв, у травматологічному відділенні лікарень);
- законодавство і контроль;
- формування соціального середовища(навчання дітей шкільного віку не тільки правилам дорожнього руху, а перш за все формування в них культури поведінки на дорозі).

Усвідомлення учнями та батьками власного місця у системі відносин «ЛЮДИНА–ДОРОГА–ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ» сприяє формуванню особистого ставлення до себе як учасника дорожнього руху, до власної безпеки та безпеки інших. Головною метою роботи є обґрунтування важливості дотримання безпечної та відповідальної поведінки на дорозі задля збереження життя та здоров'я школярів.

Зміст роботи спрямований на вирішення триєдиного завдання: «Знати. Вірити. Діяти»:

ЗНАТИ способи безпечної поведінки в умовах дорожнього руху;

ВІРИТИ, що ці знання допоможуть убезпечити життя;

ДІЯТИ на дорозі відповідально задля збереження власного життя та життя інших людей.

В основу покладено принцип активності – дитина, в першу чергу, є носієм первинної інформації з теми і активним учасником пізнавального процесу; принцип зворотнього зв'язку – обговорення та обмін думками; принцип сумісної діяльності – взаємодія всіх учасників навчально-виховного процесу; принцип актуалізації результатів навчання – використання на практиці отриманих знань.

Роботу, спрямовану на запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму (ДДТТ), в школі організовують і здійснюють адміністрація та педагогічний колектив школи у співпраці з відділом освіти виконкому Жовтневої районної у місті ради, працівниками поліції, автотехнікум КЗ «КНУ», та громадськими організаціями: молодіжною радою ПАТ «ЦГЗК», загальношкільним батьківським комітетом. Плідною є праця з Донецьким юридичним інститутом МВС України.

Навчання та виховання з вивчення правил дорожнього руху відбувається через:

- уроки основ здоров'я та уроки з інших предметів (із залученням міжпредметних зв'язків);
- виховну роботу в школі: роботу в школі та в мікрорайоні: а саме: рух юних інспекторів дорожнього руху (школа є опорною в районі з вивчення правил дорожнього руху), реалізація шкільного проекту «Я за безпеку на дорогах»;
- роботу з дорослими: вчителями, батьками, громадськими організаціями та ПНЗ.

Традиційно проводяться місячники безпеки руху «Увага! Діти на дорозі», тижні безпеки дорожнього руху, єдині виховні години, зустрічі з працівниками дорожньо-патрульної служби, конкурси малюнків, вікторини, складання пам'яток, віршів, казок; практичні заняття на спеціальній розмітці; створення

схематичних малюнків руху учнів із дому до школи; перегляд і обговорення відеоматеріалів на задану тематику, написання диктантів та інші заходи.

Впродовж року вчителями – предметниками та класними керівниками проводяться профілактичні «хвилинки», які нагадують про безпеку дорожнього руху в різних ситуацій на дорозі. Зазвичай вони проводяться щоденно наприкінці останнього уроку.

В фойє школи та на шкільному сайті в розділі «Безпека життєдіяльності» розміщено схеми безпечного руху до школи та повернення додому.

На шкільному сайті на порталі «Класна оцінка» в розділі «Виховна робота» постійно оновлюється методична скарбничка: розробки тематичних заходів для класних керівників, рекомендації щодо проведення місячників, єдиних годин тощо. Матеріали сайту опорної школи «Юний інспектор» доступні для ознайомлення, вивчення ПДР та формування культури безпечної поведінки на дорозі широкому загалу: учням, педагогам, батькам не тільки нашої школи, а й усім бажаючим.

Досвід роботи команди школи показує, що тільки у тісній співпраці закладу з батьками, державної інспекцією та інші зацікавленими організаціями можна домогтися позитивних результатів, уберегти дітей від нещасних випадків на дорогах, сформувати модель безпечної поведінки та позитивного ставлення до вимог безпеки дорожнього руху.

В умовах сучасного інформаційного простору доречна організація національною поліцією онлайн – навчання учасників дорожнього руху правилам безпечної поведінки. Проблема дорожньо-транспортного травматизму настільки гостра, що доцільно було б внести питання формування моделі безпечної поведінки на автошляхах наскрізно в зміст усіх навчальних предметів (в тексти завдань з української мови, математики, фізики, хімії, природознавства, біології, МСП тощо).

Южека Роман Сергійович

студент юридичного факультету Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Грицаченко Вадим Вікторович

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

ПИТАННЯ ЩОДО ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНОГО ОБСТЕЖЕННЯ МАЙБУТНІХ ПАТРУЛЬНИХ ПОЛІЦЕЙСЬКИХ УКРАЇНИ

Ретельний відбір на службу в патрульну Національну поліцію України має дуже велике значення, адже ця служба є однією з найбільш напружених у зв'язку з великими психоемоційними й фізичними навантаженнями, а тому може заподіяти ризик для життя та здоров'я як поліцейського так і пересічного громадянина. Зростання кількості дорожньо-транспортних пригод, більшість яких спричинено помилками патрульних поліцейських, спонукає психофізіологів та психологів ретельніше проводити відбір серед кандидатів на службу в патрульну Національну поліцію України.

