

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ МВС УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ НДІ МЕДИЦИНИ ТРАНСПОРТУ
МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ДОПОМОГИ
ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДТП



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

III Молодіжної науково-практичної конференції «БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»



Streets for Life

Love30

*м. Кривий Ріг
21 травня 2021 року*

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека на дорозі: матеріали III Молодіжної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 21 травня 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 230 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 14 від 28 травня 2021 року)*

Публікується за матеріалами III Молодіжної науково-практичної конференції «Безпека на дорозі», яка відбулась 21 травня 2021 року у Криворізькому навчально-науковому інституті Донецького юридичного інституту МВС України.

Видання може бути корисним для співробітників Національної поліції України, представників правоохоронних та судових органів, здобувачів вищої освіти, у тому числі, закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських, учням та викладачам закладів загальної середньої освіти, представникам закладів професійної (професійно-технічної) освіти, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

© ДЮІ МВС, 2021

ЗМІСТ

Аветісян В.Г. Програмний тренажер для оцінки дій керівника рятувальних робіт при автобусних аваріях	7
Атаманенко Ю.Ю. Вебпортал «ІАЦ моніторингу ДТП» як ГІС-технологія для документування фактів адміністративного правопорушення	9
Баранова М.С., Любецька В.Ю. Принципи надання першої долікарської допомоги при дорожньо-транспортних пригодах	11
Безрук Л.Г. Основи транспортної безпеки – складова професійної компетентності майбутніх педагогів	14
Биндюк К.Г., Корягіна А.М. Роль громадської організації «Дорожній контроль» у забезпеченні правопорядку на дорогах	17
Бичков М.В., Філіпенко А.С. Роль патрульної поліції в забезпеченні безпеки дорожнього руху	20
Білик В.М. Досвід Державного навчального закладу «Вище професійне училище № 11 м. Хмельницького» щодо забезпечення дотримання здобувачами освіти вимог транспортної безпеки	23
Буряк В.Ю., Нітченко А.Г. Дії патрульної поліції у справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху	25
Гайдар І.С., Якобчук Я.А., Веселов М.Ю. Поліцейські послуги у сфері безпеки дорожнього руху	28
Гірін І.В. Переваги та недоліки сучасних електробусів та рівень їх екологічної безпеки	32
Гур'єв С.О., Кушнір В.А., Долгий М.Л., Макаренко А.М., Раснюк О.О. Підготовка учасників дорожнього руху з домедичної допомоги – шлях зменшення медико-санітарних наслідків дорожньо-транспортних пригод як надзвичайних ситуацій техногенного характеру	36
Дворко О.М., Осетрін М.М. Безпека дорожнього руху в зоні нерегульованого перетину на вулично-дорожній мережі міста як критерій його ефективності функціонування	39
Домашлинець Б.В., Козинець О.Г. Щодо посилення державного контролю в сфері руху	42
Дресвяннікова В.Д., Барегамян С.Х. Проблеми притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення, пов'язані з перевищенням дозволеної швидкості руху, що зафіксовані в автоматичному режимі	44
Євтушенко С.О. Інновації в сфері безпеки дорожнього руху	48
Слаєв Ю.Л. Поставлення у небезпеку як ознака складу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту	51
Желай В.М., Козинець О.Г. Безпека автомобіля та її види	54
Заврічко Д.Г., Книженко С.О. Характеристика обставин, що сприяють вчиненню порушень правил безпеки дорожнього руху	56
Звягін В.О., Полупан С.М. Сучасні системи активної безпеки автомобіля	59
Карецька А.І., Нітченко А.Г. Особливості призначення та проведення окремих видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод	64

Кисельова М.С. Нормативно-правове регулювання надання допомоги особам, які перебувають в небезпечному для життя стані, який виник внаслідок ДТП: кримінологічний аспект	66
Коваленко Р.І. Підвищення ефективності реагування аварійно-рятувальних формувань на небезпечності події, які пов'язані з дорожньо-транспортними пригодами	69
Коваль К.О., Алієв Е.К., Смола Р.М. Міжнародний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	70
Коллер Ю.С. Роль інформаційно-аналітичної діяльності органів державної влади у системі забезпечення безпеки дорожнього руху	72
Колотило О.В. Причини дорожньо-транспортних пригод за участю пішоходів та осіб, які керують велосипедом. Можливі способи їх усунення	76
Корнійчук А.В. Зменшення травмування учасників дорожнього руху під час дорожньо-транспортних пригод	79
Коробка І.О., Кривошей Б.І. Післяаварійна безпека. Причини загорянь на автотранспорті	81
Красільник В.А., Телегіна І.О. Надання домедичної допомоги при дорожньо-транспортних пригодах як запорука збереження життя постраждалих	83
Лагутін А.Д., Борисьонко М.О. Особливості формування знань молодших школярів про правила дорожнього руху	87
Лось Д.А., Маланкевич В.С., Венгер А.С. Використання інтелектуальних технологій для безпеки транспортного процесу	89
Лук'яненко О.С., Блинська К.В. Діяльність Маріупольської ланки громадської організації «Молодіжна Ліга майбутніх поліцейських» у сфері пропаганди правил дорожнього руху	91
Луцько Д.С., Галагута Т.В., Васильченко К.В., Гутовський І.М. Новітні технології як запорука безпеки пішохода	94
Мажара Д.Г., Борисьонко М.О. Автоматична система управління – інноваційна технологія щодо запобігання небезпечних ситуацій на дорозі	95
Мазничка Р.В., Пилипів Р.М. Вплив учасників дорожнього руху через Інтернет як форма профілактики дорожньо-транспортного травматизму	98
Марков М.О., Солейко В.А. Забезпечення захисту життя і здоров'я людини шляхом реалізації повноважень Національної поліції України у сфері безпеки дорожнього руху	101
Мартиненко Ю.В., Бойко О.В. Методи та стратегії покращення дорожнього руху в Україні	108
Мартинович О.А., Леськів М.С. Безпечна швидкість на дорогах населених пунктів	111
Микийчук Р.А., Демків Р.Я. Цивільно-правове регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом	113
Миронова А.С., Білик В.М. Використання міжнародного досвіду автоматичної фіксації правопорушень та інтелектуального транспорту у сфері безпеки дорожнього руху	115
Назаренко І.В., Козинець О.Г. Дітей потрібно навчати правилам поведінки на дорогах	119

Нітченко А.Г., Коломієць М.С. Класифікація дорожньо-транспортних пригод	121
Олексієнко А.Ю., Щербанська І.М. До питання про чинники безпеки дорожнього руху	123
Остапов К.М. Особливості деблокування постраждалого, затиснутого елементами кузова автомобіля	125
Оцел В.В., Багаденко І.П. Деякі проблеми дорожньо-транспортної безпеки в м. Києві та шляхи їхнього вирішення	128
Пилипенко Є.О. Щодо притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які керують гужовим транспортом: проблеми та шляхи вирішення	132
Погребняк І.М., Гасенко Л.В. Необхідність зниження швидкості руху транспортного потоку у населених пунктах	136
Пономаренко А.В. Взаємодія підрозділів патрульної поліції Департаменту патрульної поліції з територіальними районними управліннями, відділами та відділеннями поліції під час виявлення порушень у сфері безпеки дорожнього руху щодо нагляду за станом вулично-дорожньої мережі	139
Пономарь М.А., Лелюк О.В. Основи надання першої медичної допомоги водіями при ДТП	144
Приходько В.І. Поняття та особливості адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні	147
Приходько П.Г. Вибір швидкості руху автотransпортного засобу відповідно до зчпних якостей вологої та мокрої дороги, яка має тверде покриття	149
Пудилик Г.П., Бойко М.В. Склад аптечки медичної автомобільної: європейський досвід та українська реальність	153
Ромащенко К.Ю., Марущак Н.В. Причини правопорушень та шляхи їх усунення	157
Саванчук О.А. Комунікація молоді як засіб попередження дорожньо-транспортного травматизму	161
Семенко П.В., Кузько О.Л. Попередження дорожньо-транспортного травматизму	165
Сергієнко В.Р., Філіпенко А.С. Поняття та види адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху	168
Синявський Є.О., Полупан С.М. Інноваційні автомобільні дороги майбутнього	171
Сировой В.В. Особливості рятувальних робіт при дорожньо-транспортних пригодах	177
Ситник В.О., Шевченко Т.В. Аналіз способів та методів зниження травматизму на дорогах України	179
Слободян Ю.Ю., Петренко Г.О. Фінансування дорожнього фонду як складова в системі забезпечення безпеки дорожнього руху	182
Стебко С.А., Діхнич Л.П. Попередження дорожньо-транспортного травматизму у суспільстві: основні прерогативи	184
Степанюк Д.М., Парасюк В.М. Особливості відшкодування майнової шкоди завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди	188

Стовбур А.А., Федько С.О., Яценюк Л.В. Сучасні технології у регулюванні безпеки дорожнього руху	191
Тарадай В.М., Мендіковська Л.І. Причини здійснення ДТП	194
Тарасенко О.В. Насичення мережі об'єктів контролю за дотриманням вимог ПДР – гарант зростання дорожньої безпеки	197
Тридуб І.С., Котелюх М.О. Забезпечення безпеки на дорозі юних пішоходів	201
Фортуна В.О., Кульпанов К.О., Васильченко К.В., Олянюк Н.О. Покращення безпеки руху за рахунок удосконалення методів проведення соціальної реклами	203
Цуриков М.В., Борисьонко М.О. Інформаційно-просвітницька робота зі студентами Комунального закладу «Нікопольський фаховий педагогічний коледж» Дніпропетровської обласної ради» щодо попередження дорожнього травматизму	204
Цуркаленко Д.П. Деякі аспекти нормативного регулювання профілактичних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	206
Чечельницький А.С., Довбань Д.І., Коржавін Ю.А. Шляхи забезпечення зниження швидкості руху автомобілів в населених пунктах	207
Чуйков О.О., Лобода М.А. Антиблокувальна система гальм (АБС)	210
Шахов С.М., Поліванов О.Г. Особливості відключення джерел електроенергії автомобілів з електричною та гібридною силовою установкою при гасінні пожеж	212
Шахов С.М., Поліванов О.Г. Огляд порядку дій аварійно-рятувальних підрозділів під час виникнення дорожньо-транспортних пригод за участю електричних автомобілів	215
Шахрай В.О., Філіпенко А.С. Забезпечення безпеки дорожнього руху	217
Шемець М.А., Козинець О.Г. Комунікація учасників дорожнього руху – засіб запобігання травматизму	219
Шуплина К.О., Дегтяр В.В. Безпечні дороги – це тисячі збережених життів	223
Яковлев Р.О., Філіпенко А.С. Деякі аспекти визначення безпеки дорожнього руху	224
Янченко Я.В., Козинець О.Г. Основні причини дорожньо-транспортного травматизму та шляхи запобігання	227

Аветісян Вадим Георгійович

доцент кафедри пожежної тактики та аварійно-рятувальних робіт факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук, доцент

ПРОГРАМНИЙ ТРЕНАЖЕР ДЛЯ ОЦІНКИ ДІЙ КЕРІВНИКА РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ ПРИ АВТОБУСНИХ АВАРІЯХ

Важливим етапом підготовки керівника рятувальних робіт є надання навичок прийняття рішення. Важливим елементом надання таких навичок є розробка алгоритму прийняття рішення керівником рятувальних робіт в екстремальній ситуації, в даному випадку при автобусних аваріях.

На хід прийняття рішення впливає інформаційне забезпечення керівника, уміння збирати та аналізувати інформацію, що надходить від різноманітних джерел, відсіювати зайве та визначати головне. Здатність використовувати необхідну інформацію в організації дій підрозділів одна з важливих здібностей керівника рятувальних робіт.

Модель реалізації програмного тренажеру являє собою єднання 3D-графіки та реального відео, які відображають виконання прийнятих рішень.

Функціонально програмний тренажер складається з 3-х блоків:

- перший блок – теоретична частина тренажеру;
- другий блок – це практичне віртуальне виконання дій, а саме: отримання повідомлення про ДТП, виїзд підрозділу ДСНС, прибуття на місце аварії, прийняття рішень керівником підрозділу щодо: розвідки ситуації, забезпечення безпеки постраждалого та особового складу, надання домедичної допомоги, вилучення постраждалого, та транспортування;
- третій блок – це аналіз дій та надання рекомендацій.

Теоретична частина тренажера

Початок роботи з тренажером представлено на рис. 1. Здобувач вищої освіти може обрати проходження теоретичної частини (клавіша ТЕОРИЯ) або спробувати спочатку пройти практичну частину (клавіша ТРЕНАЖЕР). Клавіша зі знаком питання, дозволяє отримати підказку, але за користування підказками програма знімає бали.

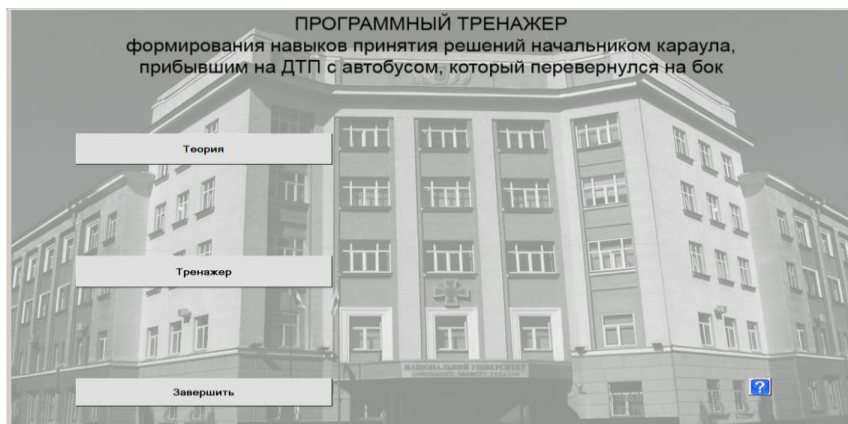


Рисунок 1. Початок роботи з тренажером

Практичне віртуальне виконання дій

Проходження практичної частини тренажеру починається після натискання клавіші ТРЕНАЖЕР. Робота з цією частиною тренажеру починається з моделювання аварійної ситуації в наслідок якої автобус з пасажирами опиняється на боці. Модель аварійної ситуації з автобусом відображена в технології 3D [1] та супроводжується звуковими ефектами рис. 2.



Рисунок 2. Моделювання аварійної ситуації

Прийняття помилкового рішення керівником аварійно-рятувальних робіт відображається на екрані полем червоного кольору. Технологія проведення аварійно-рятувальних робіт, що закладено в тренажер відповідає вимогам [2, 3].
Аналіз дій та надання рекомендацій.

По завершенні проходження практичної частини тренажеру, програма виставляє оцінку за п'ятибальною шкалою. На екрані також показуються аналіз дій та допущені помилки. На рис. 3 представлено оцінку та аналіз дій за проходження практичної частини тренажеру

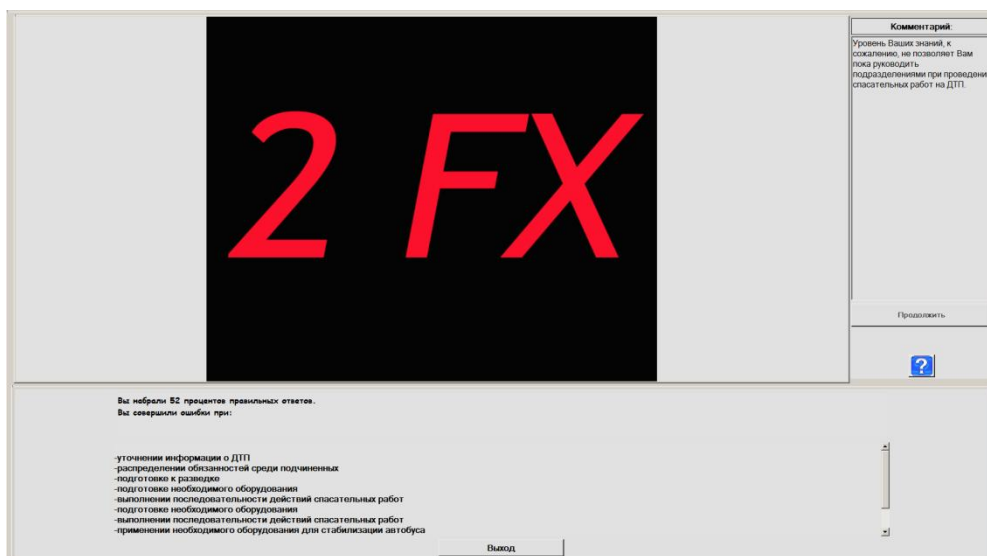


Рисунок 3. Оцінка та аналіз дій за проходження практичної частини тренажеру

По завершенні необхідно натиснути клавішу ВИХІД після чого на моніторі з'явиться вікно з підсумковою оцінкою, аналізом результатів та рекомендаціями. На рис. 4 представлено вигляд вікна з підсумковою оцінкою дій з аналізом та рекомендаціями.



Рисунок 4. Підсумкова оцінка дій з аналізом та рекомендаціями

Список використаних джерел:

1. Э. Троелсен. Язык программирования 2010 и платформа NET 4. Пятое издание: Вильямс: 2011. – С. 1392.
2. Б. Моррис. Холматро. Техника спасения из автомобиля. – Киев: «ПОСТ-01», 2005. – С. 98.
3. Ульф Бьёрнстиг. Спасательные работы при масштабных автобусных авариях. Руководство учителя [Bild] / Рольф Нурдх, Ивонн Несман // Умео: Государственное управление спасательных служб Швеции, 2007. – С. 35.

Атаманенко Юлія Юріївна

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

ВЕБПОРТАЛ «ІАЦ МОНІТОРИНГУ ДТП» ЯК ГІС-ТЕХНОЛОГІЯ ДЛЯ ДОКУМЕНТУВАННЯ ФАКТІВ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ

З кожним роком обсяг картографічної та геоінформаційної продукції збільшується, з'являються нові сфери застосування даних аерознімання, у тому числі виникає можливість розглядати системи безпілотних літальних апаратів (БПЛА) у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Оскільки інтенсивний

розвиток фіксування адміністративних правопорушень є недослідженим напрямом, встановлено нагальність завдань підвищення оперативності та достовірності процесу фіксування аварій із використанням сучасних технологій [1]. Альтернативним рішенням у сьогодні є застосування БПЛА класу «мікро» під час документування фактів адміністративного правопорушення, а саме DJI Phantom 3 Professional [2]. Зазначена модель із професійною цифровою камерою 4K надає можливість отримати картографічну продукцію місця скоєння дорожньо-транспортної пригоди (ДТП), якість якої залежить від способів її опрацювання.

Задля оперативного та якісного опрацювання картографічної продукції місця ДТП запропоновано ГІС-технологію у вигляді вебпорталу «ІАЦ моніторингу ДТП». Ключовим призначенням вебпорталу є автоматизація та інформаційна підтримка діяльності патрульної поліції в процесі фіксування ДТП, опрацювання аерознімків місця аварій та генерування протоколу місця скоєння ДТП [3].

В архітектуру вебпорталу закладено п'ять підсистем програмного та інформаційного забезпечення, а саме:

- 1) підсистему збирання даних із використанням БПЛА;
- 2) підсистему опрацювання растрових зображень;
- 3) підсистему керування базами даних вебпорталу;
- 4) підсистему формування ортофотоплану місця ДТП із збереженням матеріалів на вебпорталі «ІАЦ моніторингу ДТП»;
- 5) підсистему формування документації щодо ДТП.

Для того, щоб зареєструвати ДТП та отримати протокол, інспектор повинен отримати в результаті аерознімання цифрові матеріали ДТП опрацювати на запропонованому вебпорталі [4].

Керування процесу опрацювання аерознімків на вебпорталі здійснюється відповідно до запропонованих п'яти етапів сценарію дій:

- 1) завантаження аерознімку місця скоєння аварій на вебпортал «ІАЦ моніторингу ДТП»;
- 2) введення висоти польоту БПЛА над місцем скоєння аварії;
- 3) обчислення масштабу цифрового аерознімку;
- 4) побудова віддалей на аерознімку місця скоєння ДТП;
- 5) збереження аерознімку.

Отже, результатом оформлення ДТП на вебпорталі «ІАЦ моніторингу ДТП» є документація зареєстрованого ДТП у вигляді згенерованого звіту, який включає в себе особисті матеріали учасників ДТП та ортофотоплани місця скоєння аварій.

Застосування даного інноваційного рішення процесу опрацювання аерознімків місця скоєння аварій у сучасних умовах на основі застосування ГІС-технологій дозволяє розв'язати низку питань, серед яких особливе місце займає автоматизація процесу оформлення ДТП та підвищення точності й достовірності схем місця ДТП. Проте, слід зазначити, що на сьогодні дійсно існують суттєві недоліки у правовому регулюванні використання сучасних

технічних засобів у вирішенні нагальних питань поліцейської діяльності у порівнянні зі стрімким розвитком новітніх технологій в країні. Тож пропонується зосередити подальші зусилля на правових та технологічних аспектах реєстрації дорожньо-транспортних пригод із використанням безпілотних літальних апаратів.

Список використаних джерел:

1. Атаманенко Ю. Ю. Застосування новітніх приладів під час оформлення дорожньо-транспортних пригод на автошляхах України. *Правовий часопис Донбасу*. 2019. Вип. 3 (68). С. 161 – 166.
2. DJI Phantom 3: улучшенный Фантом 2 с камерой 4K. URL: <http://quadrocoptery.ru>. (дата обращения: 29.01.2021).
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 р. № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15>.
4. Атаманенко Ю. Ю. Опрацювання аерознімків місця скоєння аварії на вебпорталі «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП». *Правовий часопис Донбасу*. 2020. Вип. 4 (73). С. 189 – 195.

Баранова Марина Сергіївна

студентка 4 курсу відділення «Сестринська справа» Комунального закладу «Криворізький фаховий медичний коледж Дніпропетровської обласної ради»

Любецька Владислава Юріївна

викладач циклу хірургічних дисциплін № 2 Комунального закладу «Криворізький фаховий медичний коледж Дніпропетровської обласної ради» (науковий керівник)

ПРИНЦИПИ НАДАННЯ ПЕРШОЇ ДОЛІКАРСЬКОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ

Світова статистика сьогодення свідчить, про те, що в усьому світі, щороку, гине величезна кількість людей і ще більше залишаються інвалідами від різного роду травм та пошкоджень. Одним з найважливіших факторів збільшення смертності від травм та різних видів ушкоджень є дорожньо-транспортний травматизм. Кожна сучасна людина не тільки повинна володіти правилами та методами першої долікарської допомоги, а й бути готовим застосувати ці знання в найнесподіваніших, часом екстремальних ситуаціях. Адже в більшості випадків потерпілі гинуть на до госпітального етапі – до приїзду бригади швидкої медичної допомоги й реального початку надання медичної допомоги. В більшості випадків загибель людей є необґрунтованою, постраждалих можна було б врятувати, якби поряд з ними знаходився певний

спеціаліст. Своєчасне і вміле надання першої допомоги постраждалим в ДТП запобігає подальшому погіршенню стану організму людини та здатне позитивно вплинути на весь процес його подальшого лікування та реабілітації.

За оцінкою Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), в світі щорічно в різноманітних дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) гинуть 1,5 млн. людей і кількість загиблих зростає з кожного року. Крім цього близько 50 млн. чоловік отримують внаслідок ДТП травми різноманітного ступеню важкості. Відмічається, що 85% ДТП припадає на країни з низьким і середнім рівнем розвитку. Якщо не застосувати відповідних дій, то кількість аварій на дорогах може збільшитися вдвічі. Травми та випадки смерті внаслідок ДТП є головною проблемою охорони здоров'я в країнах, що розвиваються, де понад 85% усіх випадків смерті та 90% років життя, пов'язаних з інвалідністю, були втрачені від травм дорожнього руху [1]. Світ стоїть перед обличчям тотальної кризи в галузі дорожньої безпеки, яка ще не повністю усвідомлена і яка буде нарощуватися, якщо не будуть прийняті необхідні заходи.

Світовий досвід рятувальної практики показує, що життя постраждалих нерідко залежить від того, надана якась допомога в перші хвилини після ДТП. Фактор часу при дорожньо-транспортних пригодах є ключовим.

На думку фахівців, якщо потерпілий знаходиться в стані клінічної смерті до 3 хвилин, ймовірність того, що життя вдасться врятувати, становить 75%. При збільшенні цього проміжку до 5 і більше хвилин ймовірність поживлення знижується практично до нуля.

Перша година після травми називається «золотою годиною». Миттєва та своєчасна перша долікарська медична допомога, яка надається постраждалим ДТП протягом цієї години, збільшує шанси на збереження повноцінного здоров'я та життя пацієнтів, зменшує важкість отриманих ними травм. Багато випадків смерті та наслідків ушкоджень можна попередити за допомогою цілої системи організації етапного надання медичної допомоги потерпілим при ДТП, що передбачає комплекс заходів, що здійснюються послідовно:

перший етап – надання допомоги на місці пригоди;

другий етап – надання допомоги на шляху прямування в лікувальний заклад;

третій етап – надання медичної допомоги в лікувальному закладі [2].

Крім цього варто зауважити, що існує певний зв'язок між наслідками дорожньо-транспортної пригоди й швидкісного та якісного надання невідкладної допомоги на місці пригоди.

При наданні невідкладної допомоги необхідно дотримуватись наступних принципів:

- необхідно брати до уваги той факт, що недостатність інформації про здоров'я постраждалого змушує використовувати індивідуальні засоби захисту від ВІЛ-інфекції і вірусів гепатиту (витяг з Наказу МОЗ України «Про удосконалення лікування хворих на ВІЛ-інфекцію та СНІД» № 580 від 12.12.2003 р.);

- варто розглядати будь-який контакт із кров'ю й іншими біологічними рідинами як небезпечний;

- усі дії того, хто надає допомогу, мають бути цілеспрямованими, обдуманими, рішучими, швидкими та спокійними.

При наданні першої допомоги необхідно дотримуватись певних етапів:

а) здійснити оцінку ситуації та прийняти необхідні заходи щодо припинення впливу шкідливих факторів (наприклад, вилучити з води, полум'я, припинити дію електричного струму при електротравмі тощо);

б) швидко та правильно оцінити загальний стан потерпілого. Це важливо, особливо якщо потерпілий без свідомості;

в) на підставі загального огляду потерпілого необхідно визначити послідовність дій надання першої медичної допомоги та спосіб транспортування постраждалого;

г) з'ясувати, які засоби необхідні для надання ПМД, враховуючи конкретні обставини та можливості;

г) надати долікарську медичну допомогу, здійснити організацію та підготувати постраждалого до транспортування в лікувальний заклад;

д) першу допомогу в максимально можливому обсязі потрібно надавати не лише на місці пригоди, але і на шляху транспортування до лікувального закладу [3].

Реалізація вище зазначених принципів та етапів надання допомоги вимагає мінімальних знань анатомії та фізіології людини й вміння виконувати ряд елементарних прийомів та дій у строго визначеній послідовності.

То що ж необхідно виконати в першу чергу на місці ДТП?

По-перше, необхідно викликати бригаду екстреної медичної допомоги. Надалі виконати ряд певних дій:

1. Спробувати обережно вийняти потерпілого з автомобіля. При неможливості виконання даних дій, дочекатися приїзду рятувальників.

2. Постраждалого необхідно покласти на рівну тверду (жорстку) поверхню. У зимовий період постраждалого бажано вкрити та підкласти під нього пальто або куртку, або інші підручні засоби.

3. Для забезпечення прохідності дихальних шляхів та профілактики западанню язика, слід м'яко повернути голову й перевірити чи немає у роті вставних щелеп, кісткових уламків, вибитих зубів, сторонніх тіл.

4. При сильній кровотечі необхідно накладити пов'язку, що стискає, вище рани. Для цього можна використовувати шарф, хустку або навіть рукав сорочки.

5. Якщо під рукою є автомобільна аптечка – необхідно постраждалому ввести знеболювальний засіб, щоб запобігти розвитку больового та травматичного шоку.

Отже, кожен повинен володіти важливими знаннями та навичками для надання першої невідкладної допомоги, щоб найпростішими засобами врятувати життя потерпілому, полегшити його страждання, запобігти розвитку можливих ускладнень, зменшити тяжкість перебігу травми чи захворювання.

Список використаних джерел:

1. ДТП, статистика та аналіз. Портал Києва. Київ КМДА. Офіційний портал Києва. веб-сайт. URL: https://kyivcity.gov.ua/dorohy_transport_ta_parkovky/dorozhniy_rukh_377411/dtp_statistika_ta_analiz_379515/.
2. Гур'єв С. О., Сацик С. П. Проблеми надання медичної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Веб-сайт. URL: <http://www.mif-ua.com/archive/article/31020>
3. Петриченко Т. В. Перша медична допомога. Київ, ВСВ «Медицина», 2010, стор. 8-9.

Безрук Лариса Георгіївна

викладач Відокремленого структурного підрозділу «Сарненський педагогічний фаховий коледж Рівненського державного гуманітарного університету»

ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ - СКЛАДОВА ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ МАЙБУТНІХ ПЕДАГОГІВ

У сучасній освітній системі питання охорони життя, збереження і зміцнення здоров'я школярів, формування в них життєзбережних компетентностей, умінь та навичок безпечної поведінки у соціальному довіллі є одними із пріоритетних, оскільки, саме від фундаменту, закладеному в дитинстві, залежить майбутнє повноцінне і щасливе життя вже дорослих громадян держави.

Проблема підготовки майбутніх педагогів до здійснення процесу виховання школярів залишається актуальною вже не одне десятиліття і набуває особливої ваги в умовах загострення соціальних проблем сьогодення.

Виховний процес у педагогічному закладі вищої освіти має свої особливості пов'язані із самою специфікою закладу, який, за своєю суттю, повинен не лише сприяти соціалізації особистості, виховуючи її, але і готувати цю особистість до самостійної виховної діяльності в учнівському середовищі, вже як майбутнього педагога.

Аналіз психолого-педагогічних досліджень готовності майбутніх педагогів до практичної діяльності з формування основ транспортної безпеки школярів дає сумні результати. Більшість студентів мають обмежені уявлення про особливості життєдіяльності у сучасному технічно розвиненому світі, не достатньо сформовані навички основ соціокультурної та безпечної поведінки, відчувають деякі труднощі у визначенні завдань транспортної безпеки. На жаль, сучасний вчитель не усвідомлює своєї особистої відповідальності за високий рівень дитячого транспортного травматизму.

Дитячий травматизм є однією з актуальних проблем охорони здоров'я. Однак, значимість даної проблеми часто недооцінюється. Саме тому, організація діяльності освітнього закладу інноваційного за задумом, цільовим за призначенням, характером і функціональністю, мусить бути дієвою,

результативною і безпечною. Грамотна організація служби охорони праці в освітній установі є обов'язковою умовою ефективного процесу навчання [3, с. 172-178].

Формуванню культури фізичного здоров'я серед дітей та молоді багато часу приділяється в сучасній педагогіці (І. Д. Бех, І. Я. Грубар, Б. М. Шіян та ін.). Професійні знання, навички і робота вчителя, які спрямовані на запобігання нещасним випадкам та травм, що загрожують життю і здоров'ю дітей відображені у дослідженнях І. Л. Царенко, В. Т. Пономарьова та ін.

Розкриття причин ДТП знайшло своє втілення у працях В. І. Дячука, О. С. Ховпуна, М. П. Климука, П. П. Луцюка.

Незважаючи на численні дослідження, профілактика дитячого травматизму залишається однією із найбільш важливих проблем в організації навчально-виховної роботи закладів освіти.

Найнебезпечніший – дитячий дорожньо-транспортний травматизм. Незважаючи на те, що його частка становить до 4% від всіх травм, саме на цю групу припадає найбільша кількість смертей і важких ушкоджень опорно-рухового апарату. Сумно, що це в основному прерогатива хлопчиків від 8 до 16 років. Причиною 80% нещасних випадків стає перебігання проїжджої частини поблизу транспорту. 15% – коли дитина несподівано з'являється на проїжджій частині, наприклад, з-за рогу або попереду стоячого транспорту. При цьому доросла людини може психологічно передбачити можливу небезпеку, а маленькі діти, в силу свого невеликого життєвого досвіду, ні про що навіть не підозрюють. Через недостатньо розвинений далекомір вони не можуть чітко визначити відстань до транспорту, що рухається і дуже часто починають перебігати дорогу, навіть коли бачать, що йде автомобіль [4, с. 81].

Незалежно від виду травматизму, різного характеру пошкодження зустрічаються частіше у хлопчиків (2/3 до загальної кількості), так як вони мало керовані і більш рухливі відповідно в побуті, школі, на вулиці [1, с. 234].

У значній степені психологічною причиною підвищеного травматизму є та обставина, що в молодому віці люди схильні до недооцінки небезпеки, підвищеного ризику, необдуманих вчинків [2, с. 234].

Формуючи професійні компетентності майбутніх педагогів, під час навчальних занять чи аудиторних заходах важливо досягти осмислення студентами свого виховного впливу на особистість школяра.

Орієнтуючись на основні здоров'я формуючі принципи сучасної освіти, у ВСП «Сарненський педагогічний фаховий коледж РДГУ» (далі – коледж) створені умови для перетворення всього освітнього простору в суцільне життєзберігаюче, здоров'я творче середовище, яке найбільш сприятливе для розвитку, навчання і всебічної особистісної реалізації студентської молоді.

З огляду на це, освітній процес у коледжі спрямований у двох напрямках: відокремлення виховного впливу на студента як на особистість у сучасному соціумі, і на студента як майбутнього педагога, формуючи його професійні компетентності.

У системі роботи керівника академічної групи коледжу є різноманітні форми проведення виховних заходів, які передбачають залучення до реальної співтворчості, інтелектуального діалогу, гармонізації спілкування, успіху, можливості почуватися вільно, а саме: Сократівські бесіди, тренінги, зустрічі з науковцями, працівниками поліції, МЧС, виступи агітбригади, засідання лекторію «За здоровий спосіб життя», випуск стінних газет та оформлення плакатів з безпеки життєдіяльності, хвилини інформування, «круглі столи», диспути, проектна діяльність та ін. Протягом навчального року проводяться конкурси, вікторини, конференції, майстер-класи з правил дорожнього руху та попередження дорожньо-транспортних пригод.

Аналізуючи підготовку студентів до проведення кожного виховного заходу, з метою формування критичного мислення наголос робиться на взаємодії з учнівською аудиторією. Особливо, це важливо на заходах, присвяченим загальнолюдським моральним цінностям, до яких відносяться і проблеми, що визначають місце людини у світі, її життєву позицію, спосіб поведінки та програму дій у системі «Людина – Техніка – Соціум».

Здійснюючи науково-пошукову та дослідницьку роботу, обдумуючи свій виступ, співвідносячи його зі сприйняттям аудиторії, майбутні педагоги вчаться проводити заходи з профілактики травматизму диференційовано, відповідно до вікових анатомо-фізіологічних та світоглядних особливостей учнів.

Студенти на педагогічній практиці, проводячи заходи з профілактики травматизму з молодшими школярами, повинні вміти максимально використовувати різні наочні засоби, які у такому віці є більш переконливі: картинки, ілюстрації в книгах, плакати, листівки. Мова і зміст бесіди повинні бути доступні для розуміння дитини, тривати не більше 30-35 хвилин.

Діти середнього шкільного віку вже мають знання про транспортну небезпеку, однак ці знання часто носять формальний характер, у дітей немає твердого переконання в істинності отриманих відомостей. У роботі з цією віковою групою головне – формування у дітей правильного ставлення до можливих небезпек, навичок поведінки, що перешкоджає отриманню травм.

У роботі зі старшими школярами студентам можна рекомендувати використовувати лекції, бесіди, повідомляючи в них дані про реальні випадки травматизму, про наслідки травм. Лекцію можна супроводжувати показом слайдів, знятих в лікарні [4, с. 83].

Розуміючи важливість світоглядної місії учителя, у коледжі використовуються такі методики, які спрямують розвитку критичного мислення студентської молоді, творчому підходу до вирішення актуальних проблем сьогодення.

Пропонований підхід до професійної підготовки майбутнього вчителя сприятиме ефективній реалізації завдань транспортної безпеки, формуванню у майбутнього педагога професійних компетентностей, забезпеченню його ціннісними настановами щодо охорони, збереження життя і здоров'я на основі розуму й свідомості, патріотизму й універсалізму, наукових знань і дотримання правил безпечної поведінки у довкіллі.

Список використаних джерел:

1. Баїров Г. А. Дитяча травматологія / Г. А. Баїров. – СПб: Медицина, 2000. – 384 с.
2. Девисілов В. А. Охорона праці / В. А. Девисілов. – М.: Форум, 2009. – 496 с.
3. Стаскевич Г. С. Сучасний стан наукових досліджень щодо розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами / Г. С. Стаскевич // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. / редкол.: В. В. Завальнюк (голов. ред.) [та ін.] ; відп. за вип. М. В. Афанасьєва. – Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2016. – Вип. 76. – С. 172-178.
4. Полищук Л. М., Радаєва І. М., Устянська О. В. Аналіз профілактичних заходів щодо зниження шкільного травматизму «Young Scientist». № 11.1 (38.1). November, 2016.

Биндюк Катерина Геннадіївна

здобувачка освітнього ступеня «Бакалавр» факультету міжнародної торгівлі та права Київського національного торговельно-економічного університету

Корягіна Анжела Миколаївна

доцент кафедри правового забезпечення безпеки бізнесу Київського національного торговельно-економічного університету, кандидат юридичних наук

РОЛЬ ГРОМАДСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ «ДОРОЖНІЙ КОНТРОЛЬ» У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРАВОПОРЯДКУ НА ДОРОГАХ

Сучасне суспільство звикло до того, що безпеку дорожнього руху зазвичай забезпечують представники Національної поліції України, її підрозділи, а також інші уповноважені законодавством органи державної влади. Іноді ми зустрічаємося віч-на-віч з беззаконними діями різних державних установ, задля протидії такому була створена громадська організація «Дорожній контроль».

«Дорожній контроль» був створений у грудні 2008 року у відповідь на агресивну політику ДАІ по відношенню до автомобілістів ініційовану керівництвом МВС того періоду. Взимку 2007-2008 років Державтоінспекція влаштувала акцію, у ході якої в десятків тисяч автомобілістів забирали водійські права нібито за створення аварійної ситуації [1, с. 1].

Більша частина водіїв того часу не мали уявлення, яким чином вони можуть здійснити захист своїх прав, тому ДАІ мала успіх у фальсифікації адміністративних справ, а в результаті не несла за свої вчинки жодної відповідальності. Верховна Рада України восени 2008-го року ускладнила цю ситуацію, піднявши штрафи за порушення правил дорожнього руху.

Наприклад, стаття 128-1 КУпАП «Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху»:

порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях усіх форм власності під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них або встановлення на них інших предметів додаткового обладнання, не передбаченого конструкцією транспортного засобу, а також пі час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд, – тягне за собою накладення штрафів від ста до ста двадцяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян;

порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, – тягнуть за собою накладення штрафу від ста п'ятдесяти до ста вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. [2, с. 22].

За короткий час співробітники Державної автомобільної інспекції, без підготовки та підвищення кваліфікації, отримали змогу виносити «вирок» – визнавати винним або не винним автомобіліста прямо на дорозі. Раніше, таку можливість мали виключно судові органи.

Внаслідок, ми отримали те, що працівники ДАІ стали виписувати велику кількість необґрунтованих штрафів у період, коли Україна знаходилася в економічній кризі.

«Дорожній контроль» був створений з метою відновлення справедливості між учасниками дорожнього руху та державними органами з дотримання правопорядку на дорогах. З початку «ДК» був журналістським проектом, який поставив перед собою завдання: висвітлювати факти порушення закону представниками Державної автомобільної інспекції. На меті засновники громадської організації мали бажання показати суспільству, що рядовий інспектор ДАІ в день порушує велику кількість правил, але він не несе за це жодної відповідальності.

На своєму сайті, а пізніше і на центральних телеканалах України, сторінках журналів і газет «Дорожній контроль» піднімав питання: Чому простий водій за порушення уявних знаків повинен сплачувати штраф, а інспектор Державної автомобільної інспекції за свої порушення не отримує ніяких штрафів? Де і як віднайти рівноправність? [1]

Майже через рік діяльності «Дорожній контроль», а також активної пропаганди в засобах масової інформації, ідея громадської організації набула суспільного характеру, тому по всій країні стали з'являтися громадяни, які фіксували порушення ДАІ, а також писали скарги та заяви.

Задля збереження прав і свобод «Дорожній контроль» легалізувався – його учасники зареєстрували всеукраїнську правову газету «Дорожній контроль», тим самим отримали офіційне право займатися журналістикою і

користуватися захистом Закону України «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні».

Принцип за яким працює «Дорожній контроль» сьогодні:

- знаходимо актуальну тему;
- знаходимо докази;
- інформуємо суспільство по тих матеріалах, які нам вдалося розшукати.

Тематика, над якою працює «Дорожній контроль»:

- порушення правил дорожнього руху співробітниками Національної поліції України;
- порушення правил дорожнього руху співробітниками Міністерства внутрішніх справ України;
- порушення правил дорожнього руху співробітниками прокуратури [1].

Найголовнішим завданням для себе «Дорожній контроль» виокремлює: донесення до суспільства простою і зрозумілою мовою інформації, як в реальності пересічний громадян України має змогу (або її не має) захистити свої права та інтереси від неправомірних посягань з боку влади в сфері дорожнього руху, а також поширення серед людей усвідомлення того, що співробітники державних органів у сфері дорожнього руху не можуть робити доленосні висновки, а також повинен нести відповідальність за свої правопорушення, як і звичайна людина, яка не має погонів.

Тож, за час своєї діяльності «Дорожній контроль» здобув певний авторитет у суспільстві. Ми вважаємо, що правоохоронні органи не мають бути в опозиції до діяльності подібних громадських організацій, а повинні із ними взаємодіяти. Така взаємодія буде сприяти підвищенню рівня довіри до правоохоронців з боку суспільства.

Список використаних джерел:

1. Інтернет видавництво «Дорожній контроль»: URL: <http://roadcontrol.org.ua/node/1328>

2. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 586-VI від 24.09.2008 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-17/ed20080924#Text>

Бичков Максим Віталійович

курсант 2 курсу факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Філіпенко Анастасія Сергіївна

доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

РОЛЬ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Протягом 2014-2015 років в Україні відбулися кардинальні зміни у реформуванні правоохоронної системи. Причиною цих змін стало значне зменшення рівня недовіри українського народу до правоохоронних органів, що стало найбільш помітним під час Революції Гідності. Важливим кроком у цьому напрямку стало прийняття Верховною Радою 02 липня 2015 року Закону «Про Національну поліцію», який набрав чинності 07 листопада 2015 р. [1].

Безпека дорожнього руху є однією з найактуальніших соціально-економічних проблем сучасності. Важливою складовою у сфері безпеки дорожнього руху є державна політика України, яка виражається в діяльності органів державної влади. Таким чином, в Україні контроль за безпекою дорожнього руху здійснюють багато органів, серед яких: Президент України, Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, обласні, міські та районні державні адміністрації, органи місцевого самоврядування тощо. Але ж провідним органом щодо забезпечення безпеки дорожнього руху є Національна поліція, головну роль в цьому напрямку виконує патрульна поліція. Вона реалізує свої функції цілодобово та безперервно, що в свою чергу забезпечує повну безпеку на дорозі.

Слід зазначити, що у зв'язку з подальшим реформуванням поліції та її реорганізацією структурні підрозділи керівництва Національної поліції вирішили, що починаючи з 17 вересня 2017 року уповноваженим підрозділом Національної поліції України у сфері безпеки дорожнього руху в країні буде Департамент патрульної поліції та його територіальний (окремі підрозділи). Водночас роль та значення патрульної поліції у забезпеченні безпеки дорожнього руху виражається через його основні завдання та функції.

Ми вважаємо доцільним перш за все визначити поняття «безпека дорожнього руху»: на думку Г. І. Клінковштейна – це досить швидкий, безпечний і зручний рух транспортних засобів та пішоходів [2, с. 15]; український фахівець В. В. Новіков розуміє ступінь захисту життєво важливих інтересів особистості, суспільства, держави від зовнішніх та внутрішніх загроз (інтереси особи – це її права та свободи, інтереси суспільства – його духовні та матеріальні цінності) [3, с. 12].

Таким чином, безпека дорожнього руху – це стан цього процесу, який відображає ступінь захисту його учасників та стан від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. На нашу думку, дорожню безпеку слід розуміти як систему заходів та засобів, що забезпечують безпечні дорожні умови та спрямовані на захист та збереження життя та здоров'я учасників дорожнього руху, а також ступінь захисту особистості, суспільства та держави від зовнішніх та внутрішніх загроз.

Не менш важливим є питання нормативно-правового забезпечення патрульної поліції. Таким чином, основні нормативні акти, що визначають основні завдання та функції патрульної поліції: Закон України «Про Національну поліцію», Положення про Національну поліцію, яке затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877, Положення про патрульну службу МВС, затвердженої наказом МВС України від 02 липня 2015 р. № 796, відповідно до яких загальними завданнями патрульної поліції є надання поліцейських послуг у таких сферах:

1. Забезпечення громадського порядку та громадської безпеки;
2. Попередження кримінальних, адміністративних правопорушень;
3. Взаємодія з суспільством;
4. Забезпечення безпеки дорожнього руху; організація контролю за дотриманням законів, інші положення про безпеку дорожнього руху тощо.

Важливим кроком в підвищенні рівня дорожньої безпеки стало видання Розпорядження КМУ від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року». Метою цієї Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення [4]. Ми вважаємо, що важливу роль у досягненні цієї мети відіграє Національна поліція загалом та патрульна поліція зокрема.

Слід погодитися з думкою Сердюк А. М., що діяльність патрульної поліції здійснюється у двох напрямках: внутрішній та зовнішній. Якщо внутрішні функції спрямовані на створення належних умови праці окремого працівника (наприклад, наказ патрульної служби) або всієї структури поліції (матеріально-технічне забезпечення тощо), то зовнішня функції відображають саму суть патрульної поліції – її практичне значення [5, с. 192].

Однак, відповідно до провідного нормативного акту щодо діяльності патрульної поліції основною функцією в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки При необхідності проводиться регулювання дорожнього руху [6, р. 3, п. 1.1].

Підсумовуючи вищесказане, слід зазначити, що безпека дорожнього руху – одне з найважливіших завдань держави, виконання якого покладено на структурні підрозділи патрульної поліції, яка є частиною системи Національної поліції та відіграє важливу роль на місцях забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Однак важливий компонент, який сприятиме більш ефективному виконанню завдань та функцій – це вдосконалення державної політики діяльності органів публічної влади, побудова оптимальних моделей управління системою безпеки дорожнього руху, використання міжнародного досвіду та вдосконалення нормативних актів в сфері безпеки дорожнього руху. Відносини патрульної поліції та громадськості відіграють важливу роль у цьому напрямку. Щодо діяльності в нашій країні, то очевидно, що вона не є ідеальною, і нам є куди рухатись. Але в порівнянні з останніми десятиріччями, ми впевнено рухаємось уперед. Діяльність патрульної поліції є кращою та ефективнішою за діяльність патрульно-постової служби міліції.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/580-19/page> (дата звернення: 03.05.2021).
2. Клинковштейн Г. И. Организация дорожного движения: учебник для вузов. М., 1982. 240 с.
3. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис. канд. юрид. наук 12.00.07. К., 1997. 23 с.
4. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1360-2020-%D1%80> (дата звернення: 05.05.2021).
5. Сердюк А. М. Щодо визначення поняття і змісту основних завдань та функцій патрульної поліції України в сучасних умовах: адміністративно-правові аспекти. Науковий вісник публічного та приватного права. 2016. № 3. С. 45-49.
6. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС : Наказ МВС України від 02.07.2015 № 796. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0777-15> (дата звернення: 05.05.2021).

Білик Віктор Михайлович

викладач професійно – теоретичної підготовки Державного навчального закладу «Вище професійне училище № 11 м. Хмельницького»

**ДОСВІД ДЕРЖАВНОГО НАВЧАЛЬНОГО ЗАКЛАДУ
«ВИЩЕ ПРОФЕСІЙНЕ УЧИЛИЩЕ № 11 М. ХМЕЛЬНИЦЬКОГО»
ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОТРИМАННЯ ЗДОБУВАЧАМИ ОСВІТИ
ВИМОГ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ**

Транспортна безпека – це стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, що дозволяє забезпечувати національну безпеку і національні інтереси в галузі транспортної діяльності, стійкість транспортної діяльності, здатність запобігати нанесенню шкоди здоров'ю і життю людей, збитку майну та навколишньому середовищу, мінімізувати загальнонаціональний економічний збиток при транспортній діяльності.

Разом з тим забезпечення належного рівня транспортної безпеки є одним з основних завдань сучасної держави. Це підтверджується увагою, що приділяється сьогодні у розвинених країнах світу питанням безпеки, зокрема транспортної, а також зумовлено величезним значенням транспорту для будь-якої сучасної країни. Зважаючи на необхідність інтеграції в європейське та світове співтовариство, Україна приречена приділяти питанням транспортної безпеки пильну увагу. Крім цього, слід зауважити, що Україна має найвищий транзитний рейтинг у Європі. Відповідно, вона може отримувати від транзиту і надання інших видів транспортних послуг значний прибуток за умови побудови надійної системи транспортної безпеки. Це також обумовлює важливість питань транспортної безпеки для України.

Зважаючи на сьогоднішні виклики транспортної безпеки, навчальний заклад, вчитель і учень мають бути рівними партнерами. Свобода і відповідальність у стосунках між ними повинні лежати в основі концепції – запобігати нанесенню шкоди здоров'ю і життю людей, збитку майну та навколишньому середовищу.

Державний навчальний заклад «Вище професійне училище № 11 м. Хмельницького» здобувачам освіти дає освіту для життя, допомагає розвивати індивідуальні здібності. Компетентнісний підхід орієнтований не на процес, не на накопичення фактів, а на результат: навчання має сформувати у здобувачів освіти здатність практично діяти, застосовувати отримані знання, вміння і навички в життєвих ситуаціях.

В рекомендаціях Європарламенту та Ради ЄС визначено 8 основних компетентностей, які мають бути сформовані через освіту, необхідні кожній людині для особистого становлення і розвитку, активного громадянства, соціального включення та зайнятості:

- спілкування рідною мовою (усне та письмове);
- спілкування іноземними мовами;

- математичні компетентності та базові компетентності з природничих наук та технологій;
- цифрові компетентності;
- здатність навчатися;
- соціальні та громадянські компетентності;
- ініціативність та підприємницькі навички;
- загальнокультурна грамотність та здатність до самовираження.

В цих же Рекомендаціях названі навички і вміння, які є важливими для досягнення наведених вище компетентностей:

- критичне мислення;
- творчість;
- ініціативність;
- вміння вирішувати проблеми;
- оцінка ризику;
- вміння приймати рішення;
- вміння конструктивно керувати емоціями;
- вміння співпрацювати в команді.

Такі навички і вміння успішно розвивають здобувачі освіти нашого навчального закладу в обладнаному для цього кабінеті «Правил дорожнього руху».



Завдання кабінету: створити всі необхідні умови для якісного вивчення правил і безпеки дорожнього руху, сприяти вмінню майбутніх водіїв аналізувати дорожню ситуацію і приймати самостійні рішення з безпечного керування транспортними засобами.

Для успішної реалізації поставлених завдань кабінет укомплектований необхідним навчальним обладнанням та посібниками, навчальними плакатами,

стендами, мультимедійними засобами і магнітною дошкою для вивчення дорожньої розмітки.

Завідуючим кабінетом викладачем Біликом В. М. розроблені картки-завдання для перевірки знань учнів з окремих тем та комплексні картки з усіх тем предмета «Правила дорожнього руху», роздатковий матеріал до тем: «Сигнали світлофору», «Дорожня розмітка», ряд мультимедійних презентацій. Викладач провів відкритий урок на тему «Використання активних методів навчання та технічних засобів на уроках ПДР».

В кабінеті заплановано до нового навчального року встановити діючий електрифікований контрольно-тренувальний макет міста по проїзду всіх можливих перехресть та ділянок проїзних частин, а також діючі моделі світлофорів та комп'ютерний комплекс, розробляється віртуальний кабінет ПДР.

Учні навчального закладу мають всі можливості для повноцінного, максимально наближеного до реального життя, вивчення правил та безпеки дорожнього руху. ДНЗ «ВПУ № 11 м. Хмельницького» працює на засадах педагогіки партнерства, в основі якої – спілкування, взаємодія та співпраця між учителем, учнем і батьками. Учні, батьки та вчителі, об'єднані спільними цілями та прагненнями, є добровільними та зацікавленими односторонніми, рівноправними учасниками освітнього процесу, відповідальними за результат.

Буряк Владислав Юрійович

*студент юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність»
Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного
університету «Чернігівська політехніка»*

Нітченко Алла Григорівна

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

ДІЇ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВOPУШЕННЯ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Сьогодні Україна посідає п'яте місце в Європі за смертністю від дорожньо-транспортних пригод [1, с. 7]. Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху завжди була і буде актуальною як для України так і будь якої іншої країни. Адже сучасне цивілізоване суспільство не може існувати без соціальної потреби в забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Дорожній рух як соціальна система небезпечний, більш як аварійне явище, де джерелом небезпеки виступає автомобільна техніка. Належний відсоток аварійності свідчить про ефективність державного управління у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху. В Україні таку державну діяльність проводять органи виконавчої влади та правоохоронні органи об'єднані в єдину соціальну систему. Провідне місце в цій системі належить Національній поліції України та безпосередньо Департаменту патрульної поліції.

Перш за все потрібно згадати, що таке Національна поліція, та які її повноваження. Національна поліція України – це центральний орган виконавчої влади, який забезпечує охорону прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримує публічну безпеку та порядок. Згідно зі ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію», поліція відповідно до покладених на неї завдань здійснює: превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень; виявляє причини та умови, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вживає заходи для їх усунення, та інші.

Слід зазначити, що саме забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із напрямів діяльності Національної поліції, що є досить складним об'єктом державного управління. Проведення про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху складається з послідовних стадій та дій уповноважених на це органів.

Перша стадія провадження про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху – порушення справи про адміністративне правопорушення. На цій стадії встановлюються, збираються фактичні дані та докази про правопорушення. Завершується стадія складанням протоколу про адміністративне правопорушення.

На цій стадії при виявленні дорожньо-транспортної пригоди, поліцейські здійснюють заходи щодо припинення цього правопорушення. Ці заходи спрямовані на зупинення транспортного засобу. Порядок здійснення такого заходу регламентується в ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію».

Можна стверджувати, що не всі права та обов'язки визначенні в пп. 2.4-2.7 Правил дорожнього руху відповідають повноваженням поліцейських відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» [2, с. 61]. Перш за все це стосується перевірки номерів, комплектності, технічного стану транспортних засобів. Також в п. 2.5 Правил дорожнього руху зазначено, що водій на вимогу поліцейського повинен пройти медичний огляд на встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, що знижують увагу та швидкість. На нашу думку п. 2.5 Правил дорожнього руху некоректно сформульований. Адже відповідно до статті 266 КУпАП Постанови Кабінету Міністрів «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» медичний огляд проводиться лікарем у відповідному закладі охорони здоров'я.

Можна стверджувати, що вище перелічені дії є першопочатковими діями поліцейських при виявленні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. При здійсненні цих дій, поліцейський повинен встановити особу

правопорушника та з'ясувати наявність в його діях адміністративного правопорушення. Також здійснюється кваліфікація правопорушення, відповідно до належної статті КУпАП, що встановлює наслідки за дане правопорушення. При цьому поліцейський складає протокол про дане правопорушення, дає копію цього протоколу особі, яка вчинила адміністративне правопорушення. На цьому поліцейський завершує справу про адміністративне правопорушення. Оригінал протоколу здається поліцейським до відділу адміністративної практики, який потім направляється до суду [3, с. 51-60].

Друга стадія – розгляд справи та винесення постанови про адміністративне правопорушення. Поліцейські здійснюють другу стадію тільки при провадженні за правопорушеннями, розгляд яких відповідно до ст. 222 КУпАП віднесено до компетенції Національної поліції.

Відповідно до ст. 258 ч. 2 КУпАП правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху розглядаються в спрощеному порядку, тобто без складання протоколу про адміністративне правопорушення. Також за ст. 33 ч. 2 КУпАП при накладенні стягнення за таке правопорушення не враховується особа порушника, майновий стан, ступінь його вини і т.д. Таким чином поліцейські доволі часто вважають, що при розгляді адміністративних правопорушень в спрощеному порядку взагалі відсутній розгляд справи, і ця стадія зводиться до винесення постанови в справі про адміністративне правопорушення. Згідно ч.4 ст. 258 КУпАП визначено, що у випадках передбачених частинами першою та другою цієї статті уповноваженими органами на місці вчинення правопорушення виносяться постанови в справі про вчинення адміністративного правопорушення. Це визначає, що перед винесенням постанови орган повинен розглянути справу. Визначає розгляд справи про адміністративне правопорушення Глава 22 КУпАП. За статтею першою цієї глави визначається місце розгляду справи про адміністративне правопорушення. Справа про адміністративне правопорушення визначається на місці його скоєння або може розглядатись за місцем проживання правопорушників.

Отже, порушення правил дорожнього руху є найпоширенішим видом серед усіх адміністративних правопорушень. Дії поліцейських при виявленні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху визначаються Конституцією України, Законом України «Про Національну поліцію», Кодексом України про адміністративні правопорушення, постановами Кабінету Міністрів України, наказами МВС України, відомчими інструкціями та міжнародно-правовими актами. Проведення в справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією в сфері безпеки дорожнього руху відбувається в дві стадії: 1) порушення справи про адміністративне правопорушення та адміністративне розслідування; 2) розгляд справи про адміністративне правопорушення та винесення постанови. Стадії провадження в справах про адміністративні правопорушення включають первинні

процесуальні дії, адміністративне розслідування, порушення справи про адміністративне правопорушення та інші заходи.

Список використаних джерел:

1. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рек. / В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюрвачик, О. М. Жук, І. І. Риндюк. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с. URL: <http://elar.naiaiu.kiev.ua/bitstream/123456789/16843/1/145.pdf> (дата звернення: 07.04.2021)

2. Молчанов Р. Ю. Особливості провадження в справах про адміністративні правопорушення, що здійснюються патрульною поліцією в сфері безпеки дорожнього руху. *Правова держава*. 2017. № 27. С. 60-63.

3. Пам'ятка працівника патрульної поліції (інформаційно-довідкові матеріали з адміністративно-правових питань) / авт. кол.: Гусаров. С. М., Головка О. М., Безпалова О. І., Панова О. О., Резанов С. А., Джахарова О. В., Шатрава С. О., Іванцов В. О., Завальний М. В. Харків : Харк. нац.ун-т внут. справ, 2015. 144 с.

Гайдар Ірина Сергіївна

курсантка 2 курсу факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Якобчук Яна Андріївна

курсантка 2 курсу факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Веселов Микола Юрійович

професор кафедри державно-правових дисциплін факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького юридичного інституту МВС України, доктор юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ПОЛІЦЕЙСЬКІ ПОСЛУГИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Надання послуг населенню є ключовою формою діяльності Національної поліції, тому що, після реформування системи органів МВС України поліцію створено як сервісну службу (від лат. «*service*» – служіння). Для багатьох українців саме ефективність та доступність послуг, які надає Національна поліція, асоціюються з якістю державного управління. Надання послуг у швидкий, зручний та прозорий спосіб є одним із ключових факторів успіху в привертанні довіри населення.

Основними цілями поліцейських послуг є: зробити поліцію захисником прав і свобод людини; повернути довіру населення; підвищити якість та ефективність взаємодії правоохоронців з усіма інститутами громадськості.

Національна поліція України в межах визначених законодавством повноважень надає безліч різноманітних послуг, але не всі вони мають однакову юридичну природу.

Проект закону України «Про дорожній рух та його безпеку» визначає, що безпека дорожнього руху – це стан процесу (системи) дорожнього руху, що визначає ступінь (рівень) захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. Лише за перші три місяці поточного року (за період з 01.01.2021 р. по 31.03.2021 р.) кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) на дорогах України сягнула 42689 випадків, у яких загинуло 610 осіб та 5439 – було травмовано [1].

Такий високий рівень смертності та травматизму на дорогах країни – одна із серйозних проблем національного характеру, що вимагає вироблення дієвих стратегії і заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки дорожнього руху (далі – БДР). Одними із суб'єктів забезпечення БДР є саме підрозділи Національної поліції України. До повноважень поліції в зазначеній сфері належить і надання певних адміністративних послуг, які за своїм змістом також впливають на стан БДР [2].

Закон України «Про Національну поліцію» у ст. 2 згадує про надання поліцейських послуг у таких сферах суспільних відносин як: 1) забезпечення публічної безпеки і порядку (до речі БДР розглядається як одна із складових публічної безпеки. – *Прим. авт.*); 2) охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави; 3) протидії злочинності; 4) надання в межах, визначених законом, послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги [3]. При цьому законодавець не надає правового тлумачення терміну «поліцейська послуга», але як наголошує О. Г. Циганов надання таких послуг є важливою складовою поліцейської діяльності [4, с. 186]. На погляд вказаного вченого під категорією «поліцейська послуга» слід розуміти передбачену законом публічно-владну діяльність органу або підрозділу поліції, що ґрунтується й впливає з виконуваних цим органом (підрозділом) поліцейських функцій, безпосередньо пов'язаних із забезпеченням прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидією злочинності, підтриманням публічної безпеки і порядку, та виражається в здійсненні дій чи прийнятті рішень, котрі відбуваються в контакт з конкретною фізичною чи юридичною особою, яка переважно сама звертається до відповідного органу (підрозділу) поліції, його посадової особи для реалізації своїх суб'єктивних прав, свобод і законних інтересів або виконання покладених на неї нормативними правовими актами обов'язків у правоохоронній сфері [5, с. 103].

Отже, надання поліцейських послуг має публічно-владний характер. Публічна діяльність поліції включає і надання адміністративних послуг, про що можуть свідчити, наприклад такі повноваження поліції у сфері забезпечення БДР як: погодження, відповідно до вимог Закону «Про дорожній рух», 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; погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні тощо (ст. 52-3 Закону України «Про дорожній рух») [6].

В українському законодавстві під адміністративною послугою розуміють – результат здійснення владних повноважень суб'єктом надання адміністративних послуг за заявою фізичної або юридичної особи, спрямований на набуття, зміну чи припинення прав та/або обов'язків такої особи відповідно до закону [7].

Для повного розуміння поняття «адміністративна послуга» доцільно звернути увагу на основні ознаки, притаманні цим послугам: 1) адміністративна послуга надається за заявою (зверненням) фізичної або юридичної особи; 2) надання вказаних послуг пов'язано із забезпеченням умов для реалізації суб'єктивних прав таких осіб; 3) ці послуги надаються адміністративними органами і обов'язково через реалізацію владних повноважень; 4) для отримання таких послуг фізичним та юридичним особам необхідно виконати певні вимоги, визначені законом; 5) право на отримання особою конкретної адміністративної послуги та відповідне повноваження адміністративного органу має бути безпосередньо передбачено чинним законодавством [8, с. 56-60]. Відповідно, надання адміністративної послуги навіть підрозділами поліції чи їх посадовими особами може мати місце лише за ініціативою іншої сторони (фізичної чи юридичної особи).

На відміну від суто адміністративних послуг поліцейські послуги (окреслені в Законі України «Про Національну поліцію») можуть бути реалізовані як за заявою фізичних чи юридичних осіб, так і за власною ініціативою поліції, що впливає з завдань цього державного органу. Так, у кримінальному провадженні засада публічності означає, що прокурор, слідчий зобов'язані в межах своєї компетенції розпочати досудове розслідування в кожному випадку безпосереднього виявлення ознак кримінального правопорушення (за виключенням випадків, коли кримінальне провадження може бути розпочате лише на підставі заяви потерпілого) або в разі надходження заяви (повідомлення) про вчинення кримінального правопорушення, а також вжити всіх передбачених законом заходів для встановлення події кримінального правопорушення та особи, яка його вчинила (ст. 25 Кримінального процесуального кодексу України) [9].