Теоретичним питанням присвячених проблемам психофізіологічного обстеження склали праці таких відомих вчених-науковців, як: Г.В. Чухраєва, А.Ю. Побідаш та інші. Проте, незважаючи на значну кількість робіт, питання щодо психофізіологічного обстеження патрульних поліцейських недостатньо досліджене, що й актуалізує обрану тему.

Перш за все, психофізіологічна проблема – це проблема характеру співвідношення психічної діяльності людини та діяльності її головного мозку [1]. На думку Г.В. Чухраєвої, служба в патрульній поліції є складним видом діяльності, який пред'являє високі вимоги до особистості, її здоров'я. Адже, професійна діяльність працівників патрульної поліції полягає у значному фізичному, емоційному та моральному навантаженнях [2]. Варто погодитися з автором, не виключаючи безпосередньо той факт, що працівники патрульної

поліції цілий день знаходяться за кермом автомобіля, а тому, на наш погляд, відбір кандидатів на службу в Національну поліцію, зокрема, патрульну поліцію повинен бути максимально досконалий. На думку А.Ю. Побідаш, психофізіологічний відбір, будучи складовою частиною професійного відбору покликаний визначати стан, ступінь розвитку сукупності тих психофізіологічних, психічних і особистісних якостей та здібностей людини, які найбільшою мірою відповідають вимогам обраної професії та які сприяють використанню професійних навичок у реальних умовах [3]. А тому, саме для кандидатів на посаду патрульних поліцейських психофізіологічний відбір повинен бути на відповідному рівні, перш за все за станом здоров'я та психічною стійкістю майбутнього патрульного поліцейського.

Згідно з Наказом «Про затвердження Порядку психофізіологічного обстеження кандидатів на службу в поліції та Порядку обстеження на предмет виявлення алкогольної, наркотичної та токсичної залежності кандидатів на службу в поліції» від 17 грудня 2015 року № 1583, а саме порядок проведення професійного психофізіологічного відбору (психофізіологічного обстеження) зазначається, що професійний психофізіологічний відбір (психофізіологічне обстеження) осіб, які вступають на службу на посади поліцейських підрозділів спеціальної поліції та підрозділів поліції особливого призначення, передбачає визначення придатності за індивідуальними психофізіологічними особливостями за методиками: омега-потенціал, реакція на рухомий об'єкт, теппінг-тест (сила та рухомість нервових процесів, працездатність), проста зорово-моторна реакція, критична частота світлових мерехтінь. Професійний психофізіологічний відбір (психофізіологічне обстеження) осіб, які вступають на службу на посади поліцейських підрозділів патрульної поліції та підрозділів поліції охорони, які несуть службу на відкритому повітрі, передбачає визначення придатності за індивідуальними психофізіологічними особливостями за методиками: вимірювання артеріального тиску, ПЗМР (проста зорово-моторна реакція), РРО (реакція на рухомий об'єкт), ТТ (теппінг-тест), тест Грюнбаума [4]. Варто зазначити, що відповідно до зазначеного Наказу

результати проведення професійного психофізіологічного відбору (психофізіологічного обстеження) кандидатів на службу в поліції оформлюються протоколом психофізіологічного обстеження.

Таким чином, на сьогоднішній день діюча процедура професійного психофізіологічного відбору кандидатів до служби в підрозділах патрульної Національної поліції України не на належному рівні. Служба в патрульній Національній поліції є спеціальним видом діяльності поліцейських, адже пред'являє особливо високі вимоги до особистості та стану її здоров'я. Ми вважаємо, на етапі навчання, кандидати повинні продемонструвати здатність перебування за кермом автомобіля протягом тривалого часу. На нашу думку, цей тестовий відбір буде першим кроком запобігання численних аварій, які було зафіксовано за участю патрульних автомобілів з початку роботи патрульної поліції як складової частини Національної поліції України.

Список використаних джерел:

1. Психофізіологічне забезпечення діяльності (навчальні матеріали онлайн) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/11510513/psihologiya/psihofiziologichne_zabezpechennya_di_yalnosti. – Заголовок з екрану.

2. Чухраєва Г.В. Теоретичні та практичні аспекти професійного психофізіологічного відбору працівників поліції // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oaji.net/articles/2016/2258-1463479923.pdf>. – Заголовок з екрану.

3. Побідаш А.Ю. Професійний відбір як основа психологічної придатності до діяльності в екстремальних умовах // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/NiO/2009_5/1_razdel/pobidash.htm. – Заголовок з екрану.

4. Про затвердження Порядку психофізіологічного обстеження кандидатів на службу в поліції та Порядку обстеження на предмет виявлення алкогольної,

наркотичної та токсичної залежності кандидатів на службу в поліції : Наказ МВС України від 17 грудня 2015 року № 1583 / Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2016. – № 37/28167 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0037-16>. – Заголовок з екрану.

*Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
22 листопада 2016 року*

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

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

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

50106, м. Кривий Ріг, 7-й мікрорайон Зарічний, б. 24