Публічні послуги – послуги, які спрямовані на виконання завдань та функцій держави щодо забезпечення прав і свобод людини, а також інтересів

суспільства і держави, підтримання публічного порядку та безпеки. В юридичній літературі (наприклад, Ю. Ю. Абраменко) наводяться такі ознаки публічних послуг: вони забезпечують діяльність загальнозначущої спрямованості; мають необмежене коло суб'єктів, що користуються ними; ґрунтуються як на публічній, так і на приватній власності [10]. Публічні послуги здійснюються на засадах гласності, відкритості та активної взаємодії з громадськістю, з метою задоволення нагальних потреб і запитів населення щодо забезпечення необхідних умов для безпечного існування, нормальної життєдіяльності та соціальної [11, с. 16-20].

На завершення нашого дослідження, враховуючи наведене, необхідно зазначити, що головним завданням в діяльності поліції у сфері забезпечення БДР є зниження аварійності і зменшення тяжкості наслідків від ДТП, а особливо зменшення ДТП із смертельними випадками до мінімуму. Досягти значного скорочення тяжкості наслідків від ДТП можливо при взаємодії всіх користувачів дороги: водіїв, пішоходів, велосипедистів. Кожен повинен нести відповідальність по відношенню до інших учасників дорожнього руху. В Україні цей процес потребує подальшого опрацювання та законодавчого врегулювання, оскільки поєднання приватних інтересів фізичних та юридичних осіб з публічними «безпековими» пріоритетами в процесі надання відповідних послуг у сфері організації та забезпечення БДР насамперед залежить від ефективності діяльності Національної поліції.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух та його безпеку: Проект закону України від 15.11.2017 р. № 5184. URL: <http://patrol.police.gov.ua/> (дата звернення: 20.04.2021)

2. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 23.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 24.04.2021).

3. Циганов О. Г. Підходи до з'ясування сутності поліцейських послуг: вітчизняні реалії та зарубіжна практика. *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2019. Вип. 1(85). С. 186–193.

4. Циганов О. Г., Бабич І. С., Бойко І. В., Бурбій А. В. Поліцейська діяльність та поліцейські послуги в Україні: організаційно-правові аспекти: монографія. Вінниця: «Твори», 2019. 196 с.

5. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. Дата оновлення: 17.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n631> (дата звернення: 26.04.2021).

6. Про адміністративні послуги: Закон України від 06.09.2012 р. № 5203-VI. Дата оновлення: 21.03.2021. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5203-17> (дата звернення: 24.04.2016).

7. Малікіна О. А., Фуртатов В. С. Адміністративні послуги: сутність, ознаки, класифікація та місце в системі державного управління. *Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу*

«Києво-Могилянська академія»]. Сер.: Державне управління. 2014. Вип. 223. Т. 235 С. 56–60.

8. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13.04.2012 р. № 4651-VI. Дата оновлення: 17.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#n529> (дата звернення: 07.11.2020).

9. Абраменко Ю. Ю. Публічні послуги та їх роль у забезпеченні якості управління. *Публічне адміністрування: теорія і практика. Електронний збірник наукових праць*. 2011. Вип. 2(6). URL: [http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2011-02\(6\)/11auyzyu.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2011-02(6)/11auyzyu.pdf) (дата звернення: 10.04.2021).

10. Нечаєв В. Е. Характеристика надання публічних послуг підрозділами національної поліції України. *Journal «ScienceRise: Juridical Science»*. 2018. № 2(4). С. 16-20. DOI: 10.15587/2523-4153.2018.135788.

Гірін Ігор Вячеславович

старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету

ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ СУЧАСНИХ ЕЛЕКТРОБУСІВ ТА РІВЕНЬ ЇХ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Європейський Союз тільки починає шлях до заміщення громадського транспорту на електробуси. Цікаво, що провідні європейські країни віддають перевагу закупівлям китайських електроавтобусів. Великобританія – лідер за кількістю альтернативного транспорту. Лідер за кількістю суто електричних автобусів в ЄС – Нідерланди. Основним параметром, за яким підрозділяються електробуси – це тип зарядки. На сьогоднішній день таких типів кілька: з повільною (нічною) зарядкою в депо (ONC, overnight charging); з динамічною зарядкою (підзарядка в русі) (IMC, in-motion charging); з швидкою або ультрашвидкою зарядкою на точках маршруту (OC, opportunity charging). Також, ведуться розробки «водоробусів» – автобусів на водневому паливі. Європейські виробники обрали шлях коротких підзарядок автобуса протягом дня. Такі електробуси оснащуються досить потужними суперконденсаторами, які вміщують певний заряд, але його не вистачає на тривалий пробіг. З'являється необхідність у додатковій інфраструктурі швидкої підзарядки. В середньому такий електроавтобус може проходити без підзарядки до 20 км. Це означає, що його потрібно заряджати на кінцевій станції маршруту. Плюс такого підходу – більш тривалий життєвий цикл експлуатації конденсатора. Мінуси – дороге обслуговування і необхідність закупівлі додаткового обладнання. Крім того, на кінцевій, в парку або в депо потрібні чималі потужності: для одночасної зарядки всіх машин. Тому такі електробуси вимагають повного перегляду енергетичної інфраструктури міста, підведення потужних ліній до парків. Також такі електробуси можна швидко заряджати –

їх зарядка займає від 4 до 5 годин. Швидкий заряд негативно позначається на терміні служби батарей. Батареї відрізняються великою масою, самі електробуси важкі, за рахунок чого в салонах залишається менше місця для пасажирів, знижуючи перевізну здатність машин. Крім того, велика кількість батарей негативно позначається на вартісній ефективності машин. А їх утилізація впливає на екологію в рази більше, ніж у аналогів – за 15 років використання машини з повільною зарядкою обсяги утилізації батарей будуть в кілька разів більше, ніж при використанні електробуса з швидкою зарядкою.

Китайські виробники вибрали шлях обладнання електробусів літєвими акумуляторами великої місткості, що дозволяє збільшувати дальність пробігу без підзарядки. Якість сучасних літєвих акумуляторів дозволяє використовувати їх на протязі більш ніж 5000 циклів. Конструкція дозволяє заряджати автобус тільки один раз на добу – в нічний час. Такий підхід дозволяє значно скоротити інвестиції в інфраструктуру, а також споживати електроенергію за низькими нічними тарифами. Саме тому за станом на 2020 рік Китай експлуатує найбільший парк електроавтобусів – близько 99% електробусів всього світу.

Якщо зупинитись на динамічній підзарядці, то її ключова особливість в тому, що на зарядку акумуляторів не потрібно додаткових часу, потужності і інфраструктури, для цих цілей під час руху по маршруту з пасажирами використовується вже наявна в місті контактна мережа, транспорт заряджається в режимі тролейбуса з піднятими струмоприймачами. З технічних характеристик такий транспорт може проїжджати без підключення до контактної мережі не менше 10-15 кілометрів, що ідеально для міст з тролейбусною інфраструктурою. Відсутність простою на зарядку, батареї помірної розміру, що працюють в щадному режимі, запас автономного ходу до 25 кілометрів, використання існуючої інфраструктури – все це робить цей вид електробусів вельми привабливим. До того ж, електричне опалення та обігрів салону не вимагає використання допоміжних обігрівачів, які використовують дизельне паливо. Ще один важливий плюс: створення розподілення навантаження на міську енергомережу протягом всього дня завдяки контактним мережам, які пов'язують підстанції. Але саме тут криється основний мінус даної технології – такий вид зарядки може застосовуватися тільки в містах з тролейбусною інфраструктурою, при цьому не менше 30% довжини маршруту повинно проходити під контактною мережею, а значить мрії багатьох городян про небо без проводів з даним видом електробусів несумісні. Важливо, що обслуговувати існуючу інфраструктурну мережу дуже коштовно. Будувати ж контактну мережу «з нуля» в містах, де вона раніше була відсутня – недоцільне заняття як технічно, так і економічно.

Особливості швидкої зарядки – електробус під'їхав, підняв пантограф, швидко підзарядився і поїхав далі. Цей тип електробусів є одним з найбільш ефективних і відповідає запитам сучасних мегаполісів. Класичний простий на зарядку складає всього 5-10 хвилин. Наприклад, московські електробуси проїжджають за день до 300-400 кілометрів, даючи місту можливість

здійснювати перевезення безперервно. У електробуси такого типу встановлюються батареї невеликого розміру і ваги: – 1,5 тонн в електробусі зі швидкою підзарядкою проти 3-4 тонн в електробусі з повільною зарядкою. Менша вага батарей дозволяє перевозити більшу кількість людей одноразово. Таким чином, електробуси з швидкою зарядкою мають велику пасажиромісткість, а їх перевізні здатності порівнянн з тролейбусами. Також, невелика кількість батарей призводить до мінімального вуглецевого сліду від їх утилізації. Не варто забувати і про стійкість таких електробусів до низьких температур і загальну адаптивність до запитів сучасних міст. Складнощі створення електробусів з швидкою зарядкою пов'язані з виробниками акумуляторів. Для здійснення великої кількості підзарядок і безперервної роботи протягом дня потрібні високотехнологічні батареї. Запропонувати якісні рішення, що відповідають стандартам безпеки, у всьому світі можуть лише кілька компаній. Іншою проблемою таких електробусів є прихильність до інфраструктури. На шляху машини в обов'язковому порядку повинна бути присутнім зарядна станція. Змінити маршрут руху електробуса в короткі терміни без підготовки інфраструктури просто не вийде.

Особливості водневих автомобілів полягає в тому, що вони ще більш екологічні. Китай і Європа вже переходять на акумуляторні батареї, наступний крок – водень. Використання водню стане основною перевагою автотранспорту з пробігом в 500-1000 км на одній заправці. Привабливість енергоустановок на водневих паливних елементах в порівнянні з літій-іонними акумуляторами полягає в незмінній швидкості – заправка воднем забезпечується за 3-5 хвилин, що можна порівняти з ультрашвидкою зарядкою більшості електробусів. Основний мінус сучасних електробусів – це все ще обмежений запас ходу. Польські розробники в 2019 році запропонували рішення цієї проблеми і представили водневий міський автобус Urbino 12 Hydrogen. Замість батарей на даху розміщено п'ять 312-літрових балонів зі стисненим воднем, які годують 60-кіловатний генератор, який в свою чергу постачає електрикою батарею. Від неї енергія передається двом моторам потужністю 125 кВт кожен. На одній заправці «водоробус» може пройти близько 350 км. Однак, цей повністю екологічний транспорт не зможе існувати без мережі водневих заправок, що в свою чергу тягне серйозні витрати на зміну існуючої інфраструктури міст.

Підсумовуючи все перераховане, можна з упевненістю сказати, що за електротранспортом – майбутнє, враховуючи рівень його екологічної безпеки. Роки тестових випробувань привели до того, що на даний момент ми вже маємо кілька типів електробусів, що курсують по вулицях наших міст. З 2018 року в столиці за маршрутом № 599 курсує китайський електробус Skywell. На одному заряді він може подолати до 300 км (денний міський маршрут). Під час тестових запусків з'ясували, що за 6 годин експлуатації в міському середовищі акумулятор витрачає 60% заряду. Заряджають його, в основному, вночі, тому що так виходить в 2 рази дешевше. Правда, дизельне паливо все одно використовується – для обігріву салону взимку. Моделі електробусів Skywell мають довжину 8,5 і 12 метрів. Вони по черзі тестувалися в Вінниці, Житомирі і

Полтаві. Ці автобуси стали першим сертифікованим в Україні громадським транспортом, який відповідає європейським стандартам і пройшов випробування на наших непростих дорогах, в тому числі і взимку. У Луцьку працює автомобільна компанія «Богдан Моторс», яка ще в 2014 році розробила вітчизняну модель електробуса на базі автобуса «Богдан А091». Він кілька років використовувався в рамках експерименту, поки в 2020 році на дороги Луцьк не виїхав ще один експериментальний, але вже промисловий зразок електричного автобуса – «ЗЕТ 8-120». Луцький електробус 2020 року має 8 метрів довжини і запас ходу в 200 км без підзарядки. Він обладнаний двома електродвигунами, які працюють від акумуляторів, розрахованих на 3000 циклів зарядки-розрядки. Для повного заряду батарей потрібно 8 годин, але за допомогою швидкої зарядки з постійним струмом це можна зробити за 4 години. Двигуни в цьому автобусі використовуються вітчизняні, а АКБ закупаються в Китаї. В Одесі нічого не закуповували і не виробляли. Вирішили піти самим бюджетним шляхом і в 2019 році реконструювали списаний чеський тролейбус «Шкода», випущений ще в 1990 роках. Замінили двигун, систему управління і встановили літєві акумулятори – на всі удосконалення витратили 3,5 млн. грн. і 4 місяці. Вийшло в 3 рази дешевше, ніж купувати новий електробус. Потужності акумулятора цього вдосконаленого транспорту вистачає всього на 50 км шляху, але зате заряджати його можна прямо під час руху. Для повного заряду вистачає всього 40 хвилин, при цьому електроенергії машина вимагає майже в 2 рази менше, ніж звичайний тролейбус. У кожного з цих варіантів є переваги і певні недоліки. Однак, об'єднує їх одне – екологічність. У найближчому майбутньому парк громадського наземного транспорту багатьох міст буде переведений на електробуси. Головне, щоб вибір типів цих електробусів відбувався індивідуально, виходячи з запитів конкретного міста, існуючих проблем, наявної інфраструктури. Тільки в такому випадку ми отримаємо не просту погоню за екологічними трендами, а усвідомлений перехід на новий вид транспорту.

Список використаних джерел:

1. Лебедева А. С. К вопросу об экологической безопасности на автомобильном транспорте // Лебедева А. С., Табачникова Е. В. // Научное обозрение: теория и практика. – 2014. – № 3. – С. 41– 45.
2. P Gorny Monitoring and Health prognosis of Lithium-Ion battery system // Piotr Gorny, Piotr Morz, Tadeusz UHL // 8th European Workshop On Structural Health Monitoring (EWSHM 2016), 5-8 July 2016

Гур'єв Сергій Омелянович

професор кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, доктор медичних наук, професор

Кушнір Віталій Андрійович

завідувач кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат медичних наук, старший науковий співробітник

Долгий Микола Леонідович

професор кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат біологічних наук, доцент

Макаренко Андрій Миколайович

старший викладач кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту

Раснюк Олександр Олександрович

начальник 19-ої Державної пожежно-рятувальної частини міста Кагарлик, 4-го Державного пожежно-рятувального загону Головного управління Державної служби з надзвичайних ситуацій України в Київській області (м. Обухів), капітан служби цивільного захисту

ПІДГОТОВКА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ З ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ - ШЛЯХ ЗМЕНШЕННЯ МЕДИКО-САНІТАРНИХ НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЯК НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ ТЕХНОГЕННОГО ХАРАКТЕРУ

В усьому світі 2011-2020 роки ООН були проголошені десятиліттям безпеки дорожнього руху, де неодноразово було наголошено, що медична безпека дорожнього руху є складною для вирішення та на даний час є неефективною. За даними ВООЗ в дорожньо-транспортних пригодах у всьому світі за рік гине біля 1,25 мільйонна людей, тобто кожного дня понад 3 тисячі. За даними інформаційних довідок ДСНС [3] в Україні кожного року фіксується до 200 тисяч дорожньо-транспортних пригод в яких травмується щороку від 35 до 40 тисяч осіб та смертність складає від 4 до 5 тисяч. За даними Ярового Д. М. прогнозована інвалідизація постраждалих складає до 14%. Отже слід зауважити, що надання медичної постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод є недостатньо ефективною враховуючи їх медико-санітарні наслідки.

Домедична допомога є невід'ємною складовою медичної безпеки дорожнього руху на догоспітальному етапі надання медичної допомоги. В п. 4 статті 1 Закону України про екстрену медичну допомогу дається визначення, що таке домедична допомога – невідкладні дії та організаційні заходи,

спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я, що здійснюються на місці події особами, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти основними практичними навичками з рятування та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані, та відповідно до закону зобов'язані здійснювати такі дії та заходи [1]. В цьому ж Законі в статті 12 наведений перелік тих хто зобов'язаний надавати домедичну допомогу «Особами, які зобов'язані надавати домедичну допомогу людині у невідкладному стані, є: рятувальники аварійно-рятувальних служб, працівники державної пожежної охорони, поліцейські, фармацевтичні працівники, провідники пасажирських вагонів, бортпровідники та інші особи, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги». Крім того слід зауважити, що бригада екстреної медичної допомоги, поліцейські та аварійно-рятувальні служби ДСНС на місце події прибувають від 5 до 20 хвилин, а від масивної кровотечі постраждалий може загинути на протязі 3 хвилин.

Враховуючи те, що свідками дорожньо-транспортних пригод частіше всього стають водії інших транспортних засобів або пересічні громадяни то вони перші хто зможе надати таку допомогу, тому виникає гостра необхідність обов'язкового навчання всіх водіїв навикам надання домедичної в автошколах.

Наказом МОЗ України від 29.03.2017 № 346 «Про удосконалення підготовки з надання домедичної допомоги осіб, які не мають медичної освіти» затверджено програми підготовки та підвищення кваліфікації I, II, III рівнів [2]. Програма I рівня «Домедична допомога при раптовій зупинці серця та загрозливих життю станах (8 годин)» розрахована для підготовки немедичних працівників, професійна діяльність яких не передбачає ризику отримання травматичних пошкоджень, отруєнь, тобто для офісних працівників, працівників сфери послуг та викладачів. Отже дана програма не містить складової щодо підготовки з питань надання домедичної допомоги при травматичних пошкодженнях, які завжди наявні при дорожньо-транспортних пригодах. Дана програма розрахована тільки для базисної підтримки життя до приїзду бригади екстреної медичної допомоги тобто це проведення серцево-легеневої реанімації.

Програма III рівня підготовки з домедичної допомоги «Професійна підтримка життя» розрахована для водіїв спеціального санітарного автотранспорту та не може використовуватися при підготовці водіїв в автошколах.

Програма II рівня підготовки «Перший на місці події» розрахована на осіб, що першими прибули на місце події як індивідуально, так і в складі груп до появи професійних медичних працівників, тобто служби екстреної медичної допомоги. Даний курс розраховано на осіб, які зобов'язані надавати домедичну допомогу (Відповідно до Закону України про екстрену медичну допомогу) постраждалим у невідкладному стані, але не мають медичної освіти, а саме: співробітників Національної поліції України, працівників Державної служби України з надзвичайних ситуацій, які за своїми службовими обов'язками

повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги. Дана програма триває 48 годин та містить тематику яка на нашу думку є зайвою для викладання в автошколах, що унеможлиблює її викладання для підготовки водіїв.

Тому виникає гостра необхідність в розробці та впровадженні на державному рівні програми розрахованої для підготовки водіїв в автошколах з обов'язковим відпрацюванням практичних навичок. Оскільки в автошколах викладається тільки теорія щодо надання домедичної допомоги та теоретичний тестовий контроль.

На наш погляд програма підготовки водіїв з домедичної допомоги повинна складатися з таких блоків, а саме: перший блок це базисна підтримка життя (проведення серцево-легеневої реанімації) та другий блок – домедична допомога при травматичних пошкодженнях.

В перший блок необхідно включити тематичний план I рівня підготовки з домедичної допомоги затверджений вище вказаним наказом МОЗ. Другий блок «допомога при травматичних пошкодженнях» повинна містити такі теми для підготовки водіїв: правила поведінки на місці події, підйом і переміщення постраждалих (методи переміщення вручну, іммобілізація постраждалого за допомогою спінальної дошки, евакуація постраждалого з транспортного засобу), огляд постраждалого, шок, травми різної локалізації та тяжкості.

Окрім того для автошкіл необхідно затвердити перелік мінімально необхідного обладнання яке потрібне для проведення програми з розрахунку на одну групу з 8 слухачів.

По закінченню навчання слухачі окрім тестового контролю зобов'язанні будуть здавати практичну складову, яка і є запорукою того, що допомога постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод буде надана вчасно і це в свою чергу дозволить знизити медико-санітарні наслідки дорожньо-транспортних пригод.

Також на державному рівні необхідно посилити контроль за укомплектуванням аптечок медичних автомобільних (АМА-1, АМА-2), оскільки недоброякісні виробники укомплектовують їх неякісними медичними виробами, які не відповідають технічним умовам. Від якості та відповідності медичних виробів також залежить якість надання домедичної допомоги на догоспітальному етапі.

Список використаних джерел:

1. Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 05.07.2012 р. № 5081-VI (Дата оновлення: 16.10.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text> (дата звернення: 13.04.2021).

2. Про удосконалення підготовки з надання домедичної допомоги осіб, які не мають медичної освіти : наказ Міністерства охорони здоров'я України від 29.03.2017 р. № 346. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0346282-17#Text> (дата звернення: 13.04.2021).

3. Державна служба України з надзвичайних ситуацій. Офіційний сайт. URL: <https://www.dsns.gov.ua/ua/Dovidka/110733.html>

Дворко Олексій Миколайович

аспірант Київського національного університету будівництва і архітектури

Осєтрін Микола Миколайович

професор кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури, кандидат технічних наук (науковий керівник)

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ В ЗОНІ НЕРЕГУЛЬОВАНОГО ПЕРЕТИНУ НА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНІЙ МЕРЕЖІ МІСТА ЯК КРИТЕРІЙ ЙОГО ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ

Сукупність вулиць, міських доріг, площ та їх перетинів утворює міську вулично-дорожню мережу (ВДМ). Основу ВДМ складають магістральні вулиці і дороги, на які припадає переважна більшість міського транспортного потоку [1]. Основною концепцією актуальних містобудівних задач є пристосування вулично-дорожньої мережі, що склалася, до сучасних вимог міста.

Місцем максимальної взаємодії транспортних та пішохідних потоків на ВДМ є нерегульовані перетини міських вулиць, оскільки саме тут спостерігається їхній максимальний взаємний вплив. При цьому історично склалось, що на ВДМ українських міст найбільше нерегульованих перетинів, оскільки нерегульована схема руху історично є першою. У м. Києві зокрема, за даними досліджень автора, близько 70% усіх перетинів є нерегульованими. Крім цього, згідно статистики ДТП, на нерегульованих перетинах спостерігається максимальна аварійність конфліктних точок «автомобіль-автомобіль» та «автомобіль-пішохід» (за Лобановим Є. М.) [13].

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

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

З точки зору містобудівного проектування забезпечення БДР є наріжним каменем усього напрямку проектної діяльності. В зоні нерегульованого перетину – зокрема. У світовій практиці (США, Німеччина, Канада тощо) [2–6] для оцінки функціонування нерегульованого перетину як елемента ВДМ міста існує набір критеріїв – *пропускна здатність напрямків руху, затримка руху, довжина черги, рівень завантаженості напрямку руху, безпека руху, екологічний вплив на довкілля, дорожньо-транспортні витрати*. Як бачимо, безпека руху транспорту та пішоходів займає головне місце серед показників ефективності роботи як перетинів та і вулично-дорожньої мережі загалом. Причому БДР

розглядається як інтегральний показник за усіма учасниками дорожнього руху – індивідуального автотранспорту, пішоходів, громадського транспорту та користувачів індивідуального екологічного транспортного засобу (велосипед, сегвей, гіроскутер, електросамокат). В Україні заходи із БДР при проектуванні та експлуатації елементів міської ВДМ регламентовані ЗУ «Про дорожній рух» [7], низкою ДСТУ [8 – 11], а також Правилами дорожнього руху України [12].

БДР оцінюється методом конфліктних точок, в основу якого покладена статистика ДТП та оцінка імовірності конфліктної ситуації залежно від типу конфліктних потоків. Аварійність в зоні нерегульованого перетину в міських умовах залежить від дотримання правил черговості проїзду транспортними засобами та тривалості їх знаходження у конфліктній зоні. Безпека руху при таких умовах буде визначатись планувальними (планувальним рішенням перетину) та транспортними факторами (інтенсивністю руху транспорту) [13]. Причому чим вища інтенсивність руху по другорядній вулиці відносно головної, тим вища імовірність конфліктних ситуацій при проїзді конфліктної точки, що регламентовано п. 16.11-16.15 ПДР України [12]. З точки зору планувальних факторів на безпеку руху в зоні нерегульованого перетину впливає кут перетину та радіуси на заокругленнях прилеглих вулиць. За даними досліджень [13] найбільша оглядовість (а отже найменша аварійність) спостерігається при кутах перетину 50-75 та радіусах заокруглень 15 м, оскільки при такій геометрії конфліктні точки «рознесені» в площині перетину і мають відповідно меншу аварійність. Такі умови забезпечуються каналізуванням напрямків руху транспорту, але ці планувальні рішення більш територіально затратні. Частково регламентовано рішення з безпеки руху транспорту, пішоходів та велосипедистів у новому ДБН [14], де введено обов'язкове облаштування острівців безпеки на вулицях при 2 і більше смугах руху, а також визначені заходи зі зниження швидкості руху транспорту на житлових вулицях. Очікуваний ефект таких заходів – зниження аварійності пішохідних переходів на 70%, проте для достовірної статистики необхідний аналіз експлуатації таких об'єктів терміном до 5 років.

В останні 10 років робота з підвищення БДР в Україні значно прискорилась. У 2010 році наша країна приєдналась до Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020 років, що дало поштовх у подальшому розробити низку програм та стратегій для імплементації рішень з безпеки руху у вітчизняне законодавство [15]. Оцінка безпеки руху є обов'язковим компонентом містобудівного проектування, починаючи з Комплексної транспортної схеми міста до робочої документації на об'єкт будівництва чи реконструкції.

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

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

- оцінка безпеки руху при конфліктних точках «автомобіль – пішохід», «автомобіль – велосипедист», «пішохід – громадський транспорт» тощо та прийняття відповідних правок у нормативну базу з проектування та реконструкції вуличної інфраструктури;
- влаштування островців безпеки на нерегульованих пішохідних переходах на перегонах вулиці та в зоні нерегульованого перетину;
- забезпечення ступеня каналізації нерегульованого перетину з максимальним розділенням автотранспортних та пішохідних потоків у площині перетину;
- зменшення швидкості руху транспорту на прилеглих вулицях шляхом встановлення відповідних заходів;
- забезпечення видимості при під'їзді до нерегульованого перетину та максимального коефіцієнта оглядовості на ньому;
- мінімізація затримок руху, як психологічного фактору порушень ПДР з боку як пішохода, так і водія;
- розширення мережі доступного і комфортного громадського транспорту для зменшення інтенсивності руху індивідуального транспорту.

Список використаних джерел:

1. Страментов А. Е., Меркулов Е. А. Городские улицы и дороги. – Москва: Издательство литературы по строительству, 1965. – 463 с.
2. Михайлов А. Ю., Головных И. М. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей городов. Новосибирск: Наука, 2004.
3. Highway Capacity Manual 2010. – Transportation Research Board, National Research Council. – Washington, D.C., USA, 2010. – 1189 p.
4. Highway Safety Manual, 1st edition, NCHRP 17-50. – Washington, DC 20001, 2010. Highway Safety Manual, 1st Edition, 2010. March 2016 Errata (includes changes from 2010 and 2012 errata) (transportation.org) Електронний ресурс. Дата звернення: 04.05.2021.
5. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06 <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/232185/> Електронний ресурс. Дата звернення: 04.05.2021.
6. Geometric Design Guide for Canadian Roads, TAC, June 2017 <http://www.tac-atc.ca/en/publications-and-resources/geometric-design-guide-canadian-roads>. Електронний ресурс. Дата звернення: 04.05.2021.
7. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page1>. Дата звернення: 04.05.2021.
8. ДСТУ 2587:2010 Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування. – Київ, Держспоживстандарт, 2011 – 60 с.

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

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

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

12. Правила дорожнього руху. Постанова, Перелік, Правила від 10 жовтня 2001 р. №1306// Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п/page>. Дата звернення: 04.05.2021.

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

14. ДБН В.2.3-5:2018. Вулиці і дороги населених пунктів. URL: http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/06/V235_InBul.pdf. Дата звернення: 04.05.2021.

15. Програми з підвищення рівня безпеки на транспорті. – Міністерство Інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/programi-z-pidvishchennya-bezpeki-na-transporti.html>. Дата звернення: 04.05.2021.

Домашлинець Богдан Вадимович

студент 2 курсу юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Козинець Олена Гаврилівна

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

ЩОДО ПОСИЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ В СФЕРІ РУХУ

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху виникла ще до моменту появи автомобіля, але з його винаходом дана проблема набула особливої гостроти. В обстановці, що характеризується високою інтенсивністю дорожнього руху, залученням всіх членів суспільства в цей процес як учасників дорожнього руху, збільшенням числа транспортних засобів, діяльність державних органів щодо забезпечення дорожнього руху, попередження дорожньо-транспортних пригод і зниження тяжкості їх наслідків набуває особливої значущості.

Тому останнім часом особливої актуальності набуває питання державного контролю в сфері дорожнього руху.

Учені підкреслюють, що поліція виступає саме тією державною організацією, через яку держава забезпечує значну частину заходів щодо забезпечення власної безпеки та безпеки суспільства і його членів [1, с. 51, 52].

З метою формування і проведення єдиної державної політики в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху Кабінет Міністрів України поклав на Департамент патрульної поліції обов'язок по здійсненню координації діяльності органів виконавчої влади в області забезпечення безпеки дорожнього руху. Він є міжрегіональним територіальним підрозділом Національної поліції України, який створюється, ліквідується та реорганізовується Кабінетом Міністрів України за поданням Міністра внутрішніх справ України в установленому законодавством порядку [3].

Одним із основних напрямків діяльності поліції є забезпечення безпеки дорожнього руху, в області якого на співробітників поліції покладаються такі обов'язки: здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення, що віднесені до компетенції Національної поліції України, у тому числі ті, що віднесені до правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортним засобом; здійснення регулювання дорожнього руху; здійснення контролю за дотриманням законодавства з питань безпеки дорожнього руху та питань правомірності експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; аналіз обставин і причин виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі, профілактика дорожньо-транспортних пригод і запобігання їх вчиненню; організація, здійснення та контроль за внесенням інформації до баз (банків) даних єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України [3].

Також, особливе місце в діяльності підрозділів Національної поліції щодо здійснення превентивної роботи у сфері безпеки дорожнього руху відводиться проведенню роз'яснювальної роботи та пропаганди безпеки дорожнього руху, що вміщує створення та розміщення рекламної продукції, придбання засобів наочної агітації, проведення тематичних конкурсів, висвітлення в ЗМІ інформації про наслідки порушень водіями колісних транспортних засобів правил дорожнього руху під час перетину залізничних переїздів, розповсюдження інформаційних та агітаційних матеріалів про необхідність дотримання водіями колісних транспортних засобів правил дорожнього руху під час перетину залізничних переїздів, заходи, присвячені безпеці дітей на дорозі, проведення у навчальних закладах виховних заходів із питань безпеки дорожнього руху у формі вікторин, конкурсів та творчих робіт тощо [2, с. 107].

У зв'язку з цим, Кабінет Міністрів України розробив стратегію з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р., одним із головних завдань якої є зниження рівня смертності внаслідок ДТП, ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат України від дорожньо-транспортного

травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення [4].

Отже, сутність державного контролю у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки полягає в оперативному реагуванні на аварійність, а також застосуванні таких заходів адміністративного впливу, як переконання і примус стосовно посадових осіб і громадян для чіткого і неухильного дотримання ними вимог правових норм в області дорожнього руху. Наділення Департаменту патрульної поліції повноваженнями у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху поставлені перед нею завдання вирішуються на досить високому рівні, про що свідчить скорочення числа загиблих і постраждалих осіб у результаті дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Горінецький Й. І. Правоохоронна функція держав Центральної Європи: теоретичні і практичні аспекти: дис... канд. юрид. наук: спец. 12.00.01. Нац. акад. внутр. справ України. Київ, 2005. 203 с.

2. Пилипів Р. М. Забезпечення патрульною поліцією безпеки учасників дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2017. Вип. 1. С. 105-109. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pjuv_2017_1_23 (дата звернення: 24.04.2021).

3. Положення про Департамент патрульної поліції. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/n594-polozhennya-pro-dpp_compressed.pdf (дата звернення: 24.04.2021).

4. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 24.04.2021).

Дресвяннікова Віолета Дмитрівна

студентка 4 курсу спеціальності «Право» Маріупольського державного університету

Барегамян Сюзанна Хоренівна

доцент кафедри права та публічного адміністрування Маріупольського державного університету, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ПРОБЛЕМИ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПЕРЕВИЩЕННЯМ ДОЗВОЛЕНОЇ ШВИДКОСТІ РУХУ, ЩО ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

Сьогодні демонструє, що наразі в Україні склався ряд проблем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Статистична інформація, що розміщена на Єдиному порталі органів системи МВС України свідчить про те, що

масштаби дорожньо-транспортного травматизму в Україні значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу [1]. Відтак, однією з основних причин дорожньо-транспортних пригод є перевищення дозволеної швидкості руху транспортного засобу.

З 01 червня 2020 р. Міністерством внутрішніх справ України було введено систему фіксації правил дорожнього руху (далі – ПДР) за допомогою спеціальної автоматизованої системи виявлення, шляхом відео- та фото фіксації) [2]. Відтак, на початку своєї роботи система буде фіксувати лише перевищення швидкості, але в майбутньому передбачається й фіксування інших порушень. Таке нововведення викликало неоднозначну реакцію в суспільстві, серед вчених-правників та практикуючих юристів.

Отож, з моменту повноцінного введення та функціонування системи автоматичної фіксації порушень ПДР пройшов тривалий період, за який встигла сформуватися й судова практика. Дослідження практики оскарження та скасування винесених постанов надає нам можливість сформулювати та викласти узагальнену позицію судів України.

Розпочати слід з того, що у ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) передбачена відповідальність за порушення встановлених обмежень швидкості руху саме водієм транспортного засобу, тобто особою, яка ним керує в момент вчинення правопорушення. Однак стаття 14-1 КУпАП передбачає, що до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами притягаються власники (співвласники) транспортних засобів [3].

Однак як показує практика, трапляються ситуації, коли водієм і власником транспортного засобу є різні особи. Постанови про адміністративні правопорушення надходять саме власнику або ж тій особі, яка здійснила ввезення транспортного засобу на територію України. При цьому, відповідно до норм КУпАП, власник може протягом десяти днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу повідомити уповноваженому органу інформацію про те, що транспортний засіб знаходився у володінні/користуванні іншої особи або вибуло з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб тощо [3].

Пропонуємо як приклад, розглянути постанову Деснянського районного суду м. Чернігова. Так, обставини справи свідчать про те, що позивач звернувся до суду з вимогою визнати протиправною та скасувати постанову у справі про адміністративне правопорушення щодо притягнення до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 122 КУпАП. Позивач звертається з тим, що, постанова про накладення штрафу необґрунтована та незаконна, оскільки він не перебував за кермом автомобіля, так як є фізичною особою-підприємцем і в рамках здійснення своєї діяльності займається регулярними пасажирськими перевезеннями та згідно подорожнього листа здійснення перевезення транспортним засобом в період з 23 по 24 червня 2020 року виконував водій. Таким чином позивач вказує, що ПДР не порушував, тому і звернувся до суду із

таким позовом. Однак суд залишив позов без задоволення, визнавши вказані доводи необґрунтованими. Позиція суду ґрунтується на Постанові Кабінету Міністрів № 1197, де, визначено процедуру внесення до Єдиного державного реєстру транспортних засобів відомостей про належного користувача транспортного засобу [4, 5] та ст. 14-2 КУпАП, якою передбачено, що адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі несе відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, а в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача, відповідного транспортного засобу, – належний користувач транспортного засобу, а якщо в Єдиному державному реєстрі, юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань відсутні, на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи [6].

Враховуючи усе вищевикладене, суд дійшов висновку про те, що оскільки позивач є власником транспортного засобу, який не вибував поза волі останнього, а добровільно був переданий іншому водієві та доведений факт перевищення встановленої обмеження швидкості автомобілем, тому в задоволенні позову до інспектора Департаменту патрульної поліції про скасування постанови у справі про адміністративне правопорушення слід відмовити.

На нашу думку таке рішення є недостатньо справедливим та обґрунтованим, адже комплексне дослідження існуючого національного законодавства вказує нам на очевидні порушення деяких норм, зокрема, стаття 280 КУпАП прямо вказує нам на те, що при розгляді справи про адміністративне правопорушення посадова особа зобов'язана встановити, чи було скоєно адміністративне правопорушення і чи винна особа у його скоєнні [3]. Наразі існуючий стан речей констатує, що до адміністративної відповідальності будуть притягувати не винну особу, яка вчинила правопорушення, а власника транспортного засобу. Тобто, можна побачити, що законодавець фактично переклав відповідальність за порушення ПДР з винної особи на власника транспортного засобу.

З прийняттям Постанови Кабінету Міністрів № 1197 в Україні з'явилося нове поняття «належний користувач транспортного засобу», який створює умови для уникнення суперечностей між власником транспортного засобу, органами державної влади, місцевого самоврядування та особою, якій власник надав у користування свій транспортний засіб, стосовно того, хто ж має відповідати за скоєне адміністративне правопорушення. Тобто, якщо особа володіє транспортним засобом і має намір передати його у користування іншій особі і до того ж не бажає нести відповідальність за вчинені ним порушення правил дорожнього руху, то така особа матимете змогу «задекларувати» перед державою – належного користувача. У разі вчинення останнім адміністративного правопорушення, що буде зафіксовано автоматично, або за

порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису) – відповідальність нестиме безпосередньо ця особа [5].

Таким чином, можна зробити висновок про те, що наразі існує проблемне питання притягнення до адміністративної відповідальності за порушення ПДР, зафіксоване в автоматичному режимі. Проте дослідження національного законодавства та судової практики дає нам підстави визначити, що існуюча проблема має шляхи вирішення, зокрема через судовий захист та інститут «належного користувача». Отже, зазначена система автоматичної фіксації сьогодні працює в більшості розвинених країнах Європейського Союзу та світу, до того ж їх позитивний досвід свідчить про те, що її запровадження радикально змінило ситуацію з питань безпеки на дорогах у кращий бік. Пропри всі заперечення і несприйняття фіксації правил дорожнього руху за допомогою спеціальної автоматизованої системи виявлення, наразі вона є чи не найбільш дієвим, ефективним та безальтернативним механізмом контролю за порушенням правил дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Портал МВС. Єдиний портал органів системи МВС України. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/ministry/avtomatichna-sistema-fotovideofiksaciyi-porusen-pdr/zapusk-sistemi-avtomatichnoyi-fiksaciyi-porusen-pravil-doroznyogo-ruhu>
2. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 р. № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-п#Text>
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 17.03.2021 р. №80731-X URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
4. Про затвердження Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.11.2018 р. № 1197-2018-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1197-2018-п#Text>
5. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України № 596-VIII від 14 липня 2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-19#Text>
6. Рішення районного суду від 15.07.2021 р. у справі № 750/5503/20. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/90408518>

Євтушенко Сергій Олександрович

*викладач автосправи Селідівської загальноосвітньої школи I-III ступенів № 2
Селідівської міської ради Донецької області*

ІННОВАЦІЇ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Безпека дорожнього руху завжди була і є одним з основних критеріїв рівня розвиненості будь-якої держави. Враховуючи, що вздовж вулиці розташований дитячий садок, комунальна корпорація при проведенні ремонту прийняла рішення не замикатися у рамках типових схем з організації дорожнього руху, а, використовуючи власний та світовий досвід, впровадити низку нових технічних рішень, спрямованих на зосередження зору водіїв на можливих небезпеках при переході дороги пішоходами, у тому числі і дітьми.

При нанесенні горизонтальної розмітки було впроваджено так званий 3-D пішохідний перехід, який візуально підвищує його над проїзною частиною. Такий оптичний ефект серед іншого досягається шляхом використання високоякісного двокомпонетного холодного пластику. Додатково на підходах до пішохідного переходу вперше в Києві була влаштована дорожня розмітка 1.25, що дублює на покритті проїзної частини зображення дорожнього знаку 1.32 «Пішохідний перехід». Ця розмітка також виконана з двокомпонетного холодного пластику.

Торкнулись інновації і дорожніх знаків. Так, крім дорожніх знаків 5.35.1(2) «Пішохідний перехід», які отримали додаткове флуоресцентне окантування з мікропризматичної плівки, для зосередження додаткової уваги водіїв було використано абсолютно новий активний знак-комплекс. Склад такого знаку-комплексу такий: по-перше, це безпосередньо тло знаку, де на жовтому фоні повідомляється про майбутній вид небезпеки, у даному випадку – це дитячий садок, по друге – це світлофорна секція, яка забезпечує миготіння жовтого кольору в заздалегідь запрограмований час. У випадку з садком, це будуть години роботи дитячого закладу. І наслідок – це сонячна батарея, яка забезпечує живленням роботу світлофорної секції. Аналогічні комплекси успішно працюють у деяких країнах світу та внесені до національних стандартів з безпеки руху.

Інтелектуальна система моніторингу дорожнього руху.

Інтелектуальна система моніторингу дорожнього руху побудована на базі системи відеоспостереження і дозволяє виявляти автомобілі та транспортні засоби без втручання на поверхні шляху. Система складається із трьох основних підсистем (модулів):

- відеомоніторинг інтенсивності дорожнього руху;
- розпізнавання державних номерних знаків транспортних засобів;
- GPS-моніторинг та керування транспортом

Підсистема відеомоніторингу інтенсивності дорожнього руху:

- користувачі використовують фрагменти цілісної системи, мають різну тактику реагування та керування підсистемами;

- керування геоінформаційними системами (GIS), світлофорами, відеокамерами, придорожніми об'єктами, електронними табло виконується незалежно;

- низька ефективність керування є результатом відсутності єдиного інтерфейсу доступу до ресурсів, єдиних методів відображення інформації та системної інтеграції.

Призначення

Відеомоніторинг та відеовиявлення транспортних засобів як на перехрестях, так і на швидкісних ділянках доріг.

Можливості модуля:

1. Можливість моніторингу визначених зон шляху.
2. Можливість отримувати та обробляти відеозображення з різних джерел відеоспостереження.
3. Підрахунок кількості автомобілів за визначений період часу на смузі (з періодом від 20 с), чи взагалі за добу.
4. Визначення середньої швидкості руху за визначений період часу на смузі.
5. Середня зайнятість смуги за визначений період часу на смузі.
6. Середня незайнятість смуги за визначений період часу на смузі.
7. Класифікація типів транспортних засобів.
8. Видача сигналів про інциденти та про зупинку транспортного засобу.
9. Видача сигналу за поганої видимості.
10. Використання додаткових модулів для розширення можливостей системи та для віддаленого отримання даних і зображення.
11. Можливість фіксації транспортних засобів, що порушують правила дорожнього руху.

Особливості системи

1. Не потрібно вмонтовувати елементи системи в шляхову поверхню.
2. Використовується при різних погодних умовах.
3. Простота встановлення, налагодження і використання.
4. Видача сигналів для системи керування дорожнім рухом та на виконавчі пристрої.
5. Отримання сигналів із системи керування дорожнім рухом.
6. Видача даних на комп'ютер (сервера бази даних).
7. Різні режими роботи для перехрестя та для швидкісної ділянки.
8. Висока надійність та простота експлуатації.

Функції системи

- Виведення зображення, що приймається з різних джерел відеосигналу на екран монітора.

- Зберігання в базі даних технічних параметрів моніторингу транспортних потоків.

- Статистичний аналіз технічних параметрів транспортних потоків.

- Візуалізація статистичних характеристик транспортних потоків.

Система розпізнавання автомобільних номерів

Створена цифрова система відеоспостереження здатна розпізнавати державні номерні знаки транспортних засобів і створювати базу номерних знаків. Систему можна застосовувати для охорони відкритих майданчиків (наприклад, стоянок автомобілів) або виділених ділянок вулиць, які контролюються системою моніторингу дорожнього руху. Існує можливість переглядати архів номерів, а також набудувати сигнал тривоги, що спрацьовує на транспорт з «небезпечним» номером.

Можливості модуля:

- детекції і розпізнавання державних номерних знаків транспортних засобів на зображенні, що приймається з вибраних каналів;
- створення бази даних державних номерних знаків і роботи з нею.

Функції системи розпізнавання номерів автомобілів

- виведення прийнятого зображення на екран;
- пошук на зображенні транспортного засобу номерних знаків, їх детекція та розпізнавання з подальшим занесенням в загальну базу розпізнаних номерів
- порівняння розпізнаного номера з номерами, наявними в базі (наприклад, для розшуку транспортного засобу);
- зберігання на жорсткому диску комп'ютера кольорового зображення транспортного засобу з розпізнаним номером;
- переглядання бази розпізнаних номерів і їх збережених зображень;
- створення особливого додаткового списку архіву, що заповнюється самим користувачем. Його елементом є державний номерний знак, поява якого в контрольованій зоні викликає сигнал тривоги (автомобілі в розшуку, автомобілі VIP тощо).

Відеоспостереження

- гнучке налаштування параметрів системи, що дозволяє змінювати:
- поточні налаштування зображень, що приймаються;
- поточну тривалість зберігання архіву;
- чутливість системи розпізнавання до центра автомобіля;
- чутливість до пошуку зони (зони розпізнавання номера);
- переглядання зображення в режимі мультиекрана (чотири камери) або моноекрана (одна камера);
- зручне подання зафіксованих системою подій у вигляді списку, що містить всі елементи бази розпізнаних знаків списку із зазначенням власне розпізнаного номера, каналу, на зображенні якого був зафіксований цей номер, дати і часу детекції.

Список використаних джерел:

1. Інтелектуальна система моніторингу дорожнього руху. URL: [https://nau.edu.ua/ua/menu/science/naukovi-rozrobki/intelektualna-sistema-monitoringu -dorozhnogo-ruxu.html](https://nau.edu.ua/ua/menu/science/naukovi-rozrobki/intelektualna-sistema-monitoringu-dorozhnogo-ruxu.html)

2. Інновації в сфері безпеки дорожнього руху – один з пріоритетів роботи Київавтодору. URL: <https://kyivavtodor.kyivcity.gov.ua/news/263.html>

3. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

Єлаєв Юрій Леонідович

адвокат, місто Кривий Ріг Дніпропетровської області

ПОСТАВЛЕННЯ У НЕБЕЗПЕКУ ЯК ОЗНАКА СКЛАДУ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Технологічні прогрес, еволюція та розвиток людської цивілізації (передусім, у ХХІ столітті) та позитивна динаміка зростання світової макроекономіки (зокрема, економічної системи держави Україна, елементу (складової частини) всесвітньої макроекономіки) є можливими за умов новітньої та високоякісної автотранспортної інфраструктури. У свою чергу, юридична охорона всієї внутрішньодержавної (національної) автотранспортної інфраструктури України здійснюється державою Україна, в тому числі, шляхом встановлення кримінально-правових заборон. Вищеназвані кримінально-правові норми-заборони передбачені виключно Кримінальним Кодексом України (далі за текстом – КК України) [1]. При цьому, одними із найбільш складних для наукового дослідження норм кримінального права України є норми-заборони, які встановлюють кримінальну відповідальність за скоєння кримінальних правопорушень – деліктів поставлення у небезпеку, зокрема, у сфері охорони праввідносин щодо безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту.

Одночасно з цим повне та всебічне фундаментальне пізнання кримінального права України, зокрема, як юридичної науки є можливим лише при інтегрованому дослідженні кримінально-правових інститутів Загальної та Особливої частин Кримінального права України. З однієї сторони, шляхом наукового дослідження кримінальних правопорушень – деліктів поставлення у небезпеку, як правового інституту Загальної частини Кримінального права України, а, з іншої сторони, шляхом евристичного пізнання кримінальних правопорушень у сфері безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту, як правового інституту Особливої частини Кримінального права України.

Так, фундаментальне дослідження інституту кримінальних правопорушень – деліктів поставлення у небезпеку необхідно здійснювати у межах вчення про кримінальне правопорушення, як складової частини (підсистеми) науки кримінального права. Так, наукове пізнання кримінальних правопорушень у сфері безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту можливо здійснювати в якості окремого самостійного інституту в межах кримінально-правового утворення, котре за функціонально-змістовною ознакою передбачає кримінальну відповідальність за скоєння кримінальних

правопорушень проти безпеки та експлуатації транспорту та яке за структурно-формальною ознакою встановлено нормами Розділ XI КК України [1].

У зв'язку з цим, кримінальні правопорушення – делікти поставлення у небезпеку в сфері безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту гносеологічно можна визначити в якості підінституту в межах інституту кримінальних правопорушень в сфері безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту, який у свою чергу є елементом надінституту кримінальних правопорушень проти безпеки та експлуатації транспорту. Вбачається, що таке визначення правової природи підінституту кримінальних правопорушень – деліктів поставлення у небезпеку в сфері безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту відповідатиме доктрині Кримінального права України. Зокрема, у царині системи знань про поділ (класифікацію) родових об'єктів кримінального правопорушення за вертикаллю (надродовий об'єкт – родовий об'єкт – підродовий об'єкт).

Так, загальновизнаним принципом Кримінального права України є побудова Особливої частини КК України [1] за принципом родового об'єкту кримінального правопорушення. Зокрема, приписи Розділу XI КК України [1], передбачають кримінальну відповідальність за скоєння кримінальних правопорушень проти безпеки та експлуатації транспорту. Однією із царин наукового пізнання кримінальних правопорушень проти безпеки та експлуатації транспорту є сфера фундаментального дослідження кримінальних правопорушень проти безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту (в тому числі, делікти поставлення у небезпеку, які посягають на вказаний об'єкт кримінально-правової охорони). Вказаний сектор пізнання Кримінального права України є таким, що потребує подальших наукових досліджень, зокрема, щодо юридичної конструкції окремих складів кримінальних правопорушень і, передусім, деліктів поставлення у небезпеку.

Так, правовідносини у сфері кримінально-правової охорони безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту, зокрема, є підродовим об'єктом кримінального правопорушення. При цьому, правовідносини у сфері кримінально-правової охорони безпеки та експлуатації всіх видів транспорту (залізничного, водного, повітряного транспорту та інших видів транспорту), взагалі, є родовим об'єктом кримінального правопорушення. В свою чергу, ряд кримінальних правопорушень у сфері безпеки автодорожнього руху та безпеки експлуатації автотранспорту за юридичною конструкцією складу кримінального правопорушення є саме деліктами поставлення у небезпеку, передусім, за критерієм обов'язкової (конститутивної) ознаки складу кримінального правопорушення у формі юридичного (кримінально-правового) факту створення небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. Вбачається, що серед вказаного виду кримінальних правопорушень у сфері безпеки автодорожнього руху та безпеки експлуатації автотранспорту необхідно детально дослідити наступні кримінальні правопорушення – основні склади деліктів: 1) Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, якщо це створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 277 КК України [1]); 2) Блокування транспортних

комунікацій, яке створювало небезпеку для життя людей, або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 279 КК України [1]).

Слід звернути увагу на те, що у безпосередньому тексті диспозицій норм ч. 1 ст. 277 та ч. 1 ст. 279 КК України [1]) прямо та однозначно розмежовуються наслідки кримінального правопорушення з матеріальним складом (використовується, передусім, лінгвістична формула – порушило нормальну роботу транспорту), з однієї сторони та юридичний факт поставлення у небезпеку (використовується, передусім, лінгвістична формула – створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків) з іншої сторони. Вказаний факт свідчить про те, що можна вести наукову дискусію про те, що делікти поставлення у небезпеку є кримінальними правопорушеннями з формальним складом або є самостійним видом кримінальних правопорушень на ряду з іншими загально визнаними типами кримінальних правопорушень: а) з матеріальним складом; б) з формальним складом.

При цьому, загроза виникнення певних суспільно небезпечних наслідків у виді небезпеки для життя людей, або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 277 та ч. 1 ст. 279 КК України [1]) по суті є особливою ознакою складу цього певного виду кримінального правопорушення – делікту поставлення у небезпеку. Вказану особливу ознаку кримінального правопорушення можна визначати, як юридичний факт і відмежовувати її (ознаку) від суспільно небезпечних наслідків – обов'язкової (конститутивної) ознаки кримінальних правопорушень з матеріальним складом. У даному випадку, відносно кримінального правопорушення – делікту поставлення у небезпеку зв'язок між діянням та загрозою, небезпекою настання суспільно небезпечного наслідку можна позначити, як факторний зв'язок. Тобто, діяння є фактором, який може спричинити настання певного суспільно небезпечного наслідку. Внаслідок чого, є можливим розмежовувати: а) причину, яка знаходиться у причинному зв'язку з суспільно небезпечним наслідком (у кримінальних правопорушеннях з матеріальним складом); б) фактор, який знаходиться у факторному зв'язку з небезпекою (загрозою) настання суспільно-небезпечного наслідку (у кримінальних правопорушеннях – деліктах поставлення у небезпеку). Через, що загрозу, небезпеку настання суспільно небезпечного наслідку можна вважати післядіянням або переднаслідком.

Відночас, загроза виникнення певних суспільно небезпечних наслідків у виді небезпеки для життя людей, або настання інших тяжких наслідків у кримінальних правопорушеннях у сфері безпеки автотранспорту та експлуатації автотранспорту (ч. 1 ст. 277 та ч. 1 ст. 279 КК України [1]) має досліджуватись і в межах науки кримінального процесу. Зокрема, у царині кримінального процесуального часу, передусім, у сфері принципу розумності строків у кримінальному провадженні (п. 21 ч. 1 ст. 7 Кримінального процесуального Кодексу України (далі за текстом – КПК України) [2], в якості дотримання засад виконання процесуальних дій та прийняття процесуальних рішень в розумні строки (ч. 1 ст. 28 КПК України [2]), із урахуванням обсягу та специфіки процесуальних дій (п. 1 ч. 3 ст. 28 КПК України [2]), необхідних для здійснення досудового розслідування. У зв'язку з цим, необхідно звернути

увагу на доктринально-правовий принцип сформульований українським науковцем-правознавцем Т. Лоскутовим, відповідно до якого: «Кримінальним процесуальним законом регулюється час здійснення кримінальних процесуальних відносин і кримінальної процесуальної діяльності» [3, с. 150]. Так, виключно належне, достовірне, достатнє, допустиме та своєчасне процесуальне закріплення доказів, які підтверджують факт наявності загрози виникнення певних суспільно небезпечних наслідків у виді небезпеки для життя людей, або настання інших тяжких наслідків у кримінальних правопорушеннях у сфері безпеки автодорожнього руху та експлуатації автотранспорту (ч. 1 ст. 277 та ч. 1 ст. 279 КК України [1]) є необхідною юридичною умовою для право-законного та формально-структурованого досудового розслідування та судового провадження у кримінальному процесі.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України від 05 квітня 2001 року № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. ст.131.
2. Кримінальний процесуальний Кодекс України від 13 квітня 2012 року № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9-10. № 11-12, № 13. ст. 88.
3. Лоскутов Т. / Основные и факультативные элементы предмета правового регулирования в уголовном процессе / LEGEA SI VIATA / Nr. 12/3 (264) 2013 / DECEMBRIE 2013 – С. 149-152.

Желай Вероніка Миколаївна

студентка юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Козинець Олена Гаврилівна

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

БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЯ ТА ЇЇ ВИДИ

Безпека автомобіля – це сукупність зовнішніх та внутрішніх характеристик автомобіля для того, щоб мінімізувати можливі ДТП та зменшити небажані наслідки для людей та навколишнього середовища.

Для того щоб зменшити вірогідність ДТП потрібно звернути увагу на активну безпеку автомобіля, і потрібно не забути про здоров'я, якщо ДТП уже сталося для цього є пасивна безпека автомобіля.

Великий інтерес представляє пасивна безпека, тому що це як основний елемент безпечної поїздки.

Пасивна безпека – це конструкція та експлуатація властивостей автомобіля, яка потрібна для зниження тяжкості наслідків ДТП. Головне завдання – врятувати життя пасажирів та звести можливі травми до мінімуму. Включається в момент аварії. Поділяється на зовнішню та внутрішню.

Внутрішня – це заходи щодо людей, які знаходяться в автомобілі, з допомогою спеціально обладнаного салону:

- ремні безпеки;
- подушки безпеки;
- підголівники;
- педалі, що складаються при ударі;
- кермова колонка, яка складається при фронтальному ударі;
- дверні замки, які не мають заклинитися.

Зовнішня безпека знижує наслідки для інших учасників дорожнього руху:

- форма кузова;
- травмобезпечні елементи.

Активна безпека – це конструкція і експлуатація властивостей автомобіля для запобігання ДТП. Пов'язана із конструктивними особливостями автомобіля:

- антиблокувальна система гальм (система, що запобігає блокуванню коліс авто при гальмуванні);

- антипробуксовочна система (система контролю тяги – являє собою електрогідравлічну систему авто і дозволяє полегшити керування машиною на вологій, слизькій дорозі);

- система курсової стійкості (призначена для збереження стійкості і керованості авто за рахунок завчасного визначення та усунення критичної системи);

- система розподілу гальмівних зусиль (система перерозподіляє гальмівні зусилля з передніх коліс на задні і навпаки, а також між лівою і правою стороною автомобіля, керуючись із дорожньою ситуацією);

- система екстреного гальмування (дозволяє полегшити процес гальмування);

- електронне блокування диференціала (полегшує старт автомобіля з місця і його розгін в умовах слизької траси, за рахунок пригальмовування прокручуються ведучі колеса).

Допоміжні системи активної безпеки автомобіля призначені для допомоги водієві у важких, з точки зору водіння, ситуаціях. До таких елементів відносять:

- парктронік (сканування відстані до перешкоди);

- адаптивний круїз-контроль (допомагає підтримувати швидкість авто при його русі, а так само стежить за безпечною дистанцією);

- система допомоги при спуску, підйомі (при спуску – для запобігання збільшенню швидкості авто, при підйомі – для того, щоб авто не відкочувався вниз при рушанні з місця);

- система моніторингу «сліпих» зон (система призначена для інформування водія про наявність у «сліпій» зоні іншого рухомого автомобіля).

Отже, пасивна безпека автомобіля повинна забезпечувати виживання і зведення до мінімуму кількості травм у пасажирів автомобіля, що потрапили у дорожньо-транспортну пригоду. А активна безпека автомобіля повинна зменшувати імовірність потрапляння автомобіля в аварійну ситуацію. Автомобіль є пристроєм підвищеної небезпеки, і тому сучасні виробники оснащують свої авто засобами для безпечної експлуатації.

Список використаних джерел:

1. Головань М. О. Реалізація ресурса і безпеки транспортних засобів на стадіях виготовлення, експлуатації та після ремонту. *Нові технології*. 2012. С. 85–92.

2. Кір'янов О. Ф. Інформаційні технології на автомобільному транспорті: навчальний посібник / О. Ф. Кір'янов, М. М. Мороз. Кременчук, Кременчуцький національний університет ім. М.Остроградського, 2013. 300 с.

3. Козлов К. Д. Сучасні системи безпеки автомобіля URL: <https://af.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-AUTOMOBILE/НИРС/2019/TESAKozlov.pdf>.

4. Кузов автомобіля. Активна і пасивна безпека. Автоцентр. 2020. URL: <http://avtocentr.sumy.ua/kuzov-avtomobilya-aktyvna-i-pasyvna-bezpeka/>.

5. Пасивна безпека. URL: <http://www.testauto.ru/page29.html>

Заврічко Дарина Григорівна

курсантка Харківського національного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Книженко Світлана Олександрівна

доцент кафедри криміналістики, судової експертології та домедичної підготовки факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, підполковник поліції (науковий керівник)

ХАРАКТЕРИСТИКА ОБСТАВИН, ЩО СПРИЯЮТЬ ВЧИНЕННЮ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

На дорогах України в 2020 році трапилося 168 тисяч дорожньо-транспортних пригод, що на 4,6% більше, ніж в попередньому, 2019 році [1]. Кількість зареєстрованих кримінальних проваджень проти безпеки руху та експлуатації транспорту у березні 2021 року сягає 3260, із них направлених до суду – 610 [2]. Аналіз статистичних даних дозволяє нам стверджувати, що слідчий під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху стикається з низкою проблем, які потребують знань криміналістичної техніки, тактики та методики розслідування досліджуваних кримінальних правопорушень. Одним із елементів криміналістичної характеристики вказаних

кримінальних правопорушень є характеристика обстановки їх вчинення, складовою якої є обставини, що сприяють вчиненню порушень правил безпеки дорожнього руху.

Окремі питання методики розслідування ДТП у своїх роботах досліджували А. А. Кашкаданова, П. С. Лацюк, О. Д. Осовський, Г. С. Стаскевич, О. С. Ховпун та інші.

Аналіз криміналістичної літератури дозволив нам виділити обставини, що сприяють вчиненню ДТП, серед яких ми виокремили три групи факторів.

До першої групи ми віднесли ті обставини, які виникають внаслідок порушень, яких припускається водій транспортного засобу, а саме:

1. Перевищення встановленої швидкості руху.
2. Недотримання правил обгону, повороту чи рядності.
3. Наїзд на смугу зустрічного руху.
4. Порушення правил проїзду перехресть.
5. Недотримання безпечної дистанції руху.
6. Перевезення пасажирів у непристосованому для цього транспорті.
7. Неправильне завантаження й укріплення вантажу на транспорті.
8. Недотримання сигналів світлофору.
9. Виїзд на завідомо технічно несправному транспорті.
10. Порушення правил руху на залізничних переїздах тощо [3].

Особливо небезпечним і водночас дуже розповсюдженим порушенням є управління транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, оскільки у водія уповільнюється реакція, слабшає увага, неадекватно сприймається та оцінюється дорожня обстановка.

До другої групи обставини, що сприяють вчиненню порушень правил безпеки дорожнього руху ми відносимо ті, які відбуваються внаслідок неправомірних дій пішоходів чи пасажирів, а саме:

1. Перехід проїжджої частини перед рухомим транспортом.
2. Рух уздовж проїжджої частини дороги.
3. Перехід проїжджої частини у непризначених для переходу місцях.
4. Недотримання дорожніх знаків і сигналів світлофору.
5. Ігри дітей і підлітків на проїжджій частині дороги.
6. Посадка і висадка пасажирів під час руху транспорту.
7. Їзда на підніжках.
8. Раптова поява на проїжджій частині пішоходів [4].

До третьої групи обставин, що сприяють вчиненню порушень правил безпеки дорожнього руху слід віднести такі як стан утримання доріг та дорожнього обладнання. В Правилах дорожнього руху України цей елемент позначається поняттям «дорожні умови». Дорожні умови – це сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги) видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень,

наявність тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан [5].

До вказаної групи обставин ми відносимо:

1. Місце знаходження дороги та характеристика дорожнього покриття (прямі частини доріг і повороти зі змінним радіусом, спуском і підйомом, різна ширина і стан проїжджій частини, дальність видимості, погодні умови і т. д.).

2. Рівень регулювання руху (дорожні знаки, розмітка, світлофори та інше).

3. Освітлення проїжджої частини у темний час доби.

4. Наявність будов, споруд і зелених насаджень, розміщених поруч з дорогою, тощо [6].

Отже, підсумовуючи вище наведене, серед обставин, що сприяють вчиненню порушень правил безпеки дорожнього руху можна виділити три групи:

1. Обставини, що залежать від водія.

2. Обставини, що залежать від пішохода.

3. Обставини, які характеризують стан утримання доріг та дорожнього покриття.

Знання слідчим обставин, що сприяють вчиненню порушень правил безпеки дорожнього руху допоможе у висуненні версій та більш ефективному та повному розслідуванню таких кримінальних правопорушень.

Список використаних джерел:

1. Національна поліція України. URL: <https://www.npu.gov.ua>

2. Офіс Генерального прокурора. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>

3. Колеснік І. І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: рукопис. ХНУ імені В.Н. Каразіна. Харків. 2016 рік. URL: <http://dspace.univer.kharkov.ua/bitstream/123456789/12499/7/diss-Kolesnik.pdf>

4. Студентська бібліотека «Букліб». URL: <https://buklib.net/books/31597/>

5. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

6. Моховая Т. А. Методика расследования против безопасности дорожного движения: рукопись. КГАУ. Красноград – 2016. URL: https://kubsau.ru/science/dep_diss/35436/

Звягін Владислав Олександрович

студент Лисичанського державного гірничо-індустріального коледжу, спеціальність 274 «Автомобільний транспорт»

Полупан Сергій Миколайович

викладач автомеханічних дисциплін Лисичанського державного гірничо-індустріального коледжу, спеціаліст вищої категорії (науковий керівник)

СУЧАСНІ СИСТЕМИ АКТИВНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОМОБІЛЯ

Уявити сучасний автомобіль без елементарної системи безпеки практично неможливо. Так звані «голі» базові комплектації вже давно покинули ринок, а на їх місце прийшли укомплектовані варіанти авто. В Україні і найближчих країнах поки не існує певного переліку (стандарту) активних і пасивних систем безпеки. Проте, в інших Європейських країнах і США даний список стандартизований, і багато виробників пропонують більше, ніж є в списку. Розглянемо перелік цих систем і їх основне призначення.



Активна безпека – сукупність конструктивних якостей транспортного засобу та дороги, що дає змогу шляхом активних дій учасників дорожнього руху запобігти дорожньо-транспортній пригоді чи знизити тяжкість її можливих наслідків. Особливістю активної системи автомобіля вважається наявність інтелекту або певного алгоритму, за яким механізм може вивести автомобіль з критичної ситуації. Іншими словами уникнути зіткнення, тим самим не тільки зберегти пасажирів, а й сам автомобіль в цілому.

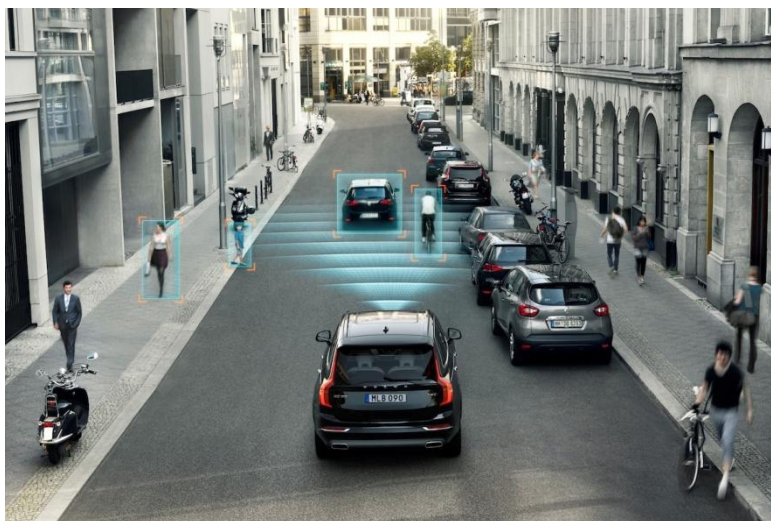
З огляду на величезний прогрес сучасних технологій, особливо в напрямку електроніки, перелік активних систем безпеки так не можна перераховувати довго. Все ж в наші дні фахівці і виробники вивели основний перелік тих активних систем безпеки, які стали стандартними для багатьох

нових автомобілів, навіть в базовій комплектації. До їх переліку увійшли такі активні системи:

- антиблокувальна;
- антипробуксовочна;
- система розподілу зусиль на гальма;
- екстрене гальмування;
- система курсової стійкості;
- механізм виявлення перешкод і пішоходів;
- автоматичне включення аварійного сигналу в разі екстреного гальмування.

На перший погляд цей список активних систем здається примітивним, але навіть цей набір грає чимало важливу роль в управлінні автомобіля. До того ж, перерахований список тісно пов'язаний з гальмівним механізмом автомобіля, відповідно підвищують ефективність гальмування. Не секрет, що крім гальм, дані механізми можуть управляти двигуном, знижувати або підвищувати обороти.

Стандартний список активних систем запланований на 2021 рік



Відповідно до прогресу, перелік активних систем безпеки так само стрімко змінюється. Країни Євросоюзу та США затвердили новий перелік активних механізмів автомобіля, які повинні стати стандартними до 2021 року. До цього переліку увійшли такі механізми:

- система автоматичного екстреного гальмування;
- алкогольний блокатор;
- моніторинг втоми водія;
- реєстратор даних про аварію (так званий чорна скриня);
- автоматичне включення аварійки при екстреному гальмуванні;
- інтелектуальна система підтримки швидкості (ISA);
- моніторинг рядності руху;
- травмобезпечна зона на капоті для пішоходів;

- допрацьовані ремені безпеки;
- додатковий захист водія і переднього пасажира від бокового удару.

На думку Єврокомісії, зокрема, тільки система автоматичного екстреного гальмування здатна на 38% знизити кількість аварій. А від обов'язкового оснащення автомобілів камерами заднього виду чекають збереження мінімум 100 людських життів щорічно.

На сьогодні не можна сказати, що передбачувані активні системи безпеки встановлюються на всі нові автомобілі. Відомі марки машин намагаються тримати свою планку, комплектуючи базові комплектації не гірше проданих топових варіантів. Інші ж виробники намагаються економити на цьому.

Найбільше дивує наявність системи «алкогольний блокатор». Механізм працює в постійному автоматичному режимі, і відключити його практично неможливо. З одного боку це величезний плюс, так як припускають істотне зменшення ДТП через водіїв під впливом алкоголю. З іншого ж боку, в разі наявності пасажирів з алкогольним сп'янінням, механізм може не дати зелене світло на пересування.

Ще одним доопрацюванням стане «чорна скриня», він же реєстратор даних. Для сучасних автомобілів це незамінна річ, тому що не рідко ситуації з ДТП вирішуються місяцями, або ж зовсім невинний, стає винним. Як показує статистика, не завжди суд може бути на стороні потерпілого. Механізм записує все характеристики автомобіля, швидкість, поведінку водія, в тому числі і манери керування автомобілем. Таким чином, знявши інформацію з «чорної скрині» цілком можна зрозуміти ситуацію, що склалася.

Шини з шипами, що активуються автоматично

В кінці лютого 2015 шведські фахівці, пов'язані з Volvo і Королівським технологічним інститутом (КТІ), заявили, що розробили шипи, які - повністю автоматично, без електроніки - активуються в холод і прибираються в спеку. І при цьому вони готові поділитися своїми розробками з усіма бажаючими.

Шип пропонується зробити з зовнішнього корпусу, жорсткого металевого сердечника і кільця ущільнювача. Коли вода замерзає, вона виштовхує сердечник назовні, забезпечуючи виступ приблизно в 3 мм. За словами вчених, тертя між шиною та обledenня поверхнею не так високо, щоб лід в шипах розтанув. При цьому якщо автомобіль пересувається по асфальту, то зростання тертя і температури прибере шипи всередину, що знизить знос дорожнього покриття.

Розумне світло

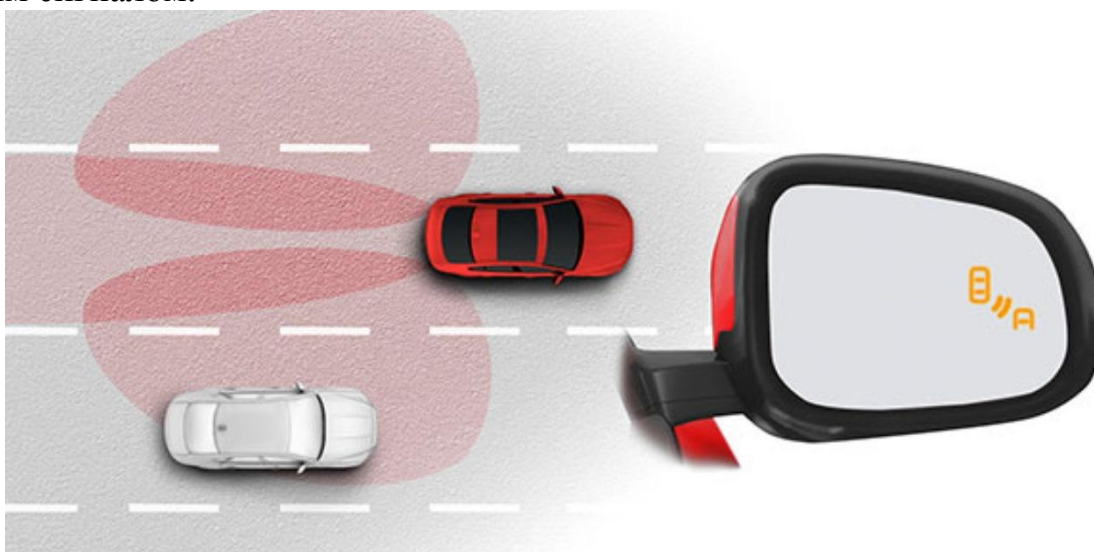
Час галогенових і навіть ксенонових ламп у фарах полічені. Зовсім скоро їх місце займуть матриці з понад яскравих світлодіодів (LED), здатні забезпечити достатнє освітлення.

Навіть найпотужніший світлодіод, якщо він один, слабенький для головної фари, ось і доводиться встановлювати набір з восьми LED. Однак недолік обернувся гідністю: загальний світловий потік в цьому випадку можна розбити на вісім променів і кожним управляти окремо. Це завдання вирішує новий контролер, придуманий фахівцями концерну «Континенталь». Він

пов'язаний єдиною цифровою мережею з головним процесором. Обробляючи дані про швидкість, погоду, кута повороту керма, новий прилад задає потрібну інтенсивність кожному з восьми променів, формуючи оптимальну освітленість дороги.

Система виявлення авто в «сліпих зонах»

Ні для кого не секрет, що будь-який автомобіль, навіть з найкращою оглядовістю, має «сліпі зони» – області з боків авто, які не відображаються у бічних дзеркалах і не перебувають в полі зору водія, так як розташовуються за центральною стійкою. Оскільки автомобіль, що рухається в «сліпій зоні», при перестроюванні може стати причиною ДТП, виробники обладнують нові авто спеціальним радаром. Він «помічає» авто, що знаходиться поза полем зору, і сигналізує про це водієві світловою індикацією на бічному дзеркалі або звуковим сигналом.



Система нічного бачення

За допомогою відеокамер, що реагують на теплове випромінювання предметів, на моніторі створюється зображення, що допомагає керувати автомобілем при недостатньої видимості.

Система стабілізації Roll Stability Control (RSC)

RSC знижує ризик переворотів і розворотів, наприклад, при різкому вирулюванні або в разі занесення.

В системі RSC використовується датчик, який реєструє зміну бічного нахилу автомобіля. За допомогою цієї інформації розраховується ризик перевороту автомобіля. Якщо ризик існує, підключається система ESC момент двигуна падає, і одне або кілька коліс притормаживаються з тим, щоб повернути стійкість автомобілю.

Head-дисплей (HUD)



Такі системи колись були прерогативою пілотів винищувачів, але тепер їх все частіше встановлюють на автомобілі. HUD проєктують важливу інформацію (таку, як ваша швидкість і супутникові навігаційні вказівки) на вітрове скло. Хоча HUD можуть здатися відмінним пристроєм, а не елементом захисного обладнання, вони підвищують безпеку, дозволяючи вам не спускати очей з дороги.

Система автоматичного паркування

За допомогою комплексу датчиків і приймачів, ця система сканує простір навколо автомобіля і забезпечує безпечну парковку. Деякі виробники надають можливість як паралельної, так і перпендикулярній паркування, але більшість обмежуються одним з варіантів. Система може працювати в автоматичному чи напівавтоматичному режимі. У першому випадку, участь водія не передбачено, у другому – водій керує гальмами.

Список використаних джерел:

1. Розумне світло. «Україна ЗА РУЛЕМ». 2014. № 8. С. 24-26.
2. 11 систем безпеки автомобілів стануть обов'язковими в ЄС у 2021 році. Автоцентр: веб-сайт. URL: <https://www.autocentre.ua> (дата звернення: 08.05.2021).
3. Системи активної і пасивної безпеки автомобіля. Автогід: веб-сайт. URL: <http://avtogid.co.ua> (дата звернення: 08.05.2021).
4. Основні сучасні системи автомобільної безпеки. Находим :веб-сайт. URL: <https://nahodim.com.ua> (дата звернення: 20.05.2021).
5. Для безпеки дорожнього руху розробляються нові електронні системи безпеки для автомобіля. Авто і авто : веб-сайт. URL: <http://avto-i-avto.ru> (дата звернення: 20.05.2021).
6. Roll Stability Control. Volvocars: веб-сайт. URL: <https://www.volvocars.com/ru> (дата звернення: 20.05.2021).

7. Системы безопасности, которые должен иметь хороший автомобиль. Авторадости: веб-сайт. URL: <https://www.avtoradosti.com.ua> (дата звернення: 20.05.2021).

8. Все, що вам потрібно знати про можливості систем безпеки автомобіля. Автоіт: веб-сайт. URL: <https://avtoit.com> (дата звернення: 20.05.2021).

Карецька Анастасія Ігорівна

студентка юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Нітченко Алла Григорівна

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

ОСОБЛИВОСТІ ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ ВИДІВ СУДОВИХ ЕКСПЕРТИЗ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Під час дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) на перший погляд звичайна ситуація може спричинити велику кількість питань та непорозумінь, адже водії часто спотворюють реальні події розвитку ДТП. Важливе, а часом і визначальне значення в розгляді даної проблеми традиційно мають спеціальні знання, результати застосування яких часом складають основу доказової бази у кримінальних справах цієї категорії. Щоб зрозуміти і оцінити вплив всіх факторів, встановити причинно-наслідковий зв'язок між діями учасників ДТП і наслідками, необхідні спеціальні експертні пізнання. Так, ст. 242 КПК України закріплює перелік підстав для обов'язкового проведення експертизи, зокрема: встановлення причин смерті; тяжкості та характеру тілесних ушкоджень; визначення психічного стану підозрюваного та наявності відомостей, які викликають сумнів щодо його осудності, обмеженої осудності тощо [1].

В процесі розслідування ДТП призначають практично всі види експертиз: судово-медичну, криміналістичну, судово-автотехнічну, автодорожню і т. д. Головне місце серед них займає судово-автотехнічна експертиза, причому як по частоті, так і за значимістю їх результатів для розслідування кримінальних справ даної категорії.

Автотехнічна експертиза проводиться, щоб з'ясувати технічний стан транспортного засобу або окремих його механізмів і вузлів; визначити час появи конкретної несправності (виникла вона до ДТП або в результаті його);

причин і умов її утворення; встановлення причинного зв'язку між наявною несправністю і наслідками, що призвели до ДТП.

При зіткненні транспортних засобів спостерігається складний механізм дії сил між транспортними засобами і моменту зіткнення, тому для їх розслідування рекомендується призначати комплексну судову трасолого-автотехнічну експертизу. Така експертиза дозволяє:

- встановити вид транспортного засобу, який залишив сліди шин, або за відбитками деталі автомобіля на одязі потерпілого визначити марку ТЗ;
- по осколках розсіювача і пружинам кріплення скла фари, виявленим на місці події, встановити марку (тип) транспортного засобу;
- визначити модель і марку ТЗ, яка здійснила наїзд, судячи по слідах протектора (або відбитка певних частин автомобіля, осколкам фарного розсіювача, пружинки кріплення скла, фари) [2].

Одним з видів інженерно-транспортної експертизи є діагностична експертиза технічного стану автомобільної дороги, дорожніх облаштувань і зовнішніх умов на ділянці ДТП, або дорожня (автодорожня) експертиза. Дана експертиза покликана встановити всі причини і умови, що сприяли дорожньо-транспортної пригоди, включаючи і причини, викликані геометрією ділянки автомобільної дороги.

Крім технічних експертиз, при розслідуванні злочинів, пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, призначається судово-медична експертиза, яка вирішує питання про причини і час смерті, механізм пошкоджень на тілі людини, посмертність цих ушкоджень, ступень тяжкості шкоди заподіяної здоров'ю потерпілого [3]. Якщо на транспортному засобі виявлені сліди крові, волосся або інші об'єкти біологічного походження, то призначається судово-біологічна експертиза речових доказів.

До спеціальних видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів відносять: експертизи матеріалів і речовин, дослідження лакофарбових матеріалів і покриттів транспортних засобів, дослідження деталей транспортних засобів з гуми, пластмас та інших полімерних матеріалів, пожежно-технічна експертиза. На ці експертизи направляються об'єкти зі слідами мастила або фарби; волокна тканини, вилучені з поверхні транспортного засобу; частинки фарби з місця події і т. д. До експерта ставляться питання: якою речовиною утворені плями, чи збігається ця речовина за джерелом свого походження з аналогічною речовиною, вилученою при огляді транспортного засобу; чи збігаються волокна, виявлені на транспортному засобі, з волокнами одягу потерпілого.

Подібні експертизи дозволяють слідчому отримати достовірні докази по справі про ДТП. У випадках, коли транспортний засіб в результаті ДТП згорає, при необхідності призначається пожежно-технічна експертиза, яка вирішує питання пов'язані із загорянням і безпосередньою причиною загоряння.

Отже, підсумовуючи викладене вище, необхідно зауважити, що при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод використовують різні види

експертиз. Відповідні експертні дослідження відіграють важливу роль для забезпечення повного, об'єктивного та неупередженого розслідування конкретної пригоди. Дотримання криміналістичних рекомендацій щодо правильної фіксації обставин ДТП, коректне визначення і вилучення об'єктів зі слідовою інформацією, формулювання запитань та визначення виду відповідного експертного дослідження мінімізує можливість експертних помилок та сприяє отриманню достовірного експертного висновку.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13.04.2012. № 4651-VI. URL: zakon.rada.gov.ua/go/4651-17 (дата звернення: 06.05.2021).

2. Атаманчук В. М. Термінологія криміналістичних експертиз: сучасні проблеми вивчення та практичного використання: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Нац. акад. внутр. справ. К., 2012. 16 с.

3. Ольховенко С. І. Призначення судових експертиз під час розслідування випадків залишення потерпілого у небезпеці внаслідок ДТП. URL: www.info-library.com.ua/libs/stattya/214-priznachennja-sudovihekspertiz-pid-chas-rozsliduvannja-vipadkiv-zalishennja-poterpilogo-u-nebezpetsi-vnaslidok-dtp.html. (дата звернення 06.05.2021).

Кисельова Марина Сергіївна

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

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ НАДАННЯ ДОПОМОГИ ОСОБАМ, ЯКІ ПЕРЕБУВАЮТЬ В НЕБЕЗПЕЧНОМУ ДЛЯ ЖИТТЯ СТАНІ, ЯКИЙ ВИНИК ВНАСЛІДОК ДТП: КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ¹

Останнім часом українському суспільству особливе занепокоєння виникає проблема – травматизму при дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП). У всьому світі відзначається величезна кількість автокатастроф з людськими втратами. Життя та здоров'я потерпілого від ДТП найчастіше залежить від того, наскільки вчасно йому буде надана допомога в перші хвилини після катастрофи.

А отже, постає питання: чи можна вирішити проблему смертності та травматизму на дорогах України шляхом відповідного нормативно-правового забезпечення?

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

Так, Конституція України не містить норм прямої дії, які б встановлювали обов'язок громадян надавати допомогу особам, які опинились у небезпечному для життя стані. Разом з тим у статті 3 Основного закону визначено, що «людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю», а отже саме такі засади мають бути покладені в основу законодавчих актів, які передбачають відповідальність за ненадання вищезазначеної допомоги особам, які постраждали внаслідок ДТП [1].

Водночас обов'язок надавати громадянам відповідну допомогу зазначеним особам передбачено такими нормативно-правовими актами:

1. Закон України «Про охорону здоров'я» – до обов'язку громадян відносить вжиття передбачених Законом України «Про екстрену медичну допомогу», заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги іншим особам, які знаходяться у невідкладному стані (п. в, ст. 10) [2].

2. Закон України «Про дорожній рух» – зобов'язує учасників дорожнього руху надавати необхідну домедичну допомогу та вживати всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ст. 14) [3].

Стаття 136 Кримінальним кодексом України передбачена кримінальна відповідальність за ненадання допомоги особам, які опинились у небезпечному для життя стані [4]. Таку допомогу повинні надавати громадяни України, іноземні громадяни та особи без громадянства, окрім: медичних працівників та службових осіб, на яких законом чи іншим нормативним актом покладено обов'язок надавати допомогу особам, що перебувають в небезпечному для життя стані, інших осіб, які зобов'язані за законом чи іншим нормативним актом, а також цивільно-правовим.

У статті 122-4 Кодекс України про адміністративні правопорушення у свою чергу передбачає адміністративну відповідальність за залишення водієм місця ДТП [5].

При цьому у вищезазначених нормативно-правових актах надано наступні визначення деяких видів медичної допомоги. Так, під екстреною медичною допомогою розуміється медична допомога, яка полягає у здійсненні працівниками системи екстреної медичної допомоги невідкладних організаційних, діагностичних та лікувальних заходів, спрямованих на врятування і збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я [5].

Медична ж допомога визначена як діяльність професійно підготовлених медичних працівників, спрямована на профілактику, діагностику та лікування у зв'язку з хворобами, травмами, отруєннями і патологічними станами, а також у зв'язку з вагітністю та пологами [2].

Виходячи із вищевикладеного, можна говорити, що у нормативно-правових актах поняття допомоги, яка здійснюється з метою врятування і збереження життя людини, закріплено лише в тих з них, що регламентують

суспільні відносини у медичній сфері. Таку допомогу можуть здійснювати уповноважені на таку діяльність особи, установи, організації.

Щодо різних категорій осіб, на які покладено обов'язок надавати допомогу особам, які опинились у небезпечному для життя стані не узгоджені між чинними нормативно-правовими актами. При цьому, Закон України «Про дорожній рух», який визначає права і обов'язки водіїв та інших учасників дорожнього руху, жодним чином не закріплює питання надання допомоги особам, що перебувають в небезпечному для життя стані. Також немає чіткого законодавчого закріплення поняття допомоги особам, що перебувають в небезпечному для життя стані, існують лише доктринальні визначення. Крім того, офіційно не закріплений обов'язок надавати допомогу особам, які перебувають в небезпечному для життя стані, хоча передбачена кримінальна відповідальність за її ненадання.

Ураховуючи вищезазначене пропонується таке:

1. У Законі України «Про дорожній рух» необхідно передбачити обов'язок громадян України, іноземних громадян та осіб без громадянства надавати допомогу особам, що перебувають в небезпечному для життя стані.

2. Виникає потреба в узгодженні категорії осіб, які надають указану допомогу у вітчизняних нормативно-правових актах.

3. На законодавчому рівні закріпити визначення поняття «допомоги, особам, що перебувають в небезпечному для життя стані».

Список використаних джерел:

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996. № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

2. Про охорону здоров'я: Закон України від 19.11.1992 р. № 2801-ХІІ. Дата оновлення: 23.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2801-12#Text>.

3. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 17.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.

4. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-ІІІ. Дата оновлення: 23.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.

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

6. Про екстрену медичну допомогу: Закон України від 05.07.2012 р. № 5081-VІ. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text>.

Коваленко Роман Іванович

доцент кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕАГУВАННЯ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ ФОРМУВАНЬ НА НЕБЕЗПЕЧНІ ПОДІЇ, ЯКІ ПОВ'ЯЗАНІ З ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМИ ПРИГОДАМИ

Достатньо вагому частку причин виїздів аварійно-рятувальних формувань (АРФ) становлять небезпечні події, які пов'язані з дорожньо-транспортними пригодами (ДТП). Кількість загиблих та постраждалих в ДТП часто порівнюють з наслідками військових конфліктів.

Найбільш тяжкими є наслідки ДТП, які відбуваються на автостадах. Це пов'язано з тим, що транспортні засоби на автостадах рухаються із більшими швидкостями ніж на території населених пунктів, а тому їх зіткнення відбуваються із більшою силою.

Оперативні дії підрозділів АРФ під час виникнення ДТП складаються з ряду послідовних етапів: прямування до місця проведення оперативних робіт; розвідки; усунення небезпечних факторів на місці проведення робіт; проведення стабілізації транспортного засобу, з яким будуть проводитись роботи; забезпечення доступу до постраждалих; стабілізація стану постраждалих; деблокування постраждалих та загиблих; вилучення і передача постраждалих медикам.

Згідно [1] понад 50% постраждалих гинуть на місці пригоди до прибуття бригад швидкої медичної допомоги, а 41,4-42,1 % – в умовах стаціонару. Однією із основних причин такого рівня загибелі постраждалих в умовах стаціонару вважається затримка з наданням медичної допомоги на різних етапах евакуації. Встановлено, що до 90 % важко травмованих могли б вижити при наданні першої медичної допомоги в перші 9 хвилин після отримання пошкоджень.

За таких умов особливої важливості набуває забезпечення мінімізації часу прибуття АРФ до місця проведення робіт і надання у найкоротші терміни першої медичної допомоги постраждалим. Найбільш складно це забезпечити під час виникнення ДТП поза населеними пунктами, що пов'язано із значною територіальною віддаленістю місць дислокації підрозділів АРФ та закладів охорони здоров'я.

Одним із способів вирішення цієї проблеми, з урахуванням закордонного досвіду, є створення і розміщення мобільних постів АРФ на найбільш аварійних ділянках доріг на основі ризик орієнтовного підходу, що дозволяє забезпечити мінімізацію часу прибуття до місця ДТП.

Іншою проблемою є забезпечення необхідного рівня підготовки особового складу підрозділів АРФ з питань надання першої медичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП. Звичайно з особовим складом регулярно

проводяться навчання за таким тематичним напрямком але в окремих ситуаціях надати ефективну допомогу постраждалому і забезпечити стабілізацію його стану може лише кваліфікований фельдшер бригади екстреної медичної допомоги та медицини катастроф. Вирішення вказаної проблеми можливо за рахунок введення до складу підрозділу АРФ штатної посади фельдшера, що також підтверджує закордонний досвід.

Список використаних джерел:

1. Бичков В. В. Медико-соціальне обґрунтування організації надання екстреної медичної допомоги на до госпітальному етапі постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах в умовах великого міста : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра мед. наук: 14.02.03 / Національна медична академія післядипломної освіти імені П. Л. Шупика. Київ, 2011. 38 с.

Коваль Кристина Олександрівна

курсантка 1-го курсу Харківського національного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Алієв Ельман Кардашханович

викладач кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат у майстри спорту з кікбоксингу, старший лейтенант поліції

Смола Роман Миколайович

старший викладач кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки Харківського національного університету внутрішніх справ

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Гарантією ефективного підвищення рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є залучення вдалого та інноваційного зарубіжного досвіду. У багатьох галузях Україна намагається наздогнати зарубіжні країни задля підвищення економічної, політичної або соціальної сфери життя. Сфера безпеки дорожнього руху не стала винятком. Сучасні показники дорожньо-транспортної аварійності, а також загальний стан забезпечення безпеки дорожнього руху відповідають рівню Німеччини кінця 80-х років, Австрії, Португалії або Франції 90-х років ХХ ст., або Греції початку ХХІ ст. [1].

Найрозумнішим розв'язанням такої проблеми мало б залучення та впровадження іноземних підходів щодо реформування сфери безпеки дорожнього руху та патрульної поліції. Найбільш вдалим прикладом реформування Державної автомобільної інспекції провели в Грузії. Із ДАІ було звільнено 60 тисяч працівників та протягом декількох місяців було створено

сучасну та прогресивну службу із справедливими людьми. Поліція перетворилася на сервісну службу. Нова служба поєднує у собі функції дорожньої поліції та оперативного реагування на звернення громадян в служби екстреної допомоги. Головною метою та важливим наслідком реформи є те, що на вулицях стало абсолютно безпечно, дорожні поліцейські не беруть хабарів, значно зменшилась кількість незаконних заволодінь транспортними засобами, громадяни забули, що таке бюрократичні перешкоди в Міністерстві внутрішніх справ.

У Сполучених Штатах Америки дорожня поліція поєднує та виконує всі завдання звичайних поліцейських інших країн, адже вони здійснюють: переслідування злочинців, накладення арештів, надання допомоги в розслідуванні кримінальних злочинів, забезпечення громадської безпеки на вулицях. Дорожні поліцейські майже завжди повинні попереджати злочинну діяльність самостійно. Таке явище склалося ще з тих часів, коли звичайна поліція підпорядковувалась мерам міст чи округів і була єдиною службою поліції, що підпорядковувалась лише владі штатів. Прикладом є те, що поліція штату Каліфорнія до сих пір називається «Дорожньою поліцією», хоч виконує всі поліцейські функції.

Досвід Сполучених Штатів Америки щодо обладнання патрульних автомобілів службовими базами потрібно визнати позитивними та використовувати в Україні. Але з іншого боку, найкращий патрульний автомобіль має служба дорожньої поліції Італії – єдина у світі, в автомобільному парку якої значиться автомобіль класу «люкс» – Lamborghini Gallardo. Цей автомобіль є подарком компанії Lamborghini з нагоди святкування 152 річниці з дня створення Національної поліції Італії. Автомобіль обладнаний інноваційною технікою 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 автомобіля входить обладнання для зняття електрокардіограми, артеріального тиску і аналізу складу крові, дефібрилятор для реанімації, а також необхідне обладнання для перевезення донорської крові та органів [2].

На відміну від дорожньої поліції США, в обов'язки італійських дорожніх поліцейських входить лише те, що стосується дорожнього руху. Італійські дорожні поліцейські не здійснюють арештів та розшуку злочинців – це завдання інших підрозділів поліції.

Також цікавим фактом є те, що поліцейські у Британії мають широкі повноваження. На дорожніх поліцейських покладають не тільки загальні завдання патрульної поліції, але й завдання боротьби з тероризмом. Патрульні поліцейські здійснюють регулювання дорожнього руху з метою забезпечення пропуску спеціального транспорту та безперешкодного проїзду високопоставлених осіб. 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 [3].

Отже, можна зробити висновок, що міжнародний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху свідчить про те, що основою цієї системи у розвинених країнах є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем указаної сфери. Ми вважаємо, що впровадження міжнародних інноваційних підходів щодо реформування сфери безпеки дорожнього руху в Україні має бути комплексним, повинно застосовуватися маленькі відсотки досвіду кожної зарубіжної країни в цій сфері. Використання практично перевіреного досвіду зарубіжних країн для України є найбільш розумним та ефективним рішенням розв'язання проблеми у сфері безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Бойко Д. Д. Міжнародний досвід діяльності правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2012. – № 1. С. 369-376.

2. Правила дорожнього движения в Италии – особенности вождения. URL: https://www.orangesmile.com/prokat-avto/italy/pravila_dvizhenia.htm (дата звернення: 28.04.2021).

3. Правила дорожнього движения в Англии – особенности вождения. URL: https://www.orangesmile.com/prokat-avto/great-britain/pravila_dvizhenia.htm (дата звернення: 29.04.2021).

Коллер Юрій Сергійович

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

РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ У СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Інформаційна природа зв'язків, які становлять основу для поєднання та координації складових будь-якої системи соціального управління, а також постійна робота з інформацією, що вимагає динамічної взаємозв'язку, що є ключовими елементами процесу управління, що змінюються у часі внаслідок зміни стану суб'єктів та керованої системи – все це пояснює, що збір, обробка та обмін інформацією є невід'ємною складовою забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) у сучасних умовах. Така діяльність отримує дедалі більші можливості внаслідок глобальної інформатизації суспільства,

автоматизації управління та безперервного вдосконалення інформаційних технологій. З огляду на це, постає актуальне питання щодо ролі інформаційно-аналітичної діяльності органів державної влади у системі забезпечення БДР.

Розглядаючи зміст терміну «інформаційно-аналітична діяльність», варто зазначити, що він складається принаймні з двох суттєвих ознак такої діяльності. З одного боку, інформаційно-аналітична діяльність охоплює також і якісну обробку отриманої інформації шляхом використання необхідних кількісних показників та інших засобів аналізу. З іншого – цей напрям роботи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає пошук, збір, фіксацію, зберігання та надання певної інформації про фактичний стан системи дорожнього руху. З огляду на це, зміст інформаційно-аналітичної діяльності потребує з-початку розуміння поняття інформації.

Під «інформацією» у загальному значенні розуміють, як правило: а) відомості про навколишній світ та процеси, що відбуваються в ньому й сприймаються людиною чи спеціальним пристроєм [1, с. 255]; б) деякі відомості, сукупність певних даних, знань [2, с. 153]. Що стосується поняття інформаційної сфери та інформаційного простору як правових категорій, то науковці розглядають інформацію в аспекті забезпечення «випереджаючого» відображення дійсності у самокерованих системах [3, с. 12]. Стосовно сфери забезпечення БДР таке відображення стану системи управління, на погляд автора, має безпосереднє значення для ефективного запобігання дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) та зниження тяжкості їх наслідків.

Варто наголосити, що нормативно-правові засади інформаційної діяльності суб'єктів забезпечення БДР закладено у Законі України «Про інформацію» (далі – Закон), згідно зі ст. 1 якого «інформацією» визнаються будь-які відомості та/або дані, які можуть бути збережені на матеріальних носіях або відображені в електронному вигляді [4]. Слід підкреслити, що саме під вищеперелічені у Законі ознаки підпадають відомості про стан системи дорожнього руху, які можуть бути використані суб'єктами забезпечення БДР у своїй діяльності. Наприклад, до документально закріплених відомостей можна віднести дані про автомобільні дороги, зареєстровані транспортні засоби, учасників дорожнього руху, засоби організації та регулювання руху, засоби забезпечення БДР, зафіксовані ДТП та інші дані, що мають значення для системи забезпечення БДР. Законодавець до основних видів інформаційної діяльності відносить створення, збирання, одержання, зберігання, використання, поширення, охорона та захист інформації [4]. Виходячи зі змісту ст. 9 Закону вбачається, що в цьому разі йдеться скоріш про окремі етапи чи окремі групи операцій з інформацією. На нашу думку, всі ці операції є характерними і для інформаційно-аналітичної діяльності органів державної влади у системі забезпечення БДР в Україні.

Переходячи до ознак безпосередньо інформаційно-аналітичної діяльності як одного із видів інформаційної діяльності, то необхідно зазначити, що, по-перше, у неї наявний певний інструментарій аналітичних та синтетичних методів; по-друге, у формальному плані інформаційно-аналітична діяльність

передбачає роботу не лише з так званими первинними документами, що містять вихідну інформацію, зокрема про стан системи забезпечення БДР, а й діяльність щодо створення вторинних документів як результату обробки первинної інформації. Тому, при дослідженні організаційних засад взаємодії та координації органів державної влади у системі забезпечення БДР, на наш погляд, доцільно використовувати поняття «інформаційно-аналітичної діяльності» як всіх напрямів інформаційної роботи цих органів, характерних для їх взаємодії.

Інформаційні потреби органів державної влади у системі забезпечення БДР можуть стосуватися різноманітних аспектів функціонування як системи дорожнього руху, так і власне державної системи управління його безпекою. Проте, у свою чергу, первинними для цієї системи мають бути дані про стан БДР. Для цього Урядом затверджено перелік відповідних статистичних показників з питань БДР, які стосуються відомостей про: національні транспортні засоби за категоріями; автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди, дорожні споруди, технічні засоби регулювання дорожнього руху, об'єкти сервісу та захисні насадження; аварійність і дорожньо-транспортний травматизм; правопорушення у сфері дорожнього руху та їх профілактика; водіїв за призначенням, віком, стажем та кваліфікацією [5].

Як бачимо, кожен з перелічених показників так чи інакше кореспондує певному елементові відомої моделі дорожнього руху «водій – транспортний засіб – дорога» та може бути використаний для характеристики причин та умов ДТП, а також їх негативних наслідків. Робота з первинною обліковою документацією, що містить такі дані, є одною з базових складових інформаційно-аналітичної діяльності суб'єктів забезпечення БДР. Саме тому сьогодні, з погляду на створення умов ефективної взаємодії цих суб'єктів, провідним напрямом їх інформаційно-аналітичної роботи вважається запровадження автоматизованих інформаційних систем для накопичення й зберігання первинних даних про стан БДР, доступ до яких мають органи влади.

Зокрема, відповідно до Стратегії підвищення рівня БДР в Україні на період до 2024 р. передбачається необхідність створення: 1) створення комплексної інформаційної системи моніторингу виконання регіональних програм з БДР; 2) налагодження інформаційної взаємодії з уповноваженими органами з питань містобудування та архітектури в частині обміну інформацією щодо проведення моніторингу інтенсивності руху транспортних засобів та пішоходів, результатів технічного розслідування ДТП, визначення місць концентрації ДТП та аварійних ділянок для проведення містобудівного моніторингу та ініціювання розроблення або внесення змін до містобудівної документації на місцевому рівні; 3) ведення обліку та проведення аналізу даних щодо ДТП, що передбачає: а) впровадження та удосконалення системи і методики збору та обробки даних щодо ДТП; б) розроблення та впровадження системи збору, узагальнення та аналізу даних закладів охорони здоров'я про види та ступені тяжкості отриманих травм; 4) забезпечення інтеграції сучасних інформаційних, комунікаційних технологій і засобів автоматизації (у т.ч.

інтелектуальних транспортних систем) з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та учасниками дорожнього руху; 5) впровадження автоматичної системи габаритно-вагового контролю та інженерних рішень щодо управління засобами системи габаритно-вагового контролю, які повинні виконуватися переважно з використанням волоконно-оптичних технологій передачі даних; 6) запровадження проведення сучасного дистанційного моніторингу руху транспортних засобів (у т.ч. комерційного транспорту) з використанням системи ADAS, RFID, GPS тощо [6].

Наявність єдиних баз даних та автоматизація роботи з ними дозволяє уникнути дублювання роботи різних суб'єктів публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху щодо збирання схожих відомостей, спростити обмін інформацією між ними, більш повно та ефективно використовувати первинні дані для аналітичної роботи. Однак на цей час автоматизовані бази даних про стан безпеки дорожнього руху не отримали належного розвитку. Поряд з відсутністю ефективних автоматизованих інформаційно-аналітичних систем зберігання та обробки даних про стан БДР законодавцем та іншими суб'єктами правотворчості формулюються все нові й нові завдання щодо проведення заходів, спрямованих на запобігання ДТП та зниження тяжкості їх наслідків.

Виходячи з вищезазначеного, слід наголосити, що інформаційно-аналітична діяльність органів державної влади відіграє провідну та ключову роль у системі забезпечення БДР, під якою варто розуміти сукупність дій таких органів щодо задоволення інформаційних потреб системи забезпечення БДР та створення умов для ефективної взаємодії її елементів з метою запобігання ДТП та зниження тяжкості їх наслідків. Така діяльність характеризується недостатнім використанням існуючих інформаційних технологій. Саме тому пошук та запровадження нових засобів отримання й аналізу інформації про стан БДР є перспективним напрямом удосконалення взаємодії органів державної влади. Для найбільшої ефективності використання засоби інформаційно-аналітичної діяльності мають бути інтегрованими в автоматизовані інформаційні системи.

Список використаних джерел:

1. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 72500 слов и 7500 фразеологических выражений. М. : АЗЪ, 1993. 960 с.
2. Философский словарь / под ред. М. М. Розенталя. Изд. 3-е. М. : Политиздат, 1975. 496 с.
3. Арістова І. В. Державна інформаційна політика та її реалізація в діяльності органів внутрішніх справ України: організаційно-правові засади : автореферат дис. ... канд. юрид. наук. Х.: Національний університет внутрішніх справ, 2002. 39 с.
4. Про інформацію : Закон України від 02.10.1992 № 2657-XII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12> (дата звернення: 10.05.2021).

5. Про затвердження переліку статистичних показників порядку обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.1993 № 1053. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1053-93-п#Text> (дата звернення: 10.05.2021).

6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-р#Text> (дата звернення: 10.05.2021).

Колотило Олексій Васильович

голова циклової комісії загальнопрофесійних дисциплін відділення «Автомобільне господарство» Державного вищого навчального закладу «Чернівецький транспортний коледж», викладач вищої категорії

ПРИЧИНИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЗА УЧАСТЮ ПІШОХОДІВ ТА ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ВЕЛОСИПЕДОМ. МОЖЛИВІ СПОСОБИ ЇХ УСУНЕННЯ

Сьогодні ситуація на дорогах України за роки незалежності критична, оскільки показник смертності на дорогах складає 8,5 людини на 100 тисяч населення. За даними статистики дорожньо-транспортних пригод 2020 року, згідно інформації патрульної поліції України, за звітний період на дорогах сталося 168107 ДТП, з яких у 26140 випадках постраждали люди, а це складає 15,55% від усіх зареєстрованих дорожньо-транспортних пригод, тобто в кожному шостому ДТП, яке ставалося, травмувалися люди. Загальна кількість травмованих в цих пригодах склала 31974 особи, при цьому 3541 людина, на жаль, загинула. Середній показник смертності в розвинених країнах складає від 1,8 до 5,4 осіб на 100 тисяч населення, ця різниця вказує на те, що Україна повинна негайно зробити кроки для зниження показників статистики.

Існує програма безпеки дорожнього руху, мета якої знизити рівень смертності і травматизму на дорогах. Щорічно з бюджету держави на програму потрібно виділяти 5% з доходів Дорожнього фонду, який поповнюється за рахунок надходжень від акцизних податків з пального і транспортних засобів, ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби, а також штрафів за недотримання габаритно-вагових норм. У 2018 і 2019 роках програма належно не виконувалася, – стверджують в Міністерстві інфраструктури, 2020 рік теж не став виключенням, оскільки пандемія внесла корективи на фінансування програми та її втілення, але, на жаль, не на статистику.

Якщо поглянути на дані статистики щодо вікової категорії учасників дорожньо-транспортних пригод, а також осіб, які постраждали в них, можна побачити, що у більш ніж 78% страждають працездатні та неповнолітні особи. За різними підрахунками збитки внаслідок цього для держави можуть складати

від 3-5% ВВП, включаючи недоотримані прибутки від цих осіб, а також витрати на лікування та їх реабілітацію.

Окремо потрібно виділити під час розгляду статистичних даних такий вид дорожньо-транспортних пригод, який займає левову частку в загальній картині та дає можливість частково розкрити причини того, внаслідок чого вони виникають, – це ДТП за участю пішоходів та осіб, які керують велосипедом. При невеликій кількості цих пригод від загального числа становить 10732 ДТП, що складає 6,38%, в них загинуло 1433 та постраждало 8569 осіб, що складає 40,46 % від загиблих та 26,8 % постраждалих від усіх ДТП, які сталися. Жахливі цифри, за кожною з яких криється людське життя!

Проводячи аналіз чому велику кількість таких випадків складають саме вони, виникає багато питань. Але потрібно згадати Закон України «Про дорожній рух», а саме статтю 14, в якій йдеться про те, 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 пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин.

В пункті про обов'язки учасників дорожнього руху наголошується і прописується першим підпунктом, що учасники дорожнього руху зобов'язані знати і неухильно дотримуватись вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху.

Виникає питання до впровадження статті 20 цього ж Закону про навчання пішоходів, велосипедистів та погоничів тварин: «Хто все ж таки їх навчає ПДР та цього Закону?» Навчання Правил водіїв зрозуміло, що передано фаховим закладам освіти. Особливу увагу слід звернути на дітей дошкільного, шкільного віку та осіб, в яких відсутнє посвідчення, оскільки вони згідно Закону також є учасниками дорожнього руху, але чи знають, а якщо і знають, то наскільки добре виконують правила поведінки на дорозі і чи мають хоч найменші навички як діяти в таких звичних для нас ситуаціях, а саме переходити проїзну частину, виконувати вимоги світлофора чи регулювальника, як рухатися по тротуарах, чи дозволено рухатися на велосипедах по тротуарах та пішохідних доріжках та інше.

Провівши невеличкий експеримент, опитавши з десятків людей різного віку, про такі прості питання, які були наведені вище, в найкращому випадку почув, що «Дорогу потрібно переходити на «пішоході» на зелене світло, а на червоне стояти». Чи здивувала така відповідь? Напевно більше «НІ» ніж «ТАК», оскільки дійсно навчання правил поведінки пішоходів на дорозі покладається в основному на батьків або на самоосвіту, і лише невелика його частинка припадає на заклади дошкільної та загальної середньої освіти. Результатами такого навчання є не контроль засвоєного матеріалу учасниками освітнього процесу, не володіння ними загальнокультурною компетентністю, самосвідомістю особи про необхідність знати й виконувати ці правила на благо собі та суспільства, не володіння ними навчально-пізнавальною

компетентністю, не можливість здобувати знання безпосередньо з реальності, не засвоєння соціально-трудової компетентності шляхом виконання ролі громадянина, що могло б дати можливість визначити, які аспекти засвоїлись, а які, можливо, потрібно повторити та закріпити. Переважно таке навчання закінчується лише звітом або в кращому випадку фотозвітом про проведений захід. Такий підхід не дає можливості в майбутньому вимагати від учасника дорожнього руху без посвідчення водія виконання вимог Правил дорожнього руху, оскільки недостатня увага приділяється його вивченню.

На сьогодні всі ми звикли чути про проблеми і мало хто пропонує шляхи їх вирішення. Тому хочу поділитися досвідом, як Державний вищий навчальний заклад «Чернівецький транспортний коледж» долучався до волонтерсько-просвітницької діяльності і які шляхи вирішення даної глобальної проблеми пропонував. До запровадження карантину, введеного з метою запобігання поширенню COVID-19, спричиненого коронавірусом SARS-CoV-2, викладачі та студенти коледжу до Дня захисту дітей та до Дня міста розробляли, організували та проводили комплекс навчально-розважальних, навчально-пізнавальних та практично-навчальних заходів, які давали можливість дітям дошкільного та шкільного віку перевірити свої знання правил дорожнього руху, взяти участь у грі по практичному застосуванню знань правил дорожнього руху, як правильно вести себе на дорозі, як правильно переходити дорогу, як правильно рухатися по дорозі, як перетинати залізничний переїзд, як поводити себе в транспортному засобі та інших ситуаціях, які трапляються на дорогах. За сприянням Департаменту освіти і науки Чернівецької обласної ради така ж просвітницька діяльність проводилась серед учнів шкіл області, виїжджаючи в школи та проводячи там аналогічні заходи. Були розроблені комплекс заходів з навчально-методичними рекомендаціями та програми для проведення таких заходів у всіх школах області, для чого пропонувалося створення пересувної STEM-лабораторії в межах грантового співфінансування з громадською організацією, на жаль підтримки такого проекту в карантинних умовах поки що не отримали.

Отже, комплекс заходів, проведених учасниками освітнього процесу закладів освіти, є запорукою успіху. Важливу роль в цьому можна віддати вчителю, вихователю та викладачу, оскільки кожен з нас під час проведення уроку або навчального заняття може використати у дискусії з вихованцями аналіз життєвих ситуацій, що може викликати інтерес учнів до застосування теоретичних знань на практиці, оскільки резонансні та неприємні ситуації на дорогах України виникають майже щодня, тому можна використати метод переключення уваги. В контексті майже кожної теми будь-якої навчальної дисципліни ми можемо зустріти правильність чи неправильність дій різних суб'єктів і, розглядаючи подію, яка трапилась, сконцентрувати увагу на ній, цим самим проводячи хвилинну освітню бесіду з аналізом її причин та наслідків, можемо навчити хоча б одному положенню Правил дорожнього руху, які так потрібні для пересування на дорогах. Така практика згідно досліджень застосовується у багатьох країнах світу в закладах дошкільної та

загальної середньої освіти. Схожий комплекс заходів та їх практичне застосування в Україні, на мою думку, повинен змінити ситуацію на краще.

Список використаних джерел:

1. Патрульна поліція України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/111151/E92789R.pdf
3. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>
4. Про дорожній рух [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
5. Основні методики навчання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://osvita.ua/vnz/reports/pedagog/14479/>
6. Порушення уваги та проблеми, що через це виникають [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://osvita.ua/vnz/reports/psychology/28404/>
7. Ключові освітні компетентності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://osvita.ua/school/method/2340/>

Корнійчук Андрій Володимирович

викладач Державної установи «Рівненська академія патрульної поліції», лейтенант поліції

ЗМЕНШЕННЯ ТРАВМУВАННЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ПІД ЧАС ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди завдані матеріальні збитки. У 2019 році трапилося 160675 ДТП з них 26052 з травмованими в яких загинуло 3454 осіб та отримали травми 32736 особи. За 2020 рік в Україні трапилося 168 107 ДТП. З них 26 140 ДТП – з травмованими, у яких загинула 3541 людина та 31 974 людини отримали травми. Основними причинами ДТП із загиблими/травмованими залишається перевищення швидкості, порушення правил маневрування, проїзду перехресть, пішохідних переходів та недотримання дистанції. У 2020 році сталось 7641 ДТП, де загинули або травмувались пішоходи. Так, життя позбавились 1198 пішоходів, а травми отримали 6959 осіб. Окрім того, було зафіксовано 4432 ДТП за участю дітей, у яких загинули 168 неповнолітніх, а травмувались 3957. Також сталось 1768 дорожньо-транспортних пригод, де померли або травмувались велосипедисти. Загалом загинуло 235 осіб, травми отримали – 1610.

Зменшенню травмувань під час ДТП сприяє використання учасниками дорожнього руху засобів пасивної безпеки та дотримання пішоходами правил дорожнього руху. Культуру дорожнього руху потрібно виховувати з дитинства, і соціальна реклама, і ефективне навчання, і перевірка знань, і проведення інструктажів та медичного обстеження, і створення безпечних умов праці, і застосування транспортних засобів у належному технічному стані, що дасть можливість мінімізувати ризики виникнення дорожньо-транспортних пригод та знизити травматизм, у тому числі зі смертельними наслідками. Для ефективного інформування учасників дорожнього руху про дотримання ПДР необхідна соціальна реклама.

Соціальна рекламна інформація – це інформація державних органів з питань здорового способу життя, охорони здоров'я, охорони природи, збереження енергоресурсів, профілактики правопорушень, соціального захисту та безпеки населення, яка не має комерційного характеру. В такій рекламі не повинні згадуватися конкретна продукція та її виробники. Для ефективнішого сприйняття соціальної реклами потрібно знімати відеоролики та транслювати їх на телебаченні. Місцем розташування соціальної реклами мають бути місця перебування потенційних адресатів (соціальні установа та заклади освіти), бажано на рівні очей, вулиці, а також ЗМІ. Засобами та формами соціальної реклами може бути поліграфічна продукція (буклети, листівки, плакати тощо), зовнішня реклама (біг-борди, транспортні засоби, будівлі), ЗМІ (преса, рекламні ролики на телебаченні і радіо, інтернет реклама тощо). На телебаченні має бути у рекламних блоках. Соціально привабливі рекламні заставки сформулюють уявлення про принципову необхідність соціальної реклами. А підбір вдалих тематичних зв'язків між комерційною і соціальною рекламою спростить її просування по каналах розміщення реклами і зменшить гостроту проблеми її фінансування. Проведення навчання учнів початкових класів з метою вивчення правил дорожнього руху для пішоходів.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 31.12.2020. Патрульна поліція України. Офіційний сайт. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Соціальна реклама: структура, функції, психологічний вплив / М. О. Докторович // Вісник Чернігівського національного педагогічного університету. Сер. : Педагогічні науки. – 2014. – Вип. 115. – С. 70-73. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VchdpuP_2014_115_21
3. Остапенко Г. Комунікація та комунікативна активність суспільства в добу інтернет-технологій: соціальний аспект. Вісник Книжкової палати. 2013. № 9. URL: file:///C:/Users/lab/Downloads/vkp_2013_9_15.pdf

Коробка Іван Олексійович

курсант 2 курсу факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України

Кривошей Борис Іванович

доцент кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук, доцент (науковий керівник)

ПІСЛЯАВАРІЙНА БЕЗПЕКА. ПРИЧИНИ ЗАГОРЯНЬ НА АВТОТРАНСПОРТІ

В Україні останнє десятиліття характеризується високими темпами автомобілізації. За цей період парк автотранспортних засобів збільшився більш ніж в 2 рази. В даний час на 1000 українців припадає 217 одиниць усіх видів автотранспорту.

В умовах щорічного збільшення рухомого складу з кожним роком ризик збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) та тяжкості їх наслідків, нажаль, може підвищуватися.

Однією з істотних причин високого рівня аварійності в містах є ситуація диспропорції між темпами розвитку вулично-дорожньої мережі та темпами зростання кількості автотранспорту, яка призводить до погіршення умов руху, заторів, зростанню затримок і збільшення витрати палива, погіршення екологічної ситуації, соціального дискомфорту.

Безпека транспортного засобу включає в себе комплекс конструктивних і експлуатаційних властивостей, що знижують вірогідність виникнення ДТП, тяжкість їх наслідків, негативний вплив на навколишнє середовище.

Під конструкційною безпекою автомобіля розуміють його властивості відвертати шкоду, яку він наносить у процесі експлуатації навколишньому середовищу і учасникам руху, а також зменшувати важкість наслідків ДТП.

Для зручності вивчення окремих аспектів конструкційної безпеки її умовно поділяють на: активну; пасивну; післяаварійну; екологічну.

Активна безпека – це властивість транспортного засобу зменшувати можливість виникнення ДТП або повного його запобігання. Вона виявляється в момент, коли водій в небезпечних дорожніх умовах має можливість змінити характер руху транспортного засобу. Активна безпека залежить від компонувальних параметрів транспортного засобу, тягової та гальмової динамічності, стійкості, керованості, стабілізації, стану інформативності, світлової та звукової сигналізації, маневреності, прохідності, оглядовості тощо [1].

Засобами пасивної безпеки знижують тяжкість ДТП, коли водій уже не в змозі керувати транспортним засобом і змінювати характер його руху – безпосередньо при зіткненні, наїзді, перекиданні [1]. Принцип дії засобів пасивної безпеки полягає переважно в зменшенні динамічного навантаження на тіло людини під час зіткнення або перекидання транспортного засобу.

Розрізняють пасивну безпеку внутрішню (щодо водія і пасажирів) і зовнішню (щодо пішоходів і зменшення пошкодження транспортного засобу). До засобів внутрішньої пасивної безпеки належить травмобезпека рульової колонки, замків і петель дверей, сидінь та їх кріплення, ременів безпеки, подушок безпеки, підголівників, стекол та елементів внутрішнього інтер'єру. Ремені безпеки є найпростішим і водночас досить ефективним засобом, що обмежує переміщення водія та пасажирів усередині автомобіля під час різкого гальмування чи аварії. Подушками безпеки обладнується більшість сучасних моделей автомобілів. Застосування спеціального дитячого сидіння також є елементом пасивної безпеки. Засобами зовнішньої пасивної безпеки запобігають можливим ушкодженням пішоходів зовнішніми гострими поверхнями транспортного засобу або окремими деталями фар, дзеркал, ручок дверей тощо.

Післяаварійна безпека – це властивість транспортного засобу знижувати важкість наслідків після дорожньо-транспортної пригоди, тобто тих наслідків, які можуть виникнути безпосередньо після ДТП (загоряння автомобіля, падіння його у воду, наїзд на інших учасників руху тощо) [1].

Найбільш тяжкими наслідками пригод для пасажирів і водія є спалахування і, як наслідок, пожежа автомобіля. Незважаючи на мізерну ймовірність виникнення пожежі (0,3...1,2% від усіх ДТП), результати її дії надзвичайно важкі. Вона викликає майже цілковите руйнування автомобіля, а у випадку неможливості евакуації – загибель людей. У всіх подібних ДТП пальне виливається з бака або з паливної горловини. Пожежі під час дорожньої пригоди сприяють утворення паливно-повітряної суміші і присутність джерела загоряння.

Основними причинами загорянь на автотранспорті є:

- порушення герметизації комунікацій і загоряння пального та електромережі при контактуванні з поверхнями, що мають високі робочі температури (вихлопні колектори, глушники, опалювачі);
- займання палива в результаті потрапляння іскри, що виникла при ударі сталених деталей, при пошкодженні кузова автомобіля в момент аварії;
- займання палива від потрапляння іскри розряду статичної електрики;
- займання горючих конструктивних матеріалів і палива через несправності електрообладнання (коротке замикання, порушені контакти тощо);
- займання горючих конструктивних матеріалів і палива від дії відкритого вогню (розігріті вузли автомобіля тощо);
- причиною виникнення пожежі можуть бути несправності в системах автомобілів, особливо в таких як система живлення і запалювання. Тому водії повинні уважно стежити, щоб паливні баки не підтікали. Горловини баків необхідно щільно закривати [2].

Електрообладнання автомобілів потрібно утримувати в технічно справному стані. Іскріння контактів, яке може призвести до загоряння, треба негайно усувати. Особливу увагу слід приділяти стану ізоляції електропроводів, справності приладів запалювання, освітлення й сигналізації.

Вимоги пожежної безпеки автомобіля визначаються міжнародними і національними нормативними документами. При конструюванні автомобіля керуються такими міркуваннями щодо забезпечення вимог післяаварійної безпеки:

- бак розміщають на віддалі від двигуна і переважно в задній частині автомобіля;
- передбачають систему автоматичного відключення джерела електроенергії при ДТП;
- забезпечують пожежну безпеку баків для пального, заливних горловин і паливопроводів;
- дверні замки повинні блокуватися в момент ДТП і без перешкоди відкриватися для швидкої евакуації людей;
- встановлюються пристрої автоматичного впорскування в бензобак речовин, що знижують спалахування бензину;
- в салоні передбачаються вогнегасники і інструменти для розбивання та видушування вікон;
- надійне кріплення електропроводки і протистояння її корозії;
- застосування матеріалів для оббивки салону, що не виділяють шкідливих газів при горінні.

Список використаних джерел:

1. Рейцен Є. О. Організація і безпека міського руху: навч. посіб. Київ: ТОВ «СІК ГРУП Україна», 2014. 454 с.
2. Стоєцький В. Попередження пожеж на транспорті. *Охорона праці і пожежна безпека*. 2014. № 7. С. 70–71.

Красільник Віолета Андріївна

студентка Чернігівського кооперативного фахового коледжу Чернігівської облспоживспілки

Телегіна Ірина Олександрівна

спеціаліст I категорії Чернігівського кооперативного фахового коледжу Чернігівської облспоживспілки (науковий керівник)

НАДАННЯ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ ЯК ЗАПОРУКА ЗБЕРЕЖЕННЯ ЖИТТЯ ПОСТРАЖДАЛИХ

Під час виникнення дорожньо-транспортної пригоди завжди викликається бригада екстреної (швидкої) медичної допомоги. Але, з різних на те причин, «швидка» не завжди приїздить вчасно, тож необхідно правильно й своєчасно надати домедичну допомогу.

Виходячи з досліджень ВООЗ, близько 30% осіб, що загинули внаслідок нещасних випадків, могли б бути врятовані, якби їм своєчасно надали першу

долікарську допомогу, здійснили заходи щодо оживлення і забезпечили доставку до медичного закладу. Перша долікарська допомога – це комплекс простих термінових дій, спрямованих на збереження здоров'я і життя потерпілого. Важливо завчасно отримати знання та навички з надання такої допомоги.

Основні принципи надання першої долікарської допомоги такі: правильність, доцільність, швидкість, продуманість, рішучість, спокій. При наданні першої долікарської допомоги слід дотримуватись наступної послідовності дій:

1. Огляд місця події:

1) оглянути місце події та впевнитись у тому, що надання допомоги буде безпечним, забезпечити власну безпеку та безпеку людей навколо. Для цього слід припаркувати власний транспортний засіб на безпечній відстані від місця події, увімкнути аварійні вогні, зачинити двері транспортного засобу та впевнитись, що немає загроз власному життю. Якщо власний автомобіль знаходиться на проїжджій частині, необхідно з боку руху виставити трикутний знак аварійної зупинки, вдягнути світловідбивний жилет та гумові рукавички, за потреби взяти з собою власну автомобільну аптечку та вогнегасник;

2) оглянути місце події на наявність небезпечних речовин: рідин, газів, паливно-мастильних речовин. Звернути увагу чи є ознаки задимлення транспортного засобу, чи стійкий він на дорозі (чи є ризик скочування на похилій площині), чи є інші небезпечні чинники. Переконатись, що ніщо не загрожує життю інших учасників події чи свідків;

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

4) визначити кількість постраждалих. Якщо постраждалих більше, ніж тих, хто може надавати допомогу, необхідно провести сортування постраждалих і визначити тих, кому допомога має бути надана в першу чергу;

5) якщо є постраждалі, незалежно від їх кількості і стану, необхідно відразу викликати бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги, Національну поліцію України, пожежно-рятувальну службу.

2. Доступ до постраждалого:

1) необхідно наблизитись до постраждалого так, щоб уникнути загроз для власного життя чи життя самих постраждалих.

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

3) виконати стабілізацію шийного відділу хребта, зафіксувавши голову постраждалого руками до підголовника сидіння. Цю дію оптимально виконувати удвох, коли одна особа зафіксовану голову з частиною шиї і грудного відділу хребта приводить до підголовника сидіння, а інша особа, розташувавшись на задньому сидінні, фіксує голову руками до підголовника. За цих умов виникає доступ до ключа запалення та ручного гальма.

3. Надання першої допомоги:

1) надання першої допомоги виконується за алгоритмом С – зупинка критичної кровотечі, А – забезпечення прохідності дихальних шляхів, В – перевірка наявності і частоти дихання, С – перевірка наявності та оцінка пульсу;

2) необхідно знайти масивні кровотечі та зупинити їх. При кровотечі з кінцівок використовувати засіб для зупинки кровотечі механічний по типу «САТ» або зробити імпровізований джгут із косинки тканинної перев'язувальної чи з іншого підручного засобу. При вузловій кровотечі (з пахвинної, пахвової ділянки чи шиї) затампонувати рану, використавши будь-який перев'язувальний матеріал. Для невеликих поранень достатньо накладити тисну пов'язку, використавши бинт, в тому числі еластичний;

3) перевірити прохідність дихальних шляхів. В разі якщо постраждалий притомний і розмовляє, цей крок можна оминати. Якщо постраждалий непритомний, необхідно перевірити і за потреби очистити дихальні шляхи, відкривши його рот. Необхідно пам'ятати про необхідність стабілізації шийного відділу хребта. Під час відкриття рота або інших дій голова постраждалого не повинна рухатись;

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

5) перевірити наявність і частоту периферичного пульсу (на променевій артерії) протягом 10 сек. Нормальна частота пульсу від 60 до 100 ударів за хвилину. Після перевірки пульсу необхідно ретельно оглянути постраждалого у салоні транспортного засобу та знайти всі рани, які можуть загрожувати життю. Накласти пов'язки на всі рани;

6) повторно оцінити стан свідомості постраждалого;

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

3. Евакуація постраждалого:

1) якщо відсутні загрози для життя, евакуацію постраждалого з транспортного засобу або місця події мають здійснювати виключно працівники екстрених служб.

2) в разі, якщо є загрози для життя необхідно здійснити екстрену евакуацію постраждалих. При цьому необхідно пам'ятати про першочергове забезпечення власної безпеки; постійну стабілізацію голови і шиї постраждалого в повздовжньому положенні, постійне забезпечення прохідності дихальних шляхів постраждалого.

5. Серцево-легенева реанімація дорослого:

1) виконувати за відсутності в постраждалого дихання та після екстреного витягування з транспортного засобу – розташувати постраждалого на горизонтальній поверхні. Якщо поверхня похила – то головою донизу;

розташувати долоні на середній частині грудної клітки; виконувати 30 натискань на грудну клітку. При цьому частота натискань має бути в межах 100-120 за хвилину, глибина – 5-6 см; після цього зробити два вдихи постраждалому не довше як протягом 5 сек., використавши захисну плівку-клапан з аптечки; регулярно без пауз проводити цикли натискання (30 разів) і вдихань (2 рази); після кожного 5-го циклу (через 2 хв.) попросити, щоб Вас хто-небудь замінив;

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

6. Допомога при опіках:

1) необхідно зупинити процес горіння шляхом припинення доступу повітря, при цьому зберігаючи власну безпеку та безпеку людей навколо;

2) охолодити обпечену ділянку, використавши для цього воду або зволожену тканину. Оптимально охолоджувати ділянку протягом 20 хвилин;

3) зняти з обпеченої ділянки тіла одяг та з пальців – ювелірні прикраси. Проте якщо вони не піддаються – не чіпати їх;

4) накласти на обпечену ділянку тіла серветку стерильну марлеву;

5) зігріти постраждалого, використавши термоковдру на поліетиленовій основі, іншу ковдру або одяг;

6) викликати екстрену (швидку) медичну допомогу.

5. Виклик допомоги за такими телефонами:

112 – загальний номер екстреної допомоги. В деяких регіонах він може не працювати;

103 – екстрена (швидка) медична допомога; 102 – Національна поліція України;

101 – пожежно-рятувальна служба.

Слід завжди пам'ятати, що життя людини – найвища цінність!

Список використаних джерел:

1. Малий Ю. В. Транспортна іммобілізація (методичні, біомеханічні, технічні аспекти) / Ю. В. Малий, В. К. Малий. Т.: Укрмедкн., 2004. 187 с.

2. Кучмістова О. Ф. Перша долікарська допомога з основами анатомії та фізіології людини: Навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / О. Ф. Кучмістова, А. П. Строкань; Київ. нац. ун-т технологій та дизайну. К.: КНУТД, 2005. 169 с.

3. Перша долікарська допомога : Навч. посіб. для студ. вищ. фармац. навч. закл. і фармац. ф-тів вищ. мед. навч. закл. IV рівня акредитації / О. М. Кіт, О. Л. Ковальчук, І. С. Вардинець, А. О. Боб. Т.: ТДМУ: Укрмедкн., 2008. 335 с.

4. Петрик О. І. Перша допомога при дорожньо-транспортних пригодах: Навч.- метод. посіб. / О. І. Петрик, Р. О. Валецька. Луцьк: Вежа, 2000. 64 с.

Лагутін Андрій Денисович

студент 2 курсу спеціальності «Початкова освіта» Комунального закладу «Нікопольський фаховий педагогічний коледж» Дніпропетровської обласної ради»

Борисьонок Максим Олегович

викладач основ охорони праці та безпеки життєдіяльності Комунального закладу «Нікопольський фаховий педагогічний коледж» Дніпропетровської обласної ради» (науковий керівник)

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЗНАНЬ МОЛОДШИХ ШКОЛЯРІВ ПРО ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В епоху ХХІ століття питання безпеки дітей на дорозі та вивчення Правил дорожнього руху – є актуальними. Слід зауважити, що дитина наслідує приклад батьків, в тому числі і «законам доріг». Тому, провідна роль у формуванні Правил дорожнього руху полягає на батьків школяра, але вчитель початкових класів відіграє не менш важливу роль. В ході освітнього процесу учитель розвиває та формує у дітей не тільки теоретичні знання, а й закріплює їх на практиці.

Психолого-педагогічні аспекти дослідження проблеми навчання молодших школярів безпечної поведінки на дорогах відображено в наукових працях вітчизняних вчених, а саме: Е. Барієва, Р. Гуревича, І. Зазюна, П. Пашковського, та ін. Вагомий внесок у розв'язання питань самозбереження та безпеки людини внесли дослідження зарубіжних дослідників: А. Адлера, Б. Паскаля, З. Фрейда, П. Маслоу та ін. На кожному етапі освітнього процесу в молодших школярів необхідно формувати знання і поняття про найбільш поширені небезпечні ситуації що можуть статися на дорозі та уміння і навички задля їх попередження та подолання.

Методика побудови системи роботи з вивчення Правил дорожнього руху [1] молодшими школярами – є формування і розвиток у дітей умінь і навичок з безпечної поведінки в навколишньому дорожньо-транспортному середовищі. Цей процес досить складний і тривалий, та вимагає від особистості вчителя спеціальних як теоретичних, так і практичних знань. Ця методика навчання повинна вирішувати наступні задачі:

1. Навчання молодших школярів безпечній поведінці на дорогах та правилам дорожнього руху.

2. Формування у школярів навичок та вмінь спостереження за дорогою та передбачення небезпечних ситуацій, вміння обходити їх.

3. Виховання почуття дисциплінованості та обов'язкове виконання Правил дорожнього руху, культури поведінки в дорожньо-транспортному процесі.

4. Збагатити уявлення дітей про здоров'я та усвідомлення його значення.

Навчаючи молодших школярів Правилам дорожнього руху паралельно необхідно ознайомлювати з безпечною поведінкою на вулицях, транспорті, тощо [2]. Під час цієї роботи потрібно виокремити ролі, які дитина виконує протягом дня, а саме:

1. Дитина-пішохід.
2. Дитина-пасажир громадського транспорту.
3. Дитина-водій (ролики, скейт, велосипед).

Виконуючи ці ролі, дитина постійно знаходиться у середовищі з підвищеною небезпечкою. Тому, діяльність вчителя початкової школи спрямована на ознайомлення школярів з різними видами небезпек та методами їх запобігання. Ця робота не повинна містити одноразовий характер, її потрібно проводити систематично, планово та постійно.

Пропонуємо наступні види роботи з молодшими школярами, задля формування знань про Правила дорожнього руху.

Першочерговим завданням в системі навчання дітей необхідно приділити увагу вивченню поширених причин дорожньо-транспортних пригод з участю дітей:

1. Вихід на проїжджу частину в невстановленому місці (мала кількість дітей мають звичку зупинитися перед переходом проїжджої частини, уважно її оглядати поворотом голови та контролювати ситуацію як ліворуч, так і праворуч під час руху).

2. Вихід на проїжджу частину із-за автобуса, тролейбуса, тощо (діти не звикли йти до пішохідного переходу, вийшовши з громадського транспорту).

3. Гра на проїжджій частині (діти звикли, що вся вільна територія є місцем для ігор).

4. Ходьба по проїжджій частині (навіть при наявності поруч тротуару більша частина дітей мають звичку ходити по проїжджій частині).

Після ознайомлення учнів з основними причинами виникнення дорожньо-транспортних пригод за участю дітей, доцільним буде проведення тематичних виховних годин: «Безпека на дорозі – безпека життя», «Правила дорожнього руху – запорука здоров'я», «Пам'ятай про безпеку на дорозі!», тощо. Всі виховні години можуть містити наступні прийоми та методи роботи:

- перегляд навчальних відеофрагментів про безпеку на дорозі;
- розгляд та обговорення проблемних ситуацій;
- виконання практичних та тренувальних вправ «Про що говорять знаки?», «Відгадай знак», «Де сховався знак?», «Перехрестя», «Наша вулиця».

Формування знань школярів про Правила дорожнього руху можливе через практичну діяльність. Тому доцільним та ефективним методом роботи буде створення гурків покликаних на виховання в учнів колективізму, широкого залучення до пропаганди організації безпечної поведінки на дорогах.

Основні напрямки роботи таких гуртків:

- поглиблене вивчення Правил дорожнього руху, оволодіння методами попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму та навички надання першої допомоги потерпілим при дорожньо-транспортній події;

- організація роз'яснювальної роботи на тему безпеки дорожнього руху, проведення бесід, вікторин, ігор, екскурсій, змагань, конкурсів, тематичних вечірок, свят, участь у створенні і використанні наочної методичної бази для вивчення Правил дорожнього руху.

Отже, питанню безпеки дорожнього руху молодших школярів завжди приділялася велика увага. Пропаганда безпеки на дорозі – це цілеспрямована діяльність педагога щодо поширення знань, що стосуються питань забезпечення безпеки учнів, роз'яснення норм, що регламентують поведінку учасників дорожнього руху. Представлені нами форми та методи роботи передбачають навчання в ігровій формі, діти охоче включаються в рольові ігри, навчаються моделювати та аналізувати дорожньо-транспортні ситуації, вирішують логічні завдання.

Список використаних джерел:

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
2. Дудчак Г. С. Виховання особистості через створення оптимального середовища : методичний посібник. Київ : Початкова школа, 2006. С. 30-33.

Лось Дмитро Андрійович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Одеський автомобільно-дорожній фаховий коледж Державного університету «Одеська політехніка»

Маланкевич Вадим Сергійович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Одеський автомобільно-дорожній фаховий коледж Державного університету «Одеська політехніка»

Венгер Альбіна Сергіївна

завідувач відділення транспортних систем Відокремленого структурного підрозділу «Одеський автомобільно-дорожній фаховий коледж Державного університету «Одеська політехніка»

ВИКОРИСТАННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ

Сучасні міста нашої держави та світу переживають стрімкий розвиток урбанізації, збільшується кількість міського населення, що призводить до виникнення транспортних проблем. Вулично-дорожні мережі міст не справляються з насиченим трафіком. Класичні рішення, на кшталт, будівництва та реконструкції автомобільних доріг не дають бажаних результатів. Перед спеціалістами у сфері транспорту ставиться задача пошуку і реалізації кардинально новітніх рішень. Сучасні технології надають можливість впровадження інтелектуальних транспортних систем, що дозволить ввести

поняття «мобільні міста» та «мобільний транспорт». Дані концепції дозволять підвищити безпеку дорожнього руху, технічні, економічні та екологічні показники.

В останні десятиліття вдосконалення транспортної політики розвинених країн незмінно пов'язується з формуванням інтелектуальних транспортних систем (ІТС) та впровадження інтелектуальних технологій (ІТ) як головного напрямку підвищення ефективності та забезпечення безпеки транспортного процесу [1, 2].

ІТС та ІТ – системи та технології, що не тільки забезпечують і автоматизують збір і аналіз інформації, як це здійснюється діючими в сфері транспорту автоматизованими системами управління (АСУ), але і володіють певним інтелектом. Цей інтелект базується на спеціальному програмному забезпеченні, що дозволяє з урахуванням поточної ситуації моделювати процес і пропонувати (або приймати) конкретні управлінські рішення, мінімізуючи (в ідеалі виключаючи) вплив так званого «людського фактору» [1].

Основні цілі впровадження ІТС: підвищення безпеки дорожнього руху, підвищення пропускну здатності вулично-дорожньої мережі, підвищення якості обслуговування учасників дорожнього руху, зменшення шкідливого впливу транспортних потоків на навколишнє середовище, підвищення ефективності функціонування транспорту, підвищення престижу міського громадського пасажирського транспорту, підвищення інвестиційної та туристичної привабливості міста.

Ефективність ІТС:

а) для пасажирів – скорочення часу поїздки, актуальна інформація про графік руху, підвищення якості послуг;

б) для автомобіліста – економія часу, актуальна навігація, економія палива;

в) для міста – скорочення часу реагування на ДТП, підвищення якості життя, прозорий бюджет розвитку міського транспорту, додаткові доходи (парковки, фото- відеофіксація) [1 – 8].

Науковці постійно знаходяться у пошуках розумних рішень для вирішення проблеми, що виникають у результаті транспортної діяльності. Ефективним підходом є оптимізація транспортної мережі шляхом збору даних, пов'язаних із трафіком, які отримуються через інфраструктури інформаційних та комунікаційних технологій. Достовірно зібрані дані та використання інтелектуальних транспортних систем дасть змогу реагувати на проблеми перевезень у реальному часі. Отже, використання інтелектуальних транспортних систем, як сучасного інструменту регулювання дорожнього руху, є актуальним науково-практичним завданням, яке потребує подальшого аналізу, розгляду існуючих методів та підходів, наукового обґрунтування найбільш ефективних систем для впровадження та реалізації.

Забезпечення безпеки на різних видах транспорту – один із пріоритетних вимог, що пред'являються до транспортних систем. Доведено, що проблеми безпеки існують практично у всіх областях діяльності людини. Результати робіт

у даних галузях знань сформувалися у вигляді законодавчих актів України із питань безпеки стосовно окремих напрямків діяльності. Узагальнюючи зазначимо, що транспортний комплекс включає в себе транспортну інфраструктуру з достатньо широким спектром проблем, тому гостро постає питання уніфікації термінів для раціонального регулювання.

Список використаних джерел:

1. Сембаев Н. С., Ставрова Н. Д. Интеллектуальные транспортные системы : учебное пособие. Павлодар : Кереку, 2016. 99 с.
2. Official Journal of the European Union. Directive 2010/40/EU of the European parliament and of the council of 7 July 2010 10 (4). Turin : Monahan, 2010. P. 367 – 389.
3. Fan Y, Khattak, A J and Shay E Intelligent Transportation Systems: What Do Publications and Patents Tell Us Journal of Intelligent Transportation Systems, 2007, 11:2, 91 – 103 p.

Лук'яненко Олексій Сергійович

учень 10 класу Маріупольського навчально-виховного комплексу «Ліцей-школа № 48»

Блинська Катерина Вікторівна

вчитель історії та правознавства Маріупольського навчально-виховного комплексу «Ліцей-школа № 48» (науковий керівник)

ДІЯЛЬНІСТЬ МАРІУПОЛЬСЬКОЇ ЛАНКИ ГРОМАДСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ «МОЛОДІЖНА ЛІГА МАЙБУТНІХ ПОЛІЦЕЙСЬКИХ» У СФЕРІ ПРОПАГАНДИ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Тема безпеки дорожнього руху є завжди актуальною у будь-якій країні і в будь-якому місті, а тому – вона перспективна й має широке поле для досліджень та комплексного аналізу. Україна за рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод посідає п'яте місце в Європі. Висока аварійність на дорогах і тяжкі втрати мають негативні соціально-економічні наслідки. Сьогодні Україна намагається застосовувати європейський досвід забезпечення безпеки дорожнього руху, а отже, її політика спрямована на вдосконалення профілактичної роботи серед всіх учасників дорожнього руху, попередження водіїв щодо скоєння аварійних ситуацій, документування таких порушень, занесення даних до єдиної інформаційної системи МВС, застосування адміністративних стягнень до порушників Правил дорожнього руху. Отже, здійснення превентивної роботи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху посідає вагомe місце в діяльності не тільки органів Національної поліції, місцевої влади, а й певних громадських організацій.

Дослідженням питань забезпечення безпеки дорожнього руху займалися такі вчені: В. М. Бесчастний, В. І. Варивода, М. Ю. Веселов, А. В. Гаркуша, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, М. М. Долгополова, О. Л. Міленін, А. В. Подоляка, О. Ю. Салманова, М. М. Стоцька, В. Г. Сюравичик та ін.

Оскільки сьогодні в Україні гостро стоїть питання профілактики аварійності та дорожньо-транспортного травматизму, який відноситься до однієї з трьох найпоширеніших причин смертності осіб у віці від 5 до 44 років, тому необхідно приділяти велику увагу пропаганді безпеки дорожнього руху. Інформаційно-роз'яснювальна та соціальна робота, більшою мірою має бути спрямована на молоде, підростаюче покоління з метою виховання розуміння дотримання правил дорожнього руху та посилення відповідальності за поведінку на дорозі.

Метою діяльності громадської організації «Молодіжна Ліга майбутніх поліцейських» (далі – Ліга) є здійснення діяльності, спрямованої на реалізацію та захист прав і свобод, творчих здібностей, удосконалення морального, патріотичного виховання молоді, підвищення її правосвідомості, що направлене на профілактику скоєння правопорушень, бездоглядності та безпритульності, надання їм можливостей для самореалізації та підвищення їх творчої активності.

Протягом всього часу існування Маріупольської ланки Ліги, її учасники ведуть активну роботу щодо пропаганди правил дорожнього руху, яка є одним з ключових напрямків діяльності нашої організації. Це, зокрема, проведення профілактичних акцій, сумісних масових заходів щодо дотримання правил дорожнього руху з курсантами Донецького юридичного інституту МВС України, участь у Всеукраїнських конкурсах та проектах. А саме:

- участь у Всеукраїнському флешмобі «Україна за безпеку дорожнього руху»;
- участь у Всеукраїнському проєкті «Хештег-марафон: #SpeakUpUkraine #TrafficChallenge»;
- участь у Всеукраїнському конкурсі «Молоде покоління за безпеку дорожнього руху»;
- участь у Всеукраїнському конкурсі фото- та відеоробіт в рамках національного проєкту «Безпечна країна»;
- участь у міській дитячій гри-конкурсі «По дорозі у майбутнє»;
- участь у міському квесті з безпеки дорожнього руху, організований Донецьким юридичним інститутом МВС України;
- участь у конкурсі малюнків «Мій кращий друг – безпечний рух», організований Донецьким юридичним інститутом МВС України;
- участь у міському конкурсі знавців правил дорожнього руху «Місія: New police»;
- участь у міських КВК зі знань правил дорожнього руху;
- участь у міському челенджі «Збережи кохану людину»;

- проведення шкільних інтелектуально-спортивних вікторин, флешмобів, «безпечних днів», під час яких учні молодших класів мають змогу повторити правила дорожнього руху;
- проведення громадської акції «Ланцюг єдності: ми за безпеку дорожнього руху»;
- проведення акцій з роздачі листівок-пам'яток з безпеки дорожнього руху водіям;
- проведення майстер-класів з виготовлення світлоповертальних елементів серед учнів;
- проведення конкурсів малюнків та листівок з безпеки дорожнього руху;
- зйомки та розповсюдження роликів з безпеки дорожнього руху у соціальних мережах.

Таким чином, учасники Маріупольської ланки Ліги проводять профілактичну роботу під девізом «рівний навчає рівного» з метою попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, пропаганди правил дорожнього руху серед однолітків, виховання в однолітків навичок дисциплінованої поведінки на вулицях і дорогах. Основна ідея наших заходів – «Виконати правила дорожнього руху – це обов'язок всіх: і пішоходів, і водіїв, а найкращий стимул для цього – збереження свого життя».

Список використаних джерел:

1. Варивода В. І., Євдокимов Д. А., Сюравич В. Г., Жук О. М., Риндюк І. І. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Навчально-методичне видання – Київ, 2019. – 108 с. URL: <http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/123456789/16843/1/145.pdf>.
2. Доненко В. В. Щодо системи публічного адміністрування безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. 2012. № 4. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2012/4_2012/20.pdf
3. Парханов В. Р. Превентивна робота поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний збірник*. 2018. № 4. URL: http://lib.znau.edu.ua/jirbis2/images/phocagallery/2017/Pryklady_DSTU_8302_2015.pdf

Луцько Дмитро Сергійович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Політехнічний фаховий коледж Криворізького національного університету»

Галагута Тимур Вячеславович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Політехнічний фаховий коледж Криворізького національного університету»

Васильченко Катерина Василівна

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

Гутовський Ігор Миколайович

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

НОВІТНІ ТЕХНОЛОГІЇ ЯК ЗАПОРУКА БЕЗПЕКИ ПІШОХОДА

Дорога – це те, з чим ми стикаємося щодня. На жаль, за минулий рік статистика смертей пішоходів, які знехтували правилами дорожнього руху не втішає, оскільки вона збільшилась порівняно з 2019 роком. Тому актуальність нашої роботи полягає у мотивації пішоходів дотримуватися Правил дорожнього руху, що зменшить кількість ДТП з участю пішоходів.

Метою даної роботи є зменшення ДТП з пішоходами, шляхом впровадження французької системи, яка спрямована на мотивацію пішоходів до дотримання ПДР.

Ідея нашої роботи полягає в застосуванні комплексної системи, що закликає порушників дотримуватися ПДР для запобігання ДТП. Дане рішення буде впливати на життєві і духовні цінності пішохода та комфорт і технічний стан транспортного засобу водія.

Метами досягнення мети буде встановлення даної технології на пішохідні переходи нашої країни, що понесе за собою мотивування як порушників так і інших учасників руху дотримуватися ПДР, шляхом впливу соціального осудження на усіх учасників руху та ризиком матеріальних збитків водіям транспортних засобів.

Об'єктом наших досліджень є комплексна система, тобто лежачий поліцейський з неньютонової рідини та технологія, яка вже використовується у Франції. Дана технологія спрацьовує, коли пішохід проходить на червоний сигнал світлофора і при цьому лунає звук різкого гальмування автомобіля. Реакція порушника фіксується камерою та деякі кадри цих порушників потрапляють на білборди, як антиреклама порушень ПДР. Новітній лежачий поліцейський з неньютонової рідини дозволить змотивувати водіїв їхати з меншою швидкістю, оскільки на малій швидкості така перешкода дозволить подолати її як по рівній дорозі, а якщо швидкість буде високою то цей лежачий

поліцейський стає великим ризиком сильного удару автомобіля об нього.

Досягнення цілі очікується за рахунок соціального осудження та мотивації водіїв. Тобто за французькою системою невдалі кадри порушника потрапляють на білборди та інші рекламні ресурси. Це ставить перед людиною тільки одне: «Краще дотримуватись правил руху ніж ганьбитися».

Лежачий поліцейський з неньютонової рідини змушує водія замислитись: «Я проїду на малій швидкості і не пошкоджу свого автомобіля».

Список використаних джерел:

1. Богатырь-Транс. Нарушителей дорожных правил пугали звуком тормозов, фотографируя при этом [Електронний ресурс] / Богатырь-Транс – Режим доступу до ресурсу: <https://bogatur.dp.ua/novosti-v-dnepre/narushiteley-dorozhnyih-pravil-pugali-zvukom-tormozov-fotografiruya-pri-etom-video/>.

2. Для пешеходов в пять раз увеличат штрафы за переход в неположенном месте или на красный свет [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://tsn.ua/ru/ukrayina/dlya-peshehodov-v-pyat-raz-uvelichat-shtrafy-za-perehod-v-nepolozhennom-meste-ili-na-krasnyy-svet-1559601.html>.

Мажара Данііл Геннадійович

студент 2 курсу спеціальності «Початкова освіта» Комунального закладу «Нікопольський фаховий педагогічний коледж» Дніпропетровської обласної ради»

Борисьонок Максим Олегович

викладач основ охорони праці та безпеки життєдіяльності Комунального закладу «Нікопольський фаховий педагогічний коледж» Дніпропетровської обласної ради» (науковий керівник)

АВТОМАТИЧНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ – ІННОВАЦІЙНА ТЕХНОЛОГІЯ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ СИТУАЦІЙ НА ДОРОЗІ

В сучасному світі постає серйозна проблема значного збільшення автомобілів на дорогах, і як наслідок збільшення кількості аварійних ситуацій, особливо у містах мегаполісах. Тому, керувати автомобілем стає дедалі складніше, але сучасні технології можуть допомогти у вирішенні цього питання. Аналізуючи проблему використання сучасних технологій маємо на увазі застосування автоматичної системи управління – автопілот.

Сучасна система автоматичного управління являє собою складний комплекс механізмів. Тому, автопілот – це пристрій або програмно-апаратний комплекс, який через камери і космічні супутники отримує данні про навколишній світ та керує автомобілем без допомоги водія. Програмне та

апаратне забезпечення в автопілоті жорстко контролюється, і застосовуються широкі процедури випробувань.

Перша компанія яка почала на промисловому рівні вводити систему автоматичного управління – «TESLA». Засновник та генеральний директор – Ілон Рів Маск. Завдяки впровадженню сучасних технологій, що вирішують питання безпеки на дорозі у листопаді 2020 року в Берліні Ілона Маска нагородили премією Акселя Спрінгера, як «видатного новатора, який створює та змінює ринки і формує культуру, одночасно несучи свою соціальну відповідальність».

Згідно з класифікацією Національного управління безпеки руху на дорогах (NHTSA) систему автопілоту поділяють на шість рівнів (табл. 1):

Рівні системи автоматичного управління	Характеристика рівнів системи автоматичного управління
0 рівень	Водій самостійно керує автомобілем та слідкує за ситуацією на дорозі.
1 рівень	Впровадження системи автоматичного управління за допомогою сучасних технологій, що дозволяє подавати сигнали водію про проблеми на дорозі, допустиму швидкість автомобіля на заданому шляху, прокладати маршрут. Присутній активний круїз-контроль.
2 рівень	Автопілот може керувати автомобілем без допомоги водія на не складних частинах дороги, таких як: шосе, головна пряма вулиця.
3 рівень	Автомобіль може рухатись без допомоги водія на зрозумілих частинах дороги.
4 рівень	Автопілот може виконувати «складні» маневри, але слід зауважити, що при складних ситуаціях на дорозі необхідна обов'язкова присутність водія.
5 рівень	На даному етапі розвитку системи автоматичного управління, наявність водія – непередбачена.

Таблиця 1. Рівні системи автоматичного управління

Особливістю *нульового рівня* є повна відсутність будь-яких автоматичних систем управління, але на цьому рівні автомобіль може мати:

- інжектори і електронні педалі газу;
- електронні гальма;
- автоматичні коробки передач;
- підсилювачі рульового колеса.

Найпершим серійним автомобілем з автопілотом *першого рівня* є Mercedes S-class серії W221, який був розроблений і випущений у 2005 році. Перший рівень – це система активного круїз-контролю, його функції:

- може тримати задану дистанцію з наступним автомобілем;
- можливість автоматично гальмувати і прискорюватися залежно від ситуації;
- може тримати задану швидкість, і підтримувати її.

В автоматичній системі управління *другого рівня* передбачені функції розпізнання розмітки. Автомобіль може самостійно рухатись, орієнтуючись згідно розмітки, але тільки по прямій дорозі з невеликими змінами у траєкторії. Як зазначають розробники компанії «Tesla», автопілот другого рівня – це лише помічник водію, а не його заміна.

Автопілот *третього рівня* може не тільки слідкувати за іншими автомобілями, їхати по розмітці, а дозволяє міняти смуги на дорозі та в цілому їхати по маршруту. Недоліком цього рівня є те, що автоматична система в будь-який момент може відключитися і передати повне управління водію.

Відповідно до *четвертого рівня* автоматична система управління дозволяє виконувати будь-які маневри без допомоги водія. Але при наявності непередбачуваних ситуацій, таких як: ремонт дороги який не позначено на карті, порушення іншими водіями правил дорожнього руху, тощо, система передає управління водію.

На *п'ятому рівні* система автоматичного управління повністю керує маршрутом. Від водія потрібно лише створити маршрут та назвати фінальну точку зупинки. Руль та педалі на цьому етапі – непередбачені.

Отже, вирішити проблему небезпечних ситуацій на дорогах, можливо завдяки впровадженню – системи автоматичного управління. Автомобілі зможуть зв'язуватися і координувати свої дії один з одним, тим самим, уникати створення небезпечних ситуацій. Слід зазначити, що на сьогоднішній день, автоматична система управління – помічник для водія, за якою потрібно пильно слідкувати.

Список використаних джерел:

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
2. Система автоматичного управління – автопілот. URL: <https://bespilot.com/info/urovni-avtomatizatsii-avtopilota>

Мазничка Роман Васильович

студент 4-го курсу Івано-Франківської філії Університету «Україна»

Пилипів Руслан Миронович

*доцент кафедри «Право» Івано-Франківської філії Університету «Україна»,
кандидат юридичних наук (науковий керівник)*

ВПЛИВ НА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЧЕРЕЗ ІНТЕРНЕТ ЯК ФОРМА ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

Забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) має бути процесом постійним та доволі динамічним. Моніторинг та корегування законодавства, удосконалення правозастосовної практики уповноважених суб'єктів публічного адміністрування у цій сфері є тією обов'язковою умовою, яка дозволяє впливати на рівень дорожньо-транспортного травматизму (далі – ДТТ). У підсумку, основною метою діяльності, яка спрямована на забезпечення БДР є запобігання вчиненню конкретних потенційно можливих дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) та тяжкості їх наслідків, які у сукупності й обумовлюють стан аварійності. А відтак, відвернути автопригоду означає звести до мінімуму усі шкідливі суб'єктивні та об'єктивні фактори, які детермінують ДТП. При цьому, об'єктивні чинники ДТТ (дорожні умови, технічні параметри та стан автопарку, система екстреної поставарійної допомоги) багато у чому залежать від соціально-економічного розвитку країни та є більш складними для корегування.

Суб'єктивні чинники – це певна поведінка учасників дорожнього руху, посадових осіб та суб'єктів господарювання, діяльність яких пов'язана з питаннями організації та забезпечення БДР, експлуатації транспортних засобів (далі – ТЗ) тощо. Цей фактор видається більш придатним для оперативного корегування, крім того, є більш економічними. Саме тому, напевно, політики та посадовці, намагаючись створити у населення нашої країни уявлення про їх корисну діяльність у сфері БДР, у першу чергу кидаються змінювати правовий механізм впливу на учасників дорожнього руху. Проте, іноді такі заходи на практиці видаються не завжди виправданими та послідовними через те, що їх ініціювання продиктоване більш політичними мотивами, аніж потребами реальності.

Переконання як засіб впливу на свідомість та поведінку людини має поширене застосування в різних сферах життя та розвитку суспільства, включаючи політику, релігію, освіту, інші галузі соціальних та економічних відносин. І хоча для ефективності впливу на різні соціальні аудиторії та в неоднакових ситуаціях переконання може мати різноманітні прояви (включаючи дизайн, технології, моделі соціальної взаємодії) спільним є те, що переконання, як правило, є навмисною прихованою спробою змінити поведінку людей (окремої особи чи певної соціальної групи) або примусити їх діяти

певним чином [1, с. 2]. У сфері забезпечення БДР переконання покладено в основу профілактики.

За часів Державтоінспекції у межах профілактичної роботи проводилася низка заходів організовувалося видання плакатів, інших засобів наочної агітації, тематичної і спеціальної літератури, виробництво тематичних теле-, відеофільмів; організовувалися та проводилися лекції з пропаганди БДР, роз'яснення законодавства і рішень уряду з питань забезпечення БДР, ПДР та інших нормативних актів, а також законодавства про відповідальність за їх порушення; проводився щоденний збір, підготовка тематичних матеріалів та подання їх для висвітлення до центральних та регіональних ЗМІ; організовувалося проведення систематичних оглядів, конкурсів, фестивалів, виставок та інших масових заходів з тематикою БДР. При реалізації функцій профілактики Державтоінспекція використовувала всі наявні ЗМІ, засоби наочної агітації, за допомогою яких намагалася впливати на учасників дорожнього руху, з метою підготовки їх до безпечної участі в процесі дорожнього руху, застосовуючи при цьому різноманітні форми і методи [2, с. 70-71].

Ефективна переконлива система повинна переносити потенційного користувача у свою сферу через такі етапи переконання: 1) стадія привернення уваги; 2) стадія підтримання інтересу; 3) стадія дії (коли користувач дотримує цільових настанов). Перелічені вище етапи (стадії), тим не менше, залежать від ефективного охоплення системи [1, с. 3]. Необхідно проводити постійний моніторинг того, як той чи інший профілактичний контент та форма його доведення здатні зробити свій внесок у процес формування знань дітей, про взаємодію «суб'єкт-об'єкт». Це надасть можливість розробити систему використання цього потенціалу і краще адаптувати його до потреб БДР та профілактичних завдань поліції в цій сфері в умовах сьогодення.

На сьогодні Інтернет через комп'ютери, мобільні пристрої, різноманітні програмні забезпечення все активніше проникає у суспільні відносини та особисте життя людей, створюючи нову форму віртуального спілкування. Можна казати про те, що таке спілкування веде до формування специфічної медіакультури серед людей.

Використання комп'ютерів, смартфонів та інших електронних пристроїв у спробах змінити поведінку людини на сьогодні вже не є чимось незвичним. Переконання через Інтернет може мати ефект в різних аспектах життя людини, *включаючи і сферу забезпечення БДР*. Використовуючи технологічні, дизайнерські та психологічні прийоми впливу на свідомість та підсвідомість користувачів Інтернету, переконання завжди має на меті змінити уявлення, ставлення, поведінку *учасників дорожнього руху*, примусити їх до корисних дій, *наприклад, пристебнутися паском безпеки*, чи утриматися від небезпечних чи шкідливих дій, *наприклад, керування ТЗ у стані сп'яніння, перевищення швидкості руху ТЗ, пошкодження дорожнього обладнання тощо* (курсивом виділено авторські зміни та доповнення. – *Приміт. авт.*). Такі наміри можуть бути суспільно корисними, нейтральними чи навпаки шкідливими [3, с. 154].

Інтернету важко не помітити переваг роботи щодо створення та наповнення веб-сайтів, акаунтів та інших соціальних медіа.

Соціальні медіа (далі – СМ) – узагальнений термін для інструментів і каналів, призначених для створення і обміну користувачьким контентом через Інтернет. Формати СМ можуть бути різними: соціальні мережі, чати, блог-платформи, вікі, форуми, мультимедійні хостинги, соціальні закладки, рейтинги тощо. СМ включають, але не обмежуються такими сервісами, як Facebook, Twitter, YouTube, Instagram, LinkedIn, Flickr. Використання СМ дає можливість прямого спілкування з широкою громадськістю – поширення повідомлень патрульної поліції з метою інформування і взаємодії з громадянами, отримання зворотного зв'язку від них. Це кардинально нова форма профілактичної діяльності, яка має активно використовуватися, зокрема й з питань забезпечення БДР. Консультантами з digital-комунікації ДПП розроблено Методичні рекомендації «СММ-політика Патрульної поліції України» [4]. Зокрема, ці рекомендації визначають порядок погодження нових СМ-ініціатив (наприклад, якщо проект має вплив національного рівня пропозиції про запуск СМ-ініціатив (акаунтів, проектів, акцій, програм тощо) повинні узгоджуватися також з керівництвом ДПП та Департаменту комунікацій Національної поліції), правила ведення офіційних СМ-активностей, керування контентом і т. ін. Перспективним напрямком (формою) профілактичної діяльності поліції є запровадження соціальних проектів з використанням Інтернет-комунікацій. Такі проекти спрямовуються на розвиток комунікації між поліцейськими і громадянами, матиме онлайн- і офлайн-складові. Завдяки онлайн-складові кожен бажаючий за допомогою комп'ютера або смартфона зможе задати питання поліцейському і отримати відповідь на нього. Офлайн-складова передбачає добросусідські зустрічі громадськості з поліцейськими і спільні флешмоби, спрямовані на встановлення правопорядку та благоустрою, БДР.

Тож Інтернет у системі забезпечення БДР, беззаперечно має активно використовуватися як форма профілактичної діяльності. Специфічність цієї форми полягає у тому, що Інтернет одночасно стає для поліції і об'єктом уваги як можливий детермінант маргіналізації суспільства, і засобом справляння профілактичного впливу на свідомість та поведінку учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Ebenezer, O. (2020). Influencing Children: Limitations of the Computer-Human-Interactive Persuasive Systems in Developing Societies. *I.J. Modern Education and Computer Science*, Vol. 5: 1–15. DOI: 10.5815/ijmecs.2020.05.01.
2. Адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : моногр. / Х. П. Ярмачі, Р. М. Пилипів, М. Ю. Веселов. Житомир : Вид. О.О. Євенок, 2019. – 240 с.
3. Veselov, M., Vitvitsky, S. (2021). Internet and Juvenile Prevention: A New Format of Prophylactic Activities with Children. *Advances in Economics, Business*

and Management Research: Proceedings of the International Conference on Economics, Law and Education Research (ELER 2021), Vol. 170: 152–157. DOI: <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.210320.027>.

4. СММ-політика патрульної поліції України : методичні рекомендації / О. Кривець, консультант з digital-комунікації патрульної поліції України. К. : Департамент патрульної поліції, 2016. 16 с.

Марков Микита Олександрович

слухач 38 навчальної групи Київського центру первинної професійної підготовки «Академія поліції» Навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ, рядовий поліції

Солейко Валерій Анатолійович

викладач циклу поліцейського права та превентивної діяльності Київського центру первинної професійної підготовки «Академія поліції» Навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАХИСТУ ЖИТТЯ І ЗДОРОВ'Я ЛЮДИНИ ШЛЯХОМ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОВНОВАЖЕНЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

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

Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 58/289 від 14.04.2004 р. «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху» затвердила концепцію: «Не можна досягти мобільності ціною здоров'я і життя людей».

Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю (стаття 3 Конституції України) [1].

Обов'язок держави – захищати життя людини. Кожен має право захищати своє життя і здоров'я, життя і здоров'я інших людей від протиправних посягань (стаття 27 Конституції України) [1].

За роки незалежності на дорогах України трапилось понад 1,2 млн. дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло близько 200 тис. і травмовано більш ніж 1,3 млн. осіб, третина з яких – дитина чи молода людина.

За статистичними даними в Україні у 2020 році зареєстровано 168107 дорожньо-транспортних пригод в яких травмовано 26140, загинуло 3541 людини.

Статистичні дані говорять про необхідність здійснення постійного контролю за безпекою дорожнього руху, та здійснення профілактичних заходів

впливу на свідомість учасників дорожнього руху для забезпечення охорони життя і здоров'я людини.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року №1360-р схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [2].

Метою цієї Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Національна поліція України – центральний орган виконавчої влади, який у межах своєї компетенції реалізує державну політику у сферах забезпечення публічної безпеки і порядку, безпеки дорожнього руху.

У правовій діяльності Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху основоположну роль відіграє Конституція України, Закон України «Про Національну поліцію», Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. (дата оновлення 04.02.2019), Правила дорожнього руху, затверджені Постановою КМ України від 10.10.2001 р. №1306, Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X (дата оновлення 07.02.2019), Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III. (дата оновлення 26.02.2019), Положення про Департамент патрульної поліції затверджене наказом МВС України від 06.11.2015 р. № 73, Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджено наказом МВС України від 07.11.2015 р. № 1395.

Правову основу діяльності Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху складають також міжнародні правові акти, а також двосторонні та багатосторонні договори.

Основні повноваження Національної поліції визначені в ст.23 Закону України «Про Національну поліцію», поліція відповідно до покладених на неї завдань:

1) здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень (п. 1 ч. 1 ст. 23);

2) у випадках, визначених законом, здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення, приймає рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечує виконання (п. 8 ч. 1 ст. 23);

3) регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі (п. 11 ч. 1 ст. 23);

4) здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом (п. 12 ч. 1 ст. 23);

5) 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 (п. 13.ч. 1 ст. 23);

Відповідно до статті 26 Закону України «Про Національну поліцію» забезпечує формування інформаційних ресурсів щодо викрадених транспортних засобів, які розшукуються у зв'язку з безвісним зникненням особи, виявлених безгосподарних транспортних засобів, а також викрадених, утрачених номерних знаків (п. 14 ч. 1 ст. 26); виданих дозвільних документів у сфері безпеки дорожнього руху та дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів (п. 15 ч. 1 ст. 26) [3].

Згідно ст. 52-3 Закону України «Про дорожній рух», до повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

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

2) забезпечення безпеки дорожнього руху;

3) організація супроводження 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 засобів 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;

6) 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, додержання 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 [4].

Відповідно до ст. 222 КУпАП, органи Національної поліції розглядають справи про адміністративні правопорушення:

1) про порушення правил дорожнього руху;

2) громадського порядку;

3) правил паркування транспортних засобів;

4) правил безпеки руху транспорту;

5) правил користування засобами транспорту;

б) правил забезпечення схоронності вантажів, частина перша статті 44, статті 89, частина друга статті 106-1, частини перша, друга, третя, шоста статті 109, стаття 110, частина третя статті 114, частина перша статті 115, стаття 116-2, частина друга статті 117, частини перша, друга статті 119, частини перша, друга, третя, п'ята, шоста статті 121, стаття 121-1, стаття 121-2, частини перша, друга, третя, п'ята статті 122, частина перша статті 123, 124-1, 125, частини перша, друга, четверта статті 126, частини перша, друга, третя статті 127, статті 128-129, стаття 132-1, частини перша, друга, п'ята статті 133, частини третя, шоста, восьма, дев'ята, десята, одинадцята статті 133-1, частина друга статті 135, стаття 136 (за винятком порушень на автомобільному транспорті), стаття 137, частини перша, друга, третя стаття 140, статті 148, 151, частини шоста, сьома статті 152-1, статті 161, 164-4, стаття 175-1 (за винятком порушень вчинених у містах, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статті 176, 177, частини перша, друга стаття 178, статті 180, 181-1, частина перша стаття 182, статті 183, 192, 194, 195 [5].

Наказом МВС України від 07.11.2015 № 1395 затверджено Інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі (зі змінами в редакції, внесеними згідно наказу МВС України від 20.12.2018 № 1040 «Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» визначено процедуру оформлення поліцейськими підрозділами поліції та поліцейськими, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція (далі – поліцейський), матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [6].

Відповідно ст. 255 КУпАП протоколи про адміністративні правопорушення складають уповноважені на те посадові особи органів внутрішніх справ (Національної поліції) (частина перша статті 44, статті 44-1, 46-1, 46-2, 51-2, 88-1, 89, 92, частина перша статті 106-1, статті 106-2, частина четверта і сьома статті 121, частина четверта статті 122, статті 122-2, 122-4, 122-5, частина друга і третя статті 123, статті 124, частина третя статті 126, частина четверта статті 127, статті 127-1, частина третя статті 133, статті 135-1, статті 136 (про порушення на автомобільному транспорті), стаття 139, частина четверта статті 140, статті 148, 151, 152, 154, 155, 155-2-156-2, 159, 160, 162, 162-3, частина перша статті 163-17, статті 164-164-11, 164-15, 164-16, 165-1, 166-14-166-18, 172-4-172-9, 173-173-2, 173-4, 174, стаття 175-1 (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішеннями відповідної сільської, селищної, міської ради), статті 176, 177, 178-181-1, 182-183-1, частина перша - третя, сьома статті 184, статті 184-1, 185-2, 185-4, 185-9, 186, 186-1, 186-3, 186-5-187, 188-28, 188-47, 189-195-6, статті 204-1, 206-1, 212-6, 212-7, 212-8, 212-10, 212-12, 212-13, 212-14, 212-19, 212-20 [5].

З метою врегулювання питання щодо фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі Кабінетом Міністрів України прийнято Постанову від 10.11.2017 № 833 (далі – Постанова КМУ від 10.11.2017 № 833) «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» автоматизована система відео- та фото фіксації включає в себе мережу технічних засобів (приладів контролю), які забезпечують в автоматичному режимі фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розпізнавання номерних знаків транспортних засобів та передачу інформації про зафіксовані події телекомунікаційними мережами до автоматизованої системи обробки даних МВС [7].

Відповідно до Постанови КМУ від 10.11.2017 № 833 наказом МВС України від 13.01.2020 № 13 затверджено Інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі [8].

З першого червня 2020 року Міністерством внутрішніх справ України введено систему фіксації правил дорожнього руху за допомогою спеціальної автоматичної системи виявлення шляхом відео- та фото фіксації).

Застосування працівниками поліції технічних приладів та засобів, що мають функції фото- і кіно- зйомки, відеозапису, здійснюється з метою:

- 1) профілактики, попередження, виявлення, фіксування вчинення порушень Правил дорожнього руху, щодо перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів;
- 2) проїзду на заборонений сигнал світлофора;
- 3) порушення правил зупинки та стоянки;
- 4) порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів;
- 5) порушення встановленої для транспортних засобів заборони виїзду на смугу зустрічного руху;
- 6) порушення правил руху через залізничний переїзд;
- 7) порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками.

Також слід виділити, що Національна поліція України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху здійснює погодження щодо:

- 1) проектів і схем організації дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах;
- 2) поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів і схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших зборів, мітингів, походів і демонстрацій, які можуть створити перешкоджання дорожнього руху;

3) заходів забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних стандартів, норм, правил, у тому числі шляхом упровадження необхідних технічних засобів організації дорожнього руху;

4) установа технічних засобів регулювання дорожнього руху;

5) демонтажу технічних засобів і рекламоносіїв, що встановлені в межах смуги відведення автомобільної дороги з порушенням вимог законодавства;

6) дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування в межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж і виконання робіт у мережах смуг відведення автомобільних доріг;

7) проектів на будівництво, реконструкцію ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;

8) дозволів на розміщення зовнішньої реклами;

9) маршрутів і розкладу руху регулярних і нерегулярних перевезень груп дітей.

До основних завдань діяльності підрозділів Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху передбачено:

1) виявляти причини та умови, що сприяють учиненню адміністративних правопорушень, вживати в межах своєї компетенції заходів що до їх усунення;

2) у випадках передбачених законом, здійснює провадження у справах про адміністративне правопорушення, приймати рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечувати їх виконання;

3) регулювати дорожній рух та здійснювати контроль за додержанням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

4) здійснювати супроводження транспортних засобів у випадках, передбачених законом;

5) видавати відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів;

6) видавати та погоджувати дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху;

7) уживати організаційних та практичних заходів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

8) організовувати контроль за додержанням законів, інших нормативних актів із питань безпеки дорожнього руху;

9) надавати в мережах своєї компетенції посадовим і службовим особам та громадянам обов'язкові для виконання приписи про усунення порушень законодавства, зокрема правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а у разі невиконання таких приписів притягувати винних осіб до передбаченої законодавством відповідальності;

10) забезпечувати регулювання дорожнього руху та вживати заходів щодо вдосконалення цього напрямку роботи, зокрема з урахуванням позитивного досвіду іноземних держав;

11) для забезпечення публічної безпеки та правопорядку, попереджати, виявляти, фіксувати правопорушення, забезпечувати безпеку осіб, а також забезпечувати дотримання правил дорожнього руху, застосовувати технічні прилади та технічні засоби, що мають функції фото та кінозйомки, відеозапису.

12) провадити превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень;

Важливо зазначити, що Національна поліція України здійснює інформаційну роботу щодо учасників дорожнього руху, агітацію, роз'яснювальну роботу та пропаганду безпеки дорожнього руху, створення і розміщення рекламної продукції, проведення тематичних конкурсів, висвітлення в ЗМІ інформації про наслідки порушень правил дорожнього руху водіями колісних транспортних засобів та пішоходів, особливо неповнолітніх, проведення у навчальних закладах виховних заходів із питання безпеки дорожнього руху у формі вікторин, конкурсів.

На сьогоднішній день, важливим кроком у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є прийняття Національної стратегії з безпеки дорожнього руху в нашій державі, яка гарантуватиме здійснення конституційного права громадян на безпечне життя.

Для вирішення ряду питань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно розширяти межі співпраці з міжнародними товариствами та вивчати, запозичувати зарубіжний досвід безпеки дорожнього руху, підвищувати рівень дорожньої дисципліни, майстерність водіїв.

Список використаних джерел:

1. Конституція України: Закон від 28.06.1996 р. 3254к/96-ВР. Дата оновлення: 21.02.2019. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр>.

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України 21.10.2020 №1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-р>.

3. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/580-19>.

4. Про дорожній рух: Закон України від 30.06. 1993 р. Дата оновлення: 17.03 2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 17.03.2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/>.

6. 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 (зі змінами, внесеними згідно Наказу МВС України від 20.12.2018 № 1040 «Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення

поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0043-19>

7. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/833-2017-%D0%BF>.

8. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: наказ МВС України від 13.01.2020 № 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0113-20>

Мартиненко Юлія Володимирівна

студентка Краматорського коледжу Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган – Барановського

Бойко Олена Вікторівна

викладач Краматорського коледжу Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган – Барановського (науковий керівник)

МЕТОДИ ТА СТРАТЕГІЇ ПОКРАЩЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Більше половини всіх жертв дорожньо-транспортних пригод відноситься до працездатного віку. Таким чином, крім заподіяння незчисленних людських страждань, смертельні випадки і травми в результаті дорожньо-транспортних пригод у всьому світі приносять також щорічний фінансовий збиток, що досягає сотень мільярдів доларів.

За даними Світового банку, в Україні низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних витрат через смертність та травматизм на дорогах. За роки незалежності у дорожньо-транспортних пригодах загинуло понад 180 тисяч осіб і травмовано майже 1,3 млн. громадян

З метою впровадження міжнародних стандартів безпеки, зменшення аварійності та смертності на дорогах держави, Кабінетом Міністрів України в 2018 році створено Координаційну раду з безпеки дорожнього руху, яку очолює прем'єр-міністр.

Щодня на дорогах гине більше десяти людей, і сотні людей травмуються, тому питання безпеки є дуже актуальним у країні. Донецька область не є виключенням.

За словами представників Національної поліції, в Донецькій області найбільш аварійними, зі смертельними випадками, є місця, які знаходяться на території міст Костянтинівка, Мирноград, Торецьк, Олександрівка та Авдіївка.

В середньому по кожному місту від 2 до 5 місць, де є велика концентрація аварійних випадків.

Для попередження помилок на дорозі фахівці в області безпеки дорожнього руху повинні: розуміти модель поведінки людини, виявляти фактори, що збільшують ризик помилки і тяжкість її наслідків, вміти застосовувати інструменти для «моделювання» безпечної і передбачуваної поведінки учасників дорожнього руху. Як доведено практикою країн, що мають найбезпечніші дороги, високий рівень безпеки – це сумарний результат зусиль, які одночасно додаються у трьох напрямках: людина – автомобіль – дорожня інфраструктура. Тому, підвищення безпеки дорожнього руху – це, перш за все, програмування моделі безпечної поведінки людини в мінливому середовищі «люди – автомобілі – дорога» за допомогою доступних інструментів.

Багато дорожньо-транспортних пригод викликані факторами, які відомі і їх можна запобігти, включаючи водіння на високих швидкостях або під впливом алкоголю; невикористання ременів безпеки, дитячих систем безпеки і шоломів; брак уваги до незахищених учасників дорожнього руху, включаючи пішоходів і велосипедистів; небезпечна дорожня інфраструктура. Відомо як усунути ці фактори. Але необхідно подолати розрив між знаннями і діями. Потрібно розглянути питання впровадження системи автоматичної фіксації порушень за допомогою камер відеоспостереження на аварійно-небезпечних ділянках доріг області, забезпечити приведення до належного експлуатаційного стану автомобільні дороги, зокрема місця концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійно-небезпечні місця на відповідних дорогах. Також необхідне обладнання технічними засобами організації дорожнього руху – облаштування освітлення на пішохідних переходах, створення острівців безпеки, установка світлофорів тощо.

В серпні 2020 року на сервісі відкритих даних транспортної галузі з'явився новий розділ, який містить найактуальнішу інформацію щодо покращення безпеки дорожнього руху в різних областях України. У новому розділі «Покращення безпеки дорожнього руху» на транспортному порталі міститься інтерактивна мапа України з позначенням всіх об'єктів інфраструктури, які запроваджені для підвищення безпеки дорожнього руху. Крім цього, є дані про виконавців та статус цих об'єктів.

01 жовтня 2020 року уряд України затвердив нову Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Ключова мета Стратегії – знизити рівень смертності в результаті ДТП в порівнянні з 2019 роком щонайменше на 30% до 2024 року. За словами Олександра Крикля, міністра дорожньої інфраструктури, основними напрямками є створення дорожньої інфраструктури, придбання для МВС обладнання для контролю за дотриманням правил дорожнього руху і боротьба з перевантаженими фурами, так як і погана дорога є однією з причин ДТП. Він додав, що в рамках реалізації програми в 2021 році планується: влаштувати 20 кільцевих розв'язок; ліквідувати 5 місць концентрації ДТП; встановити 300 демпферних систем;

освітлити 400 пішохідних переходів; побудувати 5 пішохідних переходів в різних рівнях; облаштувати 5 майданчиків для зупинки перевантажених фур.

Прихід по-справжньому весняної погоди дозволив Державному агентству автомобільних доріг України («Укравтодор») розпочати новий сезон робіт по ремонту та будівництву автошляхів. Цей сезон є другим в рамках президентської програми «Велике будівництво», яка була запущена в березні минулого року. За словами президента України Володимира Зеленського, цьогоріч перед дорожниками стоїть мета перевершити минулорічний показник в 4 тисячі кілометрів побудованих і відремонтованих доріг. «Наша мета на 2021 рік не зменшується. Це – 4500 кілометрів державних доріг і 2000 кілометрів місцевих доріг», – заявив він.

Головним дорожнім проектом в Україні цьогоріч стане оновлення найдовшої дороги – М-30 Стрий – Ізварине (до міста Покровська в Донецькій області) або так званої «Дороги Єдності». Дорога довжиною в 1400 кілометрів має з'єднати захід та схід країни і саме тому розглядається владою як один із символічних суспільно важливих проектів напередодні 30-річчя української Незалежності. За словами голови «Укравтодору» Олександра Кубракова, 532 кілометри цієї дороги уже оновлено і цьогоріч планується відремонтувати решту.

У 2020 році в Краматорську дорогу, збудовану 90 років тому, ще за часів комуністичного діяча Григорія (Серго) Орджонікідзе, почали реконструювати. Майже століття, крім головної транспортної магістралі міста, вона була частиною траси Слов'янськ-Донецьк-Маріуполь. В останні роки вона доставляла масу незручностей водіям через поганий стан. На капітальний ремонт всієї магістралі знадобилось 400 мільйонів гривень. Роботи йшли на ділянці вулиці протяжністю 6 км.

У 2021 році у Краматорську на поточний ремонт доріг витратять 17 мільйонів гривень, відділ комунального господарства вже оголосив тендери на загальну суму у майже шість мільйонів. Ще близько трьох мільйонів підуть на поточний ремонт доріг у селищах – відповідний тендер оголосило комунальне підприємство «Дільниця по ремонту, утриманню автошляхів та споруджень на них» (КП «ДРУАС»).

Але, капітального ремонту доріг цього року у Краматорську не буде. Заступник міського голови Краматорська Андрій Безсонний повідомив, що у бюджеті міста на 2021 рік не закладено на це кошти. Але, за його словами, цю статтю видатків можуть переглянути. Що стосується селищних доріг, то їхнього переліку у тендерній документації немає. Відомо, що загалом «залатають» ями загальною площею 5250 кв м. Які саме дороги ремонтувати – КП «ДРУАС» має погодити із старостами селищ. Роботи мають бути завершені до 1 жовтня цього року.

З урахуванням вище сказаного, безпека дорожнього руху є глобальною соціальною, економічною проблемою, а також проблемою розвитку і охорони здоров'я. Зараз в Україні розширюються зусилля для скорочення кількості смертельних випадків і травм, яких можна уникнути на дорогах. Політична

воля і прагнення є ключовими факторами підвищення безпеки дорожнього руху, і вони необхідні для забезпечення фінансування і вирішення головних завдань у сфері безпеки дорожнього руху, наприклад поліпшення інфраструктури, навчання і забезпечення дотримання правил.

Список використаних джерел:

1. Безпечність дорожнього руху в регіоні. URL: <https://dn.gov.ua/ua/news/u-doneckij-oda-obgovoryuvali-bezpechnist-dorozhnogo-ruhu-v-regioni>
2. Інтерактивна мапа України з позначенням об'єктів інфраструктури, які запроваджені для підвищення безпеки дорожнього руху. URL: <http://orativska.gromada.org.ua/news/1596614819/>
3. Криклій про підвищення безпеки дорожнього руху: цьогоріч Уряд виділив 2,4 мільярда. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3182507-kriklij-pro-pidvisenna-bezpeki-doroznogo-ruhu-cogoric-urad-vidiliv-24-milarda.html>
4. Ремонт доріг і тротуарів Краматорську у 2021 році. URL: https://www.kramatorskpost.com/de-u-kramatorsku-vidremontuyut-dorogi-i-trotuari-u-2021-roci_83167
5. Старт нового дорожнього сезону: що буде будувати та ремонтувати "Укравтодор". URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/start-novogo-dorozhnogo-sezonu-shcho-bude-buduvati-ta-remontuvati-ukravtodor-novini-ukrajina-11387878.html>
6. Україна має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху. URL: <http://www.grushevskogo5.com/blog/ukraina-ma-nadzvichayno-nizki-pokazniki-bezpeki-dorozhnogo-rukhu/>

Мартинівч Олександр Андрійович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Бережанський фаховий коледж Національного університету біоресурсів і природокористування України»

Леськів Микола Степанович

викладач циклової комісії інженерних та аграрних дисциплін Відокремленого структурного підрозділу «Бережанський фаховий коледж Національного університету біоресурсів і природокористування України» (науковий керівник)

БЕЗПЕЧНА ШВИДКІСТЬ НА ДОРОГАХ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

Швидкість руху є найважливішим показником дорожнього руху, тому що характеризує його цільову функцію. Вміле використання швидкісних можливостей сучасного автомобіля дає йому велику перевагу перед іншими видами наземного транспорту. Надмірне підвищення швидкості нерідко приводить до виникнення небезпечних ситуацій і стає причиною дорожньо-

транспортних пригод. Рух з високою швидкістю викликає перевитрату палива, прискорене спрацювання шин, деталей та агрегатів автомобіля.

Безпечну швидкість руху в населених пунктах обирає водій. При цьому слід врахувати ширину, стан і освітлення проїзної частини, інтенсивність руху, метеорологічні умови, час доби, технічний стан транспортного засобу, особливості вантажу, наявність пішоходів на проїзній частині, а також досвіду водія.

У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги. У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди.

Швидкість руху транспортних засобів в населених пунктах повинна бути не більше 50 км/год. В Укравтодорі, який свого часу ініціював зміни, тоді називали це наближенням до європейських стандартів та запевняли, що зменшення максимально дозвільної швидкості дозволить знизити кількість дорожньо-транспортних пригод на українських вулицях. Це рішення одразу ж викликало несприйняття у водіїв, чимало з яких у соціальних мережах відкрито заявили, що не будуть дотримуватися цього обмеження. Однак такі обмеження швидкості вже давно діють у ЄС та рекомендовані ООН та ВООЗ, але у комплексі з низкою інших аспектів системи безпеки руху. Так, у населених пунктах країн Європи рух транспортних засобів дозволяється зі швидкістю не більше 50 км/год, а в особливих пунктах – 30 км/год.

Але окрім цього обмеження є ще низка інших факторів. Так, лише ті країни, які застосували комплексний підхід до безпеки руху, що базується на безпечних системах, наразі демонструють найкращі результати щодо зниження смертності. Цей підхід потребує участі та тісної співпраці низки секторів, зокрема транспорту, охорони здоров'я, поліції, промисловості та громадянського суспільства.

Зменшення швидкості руху транспортних засобів у населених пунктах лише на 10 кілометрів на годину на 90 відсотків зберігає життя людей у випадку дорожньо-транспортних пригод. Гранична межа в 50 кілометрів на годину виправдана. Це значно збільшує шанси на виживання найбільш вразливих учасників дорожнього руху – пішоходів і велосипедистів. На меншій швидкості водії матимуть більше часу, щоб відреагувати на зміни на дорогах населених пунктів, а їхній гальмівний шлях буде, залежно від попередньої швидкості, суттєво коротшим.

Рано чи пізно вдасться домогтися й запровадження автоматичної системи фіксації порушень швидкісного режиму, враховуючи бажання уряду працювати над цією темою та тиск громадськості.

Утім, зменшити смертність та травматизм, одночасно змусивши водіїв дотримуватися правил, можна і за допомогою інфраструктурних рішень. Звуження дорожніх смуг, будівництво так званих острівців безпеки, повороти із

меншим радіусом – усі ці прості засоби змусять водіїв знижувати швидкість у місті без необхідності їх штрафувати.

Безпечна швидкість:

- швидкість стає небезпечною, коли не відповідає умовам руху;
- пам'ятай: чим вища швидкість, тим важче зупинити автомобіль;
- будьте розсудливі у виборі швидкості. Вона завжди повинна бути такою, щоб гальмівний шлях не перевищував відстані видимості;
- чим вища швидкість, тим менше часу виправити можливі помилки.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху. Київ: Вид-во ТОВ «УКРСПЕЦВИДАВ», 2020. 23с.
2. Конспект лекцій з організації дорожнього руху та забезпечення його безпеки. Репозитарій Національного авіаційного університету URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/29077/5/Конспект%20лекцій.pdf>
3. Рятівні 50: чи запрацюють в Україні європейські обмеження швидкості авто. Європейська правда. Міжнародна безпека та євроінтеграція України. URL: <https://www.euointegration.com.ua/articles/2018/01/25/7076501/>

Микийчук Роман Анатолійович

здобувач вищої освіти I курсу 2 групи факультету № 1 Інституту з підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Львівського державного університету внутрішніх справ

Демків Роман Ярославович

доцент кафедри теорії права, конституційного та приватного права факультету № 1 Інституту з підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Львівського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Перевезення вантажів є однією зі сфер надання послуг. Транспорт є однією з провідних галузей надання послуг перевезення вантажів. Не дарма поширена теза про те, що транспортна мережа – це кровоносна система держави, а транспортні шляхи – це кровоносні артерії.

Як свідчать статистичні дані, основна робота з перевезення вантажів виконується автомобільним видом транспорту [1].

Автомобільний транспорт України здійснює перевезення широкої номенклатури вантажів як у внутрішньому, так і міжнародному сполученнях. У внутрішньому сполученні значна доля перевезень припадає на продукцію видобувної, харчової та сільськогосподарської промисловості, а в

міжнародному переважно виконуються перевезення деревини, харчових продуктів та інших промислових товарів.

Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні здійснюється рядом нормативно-правових актів, які умовно можна розділити на дві групи:

- законодавство України про дорожній рух та організацію автомобільних перевезень;
- законодавство України щодо здійснення автомобільних вантажних перевезень.

Перша група законодавчих актів встановлює основні засади та положення перевезень автомобільним транспортом, до яких відносяться Цивільний та Господарський кодекси України, Закони України «Про дорожній рух», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», а також Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року та ін.

До другої групи, як правило, відносяться нормативно-правові акти, що регулюють окремі питання та порядок здійснення перевезень вантажів автомобільним транспортом, зокрема Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, Закони України «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність» та ін. [2, с. 84].

Перевезення вантажів автомобільним транспортом здійснюється на підставі договору перевезення, який у свою чергу регламентований ст. 909 Цивільного кодексу України.

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреній 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.

Договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі. Укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами). Законом можуть бути передбачені особливості укладення та виконання договору перевезення вантажу [3].

Специфіка правового регулювання договорів перевезення вантажу полягає в тому, що перевезення вантажу на кожному окремому виді транспорту може мати свої особливості. Причому це стосується не тільки умов перевезення вантажу, а й найменування та правового статусу сторін. Так, відповідно до Цивільного кодексу України сторонами договору перевезення вантажу є перевізник та відправник.

При цьому договір перевезення вантажу може бути укладений на користь третьої особи (одержувача), яка хоч і не є стороною договору, але має певні права і несе відповідні обов'язки (ч. 1 ст. 909 Цивільного кодексу України). Особливу увагу слід звернути на те, що Цивільний кодекс України не закріплює дефініції сторін за договором перевезення вантажу, однак такі визначення можуть бути передбачені іншими нормативно-правовими актами [4, с. 33].

Отже, підсумовуючи, можна зазначити, що перевезення вантажів автомобільним транспортом регулюється великою кількістю нормативно-правових актів, а тому з метою їх упорядкування більш раціонально правове регулювання перевезень досліджувати через призму таких критеріїв: залежно від юридичної сили нормативно-правових актів, які регулюють перевезення (перевезення, що регулюються міжнародними актами; перевезення, що регулюються законами України; перевезення, що регулюються підзаконними нормативними актами України; перевезення, що регулюються актами СРСР та УРСР, які не втратили юридичної сили); залежно від виду транспорту, яким здійснюється перевезення (правове регулювання залізничних перевезень, правове регулювання морських перевезень, правове регулювання річкових перевезень тощо), та залежно від об'єкта перевезення (правове регулювання перевезення вантажу, правове регулювання перевезення пасажирів та багажу, правове регулювання перевезення пошти).

Список використаних джерел:

1. Перевезення вантажів автомобільним транспортом за видами вантажів за 2020 рік. *Держстат України*. веб-сайт. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/tr/pv_avt/pv_avt_u/arh_pv_avt_20.htm (дата звернення: 17.05.2021).
2. Погрібняк О. М., Дорош А. С., Демченко Є. Б. Сучасні умови та особливості правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом України. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2018. Вип. 16. С. 83–92.
3. Цивільний кодекс України: Кодекс від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>.
4. Дзюбенко О. Л. Особливості правового регулювання договорів перевезення. *Адвокат*. 2012. № 11 (146). С. 31–34.

Миронова Алевтина Сергіївна

курсантка 3 курсу Навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ, капрал поліції

Білик Вадим Миколайович

доцент кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції (науковий керівник)

ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПРАВОПОРУШЕНЬ ТА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Безпека дорожнього руху досягається за рахунок оперативного, повного і достовірного доведення інформації до спеціальних служб при виникненні кримінальних або надзвичайних ситуацій на транспорті. На сьогодні, основним

пріоритетним напрямком удосконалення роботи поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є впровадження інтелектуальних систем управління дорожнім рухом та врахування досвіду зарубіжних країн щодо використання автоматичної фіксації правопорушень.

У науковій літературі дослідженню даної теми присвячено роботи таких вчених як: О. Ф. Андрійко, О. М. Бандурки, В. М. Бесчастного, Ю. П. Битяка, Л. Р. Білої, А. С. Васильєва, М. Г. Вербенського, І. П. Голосніченка, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова та інших.

Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) представляють собою інтеграцію інформаційно-комунікаційних технологій стосовно ключових складових транспортних процесів: людина – транспортні засоби – транспортна інфраструктура. Створення єдиної архітектури ІТС дозволяє сприяти зниженню аварійності на дорогах. До прикладу, лише одна камера в Києві, яку налаштували на два види порушень, за місяць зафіксувала 70 тисяч порушень на дорогах [5].

До функцій ІТС відносяться: прогнозування небезпечних ситуацій, виявлення заторів і дорожньо-транспортних подій, розробка планів дій в небезпечних ситуаціях, інформування учасників руху про виникнення непередбачуваних ситуацій. Перевагою ІТС при роботі в цих умовах являється можливість інтеграції усіх джерел інформації.

Враховуючи міжнародний досвід, можливим стало у разі виникнення аварійної ситуації на дорозі, зафіксувати автоматизованою системою інформацію в реальному масштабі часу, та від спеціальних пристроїв, змонтованих на ТЗ, надіслати до Єдиного чергового диспетчерського центру. За рахунок автоматизованого управління світлофорними об'єктами досягається можливість створення «зеленої» вулиці для проїзду спецтранспорту; забезпечується безперешкодний рух спецтранспорту до місця ДТП або кримінальної ситуації; відбувається інформування водіїв про поточний стан і короткостроковий прогноз стану дорожнього полотна.

В даний час вся мережа автомобільних магістралей, що примикають до великих міст (Чикаго, Детройт, Лос-Анджелес, Нью-Йорк та ін.) оснащена інтелектуальними транспортними системами. В усьому світі вже готові або створюються понад 1000 проектів «розумних міст», в яких Європа, Північна Америка, Японія та Південна Корея є провідними регіонами у розвитку автоматизованої фіксації правопорушень. За кількістю проектів інтелектуальних транспортних систем Китай займає перше місце зі своїми 500 «автоматизованими» містами [2, с. 159].

У США і Канаді велика увага приділяється взаємним зв'язкам міської системи з системою доріг і автомагістралей в приміських зонах. Хорошим прикладом є міська мережа в Монреалі, де в міську систему управління рухом транспортних потоків входять і автомагістралі приміської зони, тобто приблизно до 70-100 км від міста.

У штаті Техас силами Техаського департаменту транспорту успішно впроваджена система ІТС, що базується на поєднанні центрального

погодинного і центрального адаптивного управління з використанням бібліотеки заздалегідь розрахованих ПК.

Національне законодавство Республіки Болгарія передбачає використання співробітниками дорожньої поліції для фіксації порушень правил дорожнього руху як стаціонарних камер, що постійно розміщені на об'єктах дорожньої інфраструктури й працюють за відсутності поліцейського, так і мобільних, які розташовані на дорозі або прикріплені до службового автомобіля чи мотоцикла і працюють не лише під час зупинки, а й під час руху [6].

Японія є передовою країною в області розробок і використання вищих форм автоматизованих систем управління рухом (перейшла на рівень інтелектуальних транспортних систем управління). Крім Японії та інших країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону цілеспрямовано вкладають кошти в розвиток систем управління. У деяких містах Австралії для зонального керування транспортними контролерами використовується керуюча система SCATS, часто комбінованих і з іншими підсистемами. Велика увага цим питанням приділяється і в Південній Кореї.

У Республіці Білорусь спеціальні технічні засоби, що працюють в автоматичному режимі та мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, використовуються для виявлення перевищення водіями транспортних засобів установленної швидкості руху [4].

Розвиток Smart City в Сінгапурі відбувається відповідно до розробленої Національної стратегії «Smart nation of Singapore» (Розумна нація Сингапур), основними напрямками розвитку якої є: цифровий уряд, цифрова економіка та цифрове суспільство [6].

На автомобільних шляхах Франції працюють декілька видів дорожніх камер:

- фіксований радар – установлюється на аварійно-небезпечних ділянках відповідно до статистики аварійності для зниження швидкості і, відповідно, зменшення кількості ДТП;

- мобільний радар – установлюється в автомобілі, розташованому на краю дороги, для виявлення й фіксації перевищення швидкості;

- дистанційний радар – контролює середню швидкість руху автомобіля на ділянці дороги в кілька кілометрів між двома точками;

- радар (камера), який контролює проїзд на «червоне світло» та фіксує порушення правил проїзду на регульованих перехрестях;

- залізничний радар – принцип його дії аналогічний дії камери, яка контролює проїзд на «червоне світло»;

- дискримінантний радар – дозволяє фіксувати швидкість у різних категорій транспортних засобів, включаючи вантажні автомобілі;

- пересувний-мобільний радар – установлюється в рухомому автомобілі. Повідомлення про правопорушення надсилається власникові транспортного засобу з пропозицією сплатити суму штрафу протягом 15 днів [7].

Заслужовує уваги досвід патрулювання і реагування на правопорушення на дорогах, який застосовує поліція США. У кожного патрульного автомобіль

обладнаний за останнім словом техніки: дві відеокамери, два відеомагнітофона. Всі авто обладнані комп'ютерами. Отримавши сигнал про правопорушення, поліцейський за мить уже бачить, де саме скоєно порушення, бо має електронну карту міста. Таке оснащення дозволяє реагувати блискавично – впродовж декількох хвилин на місце скоєння злочину прибуває одразу кілька патрульних машин. Таку практику першим запровадив Департамент Нью-Йорка, назвавши її «теорією розбитої шибки». Тобто найдрібніше порушення громадського порядку – цілком достатній привід для виклику патруля [1, с. 44].

Спираючись на світовий досвід можна стверджувати, що розвиток ІТС в сучасних умовах є одним з найбільш ефективних шляхів вирішення складних транспортних проблем, як в містах, так і на заміських дорогах. Тому питання розробки обґрунтованих технічних вимог до ІТС є найважливішим, і особливо для України, де є значна нерівномірність у розвитку транспортної інфраструктури по регіонах. Істотними є і історико-архітектурні особливості, особливо в міській забудові: відомо, що топологія українських міст дуже відрізняється від топології європейських та американських [3, с. 30].

Підсумовуючи вищевикладене слід зазначити, що в Україні на сучасному етапі є проблеми у забезпеченні безпеки дорожнього руху, які можна вирішити за допомогою розумних технологій. Підвищення безпеки транспорту та на транспорті за рахунок впровадження регіональних ІТС дозволить підвищити безпеку дорожнього руху, а також безпеку всіх видів перевезень. Міжнародний досвід автоматичної фіксації правопорушень та залучення інтелектуальних транспортних систем у сфері безпеки дорожнього руху має високий потенціал, успішна реалізація якого потребує ще багатьох кроків, серед яких: сприяти імплементації провідних практик, досвіду та рішень передових міст; брати участь у створенні сучасних форм приватно-державного партнерства; сприяти залученню інвестицій, сприяти покращенню інвестиційної та інноваційної привабливості міст.

Список використаних джерел:

1. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю. С. Коллер, А. О. Собакаръ. – К. : «МП Леся», 2015. – 204 с.
2. Василенко А. І. Дослідження досвіду Китайської Народної Республіки у сфері управління «розумними містами». Інвестиції: практика та досвід, 2019. Вип.23. С. 157-162.
3. Біліченко Н. О., Цимбал С. В., Крупський Я. Ю. Світовий досвід розвитку транспортних систем. Автошляховик України, 2014. Вип. 4. С. 28-34.
4. Указ Президента Республики Беларусь от 03.09.2010 № 454 «О мерах, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения с использованием специальных технических средств». URL: <http://www.newsby.org/documents/ukazp/2012/ukase-by1/ukaz2012-belarus-0661.htm>. (дата звернення: 27.08.2020 р.).

5. Катерна О. К. Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни. [Електронний ресурс]. URL: file:///C:/Users/Admin/Downloads/6719-16626-1-PB.pdf (дата звернення: 27.09.2020).

6. Smart Nation Singapore: Digital Government Services : [Електронний ресурс]. URL: <https://www.smartnation.sg/what-is-smart-nation/initiatives/Digital-GovernmentServices>

7. Fonctionnement des radars automatiques: Les Radars automatiques et la procédure de contrôle sanction automatisé/ Franck Cascino. URL: <http://www.agirpouurlasecuriteroutiere.asso.fr/Fonctionnement-des-radars.html>.

Назаренко Ігор Владиславович

студент юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Козинець Олена Гаврилівна

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

ДІТЕЙ ПОТРІБНО НАВЧАТИ ПРАВИЛАМ ПОВЕДІНКИ НА ДОРОГАХ

Всі, хто знаходиться на проїжджій частині є учасниками дорожнього руху. Враховуючи це, діти, як і дорослі, пішоходи як і автомобілісти є безпосередніми учасниками дорожнього руху, а це означає, що необхідно знати елементарні правила поведінки на дорозі та ретельно вчити дітей безпечній поведінці на дорогах, починаючи з дошкільного віку.

Статистика дорожньо-транспортних пригод показує, що майже половина з них відбувається через неухважність дітей. Тому батькам вдома, вчителям у школах, вихователям у дитячих садках потрібно особливу увагу приділяти розвитку спостережливості дітей, концентрації уваги, координації рухів, а також вивченню елементарних правил поведінки на дорозі та поблизу дороги, що в майбутньому забезпечить його безпеку в якості учасника дорожнього руху. Адже знання, які діти добре засвоять у дитячому садку та у молодших класах школи, залишаться в неї назавжди.

Найважливішу роль у вихованні дітей відіграють батьки. Так, батькам слід звернути особливу увагу на формування знань дитини про правила дорожнього руху, поведінки на дорозі. Крім особистих інструктажів можна залучити дитину до перегляду відео-уроків, читання журналів, книжок про ПДР. Але варто зазначити, що дитина в усьому бере приклад з батьків, в тому числі й копіює їхню поведінку при переході дороги, акцентує увагу на

коментарях за кермом та ін. Батьки також можуть передавати дитині знання правил дорожнього руху, моделюючи різні дорожні ситуації з використанням іграшок-машинок, а також під час катання на дитячому електромобілі або велосипеді.

Зацікавити дитину правилами дорожнього руху можна перетворивши процес навчання в захоплюючу гру.

Як правило, діти завжди дуже цікавляться світлофором – він притягує їхню увагу своїми яскравими кольорами, що змінюються. Зрозуміло, що дитина обов'язково поцікавиться у вас, для чого кожен колір світлофору. Ця природна цікавість стане прекрасним приводом розповісти дитині про те, як правильно переходити дорогу.

Дітлахи вкрай спостережливі і помічають навколо себе в рази більше, ніж дорослі люди, адже їх гострота сприйняття навколишнього світу не притуплена ніякими побутовими і життєвими клопотами, а природна допитливість і прагнення пізнавати світ знаходяться на дуже високому рівні. І правильна поведінка батьків на дорозі обов'язково відкладеться у свідомості дитини. І ці знання можуть спливати на поверхню свідомості в самий несподіваний, але необхідний момент. І часом вони можуть навіть врятувати життя дитині.

Також варто звернути увагу на погоду, під час якої ви відправляєте дитину до школи, оскільки інколи може бути густий туман, рясний дощ, які можуть значно обмежити видимість учасників дорожнього руху. У таких ситуаціях обов'язково в дитини мають бути світловідбивачі на одязі, взутті та рюкзаку.

Вчасно вивчені правила дорожнього руху врятували не одну тисячу дитячих життів.

За статистикою, приблизно половина всіх нещасних випадків у дорожньо-транспортних пригодах за участю дітей відбувається саме у дворах житлових будинків або на прилеглих дорогах. Поєднання «діти і дорога» – досить grimуча суміш і вимагає самого невсипущого контролю з боку дорослих людей. Краще рано, ніж пізно. Задумайтеся про це! Набагато розумніше, щоб до того віку, коли дитина зможе бігати, вона вже знала ази безпечної поведінки на дорогах.

Дотримання правил дорожнього руху в будь-якій сім'ї повинно бути доведено до автоматизму, тоді і дитина, що називається, з молоком матері вбере в себе дисципліноване поводження на дорогах. Потрібно пам'ятати про те, що дорога є територією підвищеної небезпеки і не прощає недбалого до себе ставлення.

На жаль, далеко не всі водії дотримуються принципу «обережно, діти на дорозі» навіть біля шкіл та дитячих садків, не кажучи вже про інші ділянки дороги.

Отже, всі з оточення дитини дома, в дитячому садочку, в школі мають багато уваги приділяти обговоренню правил дорожнього руху та демонстрацією їх обов'язкового та неухильного дотримання. Ніколи не жалійте

часу на пояснення дитині про правила дорожнього руху, оскільки це дуже важливо.

Список використаних джерел:

1. Безпека дітей дорогою до школи і додому 2021. URL: <https://pon.org.ua/novyny/7285-bezpeka-dtey-dorogoyu-do-shkoli-dodomu.html>.
2. Організації навчання дітей безпечній поведінці на дорогах. URL: <http://ditsad.com.ua/konsultac516.html>.
3. Тимовський О. А. Дитина у світі дорожнього руху. Тернопіль: Мандрівець. 2016. 32 с. URL: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/programy-rozvytku-ditey/9ditina-v-sviti-dorozhnogo-ruxu-timovskij.pdf>.

Нітченко Алла Григорівна

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

Коломієць Микита Сергійович

студент юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

КЛАСИФІКАЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Забезпечення безпеки дорожнього руху та транспортних операцій є однією з важливих сфер життя суспільства. Адже дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) є серйозною проблемою не тільки в Україні, а й в усьому світі.

В ч. 1 п. 1.10 Правил дорожнього руху України термін ДТП визначається як подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1].

До основних ознак ДТП відносять:

- ДТП скоює транспортний засіб;
- даний транспортний засіб у момент ДТП перебуває у процесі дорожнього руху;
- виникненню ДТП, як правило, передуює одне чи декілька порушень правил дорожнього руху;
- у результаті ДТП настають шкідливі наслідки [2, с. 5].

Наявність хоча б двох ознак надає підстави кваліфікувати подію як ДТП.

Серед основних причин ДТП слід виділити: людський фактор, неналежний стан транспортного засобу, погані погодні умови.

Кожна скоєна ДТП має різні характеристики та механізми вчинення. Однак, цей вид злочину також має певні загальні характеристики, що дозволяють здійснити класифікацію ДТП та сприяють подальшому розслідуванню справи.

Так, у 1936 році, А. Туманян вперше здійснив спробу класифікувати ДТП у зв'язку з механізмом вчинення правопорушення. Зокрема, він класифікував ДТП наступним чином:

1. зіткнення;
2. наїзди на нерухомі перешкоди;
3. перекидання;
4. сходження з дорожнього полотна;
5. наїзди на тварин;
6. технічні аварії [Цит. по 3, с. 135].

Зазначена класифікація, з часом претерпіла змін. Сьогодні ДТП класифікують за видами і за ступенями тяжкості наслідків та розрізняють одинадцять видів ДТП та п'ять видів наслідків.

Види ДТП:

1. зіткнення;
2. перекидання;
3. наїзд на перешкоду;
4. наїзд на пішохода;
5. наїзд на велосипедиста;
6. наїзд на тварину;
7. наїзд на гужовий транспорт;
8. наїзд на транспортний засіб, що стоїть;
9. падіння пасажира;
10. падіння вантажу, що перевозиться;
11. інші події [4, с. 7].

Залежно від ступеня тяжкості наслідків ДТП діляться на ті, що призвели до:

- матеріальних збитків;
- легких тілесних ушкоджень;
- тілесних ушкоджень середнього і важкого ступеня тяжкості;
- смерті потерпілого;
- особливо тяжких наслідків (загинуло 4 і більш або поранено 15 і більш людей) [2, с. 7].

Слід зазначити, що за порушення вимог Правил дорожнього руху України, внаслідок яких трапилась ДТП, наступає адміністративна або кримінальна відповідальність.

Отже, як бачимо ДТП характеризуються багатоманітністю та класифікуються на види за двома основними критеріями: по-перше, залежно від категорії учасників дорожнього руху та способу скоєння; по-друге, залежно від важкості наслідків. Регулюють суспільні відносини у сфері попередження, оформлення та усунення наслідків ДТП норми адміністративного, кримінального, а іноді і цивільного права.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.05.2021).
2. Гаркуша В. В., Кучеренко О. М. Особливості оформлення Національною поліцією матеріалів ДТП без потерпілих: методичні рекомендації. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. 32 с.
3. Стаскевич Г. С. Класифікація дорожньо-транспортних пригод. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2016. № 21. С. 135-137
4. Дії працівника поліції на місці ДТП: методичні рекомендації / Тучапець І. Б. Львів: ЛьвДУВС 2020. 42 с.

Олексієнко Анна Юріївна

учениця 9 класу Лісівської філії комунального закладу «Михайлівське навчально-виховне об'єднання» Олександрівської селищної ради Кропивницького району Кіровоградської області

Щербанська Ірина Михайлівна

вчитель історії Лісівської філії комунального закладу «Михайлівське навчально-виховне об'єднання» Олександрівської селищної ради Кропивницького району Кіровоградської області (науковий керівник)

ДО ПИТАННЯ ПРО ЧИННИКИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У сучасному світі питання забезпечення безпеки в загальному плані стає досить актуальним з огляду на незахищеність людини від певних факторів. Одним з таких факторів є експлуатація транспортних засобів людиною для задоволення різних цілей – у перевезеннях власним автомобільним транспортом, в здійсненні підприємницької діяльності в сфері перевезень і

Враховуючи вагоме зростання ступеня експлуатації транспорту, суспільство потребує якісного і ефективного правового регулювання даної сфери, а також сфери, що тісно пов'язана з нею – забезпечення безпеки руху на різних видах транспорту. Держава встановлює певні законодавчі вимоги, за невиконання яких загрожує застосуванням заходів примусу. Але якщо вести мову про безпеку руху та експлуатацію транспорту, слід звернути увагу більш докладно на проблеми тієї системи, що утворює дані відносини, постійну необхідність бути на одному рівні із технічним прогресом. Щороку кількість автомобілів збільшується, шляхи сполучення все більше заповнюються ними, а ,отже, пропорційно зростає кількість негативних явищ даної сфери, серед яких першість належить аваріям. Тому, у нашому дослідженні ми звернемо увагу на найбільш загальні чинники розвитку галузі забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту, її нормативно-правове регулювання, державне

управління галуззю, а також загально опишемо суб'єктний склад даних відносин. Вивченням питань безпеки руху та експлуатації транспорту раніше вже займалася велика кількість вітчизняних та іноземних науковців. Проте ряд питань залишаються все одно ними не вирішені, зокрема що стосується практики. Виходячи з цього, спробуємо приділити більше уваги огляду і аналізу практичної сторони питання забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту в сучасних умовах та виявити, де і як часто сьогодні виникають несприятливі ситуації в сфері забезпечення безпеки руху, і яким може бути її вирішення. Для здійснення найбільш повного аналізу всіх складових відносин в сфері забезпечення безпеки руху і експлуатації транспорту слід для початку визначити співвідношення і обсяг понять безпеки руху та експлуатації транспорту. Безпека руху, як така, може розглядатися у кількох аспектах. З юридичної точки зору – це суспільні відносини, що складаються в сфері державного регулювання діяльності транспорту із сприяння найбільш сприятливому його функціонуванню для забезпечення наперед встановлених стратегічних цілей [1, с. 14]. Саме у даному розрізі ми будемо розглядати це поняття і далі. З технічної точки зору – це сукупність факторів, що утворюють безпечну обстановку, в якій не виникає небезпечних ситуацій, що в свою чергу не переходять у несприятливі наслідки (аварії, дорожньо-транспортні пригоди). Дане визначення в своєму обсязі допустиме для характеристики безпеки руху на різних видах транспорту. Відмінності полягають лише в дещо різній сукупності чинників, що визначають безпеку руху як певний стан функціонування транспорту, який проявляється у безпечній експлуатації рухомого складу [3, с. 29]. Наприклад, на автомобільному транспорті такими факторами є: 1) безпечний інтервал; 2) безпечна дистанція; 3) безпечна швидкість. Це визначає спрямованість відносин в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як окремої складової частини відносин безпеки руху [2, с. 21]. Дана технічна складова (не лише на автомобільному транспорті) далі знаходить своє вираження у діяльності законодавця із розробки і прийняття нормативних актів, що регулюють кожен сферу, а іноді – і певний чинник. У випадку сфери безпеки дорожнього руху – це Закон України «Про дорожній рух», Правила дорожнього руху, Конвенція про дорожній рух та ін. [2, с. 11]. Щодо характеристики поняття «експлуатації транспорту», то, виходячи із загального смислового навантаження терміну експлуатація, – це все те, що не заборонено законом чи щодо чого встановлено певні обмеження і ліміти, необхідність отримання певного дозволу, і що пов'язано із власне процесом використання транспортних засобів для певних цілей [1, с. 98]. Експлуатація транспорту є досить комплексним явищем, рівно як і забезпечення безпеки руху. Зокрема, тут мова йде про технічний процес використання властивостей транспорту, і цей процес підпорядковується суворим нормам щодо техніки безпеки, технічного стану транспортних засобів, впливу транспорту на навколишнє середовище і т.д.

Отже, безпека дорожнього руху – стан, що гарантує учасникам безпечно пересування дорожньо-транспортною мережею, регулюється спеціальними

нормативно-правовими актами й забезпечується інституційними органами та залежить від технічного, екологічного, нормативно-правового, наукового показників. Для покращення системи безпеки дорожнього руху потрібно враховувати інтенсивність зростання дорожнього руху, розвиток автомобільного парку та дорожніх технологій.

Організація безпеки руху і регламентація правил експлуатації транспортних засобів знаходяться у прямо пропорційному зв'язку між собою, утворюючи єдиний і неподільний комплекс суспільних відносин.

Список використаних джерел:

1. Безпека дорожнього руху та деякі правові аспекти: навч. посібник / В. А. Кищун, Р. М. Кузнецов, І. С. Мурований, О. В. Лата. Луцьк, 2010. 225 с.
2. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис.. канд. юрид. наук: 12.00.07. К., 1997. 23 с.
3. Микитюк А. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / Микитюк А. А. Львів, 2008. 214 с.

Остапов Костянтин Михайлович

старший викладач кафедри пожежної тактики та аварійно-рятувальних робіт Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук

ОСОБЛИВОСТІ ДЕБЛОКУВАННЯ ПОСТРАЖДАЛОГО, ЗАТИСНУТОГО ЕЛЕМЕНТАМИ КУЗОВА АВТОМОБІЛЯ

При аваріях можуть траплятися випадки коли в наслідок пошкодження кузова постраждалі можуть бути затиснутими його конструкціями. Найбільш характерними варіантами затискання є такі: затискання нижніх кінцівок постраждалого деформованою підлогою, тунелем коробки передач, педалями, порогом; затискання тіла постраждалого дахом, «торпедою», сидінням автомобіля.

При затисканні нижніх кінцівок по-перше необхідно розчистити простір навколо постраждалого та ліквідувати затискання. Для цього потрібно надійно зафіксувати автомобіль тому що додаткові його коливання викликають біль у постраждалого. Технологія деблокування включає в себе послідовне виконання наступних операцій [1]:

- видалення дверей зі сторони постраждалого та розчищення місця біля його ніг (шматки панелей, килимки, обшивка, проводка тощо) для забезпечення проникнення лікаря рис.1, а;

- видалення даху при цьому необхідно слідкувати за остаточною деформацією кузова щоб не викликати повторних затиснень постраждалого рис.1, б;



Рис. 1 Технології видалення елементів кузова автомобіля: а - видалення дверей зі сторони постраждалого; б - видалення даху.

- при необхідності видаляються педалі;
- розрізається поріг в місті деформації;
- віджимається поріг від тунелю КПП;
- при наявності двох та більш постраждалих, затиснутих в автомобілі, необхідно до їхнього визволення повністю розчистити прості навколо них, звільнивши також шляхи евакуації (видалити двері, зробити надрізи порогів, зрізати стійки, видалити дах, сидіння які заважають). Почергове визволення постраждалих та пов'язане з цим руйнування кузова може викликати неконтрольовану вторинну деформацію, в наслідок чого виникає небезпека повторного затискання інших постраждалих [2].

При затисненні тіла постраждалого поміж сидінням та «торпедою» необхідно ретельно продумати весь хід рятувальної операції та уникнути небезпечних деформацій по мірі ослаблення конструкцій кузова.

Технологія деблокування включає в себе послідовне виконання наступних операцій:

- видалення обох дверей зі сторони постраждалого рис. 2;



Рис. 2 Видалення обох дверей зі сторони постраждалого

- встановити під середню частину автомобіля (під середньою стійкою) підкладку або домкрат. Це потрібно для того, щоб автомобіль не «склався» під час роботи;
- звільнити напрямок видавлювання «торпеди» видалити лобове скло якщо воно збереглося;
- зробити надріз порогу біля передньої стійки та самої передньої стійки поміж підлогою та «торпедою»;
- встановити гідравлічний циліндр (домкрат) одну п'ятку якого уперти у кут поміж залишеною нижньою частиною середньої стійки та переднім порогом, а іншу в торпеду та віджати передню частину автомобіля рис 3;

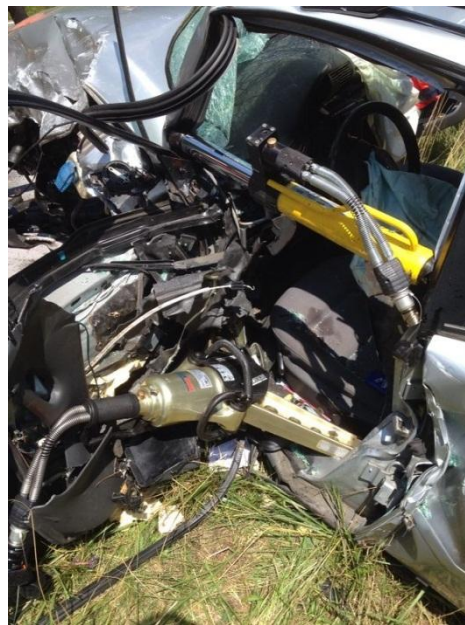
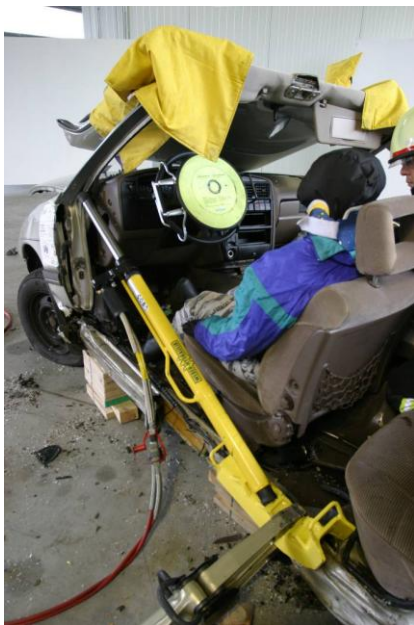


Рис. 3 Створення місця за допомогою розтискання

- якщо звільненню постраждалого заважає рульове колесо то нижню третину його зрізають, а решту віджимають за допомогою розжиму та ланцюгів.

Після проведення роботи з відчинення або демонтажу (шляхом відгинання, розтискання, розрізання, перекусування тощо) відповідних конструктивних елементів кузова ТЗ постраждалого укладають на медичну дошку.

При укладанні постраждалого на медичну дошку рятувальники мають намагатися якомога менше змінювати положення постраждалого та тримати його тіло єдиним блоком («голова-шия-хребет-таз»), для чого залучається не менше трьох рятувальників. Крім цього, на кожну пошкоджену кінцівку постраждалого необхідно виділяти окремо одного рятувальника.

Список використаних джерел:

1. Рятувальні роботи під час ліквідації надзвичайних ситуацій. Частина 1: Посібник. За загальною редакцією В. Н. Пшеничного / Аветисян В. Г., Сенчихін Ю. М., Кулаков С. В., Куліш Ю. О., Александров В. Л., Адаменко М. І., Ткачук Р. С., Тригуб В. В. – К.: Основа, 2006. – 240 с.

2. Методичні рекомендації щодо порядку дій аварійно-рятувальних формувань ДСНС під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. Наказ ДСНС України від 28.01.2020 р. № 80.

Оцел Валентина Василівна

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії кримінологічних досліджень та проблем запобігання злочинності Державного науково-дослідного інституту МВС України

Багаденко Ірина Петрівна

начальник науково-дослідного відділу науково-дослідної лабораторії кримінологічних досліджень та проблем запобігання злочинності Державного науково-дослідного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ В М. КИЄВІ ТА ШЛЯХИ ЇХНЬОГО ВИРІШЕННЯ

Небезпеку як для пішоходів, так і для водіїв й пасажирів, що пересуваються містом в автомобілях чи іншому громадському транспорті, становлять порушення правил керування транспортними засобами, в результаті чого на українських дорогах трапляється значна кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), у тому числі з травмованими та загиблими. ДТП грають вирішальну роль як у людських долях (спричиняють шкоду

здоров'ю потерпілим чи позбавляють життя та знедолюють сім'ї), так і водночас стають важким тягарем для бюджету, економіки, негативно впливають на суспільство та систему охорони здоров'я. Смертність на дорогах значиться серед десяти найпоширеніших причин смерті, куди входять серцево-судинні хвороби, захворювання дихальних шляхів, діабет, захворювання шлунково-кишкового тракту, туберкульоз, деменція.

У порівнянні з іншими європейськими країнами, в Україні, нажаль, один з найнижчих рівнів дорожньо-транспортної безпеки. А, порівнюючи між собою українські регіони, то беззаперечним лідером за кількістю ДТП виступає м. Київ. За статистикою патрульної поліції України, за останні три роки у Києві простежувалися коливання динаміки ДТП: 2018 р. зареєстровано 38073 випадки, 2019 р. – 40750, 2020 р. – 39535. В 2018 р. у столиці сталося 2179 ДТП с постраждалими, в 2019 р. – 2278, в 2020 р. зафіксовано на 201 випадок менше, ніж за попередній період. У тому числі кількість ДТП з травмованими та загиблими особами становила в: 2018 р. – відповідно 2524 та 139 випадків, 2019 р. – 2655 та 137, 2020 р. – 2349 та 111 [1].

Найбільша кількість ДТП фіксується по п'ятницях. Щоденна динаміка всіх ДТП зростає в денні години з 8-ої ранку, досягає піку – у 17-ої години й далі знижується. У п'ятницю також виявляють більше число п'яних водіїв за кермом, за часом – з 23-ї до 2-ої години ночі. За інформацією ЗМІ, з посиланням на МВС України, в цілому по країні, наприклад у 2020 р., на дорогах було затримано 129 тис. водіїв у стані алкогольного сп'яніння, понад 9 тис. водіїв «сіли» повторно за кермо в такому стані, а ще 5 тис. – «сіли» напідпитку втретє [2]. Керування транспортними засобами у стані сп'яніння входить до 5-ки найпоширеніших причин ДТП. До групи лідерів також належать: порушення правил маневрування (з даної причини трапляється найбільше число ДТП), перевищення безпечної швидкості, недотримання дистанції та порушення правил проїзду перехресть.

Не менш актуальною проблемою дорожньої безпеки залишається пересування водіїв і пасажирів транспортним засобом без використання ременів безпеки. Серед усіх країн Європи Україна має найнижчий рівень користування ременями безпеки, тоді як, наприклад, у Франції 99% водіїв використовують їх постійно, Чехії – 97%, Словенії – 93%, Польщі – 83%. Згідно з даними дослідження кампанії «За безпечні дороги», проведеного в 2018 р., в Україні лише 23% водіїв користуються ременями безпеки. Так само страждають й мотоциклісти, які принципово не одягають мотошоломи. Статистика свідчить, що шолом на 40% знижує ризик смертельного результату у ДТП, на 70% – ризик отримати важкі травми голови [3]. Доказати поліцейськими після події ДТП, що водій та пасажир не користувалися ременями безпеки, не завжди легко, тому маємо малу кількість виписаних штрафів за такі правопорушення. А це у свою чергу призводить до того, що багато українців не відчують стримуючих факторів і спокійно їздять в авто без пасків безпеки, що під час серйозних ДТП позбавляє їх порятунку від отримання травм чи навіть від смерті. Тому, на думку експертів, в якості

стримуючого фактору доцільно ввести за правило, що водії та пасажери, які отримали травми в результаті ДТП, будучи не пристебнутими, повинні бути позбавлені страхових виплат на лікування [4]. З прийняттям 16 лютого 2021 р. Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» (№ 1231-IX) держава збільшила штраф за порушення користування ременями безпеки або мотошоломами з 51 до 510 грн. Законом також передбачено й збільшення інших штрафів, зокрема за: порушення правил проїзду, зупинки, безпечної дистанції, обгону, зустрічного роз'їзду; перевищення швидкості на 20-50 км/год і понад 50 км/год; водіння в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння; залишення місця ДТП; непокору пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід проїзної частини у невстановлених місцях; порушення правил дорожнього руху велосипедистами та ін. Є сподівання, що такі більш жорсткі норми допоможуть скоротити на дорогах України кількість п'яних водіїв і зменшити смертність на 10-15%.

Винуватими в ДТП є не тільки водії, а й пішоходи, які порушують правила дорожнього руху та заходи безпеки: переходять дорогу там, де їм зручно, а не в призначених для цього місцях, не використовують світловідбивальних елементів в певну пору року чи за певних погодних умов, переходять дорогу в навушниках чи під час телефонної розмови тощо. Внаслідок таких ДТП винуватим частіше залишається сам водій, якому приходится серйозно витрачатися на адвокатів чи хабарі (суми витрат можуть становити від 1 тис. дол. і вище в залежності від складності справи, резонансу, ступеня каліцтв постраждалих). Тому експертами та адвокатами неодноразово пропонувалося покласти всю відповідальність за ДТП за участю пішохода-порушника на самого пішохода. Більш того, пішохід повинен нести матеріальну відповідальність за пошкодження, завдані транспортному засобу і відшкодувати моральну шкоду, завдану безпосередньо водієві. З метою реалізації таких пропозицій в грудні 2019 р. депутатською групою Верховної Ради України розроблено законопроект № 2697 про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху та 03 червня 2020 р. він був прийнятий за основу проекту Закону України про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху.

За статистикою в нашій країні щодня гине 10 пішоходів і ще близько сотні зазнають різних травм. І трапляється це не тільки з вини пішоходів і водіїв, а й з причин поганої дорожньої інфраструктури. Наприклад, у столиці одним із таких місць, де часто гинуть пішоходи, називають Голосіївський проспект. Причиною небезпеки цієї ділянки експерти у галузі безпеки дорожнього руху вважають те, що дорожники не врахували погану оглядовість для водіїв. Транспортний експерт І. Бондаренко, дослідивши випадки ДТП у Києві, серед 30 ділянок, де в 2016-2019 рр. траплялися смертельні ДТП,

найнебезпечнішими визначила проспект Перемоги, Столичне та Гостомельське шосе [5]. Отже, на виникнення дорожніх аварій з пішоходами, поряд з водіями та пішоходами-порушниками, також впливають недбалість тих, хто встановлює знаки, погане освітлення вулиць, стерті фарби дорожньої розмітки тощо. Щоб уникнути подібних ситуацій та забезпечити безпеку пішоходів найдієвішим методом вважають встановлення штучних перешкод – «лежачих поліцейських», перед якими водії вимушені загальмувати, аби не пошкодити своє авто.

Починаючи з 2018 р. набули чинності нові державні будівельні норми щодо вулиць і доріг [6], відповідно до яких всі нові та реконструйовані зупинки громадського транспорту мають будуватися з обов'язковими захисними стовпчиками від можливого наїзду, котрі можуть «притримати» удар та зменшити наслідки аварій, тим самим врятувавши людям життя. Такі спеціальні огороження почали встановлювати й на тротуарах перед пішохідними переходами.

Започаткувавши польський досвід, з 01 червня 2020 р. в країні запрацювала система автоматичної фотофіксації порушень правил дорожнього руху. Так, в Києві та Київській області на сьогодні встановлено 55 камер автофотовідеофіксації, що реєструють перевищення водіями автотранспорту швидкості на дорогах. Протягом 3-4 років держава планує встановити 600 камер по всій Україні [7].

Залишається актуальною ще одна проблема – організації паркування автотранспорту. Кількість власного автотранспорту серед населення зростає, а спеціально передбачених автостоянок і паркінгів не вистачає, особливо в містах. Останнім часом спостерігаємо масове і хаотичне паркування власниками своїх автомобілів (не тільки легкових) на тротуарах, вздовж доріг й перед пішохідними переходами та перехрестями. Законодавством визначено дозволений метраж паркування від пішохідних переходів і перехресть – не менше 10 метрів та способи розміщення автомобіля на дорожній смузі. Проте часто можна побачити, що відстань є меншою, машини залишають не за правилами, що створює для пішоходів погану видимість проїжджої частини і ризик потрапити під колеса. Для вирішення проблеми необхідними мірами є створення нових паркомісць на спеціально відведених територіях (у містах необхідно будувати не тільки багатоповерхові житлові будинки, а й багатоповерхові паркінги), облаштування небезпечних зон дорожніми забороняючими знаками і відмітками та ведення жорсткого контролю за виконанням цих норм.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/>.
2. В Україні збільшили штрафи за порушення ПДР: що очікує водіїв. URL: <https://vechirniy.kyiv.ua/news/50581/>.
3. Тисячний В. Штрафи виростуть у 10 разів: в Україні задумали посилити покарання для водіїв. URL: <https://www.obozrevatel.com/ukr/>

law/zhorstkij-zakonoproekt-yak-u-radi-hochut-zbilshiti-shtrafi-za-porushennya-pdr.htm.

4. З водіїв необхідно зняти відповідальність за ДТП з пішоходами-порушниками. URL: <https://gazeta.ua/blog/51691/z-vodiyiv-neobhidno-znyati-vidpovidalnist-za-dtp-z-pishohodamiporushnikami>.

5. Максюк Н. Найнебезпечніші ділянки на київських дорогах: мапа концентрації смертельних ДТП. URL: <https://bzh.life/ua/gorod/samye-opasnye-uchastki-na-kievskih-dorogah-karta-konzentraczii-smertelnyh-dtp>.

6. Стопчики безпеки: переходи в Україні будуватимуть по-новому. URL: <https://vechirniy.kyiv.ua/news/stovpchyky-bezpeky-perekhody-v-ukraini-buduvatymut-ro-novomu>.

7. Україні планують встановити 600 камер фото- та відеофіксації. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3175549-v-ukraini-planuut-vstanoviti-600-kamer-foto-ta-videofiksacii.html>.

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

ЩОДО ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ГУЖОВИМ ТРАНСПОРТОМ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

Відповідно до чинного законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху на осіб, які керують гужовим транспортом, покладаються певні права та обов'язки. Зокрема, обов'язки осіб, які керують гужовим транспортом, закріплені Законом України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ, згідно зі ст. 19 якого зазначені вище особи зобов'язані: не залишати тварин на проїзній частині без догляду; візки (сани) повинні бути обладнані світловідбивними пристроями, а в темний час доби – і ліхтарями [1].

Також основні вимоги до осіб, які керують гужовим транспортом, закріплені розділом № 7 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. Це такі вимоги: 1) керувати гужовим транспортом дозволяється особам, не молодшим 14-річного віку; 2) гужовий віз (сани) повинен бути обладнаний світлоповертачами: спереду білого кольору, ззаду – червоного; 3) для руху в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості на гужовому транспорті необхідно увімкнути ліхтарі: спереду – білого кольору, ззаду – червоного кольору, що встановлюються з лівого боку воза (саней); 4) у разі виїзду на дорогу з прилеглої території або з другорядної дороги в місцях з обмеженою оглядовістю водій воза (саней) повинен вести тварину за вуздечку, повід;

5) перевозити людей гужовим транспортом дозволяється за наявності умов, які б виключали можливість перебування пасажирів за боковими та заднім габаритами транспортного засобу; 6) особам, що керують гужовим транспортом, забороняється: а) рухатися по автомобільних дорогах державного значення (за можливості рухатися автомобільними дорогами місцевого значення); б) використовувати вози, не обладнані світлоповертачами, без ліхтарів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості; в) залишати на смузї відведення дороги тварин без нагляду та випасати їх; 7) особи, які керують гужовим транспортом, зобов'язані виконувати вимоги інших пунктів Правил дорожнього руху, що стосуються водіїв і пішоходів та не суперечать вимогам розділу № 7 [2].

Крім цього, певні вимоги до переїздів та перевезень гужовим транспортом викладені у Правилах охорони праці у сільськогосподарському виробництві, затверджених наказом Міністерства соціальної політики України від 29 серпня 2018 року № 1240, відповідно до яких: 1) запрягати коней дозволяється лише у справний гужовий транспорт. Гужовий транспорт, який використовується в гірській місцевості, має бути забезпечений додатковим гальмовим пристроєм; 2) керувати гужовим транспортом та переганяти тварин по дорозі дозволяється працівникам, які досягли 14-річного віку; 3) працівники, які керують гужовим транспортом, повинні мати знання щодо роботи в складних умовах, знати транспортні маршрути, можливість об'їзду небезпечних зон, виконувати інші вимоги, що стосуються водіїв і пішоходів; 4) гужовий транспорт має бути обладнаний сидіннями, розміщеними таким чином, щоб кінь не міг дістати їздового задньою ногою; 5) не дозволяється: використовувати гужовий транспорт без гальмівних пристроїв, без ліхтарів у темний час доби та за умов недостатньої видимості; залишати на смузї відведення дороги тварин без нагляду; переїжджати через залізничні колії та дороги з покращеним покриттям поза спеціально відведеними місцями; переміщення автомагістралями і дорогами для автомобілів, якщо поруч є інші дороги; виконувати інші дії, що суперечать вимогам Правил дорожнього руху; 6) під час завантажування і розвантажування гужового транспорту коней потрібно прив'язувати; 7) коні, зайняті на транспортних роботах, мають бути підковані. До роботи слід допускати здорових коней із хорошим зором; 8) спускаючись зі схилу, не можна сідати в гужовий транспорт, підтримувати або підпирати його руками, намотувати віжки на руку, тулуб; 9) під час використання гужового транспорту в темний час доби або за умов недостатньої видимості вози (сани) мають бути облаштовані світловідбивачами відповідно до вимог Правил дорожнього руху; 10) не дозволяється залишати тварин, запряжених у сільськогосподарське знаряддя, неприв'язаними без їздових навіть у разі нетривалої зупинки [3].

Незважаючи на те, що зазначеними вище нормативно-правовими актами у сфері безпеки дорожнього руху закріплюються вимоги до осіб, які керують гужовим транспортом, водночас жодним чином не надається тлумачення самого поняття «гужовий транспорт».

Щодо розуміння поняття «гужовий транспорт» в інтернет-мережі є таке пояснення: *«гужовий транспорт – вид дорожнього (безрейкового) транспорту, як вантажного, так і пасажирського, в якому транспортні засоби (вози) приводяться до руху тваринами (курсив мій. – Є. П.). Як тяглові тварини використовуються коні, воли, буйволи, віслюки, мули, олені та ін. Назва пов'язана зі словом «гуж» – ремінь для з'єднання хомута з голоблями; існує також прислівник «гужем», тобто «гужовим транспортом» [4].*

Ураховуючи правовий статус осіб, які керують гужовим транспортом, та вимоги, що висуваються законодавцем до таких осіб, вважаємо, що термін «гужовий транспорт» варто визначити як вид дорожнього (безрейкового) транспорту, як вантажного, так і пасажирського, в якому транспортні засоби (вози, сани) приводяться до руху тваринами.

З огляду на факт, що тлумачення поняття «гужовий транспорт» має істотне значення для розуміння сутності цього виду транспорту та вимог, що висуваються Законом України «Про дорожній рух» та Правилами дорожнього руху стосовно правового статусу осіб, які ним керують, на наш погляд, п. 1.10. Правил дорожнього руху слід доповнити визначенням поняття «гужовий транспорт» у такій редакції:

«гужовий транспорт – вид дорожнього (безрейкового) транспорту, як вантажного, так і пасажирського, в якому транспортні засоби (вози, сани) приводяться до руху тваринами» (курсив мій. – Є. П.).

За порушення правил дорожнього руху особами, які керують гужовим транспортом, Кодексом України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) передбачена відповідальність за статтею 127.

Отже, відповідальність за порушення правил дорожнього руху з боку осіб, які керують гужовим транспортом, закріплюється ч. 2 ст. 127 КУпАП. Якщо ж зазначені особи порушили правила дорожнього руху, перебуваючи у стані сп'яніння, то такі їх дії будуть кваліфікуватися за ч. 3 ст. 127 КУпАП.

У разі, якщо порушення правил дорожнього руху особами, що керують гужовим транспортом, призведуть до створення аварійної обстановки, то такі дії кваліфікуватимуться за ч. 4 ст. 127 КУпАП [5].

Однак, якщо порушення правил дорожнього руху з боку осіб, які керують гужовим транспортом, призведуть до шкідливих наслідків, а саме спричинять пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, то яку саме відповідальність мають нести такі особи?

Відповідно до глави 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку» КУпАП, порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, тягне за собою адміністративну відповідальність за ст. 124 [5]. Проте в диспозиції цієї статті зазначено, що дане адміністративне правопорушення визнаватиметься таким лише у разі його вчинення тільки учасниками дорожнього руху.

Згідно з положенням розділу 1 Правил дорожнього руху, учасником дорожнього руху визнається особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному [2].

Таким чином, законодавчо закріплене чинним законодавством України у сфері безпеки дорожнього руху визначення учасника дорожнього руху не включає особу, яка керує гужовим транспортом, а тому така особа не може визнаватися учасником дорожнього руху. У зв'язку з цим виникає доречне запитання: чи може бути притягнута особа, яка керує гужовим транспортом, до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП у разі порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна? На сьогодні – ні. Усупереч тому, що особа скоїла правопорушення, яке за своїми об'єктивними ознаками підпадає під правопорушення, за вчинення якого передбачена відповідальність за ст. 124 КУпАП, нести за це відповідальність вона не може, адже суб'єктом такого правопорушення може бути тільки учасник дорожнього руху. А як уже зазначалося раніше, особа, яка керує гужовим транспортом, не відноситься законодавцем до категорії поняття «учасник дорожнього руху».

Така ситуація дійсно свідчить про наявні проблеми щодо притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які керують гужовим транспортом, зокрема у разі вчинення ними дорожньо-транспортних пригод, оскільки «ніхто не може бути підданий заходу впливу в зв'язку з адміністративним правопорушенням інакше як на підставах і в порядку, встановлених законом» (ст. 7 КУпАП) [5]. І якщо в законі зазначений суб'єктом правопорушення «учасник дорожнього руху», то ним має бути тільки учасник дорожнього руху, навіть за умови, що дії певної особи повністю охоплюються об'єктивною стороною складу правопорушення.

Наявність зазначених вище прогалин у законодавстві України у сфері безпеки дорожнього руху безумовно потребує розгляду та вирішення саме на законодавчому рівні. Один із шляхів розв'язання цієї проблеми ми вбачаємо у доповненні визначення поняття «учасник дорожнього руху», яке міститься у п. 1.10. Правил дорожнього руху та ст. 14 Закону України «Про дорожній рух», особою, яка керує гужовим транспортом. На нашу думку, редакція поняття «учасник дорожнього руху» повинна бути такою:

«учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, *особа, яка керує гужовим транспортом*, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному» (курсив мій. – Є. П.).

Охоплення особи, яка керує гужовим транспортом, поняттям «учасник дорожнього руху» позбавить у подальшому певних конфліктних та дискусійних питань щодо притягнення таких осіб до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ (зі змінами від 16.10.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n16> (дата звернення: 02.05.2021).
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. (URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n308> (дата звернення: 02.05.2021).
3. Правила охорони праці у сільськогосподарському виробництві : наказ Міністерства соціальної політики України від 29.08.2018 р. № 1240. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1090-18#Text> (дата звернення: 02.05.2021).
4. Гужовий транспорт: визначення. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki> (дата звернення: 02.05.2021).
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 02.05.2021).

Погребняк Іван Миколайович

студент групи 301-нБА Національного університету «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»

Гасенко Ліна Володимирівна

доцент кафедри автомобільних доріг, геодезії, землеустрою та сільських будівель Національного університету «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка», кандидат технічних наук (науковий керівник)

НЕОБХІДНІСТЬ ЗНИЖЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКУ У НАСЕЛЕНИХ ПУНКТАХ

У всьому світі кількість смертей внаслідок дорожньо-транспортних пригод продовжує неухильно зростати, досягнувши 1,35 мільйона у 2016 році [1].

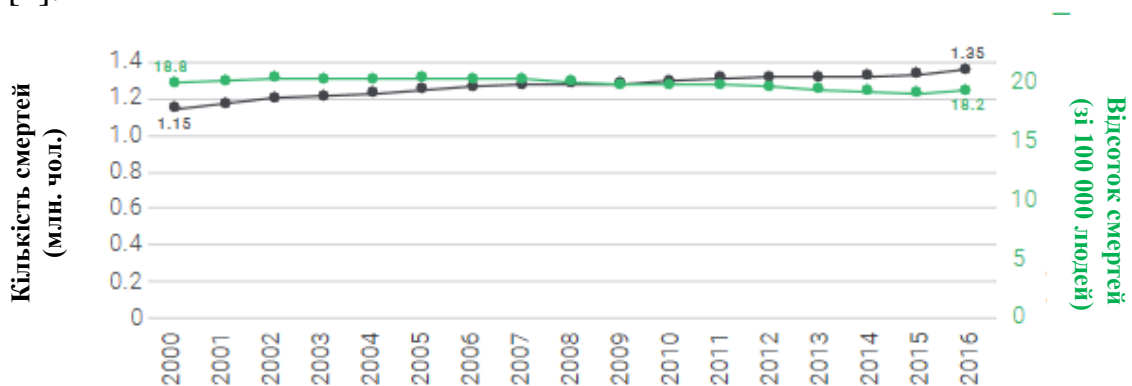


Рис. 1. Кількість і відсоток смертей від дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення у 2000 – 2016 роках

По мірі досягнення прогресу у профілактиці та боротьбі з інфекційними захворюваннями відносний відсоток смертності від неінфекційних хвороб та травм зростає. Дорожньо-транспортний травматизм на сьогоднішній день є восьмою причиною смертності серед усіх вікових груп. Більше людей у світі в наші дні помирає внаслідок дорожньо-транспортних травм, ніж від ВІЛ, СНІД чи туберкульозу. В даний час дорожньо-транспортний травматизм є основною причиною смерті дітей та молодих людей у віці 5–29 років [1].

Згідно даних Всесвітньої організації охорони здоров'я в Україні гине на автомобільних дорогах в середньому 6089 зі 100000 чол. При чому зазначається, що швидкість руху транспортних засобів як на міських, так і на позаміських дорогах України не є прийнятною [2].

Все це свідчить про необхідність зміни в поточному порядку денному охорони безпеки дорожнього руху.

Надмірна швидкість руху автотранспорту є критичною та важливою проблемою дорожнього руху в населених пунктах України. Якщо взяти до уваги час, необхідний водієві, щоб відреагувати на надзвичайну ситуацію та натиснути на гальмо, то, зазвичай, автомобіль, що їде зі швидкістю 30 км/год, зможе зупинитися через 14 м, а якщо швидкість становить 60 км/год, автомобіль зупиниться лише через 36 м (рис. 2) [3].

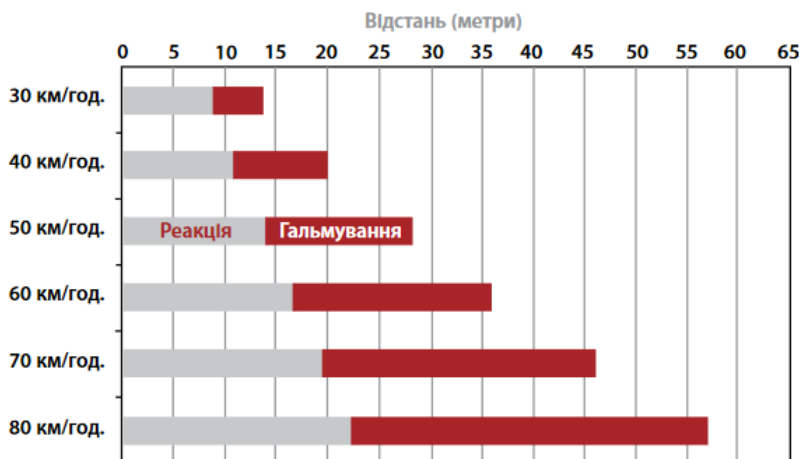


Рис. 2. Гальмівний шлях автомобіля у випадку екстреного гальмування

Дослідження показали, що якщо наїзд на пішохода стався зі швидкістю 30 км/год, у більшості випадків травми не були смертельними. Якщо ж наїзд стався зі швидкістю 50 км/год і більше, більшість постраждалих загинуло [4] (рис. 3).

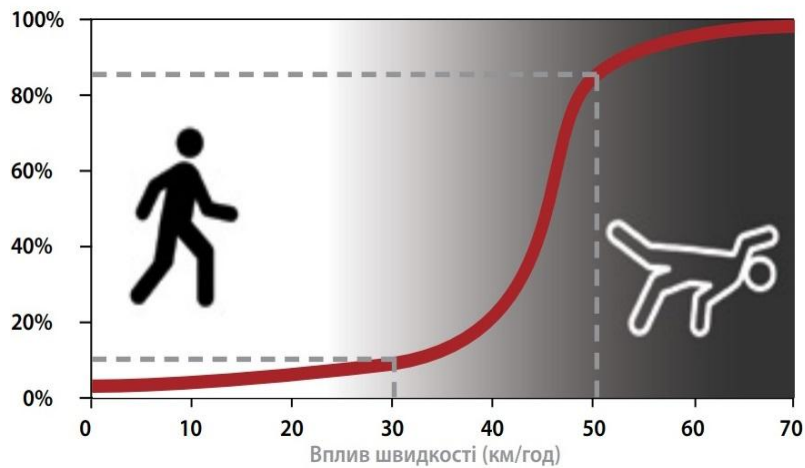


Рис. 3. Ймовірність смертельних наслідків для пішохода залежно від швидкості наїзду автомобіля

Багато водіїв свідомо ігнорують можливі ризики і часто вважають, що задоволення від пересування на високій швидкості переважає ті негативні наслідки, до яких воно може призвести.

Отже, керування швидкісними режимами є дуже важливим інструментом забезпечення безпеки дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху, такі як кругові перехрестя, направляючі та гальмівні островці, підняті пішохідні переходи та перехрестя, островці безпеки, звужені смугу руху та інші фізичні перешкоди, які сигналізують водіям про те, що умови руху змінилися і швидкість має бути знижена, є ефективним доповненням до обмежень швидкості, встановлених за допомогою технічних засобів регулювання.

Список використаних джерел:

1. Global status report on road safety 2018: summary. Geneva: World Health Organization, 2018. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>
2. Death on the roads. World Health Organization. URL: https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#country_or_area/UKR (дата звернення: 04.05.2021).
3. Speed Management: A road safety manual for decision makers and practitioners. Published: Global Road Safety Partnership, 2008. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/speed_manual_ru.pdf
4. Климчук А., Холопик О. Швидкості руху та безпека на дорогах. URL: https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2018/02/NS-2018_1_7-SHvydkist.pdf.

Пономаренко Артем Вікторович

старший інспектор з особливих доручень відділу організації діяльності груп реагування управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції в Донецькій області, майор поліції

ВЗАЄМОДІЯ ПІДРОЗДІЛІВ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ДЕПАРТАМЕНТУ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З ТЕРИТОРІАЛЬНИМИ РАЙОННИМИ УПРАВЛІННЯМИ, ВІДДІЛАМИ ТА ВІДДІЛЕННЯМИ ПОЛІЦІЇ ПІД ЧАС ВИЯВЛЕННЯ ПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЩОДО НАГЛЯДУ ЗА СТАНОМ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ

З метою організації взаємодії між підрозділами патрульної поліції Департаменту патрульної поліції (далі – ДПП) та підрозділами превентивної діяльності головних управлінь Національної поліції в областях (далі – ГУНП) у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) надіслано доручення керівництва НПУ від 04.10.2017 № 10623/074/41-2017.

На теперішній час згідно вищевказаного доручення існує алгоритм дій співробітника секторів реагування патрульної поліції (далі – СРПП) під час виявлення порушень у сфері БДР, щодо нагляду за станом вулично-дорожньої мережі, а саме:

1. При надходженні звернення (скарг), а також інших листів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху від УПП, громадян, органів виконавчої влади, громадських об'єднань, підприємств, установ, організацій організувати та забезпечити в найкоротші терміни збір первинної інформації (фото-, видео-, пояснення, акт обстеження ділянки вулично-дорожньої мережі тощо) та її передавання до УПП у містах ДПП для подальшого розгляду;

2. У разі виявлення поліцейськими СРПП недоліків в утриманні вулично-дорожньої мережі на території обслуговування, у тому числі під час оформлення матеріалів ДТП, забезпечити своєчасне інформування УПП з направленням відповідних матеріалів для вжиття заходів реагування.

З метою виконання завдань, що стоять перед співробітниками СРПП територіальних відділів (відділень) поліції ГУНП в Донецькій області та оперативного усунення недоліків в утриманні вулично-дорожньої мережі, як пропозиція, пропонуємо переглянути вищевказаний алгоритм та ввести до нього корективи, а саме:

1. Готувати у встановленому порядку запити й одержувати від юридичних осіб і індивідуальних підприємців зведення про дотримання ними нормативно-правових актів і технічних норм в області забезпечення безпеки дорожнього руху, а також пояснення по фактах їхнього порушення;

2. Складати протоколи, постанови за адміністративні правопорушення відповідно до вимог Кодексу України про адміністративні правопорушення;

3. Для прийняття необхідних управлінських рішень надавати інформацію керівництву (з подальшим інформуванням керівництва дорожніх і

комунальних організацій) щодо необхідності тимчасового обмеження чи заборони дорожнього руху на ділянках доріг і вулиць у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф та інших випадках створення небезпеки для дорожнього руху, оперативних змін в організації дорожнього руху на окремих ділянках доріг і вулиць, залізничних переїздах;

4. Забороняти чи припиняти проведення на дорогах і вулицях ремонтно-будівельних і інших робіт, здійснюваних з порушенням вимог технічних норм, що стосується забезпечення безпеки дорожнього руху (у разі не виконання складається матеріал за ст. 185 КУпАП);

5. Здійснювати контроль за дотриманням юридичними, фізичними особами та громадянами-суб'єктами підприємницької діяльності правил, норм і стандартів з безпеки дорожнього руху при проведенні робіт із встановлення та обслуговування технічних засобів організації дорожнього руху і при виявленні порушень вживати заходи адміністративного впливу.

Контрольні і наглядові функції СРПП щодо нагляду за станом доріг:

- контроль за дотриманням будівельних норм, правил, стандартів при проектуванні доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, ліній міського електричного транспорту, КСОДР (комплексних схем організації дорожнього руху), АСКДР (автоматизованих систем керування дорожнім рухом), об'єктів дорожнього сервісу, зовнішньої реклами та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць;

- контроль за ходом будівництва та реконструкції доріг і вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, ліній міського електричного транспорту, за встановленням технічних засобів регулювання дорожнього руху, зовнішньої реклами;

- контроль за проведенням ремонтних робіт, утриманням доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, установкою й експлуатацією технічних засобів організації дорожнього руху;

1. Контроль за дотриманням будівельних норм, правил, стандартів при проектуванні доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, ліній міського електричного транспорту, КСОДР, АСКДР, об'єктів дорожнього сервісу, зовнішньої реклами та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць.

1.1. Контроль за дотриманням будівельних норм, правил, стандартів при проектуванні здійснюється при перевірці:

- генеральних планів, планів детального планування, забудови населених пунктів, КСОДР;

- проектної документації на будівництво (реконструкцію) і ремонт доріг загального користування, вулиць, а також дорожніх споруджень на них; залізничних переїздів; ліній міського електричного транспорту, автозаправних станцій, станцій технічного обслуговування автомобілів, автостоянок, комплексів дорожнього сервісу, об'єктів зовнішньої реклами, та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць; АСКДР.

2. Контроль за будівництвом і реконструкцією доріг і вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, ліній міського електричного транспорту, за встановленням технічних засобів регулювання дорожнього руху, зовнішньої реклами.

2.1. Контроль за виконанням організаціями і посадовими особами вимог проектно-кошторисної документації, забезпеченням безпеки дорожнього руху в місцях виконання будівельних робіт, а також дозволу-ордера на проведення довгострокових (більш 1 доби) робіт забезпечується контрольними плановими, вибірковими та позачерговими перевітками споруджуваних об'єктів і в ході повсякденного нагляду.

2.2. Повсякденний нагляд за забезпеченням безпеки дорожнього руху в зоні проведення будівельних робіт, наявністю та справністю технічних засобів організації дорожнього руху здійснюється поліцейським складом СРПП при нагляді за дорожнім рухом.

2.3. Контрольні перевірки проведення будівельних робіт на вулично-дорожній мережі здійснюються інспекторським складом СРПП на кожному етапі будівництва з метою своєчасного виявлення відхилень від проекту та вжиття заходів щодо їх усунення, але не рідше одного разу на місяць (для довгострокових об'єктів). Результати контрольних перевірок доповідаються рапортом.

3. Контроль за ремонтом, утриманням доріг і вулиць, дорожніх споруджень, залізничних переїздів, установкою й експлуатацією технічних засобів організації дорожнього руху.

3.1. Контроль здійснюється шляхом проведення контрольних перевірок вулиць і доріг.

3.2. При виконанні дорожньо-комунальними організаціями невідкладних робіт з усунення пошкоджень доріг і дорожніх споруджень, а також аварійних робіт здійснюється контроль за дотриманням терміну їхнього виконання та відповідністю облаштування місця виконання робіт типовим схемам організації дорожнього руху.

У випадку, якщо ці роботи не можуть бути закінчені протягом доби, відповідно до аварійного ордера, від виконавця робіт вимагається розроблення та узгодження проектів і схем організації руху у встановленому порядку.

3.3. Копія погодженої схеми організації руху заноситься в контрольну-спостережну справу і направляється у відповідний територіальний відділ (відділення) поліції ГУНП в Донецькій області для забезпечення повсякденного нагляду.

3.4. При виконанні робіт з утримання доріг і вулиць (нанесення дорожньої розмітки, прибирання сміття, мийка знаків, дорожніх огорожень, направляючих пристроїв, світлофорів тощо) проекти і схеми організації руху не вимагаються.

У цьому випадку здійснюється контроль за своєчасністю надання інформації стосовно проведення таких робіт дорожньо-експлуатаційними

організаціями та контролюється дотримання типових схем організації дорожнього руху.

3.5. Повсякденний нагляд за виконанням дорожньо-будівельними, дорожньо-експлуатаційними й іншими організаціями умов узгодження і термінів виконання робіт на дорогах і вулицях здійснюється співробітниками поліцейськими та інспекторами СРПП.

3.6. До повного облаштування ділянки дорожніх робіт тимчасовими дорожніми знаками і засобами огороження, що забезпечують безпеку дорожнього руху, приймаються заходи щодо недопущення розміщення на автомобільних дорогах і вулицях дорожніх машин, інвентарю і матеріалів для ремонту.

4.1. Перевірки утримання та обладнання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів проводяться з метою встановлення їх відповідності нормативним документам, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху, виявлення на них небезпечних для руху ділянок, внесення дорожнім, комунальним та іншим організаціям, установам, підрозділам та УПП в Донецькій області пропозицій щодо усунення виявлених недоліків.

4.2. При виявленні в діях відповідних посадових осіб, громадян, громадян-суб'єктів підприємницької діяльності порушень правил, норм і стандартів з безпеки дорожнього руху, відповідальність за які передбачена Кодексом України про адміністративні порушення, у відношенні винних осіб виноситься постанова про накладання адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та до УПП в Донецькій області направляються копії матеріалів для видачі вимоги співробітниками безпеки дорожнього руху на усунення недоліків.

4.3. При виявленні недоліків в утриманні та обладнанні автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, які загрожують безпеці дорожнього руху, працівник СРПП:

негайно повідомляє про це керівника (або чергового) територіального відділу (відділення поліції, вживає заходів щодо позначення перешкод, які створюють небезпеку дорожньому руху, відповідними дорожніми знаками чи огорожувальними пристроями;

терміново інформує про це відповідні дорожні, комунальні чи залізничні організації для вжиття заходів щодо усунення загрози безпеки дорожньому руху та в невідкладних випадках особисто організує ліквідацію виявленої перешкоди;

вноситься постанова про накладання адміністративного стягнення при наявності в діях посадових осіб або громадян порушень, відповідальність за які визначається відповідними статтями Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Під час несення служби співробітниками СРПП у разі виявлення недоліків в утриманні вулично-дорожньої мережі на території обслуговування, у тому числі під час оформлення матеріалів ДТП, відповідно до вимог наказу МВС від 08.02.2019 № 100 «Про затвердження Порядку ведення єдиного обліку

в органах (підрозділах) поліції заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення та інші події» п. 2 пп.6 (Поліцейський незалежно від місця свого перебування в разі виявлення або отримання інформації про кримінальне правопорушення та іншу подію чи звернення до нього громадян із заявою (повідомленням) невідкладно повідомляє про це за скороченим номером екстреного виклику поліції «102» і зобов'язаний ужити заходів щодо запобігання правопорушенню, його припинення, рятування людей, надання допомоги особам, які її потребують, установлення і затримання осіб, які вчинили правопорушення, та охорони місця події.), забезпечити своєчасне інформування УПП в Донецькій області з направленням відповідних матеріалів для вжиття заходів реагування та копії матеріалів (фото-, відео-, акт обстеження ділянки вулично-дорожньої мережі, тощо) до відділу ОД ГР УПД ГУНП в Донецькій області.

Список використаних джерел:

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року. *Відомості Верховної Ради України* 1996, № 30, ст. 141.
2. Про Національну поліцію: Закон України 02 липня 2015 року № 580-VIII *Відомості Верховної Ради* 2015, № 40-41, ст. 379.
3. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради України* 1993, № 31, ст. 338.
4. Про автомобільні дороги: Закон України від 08 вересня 2005 року № 2862-IV. *Відомості Верховної Ради України* 2005, № 51, ст. 556.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: вводиться в дію Постановою Верховної Ради Української РСР № 8074-10 від 07.12.1984, ВВР 1984, додаток до № 51, ст. 1123. *Відомості Верховної Ради Української РСР* 1984, додаток до № 51, ст. 1122.
6. Наказ МВС від 08.02.2019 № 100 «Про затвердження Порядку ведення єдиного обліку в органах (підрозділах) поліції заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення та інші події».
7. Наказ МВС 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».
8. Наказ МВС від 27.04.2020 № 357 «Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України».

Пономарь Марія Андріївна

студентка Чернівецького вищого комерційного училища Київського національного торговельно-економічного університету

Лелюк Оксана Василівна

викладачка Чернівецького вищого комерційного училища Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ОСНОВИ НАДАННЯ ПЕРШОЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ВОДІЯМИ ПРИ ДТП

В Україні та у світі загалом не проходить і дня без аварій на дорогах, які викликають загибель, травмування людей та завдають величезного матеріального збитку. В будь-яку хвилину може гостро постати питання рятування життя, а отже особливо актуальним є вміння надавати домедичну допомогу. Основне завдання домедичної допомоги в разі нещасного випадку – зберегти життя постраждалого до прибуття рятувальників та екстреної медичної допомоги та ефективно використати будь-який шанс для його порятунку.

Згідно з даними Всесвітньої організації охорони здоров'я близько третини постраждалих у разі надзвичайних ситуацій та катастроф вимагають надання домедичної допомоги, а кожен п'ятий із числа загиблих на місці події міг бути врятований, якби своєчасно та правильно цю допомогу було надано.

Коли йдеться про нещасний випадок при ДТП, то слід зауважити, що свідком чи постраждалим може стати будь-хто з учасників дорожнього руху: водій, пасажир, велосипедист, пішохід, погонич тварин. Спробуємо окреслити обов'язки та послідовність дій водія при ДТП.

Кожен водій зобов'язаний володіти основами надання першої медичної допомоги, а також мати аптечку першої допомоги, укомплектованої згідно Державного стандарту України (ДСТУ 3961-2000) з змінами № 2, затвердженими наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України № 622 від 11.06.2013 року.

У разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди водій зобов'язаний:

- а) негайно зупинити транспортний засіб і залишатися на місці пригоди;
- б) увімкнути аварійну сигналізацію і встановити знак аварійної зупинки відповідно до вимог;
- в) не переміщати транспортний засіб і предмети, що мають причетність до пригоди;
- г) вжити можливих заходів для надання першої медичної допомоги потерпілим, викликати карету швидкої медичної допомоги, а якщо це неможливо, звернутися за допомогою до присутніх і відправити потерпілих до лікувального закладу;

г) у разі неможливості виконати дії, перелічених вище, відвезти потерпілого до найближчого лікувального закладу своїм транспортним засобом, попередньо зафіксувавши розташування слідів пригоди, а також положення транспортного засобу після його зупинки; у лікувальному закладі повідомити своє прізвище та номерний знак транспортного засобу (з пред'явленням посвідчення водія або іншого документа, який посвідчує особу, реєстраційного документа на транспортний засіб) і повернутися на місце пригоди;

д) повідомити про дорожньо-транспортну пригоду орган чи підрозділ міліції, записати прізвища та адреси очевидців, чекати прибуття працівників міліції;

е) вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, огороження їх та організувати об'їзд місця пригоди;

є) до проведення медичного огляду не вживати без призначення медичного працівника алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, які входять до офіційно затвердженого складу аптечки).

Вкрай важливим при наданні потерпілому домедичної допомоги, визначити його стан. Якщо потерпілий був у непритомному стані відразу після травми, а потім прийшов до тями, то він сам або навколишні повинні повідомити про це. За тривалістю втрати свідомості судять про тяжкість травми. Стан оглушення визначають по мовному контакту з потерпілим. Стан ясний – коли є повний мовний контакт і потерпілий дає осмислені відповіді. Легке оглушення – коли відповіді уповільнені і спостерігається дезорієнтованість і сплутаність відповіді. Оглушення виражене – коли потерпілий дає односкладові та неадекватні відповіді: «так», «ні».

Найбільш загрозливими для життя людини при ДТП є стани: артеріальна кровотеча; порушення дихання; зупинка серцевої діяльності. В таких випадках дії рятувальника повинні бути виважені та швидкі. При виявленні артеріальної кровотечі важливо оперативно накласти джгут вище ушкодження кінцівки та зафіксувати час. При артеріальній кровотечі з шиї потрібно притиснути пальцями рану та одночасно накласти на неї бинт, або серветку.

Якщо потерпілий не приходить до тями, треба негайно визначити наявність і частоту дихання, а також частоту пульсу на сонній артерії. В такому випадку потрібно діяти швидко і чітко в наступній послідовності: 1. звільнення дихальних шляхів; 2. штучне дихання методом «рот в рот»; 3. зовнішній масаж серця; 4. відновлення свідомості. Якщо потерпілий без свідомості, але дихає і пульс в межах норми, треба постаратися привести його до тями, давши понюхати нашатирний спирт.

Завданням водія, який опинився на місці пригоди, окрім надання першої медичної допомоги, є також виклик будь-яким способом машини швидкої допомоги для транспортування потерпілого в лікувальний заклад. Якщо на автодорозі неподалік від місця аварії знаходиться населений пункт, де є лікарня з хірургічним чи травматологічним відділенням, туди швидко доставляють

потерпілого після надання першої медичної допомоги. В тих випадках, коли до лікарні далеко, потерпілого транспортують до фельдшерського пункту. Там медичний працівник сприяє виведенню потерпілого з важкого стану (шок та ін.), готує його до подальшого транспортування до стаціонару санітарною машиною, в супроводі медичного працівника.

Вибір місця транспортування потерпілого в лікувальний заклад вирішується в залежності від ряду факторів: відстані, якості дороги, характеру пошкоджень у потерпілого, стану транспортного засобу та ін. Важкі пошкодження бувають при переломах довгих трубчатих кісток (стегно, плече), кісток тазу, кровотечі з ран, пошкодженні грудної клітки, черепно-мозковій травмі.

Для порятунку потерпілого важливо знати правила транспортування в залежності від виду травм та важкості стану. При черепно-мозковій травмі хворого транспортувати тільки автомобілем «швидкої допомоги» і в лежачому положенні. Бажано навколо голови розмістити валик з рушника, згорнутого у вигляді бублика. Потерпілому забороняється самотійно пересуватися. При травмі грудної клітки постраждалого транспортувати в напівсидячому положенні. При переломі ключиці – в сидячому положенні. При закритій травмі живота – в положенні лежачи на спині з холодом на животі. При травмі обличчя і щелеп – в положенні лежачи з поверненою на бік головою. При травмі поперекового відділу хребта – в положенні лежачи на животі на жорсткій основі.

При закритій черепно-мозковій травмі – в положенні лежачи на спині з поверненою на бік головою. Це попередить западання язика (запалий язик перекриє дихальні шляхи і викличе порушення дихання, аж до виникнення потреби в реанімаційних заходах) і в разі блювоти не дозволить блювотним масам, а також слині потрапити в дихальні шляхи, що також небезпечно для життя потерпілого. При травмі таза потерпілого слід транспортувати в положенні «жаби». Якщо потерпілий у стані шоку і непритомності, його транспортують лежачи в положенні «складаного ножа» (ноги підняті, але не більше ніж на 15-20°).

Цим переліком не вичерпується перелік необхідних знань і умінь, якими має володіти водій при наданні першої медичної допомоги постраждалому при ДТП. Кожен учасник дорожнього руху має прагнути оволодіти елементарними навиками, які можуть врятувати життя людини, адже статистика кількості померлих та постраждалих під ДТП дуже сумна і свідчить що більшість загиблих померли на догоспітальному етапі – до надання медичної допомоги лікарями.

Список використаних джерел:

1. Гусар В. Є., Квітка М. І., Онофрійчук Ю. А., Приступок М. О. Домедична і медична допомога потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Київ: Укрспецвидав, 2018. 96 с.

2. Домедична допомога на місці події: практичний посібник / П. Б. Волянський, А. М. Гринзовський, С. О. Гур'єв та ін. ; за заг. ред. П. Б. Волянського та С. О. Гур'єва. Херсон: Гельветика, 2020. 224 с.

3. Домедична допомога постраждалим внаслідок ДТП: Методичний посібник / В. О. Крилюк, Ю. О. Чорний, А. І. Гоженко, М. І. Квітка. Київ: ФОП Ференець В. Б., 2014. 84 с.

4. ДСТУ 3961:2000. Аптечка медична автомобільна. Загальні вимоги. Зі змінами № 1, 2. Київ, 2000.

5. Про прийняття національних стандартів України, гармонізованих з міжнародними стандартами, затвердження національних стандартів України, змін до національних стандартів України та скасування національного стандарту України: наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 11.06.2013 р. № 622.

Приходько Вадим Іванович

старший науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ПОНЯТТЯ ТА ОСОБЛИВІСТЬ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД В УКРАЇНІ

Сьогодні стає очевидним, що безпека на транспорті є однією із значних проблем сучасного світу і питання адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні є вкрай актуальним оскільки аварії, катастрофи, серйозні інциденти, порушення та події, що виникли при русі рухомого складу не тільки призводять до значних людських жертв та величезних матеріальних збитків, але й впливають на соціально-економічний прогрес і досягнення поставлених цілей розвитку.

Так, за абсолютними показниками аварійності переважають дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП), за даними Нацполіції [1, 2] у порівнянні з 2017 року по 2020 рік на автомобільному транспорті зареєстровано 473 321 ДТП, в яких 19 476 осіб загинуло та 226 228 – травмовано, у тому числі:

у 2017 році – 162 526 ДТП, в яких 3432 особи загинуло на місці ДТП, 1884 померли на протязі 30 днів в лікарні, 59 184 – травмовано;

у 2018 році – 150 120 ДТП, в яких 3350 осіб загинуло на місці ДТП, 1851 особа померли на протязі 30 днів в лікарні, 52 797 – травмовано;

у 2019 році – 160 675 ДТП, в яких 3454 особи загинуло на місці ДТП, 1964 померли на протязі 30 днів в лікарні, 56 133 – травмовано;

у 2020 році – 168 107 ДТП, в яких 3541 особи загинуло та 58 114 – травмовано.

Не є винятком і пригоди, що трапляються за участю інших транспортних засобів, окрім автомобільного транспорту. Зокрема, тільки протягом 2018–2019 рр. на авіаційному транспорті (цивільні повітряні судна, у т.ч. іноземної

реєстрації на території України; комерційна (транспортна) авіація; авіація з виконання авіаційних робіт, у т.ч. навчально-тренувальних польотів; авіація загального призначення), на залізничному транспорті (у т.ч. на залізничних переїздах), на водному транспорті в Україні (у т.ч. і за її межами, але з українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, сталося понад 2 тис. транспортних пригод, в яких загинуло майже 700 осіб та травмовано понад 516 осіб [3].

У зв'язку з цим, можна констатувати, що питання адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні на сьогодні стоїть надзвичайно гостро і потребує негайного вирішення, а також розглядаючи різноманіття поглядів щодо сутності та змісту профілактики транспортних пригод ці питання є актуальними.

У загальному вигляді під «профілактикою» в адміністративно-правовій теорії прийнято розуміти соціально спрямовану діяльність держави, її органів та їх посадових осіб, громадських організацій та окремих громадян щодо виявлення причин та умов вчинення адміністративних правопорушень, ліквідації факторів, які сприяють ліквідації адміністративної деліктності як соціального явища, та забезпечення, під час здійснення такої діяльності, прав та свобод громадян [4]. Отже, профілактика є найефективнішим і найгуманнішим прийомом боротьби з правопорушеннями, який передбачає не покарання, а виховання від вчинення адміністративних правопорушень та зводиться до державно владної діяльності з виявлення, попередження та усунення причин та умов, що сприяють скоєнню правопорушень.

Безпосередньо під профілактикою у сфері дорожнього руху та його безпеки розуміють систему заходів економічного, соціального, культурного, виховного та правового характеру, спрямованих на зниження рівня аварійності на автомобільних дорогах, мінімізація шкідливих наслідків дорожньо-транспортних пригод та підвищення гарантій безпеки дорожнього руху [5].

В цілому адміністративно-правова профілактика транспортних пригод – це цілісний комплекс адміністративно-правових заходів соціального, економічного, спеціального та індивідуального характеру, що здійснюються уповноваженими суб'єктами адміністративно-правової профілактики, наділеними спеціальною компетенцією для попередження і припинення транспортних пригод шляхом виявлення, нейтралізації та усунення факторів, що детермінують їх скоєння з метою зниження рівня смертності та травматизму на транспорті [3].

Отже, профілактика адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки на транспорті покликана сприяти вихованню громадян у дусі неухильного дотримання норм права, позитивно позначатися на кількості транспортних пригод та їх небезпечних наслідків у вигляді загибелі чи травмуванні людей або матеріальних збитків.

Таким чином, можна констатувати, що адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні посідає важливе місце в системі методів адміністративно-правового регулювання та здійснюється як у

загальному, так і в індивідуальному видах. До першого виду профілактики (загальної) відносяться заходи, спрямовані на створення об'єктивних умов, які виключають виникнення негативних явищ. До другої (індивідуальної) – заходи, спрямовані на запобігання небезпечного поведіння певних осіб.

Підсумовуючи вищевказане, можна зробити висновок, що адміністративно-правова профілактика транспортних пригод є стратегічним напрямом у системі заходів, здійснюваних державою щодо зміцнення законності та правопорядку в цій сфері, а також важливою складовою ефективного розвитку транспортної системи в Україні, що на сьогодні стоїть надзвичайно гостро і потребує негайного вирішення. Для досягнення такого позитивного результату в Україні, на нашу думку, необхідно провести комплексну систематизацію законодавства у сфері забезпечення безпеки на транспорті та профілактики транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. Директорат з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України. Київ. 2020. 134 с. URL : <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Стан%20аварійності%20на%20транспорті%20%20за%202019%20рік.pdf> (дата звернення: 30.04.2021);

2. Олексій Білошицький. Статистика ДТП за 2020 рік в Україні [Електронний ресурс] / Олексій Білошицький // Facebook. – URL : <https://www.facebook.com/Bilosh/posts/10222497872868139>. – Назва з екрана. – Дата публікації: 12.01.2021. – (дата звернення: 30.04.2021).

3. Приходько В. І. Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні: автореферат ... канд. наук: 27.06.2020. 22 с.

4. Соха С. І. Профілактика адміністративних правопорушень : поняття та зміст. Митна справа. 2014. № 2 (92). Ч. 2. С. 206-207.

5. Собакарь А. О., Холмянський Я. Д., Тараненко С. М. Основи безпеки дорожнього руху : навч. посіб.; за ред. В. М. Бесчастного. К. : Знання, 2007. С. 22.

Приходько Павло Георгійович

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

ВИБІР ШВИДКОСТІ РУХУ АВТОТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ВІДПОВІДНО ДО ЗЧПНИХ ЯКОСТЕЙ ВОЛОГОЇ ТА МОКРОЇ ДОРОГИ, ЯКА МАЄ ТВЕРДЕ ПОКРИТТЯ

Результати експертних досліджень причин і супутніх факторів виникнення дорожньо-транспортних пригод, свідчить, про необхідність проведення більш глибокого аналізу чинників, що можуть спричинити ДТП, з послідуочим висвітленням питань, які пов'язані з можливістю уникнути або

зменшити вплив негативних факторів, які призводять до виникнення небезпечної дорожньої ситуації і її переростання в дорожньо-транспортну подію. Згідно до пункту 12.1 діючих Правил дорожнього руху, «Під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху водій повинен ураховувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним» [6].

Для вибору оптимальної швидкості руху, водію необхідно правильно оцінити умови руху, що включають в себе технічний стан транспортного засобу, характер та особливості вантажу, геометричні параметри та транспортно-експлуатаційні характеристики проїзної частини дороги, стан інженерного обладнання, параметри транспортного потоку і метеорологічну ситуацію.

В останні роки, в Україні, ведеться багато наукових розробок по поліпшенню показників пасивної та активної безпеки дорожнього руху, вдосконалюються конструкції рульового управління, підвіски, гальмівної системи, поліпшуються технічно-експлуатаційні показники коліс і шин. Але всіх цих заходів недостатньо, якщо не забезпечується необхідне зчеплення коліс з дорогою. Пошук і вдосконалення методів поліпшення зчеплення коліс з дорогою, на теперішній час, коли Уряд України Постановою від 01.07.2020 № 539 (поточна редакція від 22.12.2020) [2] затвердив, один з ключових інфраструктурних проєктів, які наразі реалізуються в Україні, це так зване «велике будівництво» (в цьому, 2021 році Укравтодор планує оновити 6 800 км доріг і 150 мостів), як ніколи, актуальний.

Наукові напрацювання повинні стосуватися широкого спектру методів управління транспортними потоками, підвищення комфортності, зручності і безпеки руху в реальних дорожніх и природно – кліматичних умовах. Коефіцієнт зчеплення колеса транспортного засобу з поверхнею кочення дороги, є основним показником якості дорожнього покриття, і має великий вплив на режим і безпеку дорожнього руху. Державний стандарт України ДСТУ 2935:2018 (п. 4.4.4) визначає термін коефіцієнт зчеплення, як «відношення максимально можливої поздовжньої реакції колеса до його нормальної реакції» [3].

Коефіцієнт зчеплення колеса з дорожнім покриттям, є змінною величиною. Основними факторами, що впливають на короточасні зміни коефіцієнта зчеплення шин з твердими дорожнім покриттям, є погодно – кліматичні умови: вологість повітря і дорожнього покриття; наявність опадів у вигляді дощу або снігу; поява ожеледі, низька та висока температура повітря; інше.

Науковці В. Ф. Бабков, В. Н. Іванов, А. П. Васильєв, М. І. Фримштейн та інші, в своїх напрацюваннях, дослідивши вплив вологості дорожнього покриття на зчипні якості «дорожньої одежі», встановили, що при низькому вмісті вологи в повітрі, на поверхні частинок матеріалу дорожнього покриття немає суцільної плівки водяної емульсії (слизового бруду), яка утворюється за рахунок

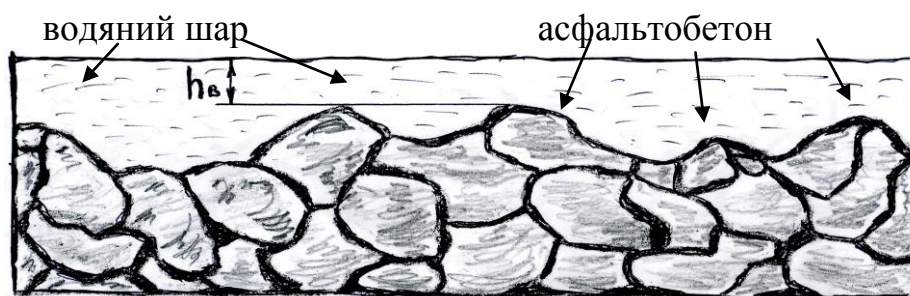
змочуванню водою пилю, крихтів ґрунту та незгорівших паливно – мастильних речовин, які постійно знаходяться на дорожньому полотні. В таких умовах має місце тільки мікроплівка води в незв'язаному стані товщиною кілька ангстрем, яка практично не впливає на сухий контакт шини автомобіля з дорожнім покриттям.

З підвищенням відносної вологості (більше 90%), на поверхні дорожнього покриття відбувається утворення суцільної водяної емульсії товщиною до 100А0, яка знижує коефіцієнт зчеплення на 10 - 15%, а то і більше – це зона вологого покриття.

В умовах подальшого вологонасичення повітря до 100 % відбувається осідання вологи на поверхню дороги, що сприяє продовженню зниження зчпних якостей дороги, особливо при зниженні температури до 0° - 2°С, коли утворюється мікроожедець. Такий стан дорожнього покриття може перебувати достатньо тривалий час, навіть без випадання видимих опадів.

Випадіння опадів з атмосфери або попадання води на дорожнє покриття з інших джерел, збільшує товщину водяної емульсії на поверхні дороги. При таких умовах збільшується шар водяної емульсії, товщина якої залежить від інтенсивності опадів, мікропрофілю поверхневого шару речовини дорожнього покриття, поперечного та поздовжнього ухилів дороги, дренажних властивостей «дорожнього одягу», інше. Це зона ІІІ - зона мокрого покриття, де коефіцієнт зчеплення (φ_{222}) шини з дорожнім покриттям, в деяких випадках, може знижуватися до 0.2, а то і нижче.

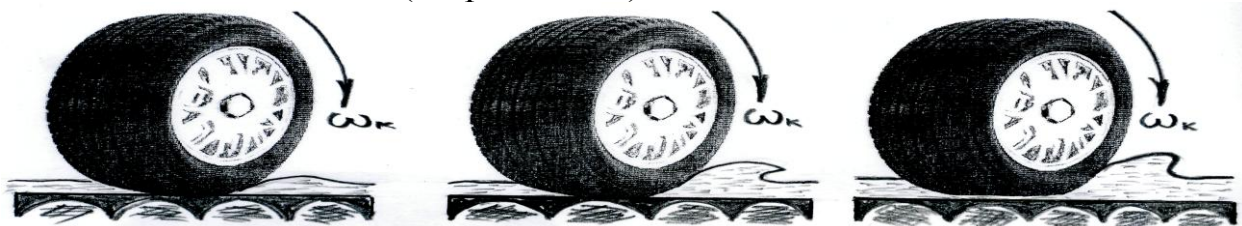
В умовах інтенсивних опадів (дощу), при значному збільшенні товщини водяного шару, з'являється небезпека виникнення аквапланування коліс, де, в залежності від швидкості руху автомобіля і товщини водяного шару, передні колеса транспортного засобу, можуть відірватися від дорожнього покриття і ковзати по воді, не реагуючи на вплив водія на рульове колесо.



Зображення 1. Малюнок ілюструє наявність водяного шару на дорожньому покритті в умовах інтенсивних опадів (дощу). h_v – товщина (висота) водяного шару.

Сутність аквапланування полягає в тому, що при русі переднього колеса по мокрому покриттю, в зоні контакту утворюється водяний вал (клин), який зростає із збільшенням швидкості руху. Його фізична поява в тому, що за короткий час контактування, шина не встигає видавити воду із зони контакту колеса з дорогою (на швидкості руху автомобіля близько 100 км/год, тривалість контакту колеса з дорогою знаходиться в межах 0,007 - 0,0065 с [4]). При

видавлюванні води із зони (плями) контакту, частина рідини потрапляє в канавки малюнка протектору, заповнюючи їх, а інша рідина виходить за межі контактної зони (за межі контактної плями). У зв'язку з тим, що обсяг дренажних канавок протекторної зони шини невеликий (у шин легкових автомобілів ширина поздовжнього ребра в 4-6 разів більше ширини канавок, а глибина її зазвичай не перевищує 7 - 9 мм), то лише незначна частина води потрапляє в канавки, а більша її частина видаляється за межі зони контакту (зображення 2). Все це збільшує відстань і час відведення води з-під переднього колеса, та сприяє появі водяного клину. В зоні контакту колеса з дорогою з'являється гідродинамічна підйомна сила, яка зростає із збільшенням швидкості руху і, при певних значеннях, зрівнюється з вертикальним навантаженням на колесо (зображення 3).



*Зображення 2.
Факультативне зчеплення
колеса з дорожнім
покриттям.*

*Зображення 3.
Водяний вал піднімає
колесо, проте, зчеплення
не втрачається.*

*Зображення 4.
Колесо втрачає зчеплення
з дорожнім покриттям.*

При подальшому збільшенні швидкості руху, навіть при незмінній товщині водяного стовпу, передні колеса легкового автотранспортного засобу спливають і починають аквапланувати (зображення 4), при цьому, зберігається рівність вертикального навантаження і підйомної сили водяного клину.

Керованість автомобілем відновлюється зменшенням швидкості руху нижче критичної. Також, швидкісний поріг виникнення аквапланування легкового автотранспортного засобу зростає з підвищенням шорсткості дорожньої поверхні. Ефект виникнення аквапланування вантажних автомобілів, сідельних тягачів і автобусів, за умов незношеного протектору шин, на практиці, не спостерігається [5].

Даних швидкісного порогу виникнення аквапланування сучасних легких вантажних автомобілів або мікроавтобусів, в науковій літературі, не наводиться. Інформацію, що міститься в мережі Інтернет, не можливо застосовувати при проведенні експертних досліджень, оскільки її використання, в експертній практиці, може бути здійснено тільки в порядку встановленому Міністерством юстиції України.

На теперішній час, виходячи з положень Закону України «Про дорожній рух» та вимог Правил дорожнього руху, в частині вибору водієм безпечної швидкості в конкретній дорожній обстановці, назріла необхідність відновлення проведення наукових досліджень в даній сфері, оскільки, існуючи загальні напрацювання торкаються лише вузької лінійки далеко не сучасних автотранспортних засобів, і не розглядають конкретні сучасні типи і марки транспортних засобів, не враховуються конструктивні особливості шин, які на

них встановлені і не торкаються стану сучасного дорожнього покриття, виготовленого за новітніми технологіями, що запроваджуються в Україні.

Список використаних джерел:

1. «Про дорожній рух»: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.
2. «Про виділення коштів для здійснення будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення»: Постанова Кабінету Міністрів України Документ 539-2020-п, чинний, поточна редакція 22.12.2020, підстава – 1247-2020-п.
3. ДСТУ 2935:2018. Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення понять. Дата прийняття 23.08.2018. Дата початку дії 01.06.2019. Розробник: Технічний комітет стандартизації «Дорожній транспорт» (ТК 80).
4. Боровский Б. Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожно-транспортных происшествий. 1984.
5. Пенезко Г. И. Безопасность движения на автомобильном транспорте, М., Изд. «Транспорт», 1976.
6. Правила дорожнього руху України. Офіційне видання, «Арій», К., 2021.

Пудилик Ганна Петрівна

учениця 9-Б класу Гімназії імені В. П. Фількова Лугинської селищної ради Лугинського району Житомирської області

Бойко Марія Володимирівна

вчителька історії і правознавства Гімназії імені В. П. Фількова Лугинської селищної ради Лугинського району Житомирської області (науковий керівник)

СКЛАД АПТЕЧКИ МЕДИЧНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ТА УКРАЇНСЬКА РЕАЛЬНІСТЬ

Україна за рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод (ДТП) посідає п'яте місце в Європі. Згідно статистики, в Україні за період з 01.01.2021 по 31.03.2021 сталось 4457 ДТП з загиблими та/або травмованими – загинуло 610 осіб. Житомирщина лідер у цьому сумному списку [1].

За статистикою причиною 80% смертей через ДТП до приїзду бригади екстреної медичної допомоги є масова кровотеча та травмування органів дихальної системи. Відповідно, смертність при ДТП могла б бути значно нижчою, якби водії мали необхідні медичні засоби та навички надання домедичної допомоги потерпілим. Згідно Правил дорожнього руху, три речі мають бути в багажнику кожного водія: аптечка, вогнегасник і знак аварійної зупинки [2]. На особливу увагу заслуговує аптечка медична автомобільна для надання домедичної допомоги людям при невідкладних станах.

В Україні аптечка автомобільна медична має бути укомплектована згідно з ДСТУ 3961-200 [3]. Стандарт передбачає два типи аптечок № 1 і № 2. Аптечка медична автомобільна повинна комплектуватися двома наборами: аварійним та експлуатаційним. Склад і розмір аптечок різняться залежно від передбачених умов надання допомоги, характеру травм, а також кількості осіб, яким може бути надана ця допомога.

Згідно з Постановою КМ України від 10.10.2001 «Про правила дорожнього руху» забороняється експлуатація транспортного засобу без аптечки. Наказом МОЗ України № 187 від 07.07.98 р. затверджено перелік лікарських засобів, які мають міститись в аптечках [4]. «Аптечка медична автомобільна» введена в дію наказом Мінекономрозвитку № 622 від 11.06.2013 р. Склад аптечки медичної автомобільної не змінювався з 2013 року. На даний час МОЗ пропонує адаптувати склад аптечки медичної автомобільної до вимог ЄС.

Аптечка медична автомобільна № 1 має у складі перев'язувальні матеріали, спазмалітики, кардіологічні, знеболювальні та антигістамінні лікарські засоби. Обов'язково має бути інструкція із застосування лікарських засобів, перев'язувальних матеріалів. Аптечка медична автомобільна другого типу має більшу кількість предметів, що входять до її складу, до аптечки входять додатково кулькова ручка та блокнот [5].

На шляху інтеграції України до ЄС повинна відбутись адаптація законодавства України до стандартів ЄС. Питання стандартизації аптечки медичної автомобільної потребує нагального вирішення. У країнах ЄС аналогічні аптечки комплектуються відповідно до стандарту DIN13164, який розроблений Німецьким інститутом стандартизації. Для порівняння ми скористались аптечкою стандарту DIN13164, що використовується в Польщі відповідно до вимог конвенції та враховує директиви ЄС щодо лікарських засобів та перев'язувальних матеріалів. Порівняльний аналіз складу аптечки автомобільної для легкових автомобілів за ДСТУ 3961-200 та аптечки за стандартом DIN13164 (Польща) наведено у таблиці.

Таблиця 1

Склад аптечки автомобільної в Україні та країн ЄС

Склад аптечки автомобільної згідно з ДСТУ 3961-200 №1	Склад аптечки автомобільної за стандартом DIN13164(Польща)
Гумовий джгут Есмарха – 1 шт.	–
–	Лейкопластир котушковий DIN13019-А, 2,5 см х 5 м – 1 шт.
Пластир бактерицидний 2,3 х 7,2 см – 4 шт.	1 комплект з 14 різних пластирів: пластир DIN13019-Е (10 х 6 см) – 4 шт. пластир – еластичний (пальчиковий пластир) (4 х 6,5 см) – 2 шт. пластир – еластичний (пальчиковий пластир) (4 х 6,5 см) – 2

	шт. пластир смуги – водостійкий (1,9 x 7,2 см, в індивідуальній упаковці) – 2 шт. пластир смуги – водостійкий (2,5 x 7,2 см, в індивідуальній упаковці) – 4 шт.
Рулон марлевого бинта (нестерильного), 500 x 5 см – 1 шт.	Перев'язувальний бинт (пакет першої допомоги), стерильний, еластичний, DIN13151-K (м'яка пов'язка 6 x 8 см) – 1 шт.
Рулон марлевого бинта (нестерильного), 700 x 14 см – 1 шт.	Перев'язувальний бинт (пакет першої допомоги), стерильний, еластичний, DIN13151-M (м'яка пов'язка 8 x 10 см) – 2 шт.
Марлевий бинт (стерильний), 500 x 10 см – 2 шт. Марлевий бинт (стерильний), 700 x 14 – 1 шт.	Перев'язувальний бинт (пакет першої допомоги), стерильний, еластичний, DIN13151-G (м'яка пов'язка 10 x 12 см) – 1 шт.
Серветка, просочена хлоргексидином 6 x 10 см – 2 шт.	–
–	Серветки стерильні для обробки ран, опікова пов'язка DIN13152-A (60 x 80 см) – 1 шт.
Серветка, просочена фурагіном, для зупинки кровотечі 6 x 10 см – 2 шт.	–
Стерильні серветки 6 x 10 см – 6 шт.	Серветки стерильні для обробки ран, опікова пов'язка DIN13152-BR (60 x 40 см) – 1 шт.
Еластичний бинт (8 x 400 см) – 1 шт.	Еластичний бинт DIN61634 FB8 (8 x 400 см) – 3 шт.
Стерильний перев'язувальний пакет	Стерильний перев'язувальний пакет (10 x 10 см. 2 шт. / упаковка) – 3 шт.
Тканинна медична перев'язувальна косинка 50 x 50 см – 1 шт.	Косинка DIN13168-D (136 x 96 x 96 см) – 2 шт.
Парамедичні ножиці – 1 шт.	Ножиці парамедичні DIN58279 A145 (14,5 см) – 1шт.
–	Вологі серветки для очищення неушкодженої шкіри, в індивідуальній упаковці – 3 шт.
Перелік вкладення – 1 шт.	Перелік вкладення – 1 шт.
Довідник з надання першої медичної допомоги – 1 шт.	Довідник з надання першої медичної допомоги – 1 шт.
Набір для допомоги при травмах	Довідник з надання першої медичної допомоги – 1 шт.

Клапан для штучної вентиляції легенів – 1 шт.	Клапан для штучної вентиляції легенів – 4 шт.
Гелева протиопікова пов'язка – 1 шт.	Протиопікові пов'язки – 4 шт.
Тканинна медична перев'язувальна косинка 50 x 50 см – 1 шт.	Медичні перев'язувальні косинки – 3 шт.
Термопокривало 1,6 x 2,1 м – 1 шт.	Термопокривало 1,6 x 2,1 м – 1 шт.
Анатомічний пінцет – 1 шт.	Парамедичні ножиці – 1 шт.
Медичні рукавички з поліетилену – 1 пара	Одноразові рукавички DIN EN 455-1 – 2 пари
Англійські шпильки – 6 шт.	Англійські шпильки – 12 шт.

Можна зробити висновки, що аптечки схожі за складом, але одночасно мають принципові відмінності. Асортимент лікарських засобів, перев'язувальних матеріалів у автомобільній аптечці стандарту DIN13164 є ширшим і містить більшу кількість одиниць. Наприклад, до складу аптечки країн ЄС входять 14 різних бактерицидних пластирів у більшій кількості еластичних бинтів, стерильних перев'язувальних пакетів і медичних косинок. Принциповою відмінністю є те, що аптечка стандарту DIN13164 не містить лікарських засобів. Виключення лікарських засобів зі складу аптечок зумовлене тим, що вони повинні зберігатись при певному температурному режимі, який забезпечити в автомобілі неможливо. Коли закінчується термін придатності лікарських засобів їх, як правило, не поновлюють. Питання стандартизації аптечки в Україні потребує врегулювання шляхом виключення (скорочення до мінімуму) з її складу лікарських засобів. Варто звернути увагу, що аптечка стандарту DIN13164 (Польща) містить широкий асортимент бинтів, які ширші за вітчизняні (мають розмір 6 x 8 см., 8 x 10 см., 10 x 12 см.) Перев'язувальні матеріали якісніші, мають вставки з флісової тканини різних розмірів. Аптечка стандарту DIN13164 (Польща) має три стерильні перев'язувальні пакети в аптечці за ДСТУ3961-200 лише один пакет. Косинка з комплекту аптечки країн ЄС більших розмірів.

Через високу алергенність в аптечці стандарту DIN13164 відсутні серветки з хлоргексидином та фурагіном, замість них у комплектації аптечки включені дві серветки для обробки ран. Дані серветки можуть використовуватись як пов'язки при опіках.

Отже, склад автомобільної аптечки в Україні потребує оновлення та доповнення сучасними лікарськими засобами та предметами для надання домедичної допомоги при невідкладних станах, які мають відповідати стандартам країн ЄС.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Національної поліції України. URL: <https://www.npu.gov.ua/> (дата звернення: 26.04.2021 р.).
2. Про Правила дорожнього руху. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 24.04.2021р.).
3. ДСТУ 3961-2000. Аптечка медична автомобільна. Загальні вимоги. Зі змінами 1,2 від 11.06.2013 р. Київ : Держстандарт України, 2020. 18 с.
4. Перелік лікарських засобів, які повинні бути у медичних аптечках першої медичної допомоги для пасажирських транспортних засобів з кількістю пасажирів понад 9 осіб // Електронний ресурс Режим доступу: [<https://ips.ligazakon.net/document/view/reg2907>]
5. Автомобільна аптечка 2020: що в ній повинно бути насправді // Електронний ресурс. Режим доступу: [http://auto.24tv.ua/avtomobilnaya_aptechka_2020_sostav_chno_dolzno_byt_v_aptechke_n10580]
6. DIN 13164-1:1968-04 Standart: Firstaidmateriial-Firstaidbox. URL: <https://www.beuth.de>.
7. Основи безпеки дорожнього руху та перша медична допомога» Тема № 3 Медичне забезпечення безпеки дорожнього руху // Електронний ресурс. Режим доступу: [<http://vnovosilka.licey.org.ua/news/11-55-42-18-03-2020/>]

Ромашенко Катерина Юрїївна

студентка юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Марущак Наталія Володимирівна

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

ПРИЧИНИ ПРАВОПОРУШЕНЬ ТА ШЛЯХИ ЇХ УСУНЕННЯ

Питання про природу і причини правопорушень надзвичайно складне і відповісти на нього намагалися ще з часів Аристотеля і Платона. Правопорушення – явища для суспільства вкрай небажані. Тому суспільство прагне до їх ліквідації. Для успішної боротьби з правопорушеннями необхідно знати їх причини – обставини, наявність яких обумовлює існування правопорушень. Наша держава сьогодні переживає складний період: економічна криза, нестабільна політична ситуація, високий рівень безробіття. Усі ці небажані явища впливають на загальний рівень злочинності, який за останні роки зростає в Україні. У зв'язку з цим, дослідження причин

правопорушень, набуває неабиякого значення. В своїй роботі спробуємо окреслити найзагальніші підходи до вирішення даного питання.

Аналіз даної проблематики потребує визначення терміна «причина». Ураховуючи це, слід, у першу чергу, визначитися зі змістом поняття, яке позначається терміном «причина». Так, згідно з «Великим тлумачним словником сучасної української мови» слово «причина» має такі значення: 1. Явище, яке обумовлює або породжує інше явище; 2. Підстава, привід для яких-небудь дій, вчинків (спонукання, міркування, мотиви, якими викликаються які-небудь вчинки; 3. Непередбачений випадок, скрутні обставини; 4. Провина [6, с. 1140]. Філософія права, пояснює причинність як об'єктивні, загальні, генетичні зв'язки, які викликають появу нового явища [2, с. 531]. Під причиною в кримінології розуміють явище чи їх сукупність, яке породжує інше явище, що розглядається як наслідок. Причини створюють можливість визначеного наслідку, для появи якого необхідні допоміжні умови [7, с. 347].

Отже, єдиною для всіх пропонованих дефініцій, є характеристика причини як явища, що породжує наслідки. Під причинами правопорушень, слід розуміти комплект соціальних явищ суб'єктивного та об'єктивного характеру, які здатні детермінувати протиправну поведінку суб'єктів права.

До суб'єктивних причин належать: низький рівень правосвідомості та правової культури суспільства; антисоціальні цілі; протиправні мотиви окремих людей. До об'єктивних причин, відносять конкретні суперечності в суспільстві, у різних сферах життєдіяльності людини, які перебувають поза свідомістю.

Поведінка людей, в першу чергу, залежить від соціологічних та біосоціальних факторів. Причому активний вплив на особу, спричиняє соціальний фактор, тому що людина завжди знаходиться в соціальному середовищі, яке впливає на особистість та її вчинки, цим хочемо донести, що вчинки особи, залежать не тільки від фізіологічного стану, а й соціального.

У юридичній науці, загально визнаною є проблема причин правопорушень, яка стосується галузі кримінального права. Кримінологічна теорія злочинності, поділяється на напрямки, які залежать від рівня пріоритетності причин: соціологічні (умови життя суспільства) та біосоціальні (біологічні характеристики), які відшукують причини злочинності в природі людини [4, с. 373].

Соціологічні теорії злочинності:

а) теорія науково-технічної революції. Вважають, що саме ця теорія, привела до соціальних змін, які відбулися в суспільстві (індустріалізація, урбанізація, автомобілізація), стали погіршувати традиційні норми, сімейні зв'язки, котрі призводять до порушення засад цілісності суспільства (відчуження, знеособлення людини, агресивність та байдужість), саме ці фактори, і сприяють зростанню рівня правопорушення;

б) теорія диференціальної асоціації. Відповідно до неї, вступають концепції за яких злочинцями не народжуються, а стають у процесі багатогранних контактів особистості у мікрогрупах (сім'я, вулиця). Тобто,

домінування антигромадських настанов та цінностей, призводять до злочинності;

в) суть теорії соціальної аномії (дезорганізації), полягає у значному впливі на рівень злочинності соціального розшарування;

г) теорія багатфакторності, полягає в тому, що причинами злочинності виступає не одне якість явище, а велика група. Фактори мають різну природу: фізичні, кліматичні, географічні, психічні, антропологічні, соціальні;

д) класова теорія – її суть полягає у тому, що головною причиною злочинності виступає класова та майнова нерівність.

Біосоціальні теорії причин злочинності:

а) теорія небезпечного стану – це притаманна людині, перманентна та іманентна схильність до вчинення злочинів;

б) теорія З. Фрейда. Суть її полягає у комплексі неповноцінності, біологічної приреченості дитини з народження, завжди боротися із антисоціальними глибинними інстинктам (агресивними, статевими), які вона успадкувала та не може позбавитись впродовж свого життя;

в) теорія психопатологічних причин. В її основі факт, що злочинцем завжди визнається людина, якій притаманні патологічні зміни пов'язані з її здоров'ям, а особливо з психікою та поведінкою;

г) представники спадкової теорії вважають, що причини злочинності передаються у спадок, генетично, вони укладені в хромосомах і визначають схильність до злочинної поведінки;

д) в основі конституціональної теорії лежать антропологічні особливості будови тіла та психологічні риси особи – між будовою тіла і рисами характеру, а, відповідно, і типами поведінки є прямий зв'язок, звідси – той чи інший тип злочинної поведінки жорстко зумовлений фізичною конституцією людини.

У зв'язку з цим, можна додати, що поведінка людини залежить як від соціальних, так і від біологічних факторів. Основна причина протиправної поведінки особистості завжди пов'язана із різними протиріччями, які безумовно впливають на дестабілізацію нормального функціонування середовища та певного індивіда. Загострення саме таких протиріччів і спричиняє зростання кількості правопорушень.

Для припинення правопорушень в першу чергу, потрібно:

- проводити активну боротьбу з незаконним бізнесом, наприклад, наркобізнесом, гральним бізнесом, тощо;

- підвищити профілактичний вплив відносно правопорушників;

- виявляти та припинити випадки втягнення неповнолітніх до скоєння протиправного діяння;

- проводити боротьбу з корупцією;

- проводити медично-біологічні заходи, спрямовані на подолання алкоголізму та наркоманії;

- спрямовувати громадян до додержання правомірної поведінки та підвищення правової культури. Громадяни повинні додержуватись Конституції

України, свідомо ставитись до своїх діянь, не посягати на чужі права та цінності, в першу чергу, знати і дотримуватись своїх прав та обов'язків.

- підвищити результативність діяльності правоохоронних органів, покращити, насамперед, кадровий склад та у повному обсязі забезпечити матеріальний та технічний стан.

Вести активну та непримиренну боротьбу із викорінення правопорушень, усунення причин і умов, які їх породжують має держава. Саме держава взяла на себе зобов'язання утверджувати і забезпечувати права і свободи людини, а отже, охорона правопорядку, захист справедливості, забезпечення нормального розвитку людини є її прямим обов'язком. Також варто зауважити, що правомірна поведінка більшості членів суспільства залежить від забезпечення державою стабільності правового та політичного режиму, розвинутої економічної системи, дотримання режиму законності та високого рівня правової культури.

Отже, для успішної боротьби зі злочинністю, необхідно проведення економічних, політичних, соціальних, охоронних та інших заходів, які спрямовані на зміцнення держави, її стабільності та підвищення рівня якості життя громадян.

Список використаних джерел:

1. Кельман М. С., Мурашин О. Г. Загальна теорія держави та права: Підручник. К.: Кондор, 2005. 609 с.
2. Философский энциклопедический словарь / ред. Л. Ф. Ильичёв и др. М.: Советская энциклопедия, 1983. 840 с.
3. Загальна теорія держави і права (основні поняття, категорії, прав, конструкції та наук, концепції): Навч. посіб. / За ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. К.: Юрінком інтер, 2008. 400 с.
4. Білозьоров Є. В., Власенко В. П., Горова О. Б., Завальний А. М., Заяць Н. В. та ін. Теорія держави та права : навч. посіб. За заг. ред. С. Д. Гусарєва, О. Д. Тихомирова. К. : НАВС, Освіта України, 2017. 320 с.
5. Комендацький В. Причини правопорушень і шляхи їх подолання. Львівський університет бізнесу і права; за редакцією доктора економічних наук, професора Л. А. Янковської. Львів, 2009. С. 147–150.
6. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел]. К. : ВТФ «Перун», 2003. 1440 с.
7. Кримінологія: навч. Посібник / [О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Г. Колб та ін.]; за заг. ред. докт. юрид. наук, проф. О. М. Джужи. К.: Атіка, 2009. 312 с.

Саванчук Оксана Андріївна

викладач технічних дисциплін Відокремленого структурного підрозділу «Сарненський педагогічний фаховий коледж» Рівненського державного гуманітарного університету»

КОМУНІКАЦІЯ МОЛОДІ ЯК ЗАСІБ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

У сучасній освітній системі молоді питання охорони життя, збереження і зміцнення здоров'я дітей, формування в них умінь, навичок безпечної поведінки у предметному, природному, соціальному довкіллі є одними із пріоритетних. Оскільки саме від фундаменту, закладеному в дитинстві, залежить майбутнє повноцінне і щасливе життя вже дорослих громадян нашої держави [2].

Важливою складовою безпеки життєдіяльності людини є правила поведінки під час дорожнього руху, недотримання яких призводить до страшних наслідків. На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій, ця кількість смертельних випадків та травматизму викликає серйозне занепокоєння. Ця проблема є доволі актуальною в соціально-психологічному аспекті і потребує пошуку ефективних шляхів розв'язання [3].

Тож послідовне проведення освітньої та профілактичної роботи з молоддю щодо усвідомлення ними неприпустимості порушень дорожньої дисципліни та розуміння небезпеки їх наслідків є нагальним. Цей факт обумовлює необхідність підготовки учасників дорожнього руху, починаючи вже із вихованців дошкільних навчальних закладів і продовжуючи здобувачами закладів фахової передвищої та вищої освіти. Такий підхід забезпечить безперервність у здобутті знань і вмінь з безпеки дорожнього руху у пішоходів і пасажирів та допоможе їм почуватися у сучасному світі впевнено і безпечно.

Проведення роботи зазначеного спрямування потребує розроблення відповідного програмно-методичного супроводу, та впровадження певних соціальних проєктів, програм, ефективних методів, прийомів освітнього впливу, які допомогли б через забезпечення їх необхідною інформацією та володіння спеціальними навичками дозволятиме робити правильні висновки, та змінити сьогоденну проблему дорожньо-транспортного травматизму, та сприятиме розвитку особистісних навичок по збереженню та зміцненню здоров'я та попередженню дорожньо-транспортного травматизму [1].

Мета дослідження – сформулювати у молоді основи соціокультурної комунікації та безпечної поведінки під час дорожнього руху, готовності до життя у сучасному технічно розвиненому світі.

На реалізацію мети націлено низку завдань, що спрямовані на формування цілісного світогляду населення та спеціальні, які допомагають ознайомити пішоходів і пасажирів із правилами безпеки життєдіяльності під час дорожнього руху, та скоротити втрати людських життів від ДТП шляхом активізації дій на регіональному, національному та глобальному рівнях, зосередивши зусилля на: управлінні безпекою дорожнього руху; безпеці дороги і мобільності; безпеці транспортних засобів; безпечній поведінці користувачів доріг; наданні медичної допомоги постраждалим в ДТП тощо.

Основна мета заходів – реалізація довгострокових та скоординованих дій на підтримку безпеки дорожнього руху задля зменшення рівня аварійності та зведення нанівець «тихої епідемії» смертності та травматизму для кожної ланки населення, в тому числі і для студентської молоді.

Для цього у коледжах є дисципліни, які мають забезпечувати інтереси та комунікацію щодо питань безпеки на дорозі. Серед них зокрема: «Основи безпеки життєдіяльності з основами охорони праці», «Захист України», «Охорона праці» тощо. Програмами цих дисциплін передбачено: вивчення небезпек, що призводять до надзвичайних ситуацій техногенного характеру, заходи зменшення наслідків та шляхи запобігання. Небезпечні події на транспорті та транспортних комунікаціях. Опанувавши знання з даних тем та модулів здобувачі освіти повинні визначати: рівень безпеки системи «людина - життєве середовище»; ідентифікувати небезпеку; визначати зону небезпеки; визначати причини та можливі наслідки транспортних небезпек; класифікувати небезпечні, шкідливі та вражаючі фактори; оцінювати рівень транспортних небезпек; моделювати умови виникнення небезпечних ситуацій; аналізувати реакцію організму на вплив негативних факторів і можливості організму адаптуватися до цих факторів; визначати характерні ознаки здоров'я; уникати дорожньо-транспортних небезпек або зменшувати їх дію, зберігати своє здоров'я; виявляти вплив якісного стану компонентів середовища життєдіяльності людини на рівень її здоров'я, життєдіяльність і тривалість життя; виявляти вплив транспортних небезпек на людину залежно від фізіологічного стану організму людини, психофізіологічних якостей і властивостей; визначати наявність небезпечної ситуації на транспорті.

В результаті вивчення даних тем студенти вмітимуть: аналізувати та оцінювати ситуації пов'язані з дорожньо-транспортними небезпеками; оцінювати середовище перебування стосовно особистої безпеки, безпеки колективу; самостійно приймати рішення про вжиття термінових заходів у разі виникнення дорожньо-транспортних ситуацій; забезпечити особисту безпеку в дорожньо-транспортних ситуаціях; розробляти й впроваджувати систему заходів, спрямованих на збереження здоров'я людини та її гармонійний розвиток; визначити психофізіологічні особливості людини та їх роль у забезпеченні особистої безпеки; оцінювати негативні фактори середовища перебування та визначити шляхи усунення їх дії на людину; надати першу медичну допомогу в дорожньо-транспортних ситуаціях собі та іншим

потерпілим; визначити вимоги законодавчих актів у межах особистої та колективної відповідальності.

Інформація є невід'ємною складовою процесу комунікації як окремих індивідів, так і цілих спільнот.

Комунікація у сфері безпеки життєдіяльності з основами охорони праці у напрямку попередження дорожньо-транспортного травматизму має декілька напрямків, до яких належать журналістика, індустрія розваг, освіта, міжособистісне спілкування, інформаційно-пропагандистська робота через ЗМІ, комунікація в середині організацій та між ними, розповсюдження інформації про ризики та кризи, соціальна комунікація та соціальний маркетинг. Вона може набирати численних форм – від масової, мультимедійної та інтерактивної (включаючи мобільний зв'язок та Інтернет) до традиційної, що враховує культурну специфіку, та охоплювати різні канали, такі як міжособистісне спілкування, ЗМІ, інформаційні засоби організацій та невеликих груп, блоги, електронні дошки об'яв, під кастинг та обмін відеофайлами, розсилка повідомлень по мобільному телефону та онлайн форуми [8].

Розвиток комунікації має охоплювати такі аспекти:

1. Стратегічний та систематичний характер комунікації у галузі транспортної безпеки, що розвивається на основі розуміння особливостей сприйняття та потреб різних аудиторій.

2. Розповсюдження інформації серед різних аудиторій у таких форматах і через такі канали, які є доступними, зрозумілими та зручними для користування.

3. Роз'яснення та захист ідеї про необхідність розробки та реалізації політики і створення здорового середовища у всіх секторах державного управління.

4. Навчання комунікації у галузі громадської охорони здоров'я та дорожньої безпеки, розвиток необхідного для цього кадрового потенціалу.

5. Використовувати інноваційні методи комунікації.

Травмами, які є наслідком дорожньо-транспортної пригоди, можуть бути будь-які завдання водієві, пасажиру чи пішоходу ударів, розривів та інших впливів при падінні, перевертанні, наїзді або зіткненні транспортного засобу [7].

Кожен студент повинен пам'ятати, що часті випадки аварій на дорогах з високою часткою травматизму і постраждалих - це періоди негоди (ожеледиця, туман, дощ, метелиця та інші явища), темний час доби, коли погано можна розгледіти пішохода, що перетинає проїжджу частину, а також у вихідні дні будь-якого сезону [6].

Крім того, завжди вчіть дітей, щоб не грали поблизу автодоріг, що не вибігали на проїжджу частину. Доглядайте за ними. Відносно ж відповідальності дорослих, то кожен водій просто зобов'язаний знати правила дорожнього руху і свої обов'язки, як водія під час водіння машини. Причому, якщо він за кермом якогось специфічного транспорту, наприклад, військового, службового або будь-якого іншого незвичайного, то він також зобов'язаний

знати і інші правила, що безпосередньо стосуються техніки, якою він керує. Саме це примушує розглядати даний простір не просто як інноваційну комунікативно-соціалізуючу сферу, а як простір ризику – як для суспільства, так і для кожної людини [8].

Таким чином проаналізувавши стан дорожньо-транспортних небезпек, можна зробити висновок, що проблема дорожньо-транспортного травматизму є ключовою у забезпеченні безпеки дорожнього руху в Україні та за її межами. І важливим інструментом для покращення ситуації на дорогах є саме комунікація. Тому поінформованість та особиста дисциплінованість студентської молоді, повага до інших учасників руху та неухильне дотримання правил дорожнього руху, прийтиме запобіганню вчиненню правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, більш стриманій і виваженій поведінці водіїв на дорогах, а отже – зменшенню кількості ДТП.

Список використаних джерел:

1. Всесвітня організація охорони здоров'я (WHO). URL: <http://www.who.int/en> (дата звернення: 11.05.2021 р.).
2. Джигирей В. С., Жидецький В. Ц. Безпека життєдіяльності : навч. посіб. Львів: Афіша, 2009. 254 с.
3. Європейська асоціація медичної інформатики (EFMI). URL: <http://www.helmholtz-muenchen.de/ibmi/efmi> (дата звернення: 11.05.2021 р.).
4. Єгупенко В.В. Заходи запобігання та припинення адміністративних правопорушень на транспорті органами Державної автомобільної інспекції МВС України : автореф. дис. Харків, 2002. 16 с.
5. Здоров'я 2020. Основи європейської політики та стратегія для XXI століття / WHO. Regional Office for Europe. Copenhagen, 2013. 224 р.
6. Зернецька О. В. Глобальний розвиток систем масової комунікації і міжнародні відносини / О. В. Зернецька. Київ : Освіта, 2019. 346 с.
7. Зигор М. Становлення громадянського суспільства в Україні як суб'єкта національної безпеки держави / Освіта регіону: політологія, психологія, комунікації. 2013. № 2. С. 80–87.
8. Тимовський О. А., Тимовська Н. О. Дорожня грамота для дітей : навч. посіб. Біла Церква, 2009. 64 с.

Семенко Павло Вікторович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Класичний фаховий коледж Сумського державного університету»

Кузько Олександр Леонідович

викладач Відокремленого структурного підрозділу «Класичний фаховий коледж Сумського державного університету» (науковий керівник)

ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

Згідно зі статистичними даними, протягом 2018 року на автошляхах України сталося 2698 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за участю транспортних засобів ліцензованих автомобільних перевізників, які надають послуги з перевезення пасажирів та небезпечних вантажів, що призвели до загибелі 172 осіб і травмування 1709 осіб.

Із зазначеної кількості ДТП з вини водіїв за вказаний період сталося 1420 ДТП, у яких 56 осіб загинуло, а 795 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості.

Це вказує на явні проблеми в питаннях організації охорони праці на автомобільному транспорті.

Підвищення ефективності попередження травматизму на дорогах, доцільно здійснювати на основі використання прогресивного досвіду різних країн, в першу чергу країн Європейського Союзу (далі – ЄС).

Тільки всеосяжні національні закони і нормативні документи в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху можуть сприяти зниженню травматизму і смертності. На введення таких законів впливають різні чинники, не останню роль серед яких грає наявність політичної волі і ресурсів.

Тому з метою оптимізації та вдосконалення діяльності суб'єктів, спрямованої на зменшення кількості загиблих та травмованих людей на дорогах, необхідно детально проаналізувати і узагальнити відповідний досвід та практику провідних держав ЄС з метою забезпечення можливості його використання в Україні.

Щоб оцінити розповсюдженість автотранспортного травматизму, треба зробити аналіз сучасного стану безпеки на транспорті.

Так, у 2015 році лідерами за абсолютними річними показниками за кількістю смертей на 100 тисяч населення у дорожньо-транспортних пригодах в Європі стали Швеція – 2,8, Норвегія – 3,3, Швейцарія – 3,6, Німеччина – 4,2.

А за період 2018 року, у цих країнах сталася кількість смертей відповідно – Швейцарія – 2,7, Норвегія – 2,7, Швеція – 2,8, Німеччина – 4,1.

Разом з тим аналіз статистичних даних показує, що протягом 2015-2018 р.р. кількість смертей у автоаваріях в цих країнах Європи має тенденцію до зниження, так: Швейцарія – на 25%, Норвегія – на 18,2%, Німеччина – на 2,4%.

Для порівняння – в Україні кількість смертей на 100 тисяч населення у дорожньо-транспортних пригодах в 2015 році складала – 9,7, а в 2018 році –

13,7.

Таким чином, в Україні спостерігається зворотна тенденція щодо смертності в ДТП на 100 тисяч населення. Отже, аналіз статистичних даних показує, що кількість смертей у результаті ДТП збільшилося на 29,2%.

Досвід держав, які протягом багатьох десятиліть вкладали кошти у безпеку дорожнього руху, показує, що ефективні стратегії можуть зменшити масштаби втрат охорони здоров'я. В цей час застосовується стандартна методика дослідження, яка вперше дозволить розробникам отримати розважливу оцінку стану безпеки дорожнього руху в державах ЄС. Її цінність в тому, що вона визначає базовий рівень для оцінки результатів заходів, пропозицій щодо попередження дорожньо-транспортного травматизму.

Європейські держави з високим рівнем прибутку визнають, що розрив по ДТП збільшується між ними та іншими державами, наслідком чого є те, що діти знедолених родин зустрічаються з більшими загрозами, ніж діти заможних родин. Схильність до небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій у небезпечному середовищі та з участю небезпечних транспортних засобів, а також обмежений доступ до безпечного обладнання і пунктів невідкладної допомоги у разі отриманні травм – це лише деякі з факторів, що створюють підвищений ризик для незаможних людей. Крім того, деякі європейські держави знаходяться у стані перехідних процесів у політиці та економіці, а дорожня інфраструктура, безпека транспортних засобів і регулятивна практика не встигають за автомобілізацією. Слід також враховувати такі ризики, як вживання алкоголю та порушення швидкісного режиму.

Регулювання швидкісного режиму повинно вдосконалюватися та застосовуватися більш широко. Особливо це стосується густонаселеного міського середовища, що є важливим фактором зниження смертності у ДТП серед найбільш вразливих учасників дорожнього руху. Тим часом дослідженнями доведено, що регулювання швидкісного режиму буде оптимальним, якщо швидкість у міських районах буде 50 км/год. чи нижчою, а міським органам влади дозволено цей режим робити більш жорстким.

Результати дослідження показують, що у деяких державах рух транспортних засобів у міських районах дозволено зі швидкістю, яка не перевищує 50 км/год. У всіх державах СНГ лімітована швидкість руху в містах дозволена 60 км/год, за винятком Узбекистану, де вона дозволена до 70 км/год. У 20% держав міським органам влади забороняється змінювати швидкісний режим, наприклад, для того щоб зробити рух більш спокійним біля шкіл та в житлових районах.

Рівень ефективності застосування законодавства про швидкісний режим був визнаним не оптимальним, а таким, що задовольнив лише 8% держав. Це дозволяє зробити висновок про необхідність приділяти більшу увагу змінам та примусовому застосування законів про регулювання швидкісного режиму для захисту всіх учасників дорожнього руху.

Існує багато можливостей для поліпшення стану з пасками безпеки та дитячими утримувальними пристроями в автомобілях. Застосування пасків

безпеки – найбільш ефективний шлях зниження дорожньо-транспортного травматизму, в тому числі зі смертельними випадками, як для людей, які їдуть на передніх сидіннях, так і для пасажирів на задніх сидіннях.

Особливе місце в структурі профілактичних заходів правового характеру щодо попередження автотранспортних аварій займає розробка та застосування так званої концепції нульової смертності. Піонером в цій сфері виступає Швеція, парламент якої у 1995 р. схвалив цю ідею, і вона стала основою для роботи багатьох суб'єктів щодо забезпечення безпеки на шляхах. Головною метою стало не зменшення кількості аварій, а скорочення кількості випадків отримання тілесних ушкоджень учасниками дорожнього руху.

Головним напрямком реалізації концепції є створення безпечного дорожнього середовища, підвищення безпеки транспортних засобів та вантажу, більш докладне розслідування аварій з летальними випадками, розширення співпраці в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху та інше. Серед основних задач, які пов'язані з попередженням автотранспортного травматизму в ЄС, виділяють:

- розширення кола держав, де відбувається головна організація з відповідним рівнем фінансування, координоване загальнодержавне забезпечення безпеки дорожнього руху;
- наявність офіційно затвердженої національної стратегії безпеки дорожнього руху, особливо в державах із середнім та низьким статком;
- дана стратегія повинна ставити реалістичні, кількісно вимірювані цілі.

Важливим фактором ефективного попередження ДТП в західних державах є впровадження належного управління безпекою дорожнього руху.

Основною проблемою, як раніше так і сьогодні, залишається відсутність комплексного підходу до аварійності в Україні в порівнянні з державами Європи.

По Україні за останній час спостерігається підвищення ДТП, що приводять до травматизму та загибелі людей.

Отже, на підставі даних аналізу стану травматизму були надані пропозиції щодо зниження травматизму на дорогах України. А саме: пропонується комплекс заходів, спрямованих на підвищення ефективності попередження травматизму на дорогах України з використанням прогресивного досвіду різних країн, насамперед країн Європейського Союзу.

Особливе місце в структурі профілактичних заходів правового характеру щодо попередження автотранспортних аварій займає розробка та застосування так названої концепції нульової смертності.

Головною метою стане не зменшення кількості аварій, а скорочення кількості випадків отримання тілесних пошкоджень учасниками дорожнього руху.

Головним напрямком реалізації концепції є створення безпечного дорожнього середовища, підвищення безпеки транспортних засобів та вантажу, більш докладне розслідування аварій з летальними випадками, розширення співпраці в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Доповідь про безпеку дорожнього руху в світі 2015 [2015.12.04]. Женева: Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ), 2015. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en
2. Доповідь про безпеку дорожнього руху в світі 2018 [2018.12.07]. Женева: Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ), 2018. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en
3. Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів [Чинний від 2010.10.04; станом на 04.10.2016 р.]. Київ: Мінтрансв'язку України, 2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10> (Положення).
4. НПАОП 0.00-1.62-12. Правила охорони праці на автомобільному транспорті [На заміну НПАОП 60.2-1.28-97; чинний від 2012.09.14]. Київ: МНС України, 2012. 116 с. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1299-12> (Нормативно-правовий акт охорони праці).

Сергієнко Владислав Романович

курсант 2 курсу факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Філіпенко Анастасія Сергіївна

доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ПОНЯТТЯ ТА ВИДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСОБІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Серед великої кількості проблем сучасної цивілізації дорожня безпека стала чи ні однією з найактуальніших.

Автомобільний транспорт, автодороги, мости, тунелі буквально змінили обличчя землі. Вони втілюють у собі міцний прояв науково-технічного прогресу й значною мірою впливають на темпи економічного та соціального розвитку кожної країни і всього людства [1].

Зважаючи на таку вагому роль процесів, що пов'язані з дорожнім рухом, у соціальному житті суспільства, їх наслідки, потребують глибокого наукового осмислення. При цьому особливе місце серед них займають ті, що мають негативне значення й набули загрозливого характеру в останні десятиріччя: матеріальна шкода від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), шум, загазованість, захаращення вулиць припаркованими автомобілями, транспортні затори [2].

Негативні наслідки нерозв'язаних проблем автомобілізації полягають і в тому, що вони призвели до мільйонних людських жертв. Аварійність на

дорогах в багатьох країнах розцінюється на рівні національного лиха. Блага, які несе автомобіль, оплачується дорогою ціною, оскільки людству завдається колосальна матеріальна, фізична та моральна шкода. Драматизм цього боку автомобілізації змушує до пошуку радикальних засобів, спрямованих на зниження аварійності, попередження ДТП, зменшення інших шкідливих наслідків розвитку автопрому. Людство знайшло тисячу засобів вдосконалювати автомобіль, робити його більш надійним, більш зручним, але так і не зуміло зробити його абсолютно безпечним. Саме тому, необхідність розробки найбільш ефективних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху, яка виникла ще наприкінці минулого століття, й на сьогодні залишається вкрай актуальною потребою.

У якості юридичного інструментарію під правовими засобами розуміють закріплені Конституцією, нормами законів або інших правових актів прийоми, способи впливу на суспільні відносини з метою досягнення певного результату. Відповідно, до правових засобів відносять юридичні норми, правовідносини, індивідуальні правостановлюючі веління та приписи, акти правозастосовчих органів тощо. В системі зазначених засобів (приймів, заходів, способів) важлива роль відводиться адміністративно-правовим засобам. При цьому, на нашу думку, абсолютно необґрунтованим видається точка зору деяких науковців, як зазначають, що термін «правові засоби» в реалізації адміністративних відносин не поширений. Скоріше навпаки, саме «адміністративно-правові засоби» характеризуються найбільшим розмаїттям. Їм притаманний ряд специфічних властивостей, які, в свою чергу, характерні й для адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху [2].

Адміністративно-правові засоби у своїй сукупності є одним із найбільш ефективних структурних елементів охоронної діяльності органів держави, спрямованої на формування та розвиток суспільних відносин у різноманітних галузях (в тому числі й у сфері дорожнього руху) на міцній нормативній основі [3].

Порядок застосування адміністративно-правових засобів визначено, як правило, адміністративно-процесуальними нормами. Реалізація адміністративно-правових засобів належить до компетенції органів публічної влади, спеціально уповноважених посадових осіб і є результатом здійснення ними державно-владних повноважень. Як виняток, деякі заходи адміністративного впливу застосовуються судами (суддями), а також органами окремих громадських організацій (їх представниками), наділеними певними адміністративно-владними повноваженнями.

Суспільні відносини в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із найважливіших об'єктів адміністративно-правової охорони. Саме за допомогою закріплення та практичної реалізації різноманітних адміністративно-правових засобів створюються умови для підвищення ефективності діяльності, спрямованої на забезпечення безпеки дорожнього руху [3].

Проаналізувавши чинне адміністративне законодавство та практику його застосування, ми прийшли до висновку, що до основних адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху можна віднести такі:

1. Загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Їх змістом визначаються межі поведінки посадових осіб суб'єктів управління, транспортних підприємств, їх працівників, громадян, представників контрольнонаглядових органів і громадських формувань у сфері дорожнього руху, тобто створюється належний правовий режим в галузі функціонування автотранспорту [4].

Таким чином, загальнообов'язкові правила, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, займають провідне місце в системі адміністративно-правових засобів охорони даної галузі суспільних відносин. Такий висновок підтверджується також тим, що всі інші адміністративно-правові засоби в цій сфері спрямовані на забезпечення їх реалізації, попередження та припинення їх порушень, притягнення винних до відповідальності [4, 5].

2. Засоби переконання, позитивного стимулювання чи заохочувальні засоби, що сприяють підвищенню творчої активності учасників суспільних відносин у сфері дорожнього руху. Такі засоби засновані на прагненні учасників дорожнього руху до позитивних результатів своєї праці, до реалізації суспільних й особистих інтересів.

3. Засоби адміністративного примусу, що застосовуються з метою попередження, припинення правопорушень, забезпечення провадження у справах про адміністративні проступки та притягнення порушників до адміністративної відповідальності. Застосування адміністративного примусу слугує одним із найбільш вагомих факторів зміцнення законності, дисципліни та організованості на транспорті та в галузі дорожнього господарства, охорони встановленого порядку управління. В адміністративно-правовій літературі вже укріпився поділ цих засобів на три групи залежно від підстав, мети, правових наслідків і процесуальних особливостей їх застосування: адміністративно-запобіжні заходи, заходи адміністративного припинення і заходи адміністративної відповідальності.

Список використаних джерел:

1. Лазаренко М. В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2017. 235 с.

2. Конвенція ООН «Про дорожній рух» від 08.11.1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041 (дата звернення: 06.05.2021).

3. Жулев В. И., Гирько С. И. Ответственность участников дорожного движения. М., 1987. 160 с.

4. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 06.05.2021).

5. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України; Перелік, Правила від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 06.05.2021).

Синявський Євгеній Олександрович

студент Лисичанського державного гірничо-індустріального коледжу, спеціальність 274 «Автомобільний транспорт»

Полупан Сергій Миколайович

викладач автомеханічних дисциплін Лисичанського державного гірничо-індустріального коледжу, спеціаліст вищої категорії (науковий керівник)

ІННОВАЦІЙНІ АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ МАЙБУТНЬОГО



За останні півстоліття автопромисловість зазнала величезних змін, як і дороги, по яким ми їздимо. Автомобілі з кожним днем стають швидше, розумніші і складніші, і інфраструктура, яка їх підтримує, намагається не відставати.

Наша планета покрита глобальною мережею автомобільних доріг. Вона постійно зростає і вже через 25-30 років збільшиться вдвічі. Є багато речей, які можна зробити в області дорожнього будівництва, щоб за допомогою інновацій зробити автодороги безпечніше, міцніше, зручніше. Існує навіть ідея використовувати їх для збору сонячної енергії, зберігання та передачі в енергосистему житлових будинків.

Світіння в темряві

Замість того, щоб витратити купу грошей на традиційне дорожнє освітлення, що охоплює тисячі кілометрів шляху, ідея змусити світитися в темряві дорожню розмітку є кращою, більш прийнятною альтернативою.

Світлонакопичувальні маркування вже доступні на дорогах, наприклад, в Нідерландах. Вона проводиться з використанням фарби, яка містить порошок,

що світиться: він «заряджається» протягом дня, а в темний час починає віддавати накопичене світло.

Смуги зеленого світіння розтягуються по всій довжині шляху і світяться до 8 годин щоночі, допомагаючи орієнтувати автомобіль на дорозі. В ідеалі їх доповнюють попереджувальні дорожні знаки з термочутливою фарбою. Безпека підвищується, а саме водіння нагадує комп'ютерну гру. Труднощі виникають лише через мінливість погоди, а разом з нею – і світіння фарби.



Крім підсвічування траєкторії, є також ідея використовувати датчики. Інтерактивне світло працює за простим принципом: коли автомобіль наближається до певної ділянки дороги, датчики руху висвітлюють тільки цю ділянку. Світло буде ставати все яскравіше в міру наближення і повільно тьмяніти за спиною водія.

Інтерактивне світло ідеально підходить для автомагістралей з постійно малою кількістю проїжджаючих. Експерти називають це грою в рулетку в плані безпеки всіх учасників дорожнього руху заради економії електроенергії і грошей, але не можна сперечатися, що інтерактивні вогні допомагають забезпечити і енергозбереження, і нічну видимість в міру необхідності.

Електричні системи відтавання снігу

Зими можуть бути досить важкими для автомобілістів, особливо коли постійно йде сніг. Розчищення доріг займає багато часу і сил, не кажучи вже про небезпеки, що чекають водіїв.

Електричні системи відтавання снігу виручають в умовах м'якої, але сніжної зими. Вони доступні в двох форматах – килимок і кабель. Килимки забезпечують швидку і просту установку на великих площах, кабелі – максимальну гнучкість.

Обидві системи нагрівають поверхню дороги, не даючи їй покритися кригою (поки сніг тане, поверхневі води випаровуються без повторного замерзання) і поєднуються з різними елементами управління і датчиками для визначення таких факторів, як температура повітря або вологість асфальту.

Що важливо, вони дозволяють обійтися без кам'яної солі і шкідливих хімічних реагентів, небезпечних для людей, тварин і транспортних засобів. Погано тільки, що глибина їх залягання невелика. До мінусів також відносяться велике споживання електроенергії і неефективність при дійсно низьких температурах. Але вчені працюють над цим.

Дороги, що самовідновлюються

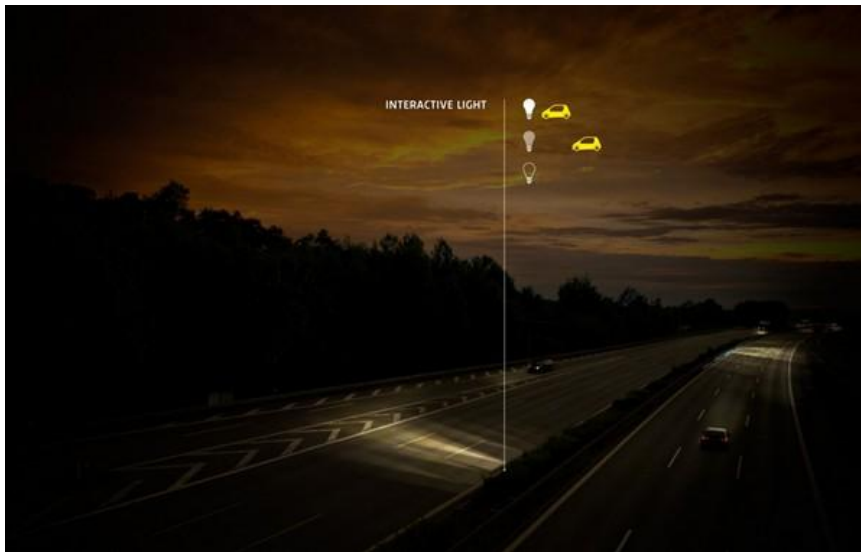


Бетон, яким би не був якісним, в кінцевому підсумку тріскається і потребує відновлення. Чи може він «лікувати» себе сам? Важко повірити, але вчені знайшли спосіб зробити його самовідновлюватися.

У 2013 році співробітники Батського, Кардіфського і Кембриджського університетів об'єднали зусилля в розробці нової концепції «розумних» бетонів і інших будматеріалів на основі цементу. В рамках проекту вони створили бетонну суміш, яка містить мікрокапсули із спеціальним реагентом – бактеріями, які активізуються, коли в тріщину потрапляє вода. В результаті утворюється кальцит (вапняк), надійно закупорює тріщину ще до того, як вода і кисень почнуть роз'їдати розташовану в глибині металеву арматуру.

Переваги цієї технології важко переоцінити – вона надасть велику допомогу в фізичному, фінансовому та часовому відношенні.

Інтерактивне світло



Крім підсвічування траєкторії, є також ідея використовувати датчики. Інтерактивне світло працює за простим принципом: коли автомобіль наближається до певної ділянки дороги, датчики руху висвітлюють тільки цю ділянку. Світло буде ставати все яскравіше в міру наближення і повільно тьмяніти за спиною водія.

Інтерактивне світло ідеально підходить для автомагістралей з постійно малою кількістю проїжджаючих. Експерти називають це грою в рулетку в плані безпеки всіх учасників дорожнього руху заради економії електроенергії і грошей, але не можна сперечатися, що інтерактивні вогні допомагають вбити двох зайців одним пострілом, забезпечуючи і енергозбереження, і нічну видимість в міру необхідності.

Пріоритетна електрична смуга



Користувачі електромобілів (EV) зможуть заряджати свої транспортні засоби на ходу. Щоб зробити це, треба просто рухатися по певній смузі.

Так звана «смуга індукції» матиме вбудовані магнітні поля, здатні заряджати автомобіль, поки він знаходиться в дорозі. Це особливо корисно в країнах, де на дорогах багато електромобілів. Їх власникам більше не буде потрібно шукати зарядні станції, а автомобілі завжди будуть зарядженими.

Безперечна користь в ближніх і особливо в далеких поїздках – не доведеться турбуватися про те, як далеко ви зможете заїхати, щоб мати можливість повернутися додому. І владі добре – відпадає необхідність будувати і підтримувати серію зарядних точок на кожному маршруті.

Музичні дороги



Схожі на вінілові платівки. Їх поверхня складається з ряду канавок, які грають мелодію, якщо по ним проїхати. Принцип їх дії нагадує витяг звуку голкою вінілового програвача. Розташування канавок, їх глибина і швидкість, з якою їде автомобіль, впливають на підсумкове звучання дороги. Приклади країн, в яких є такі дороги: Данія, Південна Корея, Угорщина, Японія, Тайвань, Китай, Голландія і США.

На перший погляд, музичні дороги потрібні лише для розваги. І в цьому є частка правди, але практичної користі від них теж чимало. По-перше, музичні ділянки допомагають водіям дотримуватися швидкісного режиму: адже прослухати мелодію в неспотвореної «версії» можна тільки на певній швидкості.

По-друге, як і шумові смуги, якими оснащені, мабуть, майже всі сучасні дороги, музичні ділянки не дають водіям заснути за кермом і служать важливій справі зниження аварійності.

Сонячні дороги



Solar Roadways – новий проект, що має на увазі установку сонячних панелей на дорогах з особливого скла, зі світлодіодами і мікропроцесорами. Скло буде поновлюваним, екологічно чистим і по міцності перевершувати сталь.

Незважаючи на те, що ми звикли вважати скло слизьким, його поверхня проектується так, щоб автомобілі могли швидко і безпечно зупинитися навіть при русі з високою швидкістю, як на звичайних дорогах. Автотраси на сонячних панелях зможуть також топити сніг взимку і, звичайно, використовувати сонячну енергію для освітлення та інших цілей.

Список використаних джерел:

1. Инновационные автомобильные дороги: что нас ожидает в будущем? Автожурнал: веб-сайт. URL: https://fastmb.ru/autonews/autonews_mir (дата звернення: 08.05.2021).

2. Дороги, которые мы выбираем. Инженерная защита: веб-сайт. URL: <https://territoryengineering.ru> (дата звернення: 08.05.2021).

3. «Пятничный формат»: музичні дороги. Аудіожурнал: веб-сайт. URL: <https://www.audiomania.ru> (дата звернення: 19.05.2021).

Сировой Володимир Васильович

доцент кафедри пожежної тактики та аварійно-рятувальних робіт факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук, доцент

ОСОБЛИВОСТІ РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ

Наслідки дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) зумовлюють тяжкі травми постраждалих та їх блокування у деформованих транспортних засобах, виникнення вторинних факторів ураження (займання, розлив пально-мастильних матеріалів та небезпечних речовин), винос (потрапляння) пошкоджених транспортних засобів, травмованих людей та вантажу у важкодоступні місця [1].

ДТП характеризується необхідністю екстреного реагування, використання спеціальних засобів, негайного надання медичної допомоги постраждалим під час їх вилучення з деформованих транспортних засобів, постійного підтримання взаємодії з відповідними підрозділами, в окремих випадках ліквідації забруднень, організації підвищених заходів безпеки рятувальників при проведенні робіт.

До ліквідації надзвичайних ситуацій, пов'язаних із ДТП (зіткнення і перекидання автомобілів, ДТП на залізничних переїздах, ДТП під час транспортування небезпечних вантажів, пожежі на автотранспорті, падіння автомобілів з крутих схилів, потрапляння автомобілів під лавини, селі, падіння автомобілів у воду), залучаються аварійно-рятувальні підрозділи Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, інші аварійні формування [2].

При ліквідації надзвичайної ситуації, пов'язаної з ДТП, на аварійно-рятувальні підрозділи покладаються завдання з рятування постраждалих та усунення загрози вторинних факторів ураження (ліквідація пожеж, локалізація дії небезпечних речовин, ліквідація загрози обвалення пошкоджених конструкцій тощо).

З прибуттям аварійно-рятувального підрозділу на місце ДТП проводиться розвідка, під час якої визначаються стан аварійних транспортних засобів, положення і стан постраждалих, виявляється наявність або загроза виникнення вторинних факторів ураження.

При проведенні оцінки обстановки, що склалася внаслідок ДТП, оглядається місце проведення робіт та визначаються шляхи забезпечення безпеки рятувальників при їх виконанні (інтенсивність руху транспорту, розташування аварійного транспортного засобу щодо проїзної частини, визначення меж робочих зон тощо), оцінюється складність та обсяги рятувальних і невідкладних робіт, можливості залучених сил та засобів щодо їх виконання, вплив на виконання завдань метеоумов, часу доби та пори року [1].

Визначаються необхідні сили, засоби та способи дій, надається інформація керівництву через систему оперативно-чергової служби,

організується взаємодія з відповідними підрозділами з питань встановлення режимів руху транспорту для безпечного проведення рятувальних робіт, надання першої невідкладної медичної допомоги та евакуації постраждалих.

Організується рятування людей шляхом пріоритетного виконання робіт із забезпечення доступу до постраждалих з тяжкими травмами, першочергового проведення робіт щодо зниження або усунення дії вторинних факторів (механічне, теплове або хімічне ураження тощо) на постраждалих, використання найбільш простих шляхів для швидкого доступу до постраждалих і надання їм першої медичної допомоги, негайного вилучення постраждалого із транспортного засобу при виникненні загрози ураження вторинними факторами або при раптовому погіршенні стану травмованих.

Рішення щодо негайного вилучення постраждалого із транспортного засобу приймається на підставі висновку медичного персоналу [2]. Особовому складу ставляться завдання, якими доводяться заходи безпеки при виконанні робіт, визначаються межі робочих зон, встановлюється технологія виконання робіт, розподіляються обов'язки між особовим складом та визначається порядок приведення у готовність засобів рятування та інструменту, призначаються безпечні місця доступу до аварійного транспортного засобу і постраждалих, місця для безпечної стоянки транспортних засобів свого підрозділу, складування уламків і вантажу для усунення перешкод до проведення робіт, визначаються завдання медперсоналу.

Рішення про припинення аварійно-рятувальних робіт з ліквідації наслідків ДТП приймає керівник робіт з ліквідації наслідків ДТП після евакуації всіх постраждалих та усунення загрози ураження вторинними факторами.

Рятувальники повинні повністю усвідомлювати, що місце ДТП є потенційно небезпечним середовищем. Фактори, які додаються до початкової події та є його наслідком (які до нього відносяться), можуть також впливати на безпеку рятувальників.

Такими факторами, зокрема, є: екстремальні погодні умови (обмерзання, паводок та ін.); фізична небезпека (нерівний ґрунт, лінія електропередач поруч з дорогою та ін.); натовп людей; інші аварійно-рятувальні автомобілі та персонал.

Через всі ці фактори аварійно-рятувальне відділення має забезпечувати собі вільний контрольований під'їзд до місця проведення аварійно-рятувальних робіт. Це також дасть змогу правильно і вчасно приймати такі необхідні рішення, як місце парковки і т. ін.

Список використаних джерел:

1. Рятувальні роботи під час ліквідації надзвичайних ситуацій. Частина 1: Посібник. За загальною редакцією В. Н. Пшеничного / Аветисян В. Г., Сенчихін Ю. М., Кулаков С. В., Куліш Ю. О., Александров В. Л., Адаменко М. І., Ткачук Р. С., Тригуб В. В. – К.: Основа, 2006. – 240 с.

2. Методичні рекомендації щодо порядку дій аварійно-рятувальних формувань ДСНС під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. Наказ ДСНС України від 28.01.2020 р. № 80.

Ситник Вікторія Олександрівна

курсант факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Шевченко Тихін Віталійович

старший викладач кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки факультету № 2 Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

АНАЛІЗ СПОСОБІВ ТА МЕТОДІВ ЗНИЖЕННЯ ТРАВМАТИЗМУ НА ДОРОГАХ УКРАЇНИ

У 3 ст. Конституції України наголошено, що «Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю». На жаль, щорічно на дорогах у всьому світі гинуть мільйони людей. З урахуванням динаміки збільшення автомобілів на дорогах можливо передбачити також і збільшення загиблих та травмованих. Кожна країна втрачає спеціалістів, фахівців та професіоналів, дітей які є майбутнім кожної країни. І ці втрати є невідновні. В Україні склалась катастрофічна ситуація у цій сфері за рахунок економічної, політичної кризи та недосконалої нормативної та законодавчої бази, а також відсутності культури дорожнього руху.

Статистика травматизму та загибелі на дорогах України свідчить про відсутність єдиної концепції що до попередження цього лиха. Різке зниження та збільшення травматизму свідчить про не відповідність практичному попиту і науковому підходу.

Проаналізував основні причини аварій на дорогах за допомогою математичного моделювання, ступінь впливу багатьох чинників та факторів, що впливають на ризик людей та вірогідність виникнення ДТП можна рекомендувати основні шляхи зниження травматизму на дорогах.

Нами було проведено експертне оцінювання по основним питанням даного дослідження. З початку були обрані основні питання, які передбачають покращення та зміни: технічний стан автомобілів, кліматичні умови дорожнього руху, дорожні умови дорожнього руху, стан пішоходів і водіїв, надання першої допомоги, у томі числі першої медичної допомоги. В результаті опитування були отримані наступні результати: 92,1% опитаних вважають, що правоохоронні органи здатні ефективно змінити стан травматизму на краще.

75,6% опитаних вважають, що існують способи та методики щодо зниження травматизму на дорогах, які не були раніше досліджені і існує позитивна їх роль у попередженні ДТП та травматизму на дорогах.

47,8% відсотків вважає, що можливо враховувати усі чинники для попередження травматизму на дорогах.

Усі способи та методи зниження дорожнього травматизму можна умовно поділити на організаційні, технічні та зовнішні.

До *організаційних* відносяться: нормативна та законодавча база, організація дорожнього руху, регулювання дорожнього руху, незнання та невиконання правил дорожнього руху, використання знаків безпеки, використання освітлення, очищення транспортних засобів та їх агрегатів, навчання учасників дорожнього руху, перевезення дітей на задніх сидіннях машин, збільшення штрафів за порушення правил у десять разів, посилення персональної відповідальності чиновників Укравтодору та інших органів влади за стан шляхів та інфраструктури, на шляхах з поживавленим рухом встановлення «відбійників» та ін.

До *технічних* відносяться: стан транспортних засобів, його агрегатів (зношення самих транспортних засобів) та доріг (зокрема, не проводилася реставрація покриття на внутрішньодержавних магістралях), справність гальм, технічне обслуговування транспортних засобів, стан технічних засобів регулювання дорожнього руху, зношення освітлювальних приладів вздовж шляхів сполучення, використання шин та мастильно-паливного матеріалу в залежності від пори року. Не варто відкидати і такий чинник, як технологічний прогрес у сфері автомобілебудування, який забезпечує високий рівень безпеки водія за кремом та попередження зіткнень автомобіля шляхом впровадження комп'ютерного контролю за процесом керування засобом пересування.

Високе значення має технічний стан транспортних засобів. І в цьому немає дрібниць. Наприклад, якщо машина має подушки безпеки, необхідно пристібатися. Навіть при незначному ударі, вони вилітають з величезною швидкістю і можуть нанести серйозні травми (наприклад, зламати ніс). Не варто також зневажати і ременем безпеки. Якщо їзда відбувається на шипованій гумі, то обов'язково необхідно на задньому склі передбачити трикутник з буквою «Ш». Таким чином, попереджаються інші учасники руху. Адже гальмовий шлях у нешипованих зимових шин по асфальті коротше.

До *зовнішніх* відносяться: метеорологічні умови, екстремальні ситуації, стихійні лиха, аварії на промислових підприємствах, масові безладдя, теракти, війни та революції і т.д. Зовнішні чинники майже не піддаються впливу, тому необхідно щоб водії та пішоходи мали практичні навички протидії цій складовій, вони повинні тільки готуватися до цих випадків.

До заходів із зниження травматизму на дорогах України можна також віднести забезпечення безпеки дорожнього руху: дотримання правил і підвищення заходів відповідальності за їх порушення (особливо при недотриманні швидкісного режиму і водінні в нетверезому стані). Так як відомо, що підвищення швидкості в середньому на 1 км / год підвищує ризик

ДПТ, що супроводжуються травматизмом, на 3%, а при серйозних аваріях – на 5%. Імовірність смерті в ДТП при швидкості 80 км/год в 20 раз вище, ніж при швидкості 32 км/год і т.д.

Необхідне базові навички та вміння надати першу допомогу усіма учасниками дорожнього руху.

Загальні принципи надання першої медичної допомоги при травмах і нещасних випадках полягають в наступному:

- Припинити і запобігти подальшому вплив на потерпілого шкідливого чинника, забезпечивши при цьому безпеку рятувальника;

- Якомога швидше і повноцінніше вжити заходів для підтримки життєво-важливих функцій організму потерпілого. Важливо при цьому дотримуватися постулат Гіппократа – «не нашкодь». Тому необхідно чітко освоїти не тільки правильну послідовність дій, але і що категорично не можна робити при тому чи іншому стані. Після надання першої медичної допомоги слід швидко доставити потерпілого до лікувальної установи або викликати бригаду швидкої допомоги на місце події. Чим раніше буде надана лікарська допомога, тим більше шансів врятувати потерпілого.

Список використаних джерел:

1. Конституція України [Електронний ресурс] Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.

2. Конвенція про дорожній рух [Електронний ресурс]. Конвенція ООН від 08.11.1968. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.

3. Конвенція про дорожні знаки та сигнали [Електронний ресурс]. Конвенція ООН від 08.11.1968. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902.

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

5. Про автомобільний транспорт [Електронний ресурс]: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2344-III XII. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>.

6. Про автомобільні дороги [Електронний ресурс]: Закон України від 08 вересня 2005 року № 2862-IV. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>.

7. Про дорожній рух [Електронний ресурс]: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

Слободян Юлія Юріївна

студентка юридичного факультету Донецького національного університету імені Василя Стуса

Петренко Ганна Олександрівна

доцент кафедри теорії та історії держави і права та адміністративного права юридичного факультету Донецького національного університету імені Василя Стуса, кандидат економічних наук, доцент (науковий керівник)

ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬОГО ФОНДУ ЯК СКЛАДОВА В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Підтримання доріг у належному стані виступає одним із найголовніших чинників безпеки дорожнього руху, тому належне фінансування з боку держави є важливим у цьому процесі та потребує особливої уваги та постійного моніторингу надходження та використання коштів у визначеному напрямку, що є актуальним в умовах сьогодення. У Державному бюджеті України на кожен рік визначають видатки, які передбачені на фінансування робіт, що пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування [1].

Слід відзначити, що задля виконання поставлених цілей у складі спеціального фонду Державного бюджету України створюється відповідний державний дорожній фонд, який формується за рахунок акцизного податку з вироблених в Україні пального і транспортних засобів, акцизного податку з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них, плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, коштів спеціального фонду Державного бюджету України, отриманих шляхом залучення державою кредитів (позик) від банків, іноземних держав і міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування тощо [2].

Державний дорожній фонд в Україні розпочав свою роботу з 01 січня 2018 року. Даний державний фонд має окремий казначейський рахунок, кошти з якого можуть витрачатися тільки на будівництво, ремонт, утримання, реконструкцію доріг. Порядок спрямування коштів щодо системи забезпечення безпеки дорожнього руху визначається Кабінетом Міністрів України.

Головними розпорядниками коштів, які спрямовуються до територіальних дорожніх фондів, є Рада міністрів Автономної Республіки Крим, відповідні обласні ради, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації. Головним розпорядником коштів державного дорожнього фонду, які спрямовуються на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм, є центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту [3].

У період із 2018-2020 роках, відповідно до даних Державної служби статистики України (Департаменту статистичної інфраструктури), надходження до державного дорожнього фонду були на рівні 50% та 75% відповідно. На сьогодні в законодавстві України чітко визначено потреби, на які можуть бути спрямовані кошти даного фонду. Слід відзначити, що на даний момент найбільше фінансування отримує Державне агентство автомобільних доріг України (далі – Укравтодор), статус якого визначено Постановою КМУ Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України від 10 вересня 2014 р. № 439 [4], і саме це агентство відповідає за ремонт та утримання доріг державного значення, на що виділяється 60% від загальної суми. На дороги місцевого значення іде 35% суми, і 5%, що залишилися, спрямовуються на безпеку дорожнього руху.

Дорожній фонд – це одне із основних, проте не єдине, джерело фінансування, кошти з якого йдуть на ремонти та утримання доріг. Місцеві ради, у першу чергу обласні, можуть закладати в бюджети кошти для покращення дорожньої інфраструктури [5]. Прикладом ефективного використання державних коштів слугує Дніпропетровська область, яка за останні три роки на ці потреби виділила близько 3,3 мільярдів гривень.

Загальною по Україні є статистика щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та перелік дій, які було здійснено у цьому напрямку, зокрема ліквідовано близько 94 тис. м² вибоїн на проїзній частині (на міжнародних і національних трасах – 44,0 тис. м², територіальних дорогах – 49,5 тис. м² ямковості), більшість робіт виконано традиційним методом – гарячими асфальтобетонними сумішами відремонтовано 86,5 тис. м² дорожнього покриття, а також замінено 860 дорожніх знаків і 300 напрямних стовпчиків, нанесено 75,4 км ліній дорожньої розмітки, поновлено лінії 50 пішохідних переходів (2,4 тис. м²) та вирубано чагарникову поросль вздовж 42,1 км автодоріг тощо.

Загальна сума фінансування дорожньої галузі в 2021 році становитиме понад 25,5 млрд. грн., з них 20,8 млрд. грн. – передбачено загальним фондом Державного бюджету України на 2021 рік, а 4,7 млрд. грн. – вибірка кредитних коштів міжнародних фінансових організацій за вже укладеними угодами.

Відповідно до розподілу видатків загального фонду державного бюджету, найбільшу частину коштів, а саме 17,4 млрд. грн., буде спрямовано на виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток дорожньої мережі у минулі роки, фактичне ж фінансування дорожнього господарства в цьому році становитиме лише 16% від обсягу закладених коштів, а саме 3,4 млрд. грн.

Місцеві бюджети районів України частково складаються з податків аграрних компаній та фермерських господарств, що в 2020 році, як приклад на Полтавщині, склало 20,2% місцевих бюджетів, що склалися з податків, сплачених аграрними компаніями та фермерських господарств. Таким чином, агросектор допомагає дорогам місцевого значення на Полтавщині. Також аграрні підприємства ремонтують дороги у селах, поблизу яких працюють. Також на сьогодні існує обмеження на ваги вантажівок, й вже з 2015 року ми

бачимо позитивний результат у вигляді зменшення пошкодження дорожнього покриття.

В сучасних умовах відсутність захищеного державного дорожнього фонду, а також неможливість розширення доходної частини спеціального фонду Держбюджету – головні чинники того, що визнані в усьому світі принципи фінансування дорожньої галузі за рахунок податків та платежів, котрі стягуються з безпосередніх користувачів автодоріг, не можуть бути повноцінно реалізовані в Україні. Вирішення даної проблеми полягає у пошуку нових джерел фінансування дорожнього фонду, а також у підвищенні ефективності використання його коштів, що дозволить підтримувати дорожнє покриття у належному стані та максимально усуне небезпеку дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про Державний бюджет України на 2021 рік: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1082-20#Text> .

2. Бюджетний кодекс України в редакції від 01.01.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>.

3. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України в редакції від 02.07.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> .

4. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>.

5. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України в редакції від 18.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> .

Стебко Софія Анатоліївна

студентка Відокремленого структурного підрозділу «Роменський фаховий коледж Державного вищого навчального закладу «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»

Діхнич Людмила Павлівна

викладач суспільних дисциплін Відокремленого структурного підрозділу «Роменський фаховий коледж Державного вищого навчального закладу «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана» (науковий керівник)

ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ У СУСПІЛЬСТВІ: ОСНОВНІ ПЕРЕРОГАТИВИ

Дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) супроводжували автомобілізацію з моменту зародження і на всіх етапах історії її розвитку. Аварії на дорогах були і будуть залишатися однією з найбільш серйозних

загроз для життя людини. Статистично було доведено, що кількість смертей і травм в результаті ДТП неухильно збільшується протягом останніх років.

Згідно з статистичними даними інтернет-газети «Українська правда» у 2020 році на українських дорогах трапилось понад 168 ДТП, із яких близько 26 тисяч – з постраждалими. За цей же період загалом загинула 3541 людина, зокрема 168 дітей, 1198 пішоходів та 235 велосипедистів [9]. ДТП є головною причиною смертності молодих людей у віці від 15 до 29 років. Майже половина з тих, що гинуть на дорогах – це пішоходи, велосипедисти і мотоциклісти. Такі статистичні дані вказують на явні проблеми в питаннях організації охорони праці на автомобільному транспорті.

На жаль, сьогодні зростаюча кількість ДТП та важкість їх наслідків залишаються надзвичайно значною і актуальною проблемою у суспільстві та аналізу вітчизняними вченими та практиками. Недостатність уваги до цієї проблеми також зумовлює необхідність постійного інтенсивного дослідження існуючих профілактичних заходів щодо запобігання ДТП, їх удосконалення та пошуку новітніх ефективних методів та способів попередження травматизму.

Погоджуємося з Л. Олешко, що ДТП є проблемою всього нашого суспільства. Він в десятки разів перевищує травматизм в інших країнах. Так, у зв'язку з цим виникає нагальна потреба у проведенні профілактичної роботи серед населення з метою безпечної поведінки на дорогах і транспорті, що може зменшити тяжкі наслідки від потрапляння їх у ДТП [6, с. 32].

Серед основних причин нещасних випадків, що сталися внаслідок ДТП, є порушення правил дорожнього руху. Також високий рівень займають організаційні причини, а саме: порушення трудової й виробничої дисципліни. Насамперед, до виникнення нещасних випадків із тяжким та смертельним наслідком через ДТП призводять дії або бездіяльність самих потерпілих. Тому розробка заходів із попередження ДТП повинна відбуватися за участю молоді, що дозволить істотно знизити смертність та травматизм серед осіб працездатного віку [8].

І. Гіць найбільш поширеною причиною ДТП вважає порушення правил дорожнього руху (перевищення швидкості, недотримання безпечної дистанції руху, порушення правил обгону, паркування тощо), неправильна оцінка дорожньої обстановки, водіння автомобіля у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Через недотримання цих елементарних правил поведінки водіїв велика кількість ДТП закінчується травмуванням як учасників руху так і пішоходів, не рідко з летальними наслідками [1].

Одним із важливих факторів, на нашу думку, що сприяє виникненню ДТП, є безвідповідальність водіїв. Водіння автомобіля – це складний процес, до якого багато хто ставиться недостатньо відповідально. Усе, що може вплинути на здатність приймати правильні та виважені рішення, не повинно заважати водінню. Під відповідальністю водіїв мається на увазі розуміння ними того, що їм не слід водити машину, якщо вони відчують себе втомленими, хворими або в поганому настрої.

Водії, однак, не єдині учасники дорожнього руху, кого можна звинуватити в підвищенні аварійності. Пішоходи традиційно складали високий

відсоток смертності на дорозі. Вони повинні завжди ходити по пішохідних переходах і перетинати дороги з особливою обережністю, завжди надаючи право проїзду автомобілям, що наближаються і переконавшись в тому, що їх помітили і знизили швидкість руху [7].

Наступним фактором, який сприяє підвищенню кількості ДТП, вважаємо стан доріг і всієї інфраструктури країни. До вирішення зазначеної нами проблеми повинні підключитися і дорожні організації. У числі причин виникнення подій є недосконалість методів розслідування аварій на дорогах, де не приділяється належна увага ролі самих автомобільних доріг, їх стану у виникненні ДТП.

Так, у рамках десятиліття дій з безпеки дорожнього руху (БДР) 2011 – 2020 рр., проголошеного Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН № 64/255 від 10.05.2010 року з 06 по 12 травня 2019 року Україна долучилася до проведення 5-го Глобального Тижня безпеки дорожнього руху ООН, що пройшов під гаслом «Лідерство в галузі безпеки дорожнього руху». Його метою є привернення уваги до надскладної ситуації з безпеки дорожнього руху в Україні, сприяння вихованню дорожньої культури серед населення та об'єднання зусиль суспільства задля зменшення кількості смертей і травм, адже в Україні найбільша смертність на дорогах з-поміж усіх європейських країн [4].

Погоджуємося з Т. Гуржій, що недостатньо розробити хорошу концепцію, прийняти потрібні закони, здійснити сукупність організаційних перетворень, передбачити комплекс профілактичних заходів. Дуже важливо також забезпечити неухильне дотримання чинних на транспорті правил та безумовну реалізацію нормативно-правових приписів. Інакше – будь-які, навіть найпрогресивніші, реформи приречені на невдачу. Жоден закон не спроможний упорядкувати певну галузь або сферу суспільного життя, якщо він не виконується, не впливає на свідомість і поведінку людей, навіть досконалі схеми управління не спрацьовують без належного виконання [2].

Слід зазначити, що збільшення учасників дорожнього руху кожного року свідчить про те, що в процесі останнього реально стикаються інтереси всіх соціальних структур суспільства. Це обумовлює необхідність управління процесом дорожнього руху як системою суспільних відносин, що відбивають соціальні інтереси держави та суспільства. Зростання економічної потужності держави, технічної оснащеності галузей економіки та автотранспортного парку змушують говорити про те, що безпеку дорожнього руху слід розглядати як один із соціальних чинників, що помітно впливають на стан правопорядку [5, с. 24].

Є. Гусєва акцентує увагу на тому, що активна участь громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху постає важливим чинником розвитку громадянського суспільства. Відносини, які в результаті цього виникають мають обопільний характер взаємодії правоохоронних органів та представників суспільства. З урахуванням сучасного стану розвитку адміністративного права, ми можемо констатувати реординаційний характер розвитку відносин між громадянином та державою, відносин рівності, за якими громадяни мають у законний спосіб вимагати від держави виконання певних зобов'язань щодо них.

З одного боку, громадяни проявляють певну ініціативу, а з іншого, правоохоронні органи мають забезпечити можливості практичної реалізації суспільних ініціатив. Зрештою, держава має створити правові гарантії для можливості для зазначеної взаємодії у соціальному партнерстві з метою забезпечення безпеки дорожнього руху [3].

Отже, для успіху боротьби за безпеку і організованість дорожнього руху необхідно активізувати наукові дослідження, які повинні більш детально вивчити роль самих автомобільних доріг, як однієї з основних причин виникнення ДТП. Так, основною проблемою, як раніше так і сьогодні, залишається відсутність комплексного підходу до аварійності в Україні в порівнянні з державами Європи. По Україні, за останній час, спостерігається підвищення ДТП, що приводять до травматизму та загибелі людей.

На нашу думку, питання ДТП повинно розглядатись як комплекс заходів загальнодержавного значення із застосуванням системного підходу до пропаганди культури та безпеки дорожнього руху, котра повинна бути одним з пріоритетних напрямків сучасної політики держави.

Список використаних джерел:

1. Гіць І. Аналіз розподілу ДТП на автошляхах та у містах. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 року). – Кривий Ріг, 2018. С. 47-51.

2. Гуржій Т. О. Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. *Адміністративне право і процес*. 2012. № 1 (1). С. 78–87.

3. Гусєва Є. Про розвиток нових форм участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху: до питання становлення та розвитку. *Адміністративне право і процес*. 2018 (6). С.156-161. URL: <http://www.pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/6/28.pdf>

4. Дотримання правил дорожнього руху має стати корисною звичкою кожного українця. URL: <https://su.ukravtodor.gov.ua/press/news/49458.html> (дата звернення: 15.04.2021).

5. Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю. С. Коллер, А. О. Собакарь. – К. : «МП Леся», 2015. – 204 с.

6. Олешко Л. Дорожньо-транспортний травматизм та його профілактика. *Економічна сек'юритологія в умовах глобальних трансформаційних процесів*: збірник тез Міжнародного науково-практичного семінару. – Київ, Компринт, 2017. – 85 с.

7 Поздняков М. Н. Совершенствование методики оценки условий движения пешеходов // *Инженерный вестник Дона*. 2012. № 4. Ч. 1

8. Причини росту травматизму внаслідок ДТП, шляхи та методи їх усунення. URL: <https://oppb.com.ua/news/prychyny-rostu-travmatyzmu-vnaslidok-dtp-shlyahy-ta-metody-yih-usunennya> (дата звернення: 14.04.2021).

9. У 2020 році кількість ДТП зросла майже на 8 тисяч. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2021/01/13/7279729/> (дата звернення: 15.04.2021).

Степанюк Дарія Михайлівна

курсантка 2 курсу факультету № 1 Інституту з підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Львівського державного університету внутрішніх справ

Парасюк Василь Михайлович

доцент кафедри теорії права, конституційного та приватного права факультету № 1 Інституту з підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Львівського державного університету внутрішніх справ кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ОСОБЛИВОСТІ ВІДШКОДУВАННЯ МАЙНОВОЇ ШКОДИ ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ

В сучасних умовах найбільшу важливість і значення набуває культура дорожнього руху, адже кожен, виходячи на вулицю, стає учасником дорожнього руху, набуваючи статусу водія, пасажира або пішохода. Чим сильніше зневага до вимог правил дорожнього руху, тим вища ймовірність виникнення дорожньо-транспортного пригод (далі – ДТП).

ДТП на сьогодні є серйозною проблемою не лише в Україні, а й у сьому світі. Число людей, які травмувались або загинули в результаті дорожньо-транспортних пригод постійно збільшується. Окрім фізичної шкоди, доволі часто фізичним, юридичним особам, а інколи й державі наносяться значні матеріальні збитки.

Залежно від масштабу ДТП різними будуть і його наслідки, які можуть проявлятися як у відшкодуванні матеріальних збитків, виражених у пошкодженні транспортних засобів, так і в заподіянні шкоди життю або здоров'ю людини.

Як зазначає Верховний Суд України, під збитками, які спричиненні внаслідок ДТП, необхідно розуміти фактичні втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, витрати, вже зроблені потерпілим, або які мають бути ним зроблені, та упущену вигоду. При цьому такі витрати мають бути безпосередньо, а не опосередковано, пов'язані з відновленням свого порушеного права [1]. Тобто з наведеного випливає, що без здійснення таких витрат неможливим було б відновлення свого порушеного права.

Матеріальну шкоду, яка спричинена внаслідок ДТП, можна визначити і як певну оціночну вартість відновлювальних робіт транспортного засобу, який був пошкоджений внаслідок ДТП. До вартості можна віднести, в першу чергу

товарну вартість самого автомобіля, коефіцієнт фізичного зносу, а також ступінь зменшення товарної вартості автомобіля після аварії.

Питання щодо відшкодування школи внаслідок ДТП залишається важливим та актуальним, оскільки доволі часто ні винуватці, ні страхові компанії не бажають добровільно задовольнити вимоги потерпілого і доводиться усі суперечки вирішувати в суді. Ситуацію щодо відшкодування шкоди покращило та полегшило обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності, однак для того, щоб отримати страхове відшкодування і виплатити його потерпілому, винуватець повинен правильно оформити документи та дотриматись певної процедури, встановленої страховою компанією. Не всі винуватці ДТП це роблять, адже кошти на ремонтування власного авто вони не отримують, а проблеми потерпілого їх не цікавлять. Досить часто винуватець порушує процедури і страхове відшкодування потерпілому не виплачується. Трапляються випадки і банкрутства страхових компаній.

До липня 2018 року існувала судова практика, відповідно до якої особа, якій заподіяно шкоду, мала право на власний розсуд обирати, з кого стягувати заподіяну шкоду: з заподіювача шкоди або зі страхової компанії заподіювача шкоди. Верховний Суд змінив цю практику у постанові від 04 липня 2018 року, і тепер, якщо у заподіювача шкоди є діючий поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, потерпілий має звернутись до страхової компанії винуватця ДТП за страховим відшкодуванням, а у разі безпідставної не виплати такого відшкодування – з відповідним позовом до суду [2].

Позови, що виникають із відносин відшкодування шкоди, завданої в результаті ДТП, подаються до суду за загальними правилами підсудності, визначеними гл. 1 розділ III Цивільного процесуального кодексу (далі – ЦПК України). Однак позивач має право на подання такого позову й за своїм зареєстрованим місцем проживання чи перебування або за місцем заподіяння шкоди (ч.ч. 3, 6 ст. 28 ЦПК України) чи виконання договору в разі виникнення спору із договором страхування (ч. 8 ст. 28 ЦПК України) [3].

Як свідчить практика, суб'єктний склад сторін у спорах цієї категорії, як правило, такий:

- учасники ДТП;
- володільці-користувачі транспортних засобів;
- власники джерел підвищеної небезпеки, з якими винні особи перебували в трудових відносинах;
- страхові компанії, з якими власники транспортних засобів перебували в договірних відносинах;
- особи, з вини яких сталася ДТП, відшкодування за якою було проведено страховими компаніями;
- треті особи, зазвичай водії, які не заявляють самостійних вимог.

Позивачами в таких справах можуть бути фізичні та юридичні особи, яким завдано майнової шкоди, у тому числі власники та володільці майна, фізичні особи, яким заподіяно моральну шкоду. Відповідачами виступають:

- володілець транспортного засобу;
- винна особа – володілець транспортного засобу;
- винна особа, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом;
- власник (володілець) транспортного засобу, недбалість якого сприяла неправомірному заволодінню ним;
- роботодавець – за шкоду, завдану працівником під час виконання трудових обов'язків;
- страхова компанія – за шкоду, завдану застрахованою особою [4, с. 11].

Згідно ч. 2 ст. 1192 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України), розмір збитків, що підлягають відшкодуванню потерпілому, визначається відповідно до реальної вартості втраченого майна на момент розгляду справи або виконання робіт, необхідних для відновлення пошкодженої речі [5].

Відшкодування збитків є однією із форм або заходів цивільно-правової відповідальності, яка вважається загальною або універсальною саме в силу правил ст. 22 ЦК України, оскільки частиною першою визначено, що особа, якій завдано збитків у результаті порушення її цивільного права, має право на їх відшкодування [5]. Тобто порушення цивільного права, яке потягнуло за особою завдання особі майнових збитків, саме по собі є основною підставою для їх відшкодування.

Таким чином, матеріальна шкода, спричинена внаслідок ДТП стягується у судовому порядку, її розрахунок здійснюється у відповідності до чинного законодавства. Дуже важливо правильно встановити причинно-наслідковий зв'язок між діями водіїв та іншими учасниками ДТП, оскільки неправильне встановлення веде до хибної кваліфікації, притягнення до відповідальності невинуватих осіб чи взагалі мова може йти про уникнення відповідальності винуватцями ДТП.

Список використаних джерел:

1. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 15.10.2020 року № 755/7666/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92363395> (дата звернення: 17.05.2021).
2. Оновлення судової практики – як відшкодувати шкоду завдану внаслідок ДТП. URL: <http://legal-way.com.ua/articles/onovlennja-sudovoji-praktyku-jak-vidshkoduvaty-shkodu-zavdanu-vnaslidok-dtp/> (дата звернення: 17.05.2021).
3. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 року № 1618-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>. (дата звернення: 17.05.2021).
4. Права потерпілого при дорожньо-транспортній пригоді: методичний посібник: МЮУ, 2016. 11 с.
5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 року. № 435-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 17.05.2021).

Стовбур Артем Анатолійович

студент 2 курсу спеціальності 015.15 «Професійна освіта. Охорона праці» Відокремленого структурного підрозділу «Дніпровський фаховий коледж інженерії та педагогіки Державного вищого навчального закладу «Український державний хіміко-технологічний університет»

Федько Світлана Олександрівна

викладач дисципліни «Безпека праці» Відокремленого структурного підрозділу «Дніпровський фаховий коледж інженерії та педагогіки Державного вищого навчального закладу «Український державний хіміко-технологічний університет», кандидат технічних наук

Яценюк Лариса Володимирівна

викладач дисципліни «Інформаційні системи» Відокремленого структурного підрозділу «Дніпровський фаховий коледж інженерії та педагогіки Державного вищого навчального закладу «Український державний хіміко-технологічний університет»

**СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ У РЕГУЛЮВАННІ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Безпека дорожнього руху на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму.

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

У 2019 році в Україні зареєстровано 160675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33% загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) є пішоходи (1261– загинули, 8005 – травмовані). Більш детальну оцінку ДТП на автодорогах державного значення надають дані таблиці.

Кількість доріг державного значення	ДТП із загиблими та/або травмованими								
	усього			загинуло			травмовано		
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
151 од.: від М-01 до Р-79/М-18	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Загалом	4263	4145	-2,8	1265	1204	-4,8	6440	5893	-8,54
з них найбільші:									
М-03 Київ-Харків-Довжанський (на Ростов-на-Дону)	321	341	6,2	85	97	14,1	448	482	-1,2
М-05 Київ-Одеса	346	238	-31,2	104	87	-16,3	489	351	-28,2
М-06 Київ - Чоп (на Будапешт через Львів, Мукачеве, Ужгород)	554	499	-9,9	163	147	-9,8	871	729	-16,3

Показники таблиці, демонструють, що на протязі двох років (2019-2020) загальна кількісна оцінка ДТП з загиблими та/або травмованими складає більш чотирьох тисяч чоловік, при чому показник зменшення за цей період дорівнює 2,8% (на 118 осіб), що характеризує відносний рівень покращення стану на автошляхах. Якщо взяти до уваги, що в 2019р. із 4263 чол., які потрапили у ДТП загинув кожен третій (29,7% – 1265чол.), то зниження показника на 4,8% майже нічого не змінює, враховуючи кількісну оцінку. Дані таблиці свідчать про рівень травматизму на дорогах державного значення, де Західний напрямок (М-6 Київ-Чоп, на Будапешт через Львів, Мукачеве, Ужгород, має найбільшу кількість постраждалих, в т. ч. травмованих та загиблих; другим у рейтингу визначився Південний напрямок дороги (М-05 Київ-Одеса), що має дуже важливе значення і безпосередньо відноситься до логістики річково-морських сполучень. Третє місце займає показник ДТП на Східному напрямку – М-03 Київ-Харків-Довжанський (на Ростов-на-Дону). Крім цього, слід зауважити, що Україна має найвищий транзитний потенціал у Європі.

Питання забезпечення транспортної безпеки для України має особливе значення. Насамперед, це можна пов'язати з розмірами території та геополітичним розташуванням нашої країни, з політичним і соціально-економічним курсами, спрямованими на подальше зміцнення суверенітету. Однак, на тлі зростаючих показників аварійності, травматизму, збитків, зносу технічних засобів, вихід української транспортної галузі на шлях сталого розвитку із забезпеченням комплексної безпеки вельми ускладнений.

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

На мапі світу за кількістю осіб, які загинули в ДТП, Україна має середній показник, а з числа європейських країн, один з найвищих – 13,5 на 100 тис. осіб. Основними причинами травмувань та загибелі людей у ДТП стали перевищення безпечної швидкості руху (7424 випадки, 26,3%), порушення правил маневрування (5513, 19,5%) та керування транспортним засобом у

нетверезому стані (2 342, 8,3%), а серед пішоходів – перехід у невстановленому місці – 1775 випадків.

Знизити кількість дорожньо-транспортних пригод дає змогу впровадження технічних засобів автоматичної фіксації й обробки порушень правил дорожнього руху (ПДР). Відомо, що подібні системи позитивно зарекомендували себе в багатьох країнах світу, зокрема в Німеччині, Швеції, Великій Британії, Італії, Швейцарії, Австрії, Нідерландах, Франції та ін. Зокрема, у Великобританії встановлено понад 6 тис. камер фіксації порушень, у Німеччині – 5 тис., у Франції – 3 тис., а в США – 4 тис. За принципами німецьких ПДР, радарний контроль з відео-та фотопостереженням має насамперед виховувати водіїв, а не карати.

В Україні теж має запрацювати система відео - та фотофіксації поведінки на дорогах та порушень правил дорожнього руху. 14 липня 2016 р. Верховна Рада України прийняла законопроект № 2562 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», що передбачає внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кодексу адміністративного судочинства України та Закону України «Про дорожній рух», згідно з якими буде здійснюватися автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху за допомогою технічних засобів.

Президент України Володимир Зеленський підписав Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX, який Верховна Рада ухвалила 16 лютого 2021 року, що посилює відповідальність за порушення правил дорожнього руху.

Прийняття цього Закону дасть змогу:

- суттєво зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод і постраждалих у них людей;

- виключити корупційну складову при виявленні та фіксації правопорушень і оформленні відповідних адміністративних матеріалів;

- удосконалити відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та наблизить їх до європейських стандартів.

Кабінетом Міністрів України схвалена Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2030 року.

Мета якої є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30% до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Прогнозується, також, зменшення кількості загиблих і тяжко травмованих осіб внаслідок дорожньо-транспортних пригод до 2030 року на 50% порівняно з 2019 роком, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (кількість

загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод на 100 тис. населення), зниження показника з восьми осіб (у 2019 році) до чотирьох осіб (у 2030 році), що дозволяє зберегти здоров'я та потенціал нації.

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

Головне Вона гарантує підвищення інвестиційної привабливості України та її статус як транзитної держави.

Список використаних джерел:

1. Новиков В. В., Сопільник Л. І. Організація дорожнього руху в Україні: Монографія. Львів, 2010.

2. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії та практики: Монографія. Донецьк, 2011.

3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-r#Text>

Тарадай Вікторія Миколаївна

студентка Олександрійського педагогічного фахового коледжу імені В.О. Сухомлинського, спеціальність 012 «Дошкільна освіта»

Мендіковська Лідія Іванівна

викладач соціально-економічних дисциплін Олександрійського педагогічного фахового коледжу імені В.О. Сухомлинського, викладач-методист, викладач вищої категорії (науковий керівник)

ПРИЧИНИ ЗДІЙСНЕННЯ ДТП

Сучасні проблеми дорожньо-транспортного руху зрозумілі суспільству, тому що повідомлення про наслідки ДТП нагадують бойові втрати під час війни. Кількість загиблих у наслідок ДТП у 2019 році була 8,2% смертей на 100 тисяч осіб населення, 8,5% в 2020 році і 11,3% – у 2021-му [6].

Про причини дорожньо-транспортних пригод сказано багато. Засоби масової інформації постійно друкують на своїх сторінках сухі колонки статистичних даних. Це і перевищення безпечної швидкості руху, порушення правил маневрування та проїзду перехресть, недотримання дистанції, порушення правил проїзду пішохідних переходів, стан дорожнього покриття.

Важко з цим не погодитись. Але, як на мене, причини здійснення ДТП мають ширший спектр.

Дослідження показали: в основному ДТП стаються через те, що водії, пасажери, велосипедисти, пішоходи порушують правила дорожнього руху, тобто – ця проблема стосується кожної людини. У суспільстві давно виробилась згубна звичка – не дотримуватись правил, ігнорувати їх.

Ви спостерігали, і не раз, як батьки, тримаючи дітей за руку, переходять дорогу у невстановленому місці, як школярі, що вийшли з автобуса, намагаються якнайшвидше опинитись на іншій стороні дороги, як громадяни, не бажаючи чекати ні хвилини разом з усіма біля світлофора, переходять перехрестя на «червоний», бо в цей момент немає ж руху автотранспорту!

Ми живемо порушуючи закони і правила, які самі і встановлюємо. Потім діти виростають, пересідають за кермо, і ланцюг порушень продовжується на іншому рівні. Ці молоді люди не хочуть і не можуть бути свідомими, тому що не привчені дотримуватись правил з дитинства. Дорослі часто несвідомо передають наступному поколінню своєрідний нігілізм. З латини це слово означає «ніщо» і виражає негативне ставлення особи до (у нашому випадку) правових законів, що стосуються правил дорожнього руху. В нашій країні серед різних верств населення панує зазначене явище і негативно впливає на свідомість людей, формує певні перешкоди на шляху розвитку суспільства. Таке явище веде до хаосу, результати якого ми спостерігаємо і переживаємо [1].

Потрібно, щоб люди цінували закони своєї країни, усвідомлювали необхідність їх дотримання, добровільно виконували як і свої обов'язки, так і заборони. В Україні вкрай необхідно створити таку ситуацію, коли добровільне виконання та дотримання законів вуличного руху стане більш вигідним та ефективним, ніж нехтування ними та ігнорування.

А цей наш постійний поспіх! Суспільство «хворобливо» непокоїться кудись не встигнути. І тут питання тільки одне: куди? Ми боїмося втратити час, а в результаті втрачаємо життя!

Як не дивно, наших водіїв «розбестили» якісні дороги, кількість яких значно виросла останнім часом. За 2020 рік Укравтодор оновив майже 4000 км доріг державного значення. За 2021 рік заплановано відремонтувати 7000 км доріг (avtodorexpro.ua). Змучені відсутністю нормального покриття водії, виїжджаючи на автобани, вважають своїм обов'язком «проїхатись з вітерцем», а це прямий шлях до здійснення ДТП, тобто не сформована, відсутня елементарна транспортна дисципліна. І тут в нагоді став би контроль руху за допомогою автоматичної фото- та відеофіксації. Так, в Україні її «активно» впроваджують [5].

На Київщині 50 комплексів частково працюють, до кінця року мають встановити ще 220 таких приладів, а в нашому місті Олександрія, де майже 78 тисяч населення – жодного.

Такими «активними» темпами нескоро будуть охоплені мережі автомагістралей засобами автоматичної фіксації.

Не можна залишити без уваги ще одне питання – технічний стан автомобілів. Шиномонтажі, СТО, так звані «розбірки» пропонують охочим шини, деталі, які були у вжитку. Вони вже своє відпрацювали, і якісної заміни

не виходить. Така «економія» приводить до катастрофічних наслідків! Порушуються правила технічної експлуатації транспортних засобів, люди наражають себе та оточуючих на небезпеку. Про такий стан речей знають всі. На кожному кутку говорять про шкоду куріння і пиятики. Але ніхто не піднімає питання про небезпеку, яку приносить така «підприємницька діяльність», про ризики використання запчастин, що були у вжитку [2].

У гонитві за заробітками водії часто нехтують правилами режиму праці та відпочинку. Значна кількість водіїв взагалі не користується контролюючими пристроями, не дивлячись на те, що вони встановлені в транспортних засобах [6]. Це потрібно для підвищення безпеки дорожнього руху. У Європейському союзі водії так не ризикують, тому що перевірку даних тахографів легко здійснює поліція. Де б не опинився водій, він знає, що має однакові обов'язки стосовно реєстрації свого робочого часу. Час відпочинку и праці фіксується самостійно на чіп [8]. За маніпуляції з тахографом водій буде оштрафований і тимчасово позбутися водійського посвідчення. В Україні подібні перевірки якщо і відбуваються, то на ситуацію в цілому не впливають.

Окрема тема – добросовісність підготовки водіїв, законність видачі водійських посвідчень, як ліцензії виїзду на дороги.

А тема велодоріжок залишається ребусом про «яйце» і «курку».

Звичайно одним з найважливіших показників, що впливає на причини здійснення дорожньо-транспортних пригод, є рівень економічного розвитку країни, соціальних стандартів так інших показників. З цим не посперечаєшся. Але як довго ми будемо чекати економічного раю в Україні?

Можливо кожному з нас потрібно ставати свідомішим? Виховувати толерантність, пам'ятати, що життя одне, іншого не буде? Не порушувати самому правила і закони? Не приймати участь в гонитві за секундами?

Впевнена, починати зміни потрібно з самого себе і якомога швидше!

В Україні на 1 тисячу осіб припадає більше двохсот машин. І ці показники мають тенденцію росту, що створює ще більшу напругу на автомобільних шляхах, загрожує безпеці дорожнього руху [4].

Зміни завжди намагаються вирішити ділемою: заохочення – примушення, як намір подолання проблем.

Шлях етики – заохочення формування толерантності між суб'єктами дорожнього руху: пішоходами, велосипедистами, гироскутеристами, байкерами, автомобілістами, де кожен має свою нішу.

Початкова школа системно формує культуру ставлення до правил дорожнього руху: практичні тренінги, конкурси, змагання, які формують толерантність, які давали знання. Цікаво, а чому не існує заохочень для водіїв різних категорій за виключно зразкову поведінку на шляхах автосполучення у вигляді позначень у посвідченні водія, а також на номерному знаку транспортного засобу чи лобовому склі? Ось вам і модель популяризації професії водія з демонстрацією його майстерності. Як стимул, можна було б зменшити податкове навантаження на водія.

Телебачення демонструє шалену кількість розважальних шоу. При такій високій смертності на дорогах було б доцільніше здійснювати показ передач про знавців та прихильників безпечного поведіння на автошляхах.

Держава останнім часом звертає більше уваги на застосування принципу примушення на основі норм діючого законодавства, а саме: підвищення штрафів за ті порушення дорожнього руху, котрі можуть вартувати життя людини [3].

У підсумку виникає дилема – мораль чи право переможе смертність на дорогах, яка часто викликана намаганням людини випередити час.

Примушення пом'якшить проблему, але не вирішить її. Це, скоріше, питання свідомості, вихованості, совісті, відповідальності кожного суб'єкта дорожнього руху, якими і є ми всі: на колесах, без колес.

Що переможе? Свобода від законів чи відповідальність?

Сенс життя кожного з нас – ось рішення питання з позиції цивілізованої особистості!

Список використаних джерел:

1. Красоткіна Н. Г. Вулицями рідного міста . Розкажіть онуку. 2015. № 9. С. 24.
2. Кучма О. Л. ДТП від А до Я. Поради юриста. Київ: «Фенікс», 2021. 108 с.
3. Дерех З. Д., Заворицький Ю. Є. Небезпечні ситуації на дорозі. Як їх уникнути: навч. посібник. Київ: «Арій», 2018. 72 с.
4. Тренінг знавців правил дорожнього руху. Позакласний час. 2019. № 9. С. 29.
5. Причини дорожньо-транспортного травматизму та шляхи його попередження. Управління держпраці у Черкаській області: веб-сайт. URL: <http://ck.dsp.gov.ua/?q=article/urok-prychyny-dorozhno-transportnogo-travmatyzmu-ta-shlyahy-yogo-poperedzhennya> (дата звернення 23.04.2021).
6. 10 найпоширеніших причин ДТП в Україні. The Village: веб-сайт. URL: <https://www.the-village.com.ua/village/city/city-news/274143-10-nauposhirenishih-prichin-dtp-v-ukrayini> (дата звернення 26.04.2021).

Тарасенко Олександр Віталійович

старший викладач кафедри «Транспортні технології» Національного університету «Запорізька політехніка»

НАСИЧЕННЯ МЕРЕЖІ ОБ'ЄКТІВ КОНТРОЛЮ ЗА ДОТРИМАННЯМ ВИМОГ ПДР – ГАРАНТ ЗРОСТАННЯ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ

Як відомо, у 2017-2018 роках Кабінетом Міністрів України було схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року.

Метою Державної програми є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед

соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених вказаною Стратегією та Генеральною Асамблеєю ООН в рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020 років, зокрема щодо зниження на 30 % рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі [1].

Однак, аналізуючі статистичні дані Департаменту патрульної поліції щодо кількості дорожньо-транспортних пригод на дорогах України (рис.1) [2]. можна зробити прикрий висновок, що на жаль, реалізувати Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року не вдалося, від слова «абсолютно»!

Як не прикро це констатувати, порівняно з країнами Європи стан безпеки дорожнього руху в Україні можна охарактеризувати, як вкрай незадовільний через високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму (рис.2). В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше ніж в ЄС і США і у 10 разів більше ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобіле-кілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша). Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5 – 5 разів вища [3].

Таким чином, стан безпеки дорожнього руху в Україні і наслідки дорожньо-транспортних пригод є одними з найгірших у Європі. За останні роки (2010-2020) внаслідок 1865489 пригод загинуло 45368 осіб, травмовано – 379896 особи (рис. 1, 2). Тільки у 2020 році в Україні зареєстровано 168107 ДТП, у яких загинуло 3541 і травмовано 31974 осіб [2].

Результати аналізу показників вказують, що Програма не працює, тому необхідно розробити та впровадити додаткові заходи, які дозволять підвищити рівень безпеки на дорогах країни.

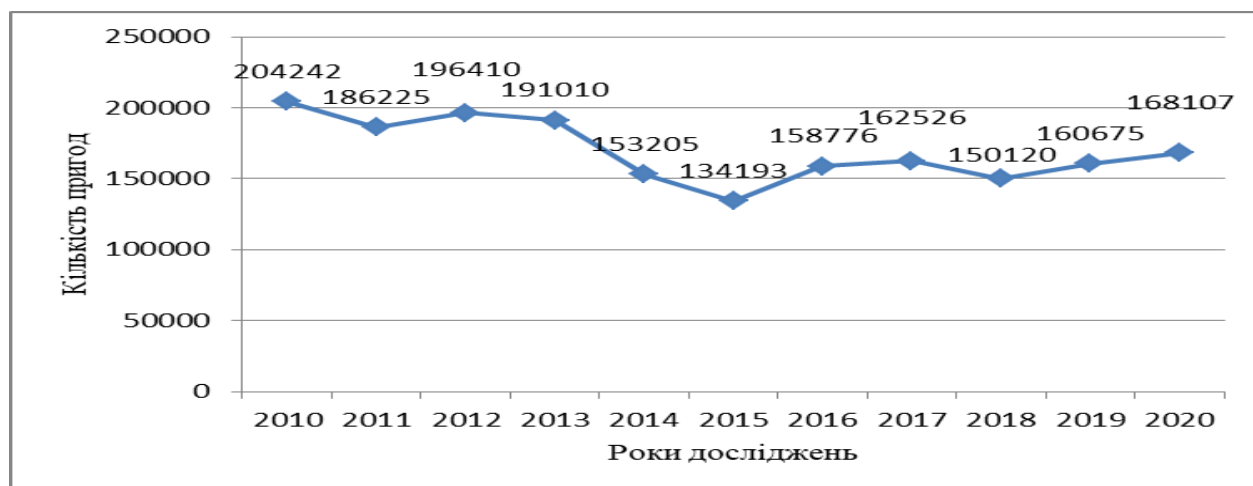


Рис. 1. Кількість дорожньо-транспортних пригод

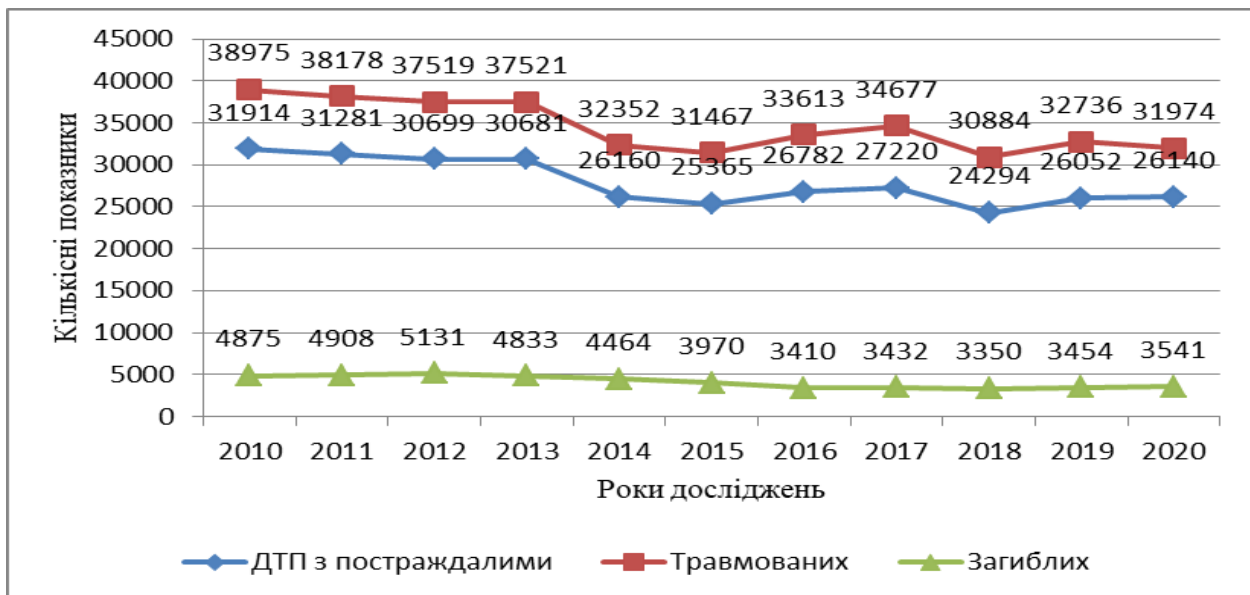


Рис. 2. Показники стану аварійності

Як показує досвід провідних країн Світу, низький рівень аварійності приходить на країни з високим рівнем виконання водіями вимог ПДР. Цей показник залежить від рівня самодисципліни водіїв, або від рівня контролю за виконанням водіями вимог ПДР, а можливо, перше є результатом другого фактору. Виявив низький рівень як оснащення доріг України технічними засобами контролю виконання вимог ПДР так і самодисципліни водіїв, пропонується розробити та запровадити наступні заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху та зниження рівня аварійності на автомобільних дорогах країни:

1. Органам місцевого самоврядування потрібно надати можливість приєднатися до участі у контролі виконання вимог ПДР водіями, та дозволити допомогти поліції у розповсюдженні камер спостереження автоматичної фіксації порушень ПДР.

Як показує досвід експлуатації 45 камер спостереження – за 100 днів система автоматичної фіксації сформуваলা 833949 постанов о перевищенні швидкості, з яких водії 645526 штрафів вже сплатили [4].

З 25.11.2020 р. кількість камер зростає ще на 80 одиниць, що в порівнянні з кількістю обладнання для спостереження за порушниками ПДР в провідних країнах Європи (Німеччина, Франція, Великобританія: 8000 – 12000 камер) є незначною. Тому обіцянки Департаменту патрульної поліції встановити до кінця 2020 р. ще 140 камер вважаються цілком недостатніми для реального впливу на значне зниження рівня порушень водіями відповідних вимог.

Пропонується для реальної реалізації Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні дозволити місцевим органам самоврядування власними зусиллями на визначених найбільш аварійно-небезпечних ділянках доріг та вулиць обладнати їх мережею камер автоматичної фіксації порушень ПДР за кошти місцевого бюджету. Заохочення органів місцевого самоврядування до активного впровадження та поширення

мережі камер спостереження буде визначатися за рахунок отримання фінансових надходжень за штрафи від водіїв – порушників на рахунки місцевих бюджетів, а не поліції, яка дуже повільно впроваджує програму встановлення камер фіксації. Отримання додаткового фінансового потоку до місцевих бюджетів на наш погляд швидко зацікавить місцеве самоврядування до активного розповсюдження мережі камер спостереження. Що в свою чергу призведе до зростання кількості покарань водіїв – порушників, які вимушені будуть виконувати вимоги ПДР щоб не сплачувати штрафи за виявлені порушення.

2. Розробити український стартап, а саме додаток до смартфонів, схожий з програмним забезпеченням обладнання працівників Служби інспекторів з паркування, який дозволить всім бажаючим громадянам самостійно фіксувати порушення водіями вимог ПДР (таких як небезпечне паркування, небезпечні маневри, проїзд пішохідних переходів без надання переваги пішоходам, не подання попереджувальних сигналів під час повороту на перехресті та інше) в режимі фото- та відеофіксації. Особливо було б важливо мати під рукою інструмент фіксації швидкості руху транспортного засобу, щоб кожен пішохід або велосипедист мав можливість зафіксувати факт перевищення допустимої швидкості руху ТЗ, що як відомо займає друге місце серед причин ДТП, скоєних на дорогах України на протязі 2020 р.

Важливо, щоб зафіксовані громадянами факти порушень водіями вимог ПДР які були надіслані до Департаменту патрульної поліції України, були оброблені та оформлені таким же чином як і покарання, зафіксовані приладами поліції. А порушники отримали покарання у вигляді штрафу. Можливо, якщо запропонувати громадянам отримувати в якості заохочення винагороду в розмірі 20-25 % від суми штрафу, це значно активізує дії громадян, дозволить сформуванню в населених пунктах щільну мережу засобів фіксації порушень водіями та іншими учасниками дорожнього руху.

Прогнозується, що запропоновані дії дозволять значно вплинути на рівень покарань недисциплінованих водіїв та такими діями примусити водіїв дотримуватися вимог ПДР. Як наслідок, ці заходи повинні знизити рівень потенційних небезпек для учасників дорожнього руху з боку недисциплінованих водіїв без залучення додаткових фінансових вкладень з боку державного або місцевих бюджетів.

Активне заохочення місцевих бюджетів до впровадження мережі камер спостереження, встановлення їх на ділянках концентрації ДТП або постійного порушення вимог ПДР, дозволять значно знизити рівень порушень водіями, підвищити безпеку руху, та водночас поповнити місцеві бюджети за рахунок нової статті надходжень, які можливо направити на вирішення гострих соціальних проектів.

Список використаних джерел:

1. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [Електронний ресурс] – Режим доступу до

ресурсу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-programi-pidvishennya-rivnya-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini-na-period-do-2020-roku>

2. Статистика дорожньо-транспортних пригод в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

3. Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1384-2008-%D1%80>

4. Досвід експлуатації камер спостереження [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.avtomir.ua/mews/ukraine/mvd-poluchilo-80-novyh-kompleksov-avtofiksaczii-narushenij/>

Тридуб Ірина Сергіївна

курсантка факультету № 3 Харківського національного університету внутрішніх справ, капрал поліції

Котелюх Микола Олександрович

доцент кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент (науковий керівник)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ДОРОЗІ ЮНИХ ПІШОХОДІВ

Забезпечення безпечних умов переміщення учасників дорожнього руху на проїзній частині займає важливу роль в загальному процесі організації дорожнього руху. Найбільш незахищеною категорією учасників дорожнього руху є пішохід-дитина, а ризик небезпеки збільшується зворотно-пропорційно відносно віку дитини. Проблема полягає в тому, що чим молодший вік дитини, тим менше у неї знань і досвіду та розуміння правильності своїх дій в потенційно небезпечних місцях. Безпечна поведінка на дорозі такої категорії учасників дорожнього руху часто призводить до небезпечних та негативних наслідків.

Постійне проведення роз'яснювальної та профілактичної роботи зі сторони учителів, закріплених за навчальними закладами поліцейськими та безпосередньо батьками, частково дає змогу знизити причини виникнення дорожньо-транспортних пригод з вини пішохода дошкільного та шкільного віку.

Важливу роль в забезпеченні безпеки дорожнього руху відіграє пасивна безпека пішохода, яка полягає у використанні різного виду світлоповертальних елементів для чіткої видимості учасника дорожнього руху поза межами транспортного засобу. Для позначення пішохода та його видимості на дорозі можна використовувати світлоповертальні жилети, браслети, наліпки тощо. На сьогоднішній день багато вітчизняних та закордонних виробників турбуються про безпеку учасників дорожнього руху і тому стаціонарно на постійній основі

додають до своїх товарів матеріали зі світлоповертальним ефектом, що в свою чергу підвищує видимість в першу чергу пішохода. Такими елементами є світлоповертальні смуги на взутті, одязі, ранцях чи навіть цілісний виріб з матеріалів що відображає світло.

Водії зобов'язані завжди бути уважними та при необхідності вчасно зреагувати на раптову перепопу яка з'являється перед транспортним засобом що рухається. Особливу увагу водій повинен приділяти місцям з великим скупченням дітей чи можливістю їх появи на проїзній частині. Особливістю проїзду місць де знаходяться чи можуть знаходитись діти є передбачення водієм можливості раптової їх появи перед рухомим транспортним засобом.

Діти можуть повторювати та запам'ятовувати правильність дій методом наслідування за дорослими та постійним засвоєнням правил поведінки при виході та переході дорожнього полотна. Це в свою чергу початково адаптує молодих пішоходів до правильної поведінки на дорозі.

Розглядаючи теми які необхідно обговорювати з дітьми дошкільного та шкільного віку, необхідно головним чином розглядати питання виходу та переходу проїзної частини. Для початкового роз'яснення необхідно пояснити які місця передбачені для переходу проїзної частини і які заборонені, як виходити та переходити проїзну частину з постійним контролем за транспортними засобами з обох боків а особливо за тими які наближаються до пішохода.

Велику складність викликають пішохідні переходи, які являються напіврегульованими для проїзду транспортних засобів і пішоходів. Такі пішохідні переходи дезорієнтують не тільки дитину, але і дорослого пішохода. Проблема виявляється в той період коли встановлено світлофор тільки для контролю руху транспортних засобів, а для пішоходів світлофор відсутній. В момент коли для транспортних засобів горить зелений сигнал світлофору, одночасно пішохід може розпочати перехід проїзної частини розраховуючи на перевагу в русі, що в кінцевому результаті може призвести до наїзду на пішохода чи інших дорожніх пригод пов'язаних з рухом транспортного засобу. Зважаючи на підвищену небезпеку виникнення дорожньо-транспортної пригоди виникає необхідність створення повністю регульованих або нерегульованих пішохідних переходів.

Державна політика направлена на зниження дорожньо-транспортних пригод та як результат виникнення негативних наслідків. Спільна співпраця міжнародних організацій та органів місцевого самоврядування розвивають та впроваджують різні програми по забезпеченню безпеки дорожнього руху та зниження аварійності на автомобільних шляхах України. За навчальними закладами закріплюють поліцейських які забезпечують та контролюють безпеку на дорогах поруч з виховними та навчальними закладами. Вчителі молодших класів зустрічають учнів та при необхідності слідкують за безпечним переходом ними проїзної частини. Все це впливає на формування позитивного результату по забезпеченню безпеки дорожнього руху в Україні.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 05.05.2021).
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.05.2021).

Фортуна Віталій Олексійович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Політехнічний фаховий коледж Криворізького національного університету»

Кульпанов Кирило Олексійович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Політехнічний фаховий коледж Криворізького національного університету»

Васильченко Катерина Василівна

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

Олянюк Надія Олександрівна

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

ПОКРАЩЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ ЗА РАХУНОК УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ПРОВЕДЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ РЕКЛАМИ

Щодня ми стикаємося з проблемою, яка полягає в підвищеній смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод на дорогах України. За даними Національної Поліції, на дорогах України в 2020 році відбулося 168 тис. ДТП, що на 4,6% більше, ніж в попередньому, 2019 року.

Кількість ДТП з постраждалими залишилася майже незмінною – 26,1 тис. осіб, було травмовано – 32 тис., загинуло – більше 3,5 тис. Метою нашої роботи є збільшення кількості людей, які усвідомлюють важливість виконання правил дорожнього руху. У роботі розглянемо вплив соціальної реклами на прикладі покоління Z, тобто на підлітків і студентів.

Ідея нашої роботи полягає в застосуванні якісної соціальної реклами, як однієї з активних заходів запобігання ДТП, яка буде впливати на життєві і духовні цінності учасника дорожнього руху і яка систематично буде публікуватися в середовищі молоді, а саме соціальних мережах. Це дозволить привернути увагу соціуму до проблеми смертності на дорогах.

Методами досягнення мети буде використання мультимедійних технологій для створення радикальної нової, емоційної соціальної реклами для покоління, вплив соціальної реклами на яке досліджується в даній роботі.

Об'єктом наших досліджень є соціальна реклама, пов'язана з виконанням ПДР, з метою аналізу ефективності впливу на глядача. Аналіз був зроблений виходячи з анкетування групи студентів, які оцінювали соціальну рекламу відео формату. Систематизація даних (відповідей з анкет) дозволяє визначити сильні і слабкі сторони побаченої соціальної реклами.

Досягнення мети планується через поліпшення якості та реалістичності соціальної реклами, а також адаптацію її під різні покоління. Учасники дорожнього руху несвідомо згадують те, що вони бачили на екрані в подібній ситуації під час перевезення.

Список використаних джерел:

1. Ілюстровані правила дорожнього руху України / З. Д. Дерех, Ю. Є. Завороцький, 2019. 120 с.
2. Реклама безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа к ресурсу: <https://avtodeti.ru/info/socialnaya-reklama/>.

Цуріков Михайло Васильович

студент 1 курсу спеціальності «Дошкільна освіта» Комунального закладу «Нікопольський фаховий педагогічний коледж» Дніпропетровської обласної ради»

Борисьюнок Максим Олегович

викладач основ охорони праці та безпеки життєдіяльності Комунального закладу «Нікопольський фаховий педагогічний коледж» Дніпропетровської обласної ради» (науковий керівник)

ІНФОРМАЦІЙНО-ПРОСВІТНИЦЬКА РОБОТА ЗІ СТУДЕНТАМИ КОМУНАЛЬНОГО ЗАКЛАДУ «НІКОПОЛЬСЬКИЙ ФАХОВИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ КОЛЕДЖ» ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ РАДИ» ЩОДО ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДОРОЖНЬОГО ТРАВМАТИЗМУ

На сьогодні гостро стоїть питання щодо високого рівня виникнення надзвичайних ситуацій на дорогах серед здобувачів освіти в Україні. Одна з головних причин – низька дисциплінованість учасників дорожнього руху як з боку водіїв, так і з боку пішоходів. Сучасна молодь не відповідально ставиться до елементарних Правил дорожнього руху. Тому, питання безпеки на дорозі серед студентів є актуальним та вимагає від особистості педагога проведення виховних заходів, роз'яснювальної роботи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям.

Слід зауважити, що саме поведінка на дорогах – це показник рівня обізнаності та культури сучасної людини, і саме від її рівня знань залежить безпека дорожнього руху. Тому, впровадження в освітній процес основних засад дорожньої безпеки та просвітницької роботи є актуально, оскільки в Україні дуже низькі показники безпеки на дорогах.

В Комунальному закладі «Нікопольський фаховий педагогічний коледж» Дніпропетровської обласної ради» регулярно проводиться роз'яснювальна робота та практичні тренування з використанням різноманітних форм і методів організації освітнього процесу, задля підвищення рівня знань та самоорганізації здобувачів освіти під час руху на дорозі. Одна з таких форм роботи – об'єктові тренування щодо запобігання дорожньо-транспортного травматизму. Практичні тренування проводяться щорічно. Участь у тренуванні приймають всі працівники та студенти навчального закладу. Під час навчання Правилам дорожнього руху, виконуються практичні вправи, що дають змогу перевірити готовність студентів діяти у надзвичайних ситуаціях, локалізувати і ліквідувати наслідки нещасних випадків на дорозі.

Також проводиться інформаційна робота із здобувачами освіти про зміни в Правилах дорожнього руху та посилення санкцій щодо їх порушення. Під час ознайомчих лекцій основна увага приділяється різноманітним вправам та обговоренню їх виконання. Слід зауважити, що під час проведення даного виду роботи провідна роль повинна бути у студента, а не у викладача, бо це – основа їх навчання. Для узагальнення нової інформації проводяться експрес-опитування, тестування, тощо.

Студенти Нікопольського педагогічного коледжу є активними учасниками та організаторами гуртків, які націлені на підвищення знань та удосконалення практичних навичок у дорожньо-транспортній сфері. Студентська рада коледжу завзято приймає участь у заходах, присвячених роз'ясненню правил безпечного поведіння на дорозі, а саме: безпечний перехід дороги, поведінка на зупинках, у залізничній сфері та безпечне поведіння у громадському транспорті. В ході виконання цих заходів здобувачі освіти мають можливість проаналізувати різні ситуації на дорогах, ознайомитись з відповідними відеоматеріалами, і, звичайно, обговорити між собою, які помилки були допущені учасниками дорожнього руху. Далі постає питання щодо розроблення плану дій, задля усунення цих помилок.

Одним з основних методів профілактичної роботи зі студентами, щодо усвідомлення важливості питання безпеки на дорозі, є проведення лекційних занять, прес-конференцій представниками патрульної поліції. На заняттях вивчаються:

- Правила дорожнього руху;
- алгоритм дій у разі виникнення дорожньо-транспортної пригоди;
- особливості надання першої медичної допомоги.

Отже, важливим завданням закладів освіти, має бути свідомо інформативно-просвітницька та систематична робота із здобувачами освіти, яка направлена на профілактику та запобігання дорожньо-транспортним ситуаціям. Звертаючи увагу студентів до проблем дорожнього травматизму та великої кількості нещасних випадків на дорогах, відбувається формування культури безпечної поведінки на дорозі.

Список використаних джерел:

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

Цуркаленко Дмитро Петрович

оперуповноважений сектору карного пошуку відділення поліції № 4 Криворізького районного управління поліції Національної поліції України в Дніпропетровській області, підполковник поліції

ДЕЯКІ АСПЕКТИ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОФІЛАКТИЧНИХ ЗАХОДІВ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В умовах сьогодення не викликає заперечень теза про важливість профілактичної діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, основною метою якої є попередження ДТП. Цей висновок можливо зробити з огляду на офіційні виступи керівництва патрульної поліції, доробки науковців та огляду норм Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні 2021 – 2024 років. Більш того, наразі серед практиків та науковців взагалі актуальною є теза про те, що саме діяльність профілактичного характеру є одним із важливих напрямів діяльності поліції.

Це можна пояснити тим, що відповідно до міжнародних досліджень заходи профілактичного характеру у сфері протидії злочинності для держави обходяться в 10 разів дешевше, ніж боротьба з наслідками від вчинених злочинів та покарання осіб, які їх вчинили. Суспільство значно більше зацікавлено в недопущенні правопорушення, ніж у подальшому покаранні винних, пише О. М. Ключов, так як профілактика правопорушень повністю відповідає поняттям соціальної справедливості, тому що рівень розвитку системи її соціальних заходів визначає рівень гуманізації права, межі насичення його виховними елементами і межі застосування карних елементів [1].

Доречно зазначити, що вказані тенденції, щодо актуальності заходів направлених на випередження злочинності, знайшли свій прояв і в нормах діючого Закону «Про Національну поліцію», так в ст. 23 «Основні повноваження поліції» в першому ж пункті зазначається, що поліція відповідно до покладених на неї завдань здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень [2].

Одним із інструментів ефективної профілактичної діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є проведення так званих профілактичних заходів, які у офіційних дорученнях Національної поліції України позначаються різними термінами. Наприклад, у квітні-травні 2018 року на території України проводився комплекс цільових заходів під умовною назвою «Перевізник». У червні цього ж року від імені начальника Департаменту патрульної поліції Є. О. Жукова було дано доручення про заходи щодо профілактики дорожньо-транспортних пригод, а у серпні 2018 року про проведення комплексу профілактичних заходів «Безпечна дорога до школи». До цього ж часу у офіційних документах ми зустрічали терміни «оперативна-профілактична операція», «комплексне відпрацювання», більш того саме зазначені заходи були врегульовані законодавством.

Сьогодні ж питання проведення профілактичних заходів урегульовано лише Наказом Національної поліції України № 1377 від 27.12.2016 року «Про затвердження Порядку організації проведення профілактичних заходів» [3]. В якому чітко встановлено усі етапи підготовки та організації профілактичних заходів, підстави проведення та що повинно буде зазначено в Наказі про їх проведення та з чого складається типовий план.

Отже, підсумовуючи вищевикладене зазначимо, що в умовах діючого законодавства доречно та необхідно використовувати саме термін «профілактичні заходи», а не «оперативна-профілактична операція» або «профілактичне відпрацювання».

Список використаних джерел:

1. Клюєв О. М. Форми та методи профілактичної діяльності органів внутрішніх справ на місцевому рівні // Форум права. 2007. № 1. С. 99-103 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2007-1/07komsmr.pdf>

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

3. Про затвердження Порядку організації проведення профілактичних заходів: Наказ Національної поліції України від 27.12.2016 № 1377.

Чечельницький Артем Сергійович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Дніпровський фаховий коледж інженерії та педагогіки Державного вищого навчального закладу «Український державний хіміко-технологічний університет»

Довбань Дмитро Іванович

студент Відокремленого структурного підрозділу «Дніпровський фаховий коледж інженерії та педагогіки Державного вищого навчального закладу «Український державний хіміко-технологічний університет»

Коржавін Юрій Андрійович

викладач Відокремленого структурного підрозділу «Дніпровський фаховий коледж інженерії та педагогіки Державного вищого навчального закладу «Український державний хіміко-технологічний університет», кандидат технічних наук, доцент (науковий керівник)

ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗНИЖЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ АВТОМОБІЛІВ В НАСЕЛЕНИХ ПУНКТАХ

З 01 січня 2018 року у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 50 км/год (п. 12.4 ПДР) [1]. Виконання цього правила, наряду з виконанням разом з іншими правилами значно знижує тяжкість дорожньо-транспортних пригод.

Пройшло більше двох років з моменту вступу в дію цього обмеження. І що ми маємо? Як і до 1 січня 2018 року з дозволеною швидкістю рухаються лише одиниці процентів автомобілі. Середня швидкість більшості автомобілів перевищує 60 км/год, значна частина автомобілів перевищує 70 км/год, як на центральних, так і другорядних вулицях, як в Києві, так і в обласних, та другорядних містах. Більш менш дотримуються швидкісного режиму маршрутні транспортні засоби, особливо великі автобуси, якщо це не час пік.

Примусово обмежують швидкість руху незадовільний стан дорожнього покриття, та спеціальні інженерні споруди («лежачий поліцейський», припіднятий пішохідний перехід, вимощений бруківкою, спеціальний профіль дорожнього покриття). Незадовільний стан дорожнього покриття викликає збурення водіїв, підвищену витрату мастильних та енергетичних ресурсів, підвищення викидів, підвищені витрати на підтримання належного технічного стану транспортних засобів. Спеціальні інженерні споруди забезпечують механічне зниження швидкості, але потребують додаткового фінансування, не підвищують комфортності використання транспорту.

Для адміністративного забезпечення обмеження швидкості в Україні передбачено адміністративне стягнення у вигляді накладення штрафу.

Так за перевищення швидкості від 20 до 50 км/год передбачено штраф 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Зараз це 340 грн. А за перевищення швидкості більш ніж на 50 км/год передбачено штраф вже 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Зараз це вже 1700 грн.

Такі діапазони перевищення швидкості діють в ряді країнах Європейського союзу. Але європейці більш законослухняні. Навіть і на порожніх лісових дорогах місцевого значення (а вони і там також ідеальні) практично всі дотримуються обмеження швидкості.

Зараз камери автоматичної фіксації у нас налаштовані на швидкості 74 та 103 км/год. Тобто безкарно можна рухатися із швидкості 73 км/год, та майже безкарно із швидкістю 102 км/год при дозволеній 50 км/год. Справа погіршується тим, що контроль швидкості майже не ведеться. Камер дуже мало.

В наших умовах для виконання обмеження швидкості потрібні наступні дії

- значно збільшити кількість камер автоматичної фіксації;
- не оставляти без реакції жодного порушення швидкісного режиму.

Багато щоб перша реакція була попередженням. Наступна – штрафи, які збільшуються, із збільшенням доходів і статків порушника, позбавлення права водіння, спочатку тимчасове;

- знизити діапазон перевищення швидкості, за який передбачено штраф (межу толерантності) від до 20, та до 50, наприклад, до 10, та до 20 км/год. Для порівняння межа толерантності в містах в Норвегії – 5, Німеччині – 3, Нідерландах 1-2 км/год [2];

- звуження ширини полос руху. Згідно з новими ДБН, ширина смуги руху на магістральних вулицях загальноміського та районного значення в

містах, крім доріг безперервного руху, а також на селищних дорогах і головних вулицях становить 3 м. На магістралях загальноміського значення безперервного руху в найбільших і великих містах ширина смуги руху становить 3,5 м. На місцевих житлових вулицях і дорогах всіх населених пунктів ширина смуги руху становить 2,75 м. Зменшення ширини полоси фізіологічно зменшує швидкість руху [3];

- запровадження штрафних балів за порушення ПДР, в тому числі за перевищення швидкості (приклад Німеччини) [4];

- введення поняття «божевільне водіння» (приклад Данії) Прийнято закон, який дає поліції повноваження конфіскувати і виставити на продаж автомобілі, власники яких дозволяють собі «божевільне водіння» Під визначення «божевільне водіння» потрапляють такі ситуації: – перевищення швидкісного режиму в 2 і більше разів; – їзда на швидкості понад 200 км/год [5].

Впровадження хоча б частини перелічених заходів дозволить забезпечити дотримання визначеної законом швидкості руху автотранспорту, та знизити кількість та тяжкість дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху – 2021. Київ «Центр Промінь». URL: <https://vodiy.ua/pdr/12/>

2. Олена Губар. У Франції знизять дозволену швидкість на дорогах місцевого значення. URL: <https://p.dw.com/p/2qazQ>

3. Новые ДБН-2018: ширина полосы уменьшится и составит от 2,75 до 3,5 метров. URL: <https://inspektsia-gask.kiev.ua/novosti-gask/389-novye-dbn-2018-shirina-polosy-dorogi-umen-shitsya-i-sostavit-ot-2-75-do-3-5-metrov.html>

4. Валерій Сааков. Як працює система відеофіксації порушень ПДР у Німеччині. URL: <https://p.dw.com/p/1GBfg>

5. Logist.today В Дании приняли закон, разрешающий конфисковывать коммерческий транспорт за «безумное вождение». URL: <https://larditrans.ua/ru/news/v-danii-prinyali-zakon-razreshayushhij-konfiskovyvat-kommercheskij-transport-za-bezumnoe-vozhdenie/>

Чуйков Олександр Олександрович

*студент Донбаського державного коледжу технологій та управління,
м. Торецьк Донецької області*

Лобода Марина Анатоліївна

*викладач Донбаського державного коледжу технологій та управління,
м. Торецьк Донецької області, спеціаліст другої категорії (науковий керівник)*

АНТИБЛОКУВАЛЬНА СИСТЕМА ГАЛЬМ (АБС)

Розрізняють механізми активної та пасивної безпеки автомобілів. Пасивна безпека відповідає за те, щоб пасажирів в автомобілі не постраждали у разі аварії. До таких елементів відносяться кузов автівки, бампери, обшивка салону м'якими матеріалами, підголівники, подушки безпеки, ремені безпеки та дитячі крісла. Активна безпека автомобіля спрямована на запобігання аваріям. До механізмів активної безпеки автомобіля належать механічні вузли та конструкції автівки, наприклад, антиблокувальна система гальм, яка забезпечує краще зчеплення з дорожнім покриттям, запобігаючи повну зупинку коліс в процесі гальмування на нестабільному дорожньому покритті. Таке часто відбувається на льоду або мокрих дорогах.

Вперше ця технологія була представлена громадськості в 1950-х роках. Однак її не можна було назвати концепцією, тому що дану ідею розробляли ще на початку ХХ століття. Так, інженер Дж.Френсіс в 1908-му продемонстрував роботу свого «Регулятора», який запобігав прослизання коліс в рейковому транспорті. В автомобілях механічна система, що запобігає ковзанню коліс, застосовувалася лише в деяких моделях. Однією з них є Ford Zodiac. Причиною такої ситуації була низька надійність пристрою. Лише, починаючи з 60-х років електронна антиблокувальна система знайшла своє застосування в відомих літаках Concorde. З 1976 року подібна розробка почала застосовуватися на вантажному транспорті. У 1986-му система отримала назву EBS, так як працювала повністю на електроніці.

Для чого ж призначена антиблокувальна система? Нерідко при гальмуванні на нестабільній поверхні (лід, укочений сніг, вода на асфальті) водій спостерігає зовсім не ту реакцію, ніж очікував – замість уповільнення транспорт стає некерованим і зовсім не зупиняється. Причому більш сильне натискання педалі гальма не допомагає. Коли різко спрацьовують гальма, колеса блокуються, а через поганий зчеплення з трасою вони просто перестають обертатися. Щоб такий ефект не відбувався, потрібно плавно задіяти гальма, проте в екстремній ситуації водій неконтрольовано тисне педаль в підлогу. Деякі професіонали на нестабільному покритті для уповільнення автомобіля кілька разів натискають і відпускають педаль гальма. Завдяки цьому колеса не блокуються і не йдуть юзом. Наскільки сумно це не звучить, але така навичка освоїти не кожному вдається, а деякі навіть не вважають за потрібне це робити, а просто купують дорогі професійні шини з більшою надійністю

зчеплення. Для таких випадків виробники і оснащують більшість своїх моделей анти блокувальною системою. АБС дозволяє зберегти контроль над автомобілем в нештатній ситуації, запобігаючи повну зупинку коліс під час натискання на гальмо.

У устрій сучасної АБС входить невелика кількість елементів. Вона складається з: 1. Датчика обертання колеса. Такі пристрої встановлюються на всі колеса. Електронний блок управління аналізує параметри, які надходять від кожного з таких датчиків. На підставі отриманих даних ЕБУ самостійно активує / деактивує систему. 2. Електронного блоку управління. Без нього вона працювати не буде, так для збору інформації та активації системи потрібні «мізки». У деяких автомобілях кожна система має власний ЕБУ, проте часто виробники встановлюють один блок, який обробляє всі елементи системи активної безпеки (курсова стійкість, АБС, антипробуксовочна і т. п.) 3. Виконавчих пристроїв. У класичному виконанні ці елементи являють собою блок з набором клапанів, акумуляторів тиску, насосів і т. п. Іноді в технічній літературі можна зустріти назву гидромодулятор, яке застосовується до даних елементів.

Особливістю системи АБС є те, що її можна підключити до гальмівної системи навіть не самого нового автомобіля. Найчастіше вони являють собою комплект, який просто приєднується до гальмівної магістралі і електросистеми машини. Умовно робота анти блокувальної системи ділиться на три етапи: 1. Блокування коліс – ЕБУ посилає сигнал для активації системи; 2. Спрацьовування виконавчого пристрою – гідравлічний блок змінює тиск в системі, що призводить до розблокування коліс; 3. Дезактивація системи при відновленні обертання коліс.

Завдяки вдосконаленню системи активної безпеки на ринку автозапчастин можна знайти чотири варіанти АБС: 1. Однокальний. Сигнал до блоку управління і назад одночасно подається за єдиною провідною магістраллю. Найчастіше нею оснащуються передньопривідні машини, і то тільки на провідні колеса. Така система спрацьовує незалежно від того, яке колесо заблоковано. Дана модифікація має один клапан на вході гидромодулятора і один на виході. Також в ній використовується один датчик. Ця модифікація найнеефективніша; 2. Двокальний. У таких модифікаціях використовується так звана бортова система. У ній управління правим боком проводиться окремо від лівої. Дана модифікація зарекомендувала себе непоганою надійністю, так як при виникненні екстреної ситуації машину зносить на узбіччя. В цьому випадку колеса правого і лівого борту виявляються на різній поверхні, тому і АБС повинна подавати різні сигнали на виконавчі пристрої; 3. Трьохканальний. Цю модифікацію можна сміливо назвати гібридом першої і другої. У таких АБС задні гальмівні колодки управляються по одному каналу, як в першому випадку, а передні колеса працюють за принципом бортовий АБС; Чотириканальний. На сьогоднішній день це найефективніша модифікація. У ній для кожного колеса передбачений індивідуальний датчик і

гидромодулятор. ЕБУ контролює обертання кожного колеса, завдяки чому забезпечується максимальне зчеплення з дорогою.

Основне достоїнство анти блокувальної системи – це стабілізація автомобіля в разі прослизання коліс під час гальмування. Під час дощу або на ожеледиці (слизький асфальт) машина показує більшу стабільність і керованість. При виконанні маневру можна активно користуватися гальмами для кращого відгуку рульового управління. На гладкій поверхні довжина гальмівного шляху менше, ніж у машини без АБС.

Підводячи підсумки, зазначаємо, що антиблокувальна система гальм (АБС) в автомобілі може справді врятувати життя водієві та пасажирам. Якою би надійною не була гальмівна система в автомобілі, вона не виключає необхідність у уважності водія.

Список використаних джерел:

1. Пристрій і принцип роботи АБС. URL.: <https://avtotachki.com/uk/chto-takoe-antiblokirovocnaya-sistema-i-princzip-raboty/>

2. Що таке АБС простими словами. URL.: <https://www.avtonovyny.com.ua/shho-take-abs-prostimi-slovami/>

3. Основи безпеки дорожнього руху : навч. посібн./ А. О. Собакарь, Я. Д. Холмянський, С. М. Тараненко; під ред. В. М. Бесчастного. К.: Знання, 2007. 312 с.

Шахов Станіслав Михайлович

викладач кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України

Поліванов Олександр Геннадійович

ад'юнкт кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України

ОСОБЛИВОСТІ ВІДКЛЮЧЕННЯ ДЖЕРЕЛ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЇ АВТОМОБІЛІВ З ЕЛЕКТРИЧНОЮ ТА ГІБРИДНОЮ СИЛОВОЮ УСТАНОВКОЮ ПРИ ГАСІННІ ПОЖЕЖ

Оперативно-рятувальні підрозділи ДСНС України, щодо методики дій під час виникнення дорожньо-транспортних пригод на автотранспорті керуються наказом Міністерства внутрішніх справ України [1] та методичними рекомендаціями [2]. У розділі 59, який має назву «Гасіння пожеж в автомобілях з електричною, гібридною електричною системами приводу», щодо відключення джерел електроенергії автомобіля викладено наступне [розділ 59, 10]:

Під час гасіння пожежі в автомобілі з електричною, гібридною електричною системами приводу КГП зобов'язаний:

організувати знеструмлення електросистеми автомобіля в моторному відсіку;

від'єднати мінусову клему від низьковольтної акумуляторної батареї (кабель чорного кольору);

від'єднати кабель високовольтної літій-іонної акумуляторної батареї (оранжевого кольору) від розподільчої коробки.

У світовій практиці розроблено рекомендації, щодо дій оперативно-рятувальних підрозділів при виникненні дорожньо-транспортних пригод та гасіння пожеж за участю електричних та гібридних автомобілів [3-6]. Порівняльний аналіз дозволив встановити, що послідовність дій та урахування особливостей під час відключення джерел електроенергії автомобіля у рекомендаціях для ДСНС України викладено не в повному обсязі. Наслідком, чого може бути травмування особового складу, який виконує аварійно-рятувальні роботи.

З урахуванням аналізу необхідно ретельно розглянути, рекомендації, щодо відключення джерел електроенергії автомобіля, які пропонуються у світовій практиці, з метою відповідної підготовки особового складу оперативно-рятувальних підрозділів ДСНС України.

Відключення джерел електроенергії автомобіля.

Необхідно визначити стан транспортного засобу переглянувши приладову панель, або положення ключа у замку запалювання. Якщо автомобіль включений, слід повернути ключ в положення «вимкнено». У деяких нових електричних автомобілях використовується безконтактний ключ. Якщо безконтактний ключ знаходиться в межах досяжності транспортного засобу (зазвичай менше 5 метрів), транспортний засіб виключається кнопкою старт/стоп на приладовій панелі. Необхідно вимкнути автомобіль, натиснувши цю кнопку. Наступним кроком слід помістити безконтактний ключ за межі радіусу дії автомобіля (зазвичай більше 5 метрів).

На додаток до високовольтної батареї, яка живить двигун електромобіля, є звичайна 12-ва батарея, розташована на автомобілі. 12-ва акумуляторна батарея живить багато аксесуарів автомобіля і використовується для управління контакторами високої напруги. Обрив заземлювального кабелю 12-вольтової акумуляторної батареї запобіжить включенню живлення автомобіля. Однак відключення 12-вольтової батареї в транспортному засобі, яке «включено», не вимкне транспортний засіб, оскільки живлення, що подається перетворювачем постійного струму, може тримати контактор замкненим. Після того, як автомобіль був вимкнений за допомогою ключа або кнопки старт/стоп, необхідно додатково відключити автомобіль, перерізавши негативний дріт заземлення 12-вольтової акумуляторної батареї.

Якщо доступ до місця, де знаходиться 12-ва батарея обмежений, необхідно спробувати ізолювати систему високої напруги, знявши або відключивши високовольтний головний вимикач (або «високовольтний сервісний вимикач»). Для цього необхідно використовувати відповідний

довідник з надзвичайних ситуацій з електромобілем, для визначення місця розташування головного вимикача високої напруги і визначення належного методу знеструмлення системи.

У Міжнародній рекомендованій практиці SAE J2990 [4] надано не менше двох способів відключення силової і установки від джерел високої напруги. Використання більш ніж одного методу збільшує ймовірність відключення джерел високої напруги.

SAE рекомендує наступні методи відключення в найбільш зручному порядку:

1. Перемикнути ключ запалювання або кнопки старт/стоп в положення «вимкнено» (за умови відсутності пошкоджень ланцюгів відключення або ланцюгів розряду високої напруги);

2. Обрізати або від'єднати негативний і позитивний провід 12-вольтової акумуляторної батареї для розряду 12-вольтової системи, а також відрізати або від'єднати вихідний кабель 12-вольтного перетворювача постійного струму;

3. Видалення високовольтного роз'єднувача вручну. Це зазначено як не основний метод для оперативно-рятувальних підрозділів по відключенню високовольтних ланцюгів транспортних засобів, так як існує безліч варіантів роз'єднувачів та місць де вони розташовані.

Пожежні, яким доручено відключити систему високої напруги через мережу, повинні обов'язково використовувати діелектричні комплекти. Для того, щоб в високовольтній мережі не залишилося електричної енергії, необхідно 10 хвилин, після того як вона все була виключена. Однак слід зазначити, що висока напруга все ще буде присутній всередині акумуляторної батареї і на стороні акумуляторної батареї, де знаходиться головний вимикач високої напруги.

Список використаних джерел:

1. Наказ Міністерства внутрішніх справ України 26 квітня 2018 року № 340. Статут дій органів управління та підрозділів оперативно-рятувальної служби цивільного захисту під час гасіння пожеж.

2. Наказ ДСНС України № 80. Організація аварійно-рятувальних робіт при дорожньо-транспортних пригодах Головного управління Державної служби України з надзвичайних ситуацій, розробленими управлінням організації реагування на надзвичайні ситуації та цивільного захисту при виникненні НС, пов'язаних з транспортом.

3. National Fire Protection Association. Electric Vehicle Emergency Field Guide. Quincy, MA. 2012.

4. National Highway Traffic Safety Administration. Interim Guidance for Electric Vehicle and Hybrid-Electric Vehicles Equipped With High Voltage Batteries. Washington, D.C. 2012.

5. Hybrid and EV First and Second Responder Recommended Practice.

6. SAE International, Surface Vehicle Recommended Practice J2990 NOV2012, 11-2012, Hybrid and EV.

Шахов Станіслав Михайлович

викладач кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України

Поліванов Олександр Геннадійович

ад'юнкт кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки факультету оперативно-рятувальних сил Національного університету цивільного захисту України

ОГЛЯД ПОРЯДКУ ДІЙ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ПІД ЧАС ВИНИКНЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЗА УЧАСТЮ ЕЛЕКТРИЧНИХ АВТОМОБІЛІВ

Оперативно-рятувальні підрозділи ДСНС України, щодо методики дій під час виникнення дорожньо-транспортних пригод на автотранспорті керуються наказом Міністерства внутрішніх справ України [1] та методичними рекомендаціями [2]. У світовій практиці розроблено рекомендації, щодо дій оперативно-рятувальних підрозділів при виникненні дорожньо-транспортних пригод та гасіння пожеж за участю електричних та гібридних автомобілів [3-6].

Вони включають наступне: ідентифікація автомобіля; знерухомилення автомобіля; відключення джерел електроенергії автомобіля; рятування постраждалих; гасіння; ретельний огляд.

Під час проведення порівняльного аналізу методики дій оперативно-рятувальних підрозділів ДСНС України з рекомендаціями та методами інших держав щодо гасіння пожеж на автомобілях з гібридною або електричною силовою установкою дозволив визначити наступні недоліки:

1) Відсутній перелік дій, а саме: ідентифікація автомобіля; знерухомилення автомобіля, рятування постраждалих, та ретельний огляд;

2) Не в повному обсязі визначено послідовність дій та урахування особливостей під час відключення джерел електроенергії автомобіля;

3) Дуже стисло оглянуто дії, щодо гасіння автомобілів, не зрозуміло з яких міркувань заборонено використання повітряно-механічною піни, слід зауважити, що методика гасіння звичайних автомобілів з двигунами внутрішнього згорання, та рекомендації щодо використання вогнегасних речовин у нормативних документах відсутні взагалі.

З метою відповідної підготовки особового складу оперативно-рятувальних підрозділів ДСНС України та надання практичних рекомендацій, необхідно суттєво розглянути, кожний з пунктів, які рекомендують у світовій практиці.

Ідентифікація автомобіля. Ідентифікація автомобіля як електричного, є першою проблемою, яка виникає у особового складу оперативно-рятувальних підрозділів при під'їзді до місця пожежі. У багатьох випадках це може бути з'ясовано по марці моделі транспортного засобу або за зовнішніми логотипам.

В інших випадках це може бути не так очевидно. Пошкодження завдані автомобілю в результаті зіткнення чи перекидання, вогнем або димом, можуть дуже ускладнити ідентифікацію. При визначенні типу автомобіля необхідно знайти попереджувальні написи стосовно високої напруги. Якщо загоряння виникло під капотом або в багажнику, є можливість бачити приладову панель автомобіля. В цьому випадку пожежні повинні шукати слова і символи, які вказують на те, що транспортний засіб є електричним. Якщо автомобіль включений, є можливість побачити «символи-тире», що показують стан заряду акумуляторної батареї, або шукати відсутність показника рівня палива. Визначення, чи є палаючий автомобіль гібридним або електричним повинно стати обов'язковою вимогою перед початком гасіння, тому що потенційна небезпека від електричного та звичайного автомобіля має суттєву різницю.

Отже, рекомендації, щодо дій оперативно-рятувальних підрозділів ДСНС України під час ліквідації пожеж на електричному транспорті розкриті досить стисло та потребують суттєвого розширення та надання необхідних рекомендацій для запобігання травмуванню особового складу під час проведення аварійно-рятувальних робіт та гасіння пожеж на такому типі автомобілів.

Список використаних джерел:

1. Наказ Міністерства внутрішніх справ України 26 квітня 2018 року № 340. Статут дій органів управління та підрозділів оперативно-рятувальної служби цивільного захисту під час гасіння пожеж.
2. Наказ ДСНС України № 80. Організація аварійно-рятувальних робіт при дорожньо-транспортних пригодах Головного управління Державної служби України з надзвичайних ситуацій, розробленими управлінням організації реагування на надзвичайні ситуації та цивільного захисту при виникненні НС, пов'язаних з транспортом.
3. National Fire Protection Association. Electric Vehicle Emergency Field Guide. Quincy, MA. 2012.
4. National Highway Traffic Safety Administration. Interim Guidance for Electric Vehicle and Hybrid-Electric Vehicles Equipped With High Voltage Batteries. Washington, D.C. 2012.
5. Hybrid and EV First and Second Responder Recommended Practice.
6. SAE International, Surface Vehicle Recommended Practice J2990 NOV2012, 11-2012, Hybrid and EV

Шахрай Валерій Олександрович

курсант 2 курсу факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Філіпенко Анастасія Сергіївна

доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

На сьогодні транспортний засіб (далі – ТЗ) є джерелом підвищеної небезпеки, а тому водій несе величезну відповідальність не лише за своє життя, а й за життя пішоходів та цілісність майна інших громадян. Нажаль непоодинокі випадки недбалого ставлення до обов'язків водія, нехтування правилами дорожнього руху та норм чинного законодавства і досить часте управління ТЗ у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, що і підтверджується вражаючою статистикою кількості поранених та жертв дорожньо-транспортних пригод.

На жаль, Україна займає одне з перших місць у Європі за рівнем смертності та травматизму на дорогах. Якщо в європейських країнах оцінка смертності учасників дорожнього руху через аварію в середньому до 6, в Україні цей показник приблизно – 13.5 [1].

Згідно з офіційним повідомленням першого заступника начальника Департаменту патрульної поліції України Олексія Білошицького, в Україні впродовж 2020 року сталося понад 168 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинула 3541 людина. За 2020 року в Україні сталося 168 107 ДТП. З них 26 140 ДТП – з травмованими, в яких загинула 3541 людина і 31974 людини дістали травм [2].

Крім того, в поліції додали, що сталася 7641 ДТП із загиблими і/або травмованими пішоходами, в яких загинули 1198 людей і 6959 – травмовані. Також в Україні сталися 4432 ДТП за участю дітей, у яких 168 дітей загинули, 3957 – травмовані. Окрім цього, за 2020 рік в Україні сталося 1768 ДТП із загиблими і/або травмованими велосипедистами, в яких загинули 235 осіб і 1610 – травмовані [2].

Для зменшення кількості ДТП водіями у стані алкогольного чи якогось іншого сп'яніння Верховна Рада України прийняла Закон № 1231-ІХ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху».

З липня 2016р штрафи зросли з 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян до 1000 [3, п. 13].

Зокрема, відповідальність за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння передбачала штраф у розмірі 10 200 гривень з позбавленням права керувати транспортними засобами на рік, а зараз таке правопорушення, вчинене вперше, передбачає штраф у розмірі 17 000 гривень.

Суттєво збільшується відповідальність для водіїв, яких двічі впіймали нетверезими за кермом. Тепер суд позбавляє таких водіїв прав на три роки та штрафує їх на 34 000 грн. Також тепер таких водіїв можуть арештувати на 10 днів або ж конфіскувати у них автомобіль. Збільшується також адміністративна відповідальність за порушення дорожнього руху пішоходами та велосипедистами. Для пішоходів, які перетинають проїжджу частину дороги в невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху – штраф зріс з 3 до 15 НМДГ (255 грн) і вже без попередження. Відповідні зміни були внесені вищезазначеним нормативним актом.

На нашу думку, прийнятий закон, який збільшив штрафи за керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, повинен суттєво доповнити та розширити форми покарання залежно від кількості алкоголю в крові – аж до кримінальної відповідальності.

Як показує світова практика, в нашій країні є найлояльніші штрафи. Наприклад, водії у Великобританії не порушують закон, якщо їздять з алкоголем у крові до 0,8 проміле – це найвищий показник в ЄС. Однак якщо вони перевищують швидкісний режим, штрафи у Великобританії можуть сягати необмежений розмір, водій загрожує «дискваліфікацією» принаймні протягом одного року, а в деяких випадках до шести місяців позбавлення волі. Більшість посібників для автомобілістів вказують, що сума штрафу зазвичай не перевищує 6500 євро. Але ця сума порівняно зі штрафами інших країни ЄС надзвичайно висока.

У Китаї п'яним, як правило, краще навіть не підходити до машини. Допустимий рівень алкоголю в крові становить 0,5 проміле. У разі порушення передбачено штраф до 307 доларів США, 15 днів арешту та позбавлення волі та прав до 6 місяців. Скандинавські країни є лідерами з найвищими штрафами за таке правопорушення. У Швеції, як і в Україні, межа допустимого алкоголю в крові – 0,2 проміле [4].

Ми вважаємо, що ця проблема потребує комплексного вирішення. З огляду на сумну статистику про наслідки ДТП п'яними водіями, необхідно посилити відповідальність за цей проступок, а саме: позбавлення права на постійне керування транспортним засобом без права заміни чи отримання нового водійського посвідчення; використання «спиртового замка», якщо водій у стані алкогольного сп'яніння, це попередить запалюванню автомобіля; запровадження «пункту контролю тверезості», що буде вимагати у певних місцях (можливе запровадження нових знаків) зупинку та надання на вимогу поліцейського документів, що посвідчують особу, а також перевірка фізичного стану. Поліція зупиняє автотранспорт в певному порядку. Якщо співробітники патрульної поліції вважають, що водій у нетверезому стані, водій повинен бути перевірений відповідним чином. Окрім прямої мети виявлення водіння в нетверезому стані, механізм має також більш ефективні методи профілактики. Працівники поліції мають право усунути водія, які перебувають за кермом у нетверезому стані. Але закон не передбачає його права на вихід як власник

майна, включаючи автомобіль. Позбавлення права керувати транспортним засобом для власника автомобіля, позбавлення можливості користуватися своїм майном – це все суперечить статті 41 Конституції України.

Список використаних джерел:

1. Infolight – інформаційно-аналітичний центр. URL: <http://infolight.org.ua/> (дата звернення: 24.04.2021).
2. В Україні за 2020 рік 3,5 тис. осіб загинули в ДТП. Interfax-Ukraine. Інтерфакс-Україна. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/general/715600.html>. (дата звернення: 24.04.2021).
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: Закон України від 16.02.2021 № 1231-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1231-20> (дата звернення: 25.04.2021).
4. Як штрафують п'яних водіїв в Європі. Ukr.Media. URL: <https://ukr.media/auto/265345/> (дата звернення: 24.05.2021).

Шеμεць Микита Андрійович

студент юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Козинець Олена Гаврилівна

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

КОМУНІКАЦІЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ЗАСІБ ЗАПОБІГАННЯ ТРАВМАТИЗМУ

Водій і пішохід є головними учасниками дорожнього руху, від комунікативних дій яких залежить безпека в цілому. Комунікація між водієм і пішоходом локалізована в рамках дорожньої інфраструктури, яка включає в себе дороги, тротуари, світлофори, пішохідні переходи, паркування тощо.

Урбанізація, інтенсифікація дорожнього руху, збільшення кількості автомобілів тягне за собою не тільки зростання числа ДТП, а й трансформує основи комунікативної взаємодії пішоходів і водіїв. На сьогодні цю комунікацію варто розглядати в якості одного з визначальних чинників забезпечення безпеки на дорогах у сучасному міському просторі.

Щоб водіння було успішним потрібно враховувати велику кількість факторів, зокрема стан водія, його психічні властивості та ін. Але також необхідно пам'ятати, що водій за кермом не діє самостійно, а йде постійне

спілкування з пішоходами та іншими водіями як учасниками дорожнього руху. Саме тому водіям потрібно не тільки знати правила дорожнього руху, але й бути врівноваженим, завжди мати гарний настрій та мати вміння і навички взаємодіяти з оточуючими.

Але, на жаль, для багатьох водіїв це дуже високі вимоги, зазвичай вони мають обмежений арсенал засобів, за допомогою яких можна передавати один одному інформацію і спілкуватися між собою. Фактично, до цих засобів належить два-три види: сигнал повороту, стоп-сигнал та іноді перемикування фар.

Але на дорозі виникають подекуди непередбачені ситуації та бувають такі, коли усі вище названі засоби є безсилими. Наприклад, водій збирається перебудуватися в сусідній ряд і дає про це сигнал. Але невідомо чи збирається або не збирається пропускати його водій, який їде позаду нього, тому, що у відповідь сигнал непередбачений. Тут можливе зіткнення, яке може виникнути через те, що не можна отримати певну відповідь від колеги по дорожній ситуації.

Тому, на нашу думку, потрібно користуватись усіма можливими технічними засобами, які необхідно удосконалювати, щоб методи комунікації та спілкування між водіями та пішоходами у процесі дорожнього руху були зрозумілими та корисними.

Досвідчений водій тільки по тому, як поводить ся його колега по руху, з легкістю може прогнозувати його подальші плани. По тому, в якому ряду хоче стояти водій на перехресті, можна судити про те, куди він збирається рухатись у подальшому.

Існує ще маса маневрів, які розуміють оточуючі водії. Тому людині, яка сидить за кермом, потрібно уникати несподіваних і нестандартних ситуацій, які оточуючі водії можуть неправильно зрозуміти. Учасник дорожнього руху повинен вести себе так, щоб всі його дії були цілком зрозумілими для оточуючих. У цьому випадку, якщо водій зі своєї вини потрапить у скрутне становище, інші учасники дорожнього руху його зрозуміють і допоможуть вибратися із нього без втрат.

Не слід забувати і про ще один шлях покращення спілкування між усіма учасниками дорожнього руху – використання невербального спілкування, тобто, мови жестів. Саме жести є найбільш корисними тоді, коли в непростій дорожній ситуації всі водії змушені зупинитися і чекати. При цьому, коли ви отримуєте якусь інформацію від інших водіїв у формі жестів, сигнали потрібно трактувати вкрай акуратно й обачно, перевіряти їх кілька разів перед тим, як зробити якусь дію.

Для того щоб дорожньо-транспортний рух був безпечним, потрібно прагнути до взаєморозуміння між водіями та пішоходами. Статистика встановила, що більше половини всіх ДТП в якійсь мірі пов'язано з поведінкою пішоходів, а 25% їх відбувається безпосередньо з їхньої вини.

Будь-який пішохід перебуває в більш простій ситуації, ніж людина за кермом. Йому набагато легше прогнозувати дії водіїв: вони додають або

знижують швидкість, повертають направо або наліво. Машина – це досить велика інертна конструкція, яка змінює своє положення поступово.

У свою чергу, водієві набагато складніше прогнозувати поведінку пішохода. Тут дуже швидко з'являються несподівані варіанти поведінки, особливо, коли перед вами літня людина або дитина. Поведінка пішоходів, не підкоряється ніяким закономірностям і її неможливо передбачити. Тому той, хто сидить за кермом, повинен розраховувати на найгірший і несподіваний варіант і заздалегідь підготувати себе до будь-якого маневру пішохода, особливо, коли перед ним група дітей.

У будь-якому випадку, водій намагається отримати якомога більше інформації про те, як поведе себе пішохід і при цьому йому необхідно знати, чи бачить він транспорт, що наближається. Тому кожен водій час від часу трактує рухи, жести, міміку пішоходів, і, виходячи з цієї інформації, приймає рішення на подальший маневр.

Фахівці провели дослідження, в результаті яких було доведено, що число ДТП при під'їзді до переходів і на самих переходах значно менше, ніж відразу після них. Пояснюється це тим, що перед під'їздом і на самих переходах водії поводяться обережно, ніж тоді, коли такі небезпечні ділянки залишаються позаду. Водії повинні знати цю закономірність, яка повідомляє про те, що відразу після переходу ділянка дороги залишається не менше небезпечною.

Можна сказати, що система дорожнього руху знаходиться у соціальному просторі як сукупності соціальних відносин і виступає в якості певного автономного поля, в рамках якого агенти взаємодіють між собою. Відносно свого розуміння як учасника дорожнього руху у пішоходів і водіїв виробляється інтуїтивне розуміння того, що необхідно робити в тій чи іншій ситуації на дорогах.

Досягнення комунікації суспільства для попередження дорожньо-транспортного травматизму можливо здійснити за допомогою таких завдань:

- підвищення культури учасників дорожнього руху;
- формування позитивного образу працівника патрульної поліції при використанні різних механізмів впливу на свідомість учасників дорожнього руху;
- активне використання можливостей ЗМІ та створення режиму ділового партнерства і взаємної довіри із засобами масової інформації;
- зниження рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму, розвиток програм навчання дітей різного віку безпечній поведінці на дорогах;
- поширення позитивного досвіду організації роботи з профілактики травматизму, взаємодія з громадськими організаціями;
- роз'яснення законодавства, чинного у сфері руху, правил, нормативів і стандартів, що відносяться до безпеки дорожнього руху;
- поширення соціально-профілактичних технічних знань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація соціально-профілактичних і виховно-пропагандистських заходів щодо формування у населення знань, умінь і навичок безпечної

поведінки на вулицях та дорогах: активізація впровадження нових форм пропаганди безпеки дорожнього руху;

- «пропаганда пропаганди», тобто залучення до діяльності з пропаганди безпеки дорожнього руху громадян, організацій, установ, державних і громадських об'єднань тощо. Способи пропаганди безпечної поведінки учасника дорожнього руху сьогодні складаються з таких рівнів:

- рівень – засоби масової інформації (телебачення, радіо, газети, журнали, глобальна система Internet);

- рівень – інформація, отримана в процесі навчання в школі, вузі, на курсах підготовки водіїв та в інших навчальних закладах;

- рівень – несистемні (випадкові) джерела інформації.

Також необхідно звернути увагу на наявність в учасників дорожнього руху «моральної солідарності» з установами організації дорожнього руху та забезпечення його безпеки. В умовах ослаблення солідарності люди схильні переносити вину за свої ризики та неприємності, пов'язані з дорожнім рухом, на уповноважені державні органи. При стійкій та сильній соціальній солідарності самі учасники руху активно включаються у виявлення, фіксацію і припинення неправомірної поведінки на дорогах, яка може привести до травматичних ситуацій.

Таким чином, комунікація учасників дорожнього руху є найважливішою передумовою для уникнення можливих дорожньо-транспортних пригод і, відповідно, здатна нівелювати ризики для виникнення травматизму, забезпечити збереження життя і здоров'я громадян, а також виробити відповідні заходи щодо поліпшення стану справ у сфері дорожнього руху

Список використаних джерел:

1. Бойко О. В., Дзуліт З. П. Сталий розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. № 23 (18). С. 94-103.

2. Road traffic injuries: the facts in the WHO European Region. URL: [http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/308831/Infograph-road-trafficinjuries -en. pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/308831/Infograph-road-trafficinjuries-en.pdf?ua=1) (дата звернення: 04.05.2021).

3. Vovk Y. Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development. Overview of initiatives and strategies. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*. 2016. Vol. 1(1). P. 6-10. (дата звернення: 04.05.2021).

Шуплина Крістіна Олександрівна

студентка Черкаського комерційного технікуму, спеціальність «Харчові технології»

Дегтяр Валентина Володимирівна

викладач технологічних дисциплін Черкаського комерційного технікуму (науковий керівник)

БЕЗПЕЧНІ ДОРОГИ – ЦЕ ТИСЯЧІ ЗБЕРЕЖЕНИХ ЖИТТІВ

В останні роки збільшилась кількість автомобільного транспорту, яким користується населення, що є позитивним чинником, який характеризує покращення дорожньої інфраструктури, транспортної доступності для населення, економічний розвиток. Але поряд із цим виникла одна загальна проблема ДТП, що призводить до збільшення смертності та травматизму на автомобільних дорогах України.

Якщо проаналізувати новини, то можна визначити основні причини ДТП та фактори як цього можна уникнути в майбутньому. Основні чинники, які можна виділити:

1. Погана якість доріг в різних населених пунктах України. Причинами цього є багато факторів, але в даний час цю проблему можна вирішити більш активно, якщо залучати інвесторів та приватних підприємців.

2. Необізнаність населення про правила дорожнього руху. Вирішення цієї проблеми можна здійснити проведенням навчання, як для водіїв так і перехожих про основні правила дорожнього руху.

3. Низький рівень підготовки водіїв, для цього достатньо змінити програму їх підготовки перед отриманням водійських прав, використовуючи досвід інших країн.

4. Водіння транспорту в алкогольному чи наркотичному сп'янінні. Позитивні результати приносять авто-рейди із перевіркою випадкових водіїв на вміст в організмі алкоголю чи наркотиків.

Крім того використання та розроблення додатку «П'яний водій», який використовується в США, може допомогти вникнути багатьох майбутніх проблем.

5. Сліпі зони, де традиційно здійснюються порушення ПДР. Ідея в Україні не нова, але збільшення кількості камер автоматичної фото- та відеофіксації суттєво змінить ситуацію на дорогах.

6. Більшість кількості ДТП здійснено в нічні години дня. Обов'язкове використання пішоходами предметів зі світловідбиваючими елементами.

7. Безвідповідальність пішоходів та пасажирів транспорту. Посилення кримінальної та адміністративної відповідальності.

8. Використання за рулем мобільних телефонів. Посилення адміністративної відповідальності.

На сьогодні майбутнє дорожньої інфраструктури в залученні інвесторів в інноваційні процеси, розроблення підходу до діагностики інвестиційної привабливості об'єктів транспортної інфраструктури, інтелектуально-партнерської взаємодії держави та бізнесу, реалізації інноваційних проєктів, що відповідно позначиться на показниках.

Рівень дорожньої інфраструктури, безпечність доріг – це взаємна проблема, яка має об'єднувати всіх учасників дорожнього руху. Безпечні дороги – це тисячі збережених життів.

Список використаних джерел:

1. Дороги-вбивці: що не так із безпекою руху в Україні. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2019/09/25/kolonka/aleksandr-radchuk/dorohy-vbyvczine-tak-bezpekoju-ruhu-ukrayini> (дата звернення: 07.05.2021).

2. Патрульна поліція України. Статистика ДТП в Україні. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 05.05.2021).

3. Штрафи для водіїв в Україні та ЄС: як карають за керування авто у нетверезому стані. URL: <https://www.volynnews.com/news/auto/shtrafy-dlia-vodiyiv-v-ukrayini-ta-yes-iak-karaiut-za-keruvannia-avto-u-net/> (дата звернення: 05.05.2021).

Яковлев Роман Олександрович

курсант 2 курсу факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Філіпенко Анастасія Сергіївна

доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Забезпечення безпеки дорожнього руху – як один із напрямів діяльності Національної поліції, є досить складним об'єктом не лише державного управління, але й наукових досліджень. Передусім, це пов'язано із його неоднозначним трактуванням у вітчизняних і зарубіжних джерелах, а також відсутністю одностайності наукових поглядів на трактування таких вихідних для нього термінів, як «дорожній рух», «безпека дорожнього руху», «забезпечення безпеки дорожнього руху», «система безпеки дорожнього руху», «організація забезпечення безпеки дорожнього руху», «засоби забезпечення дорожнього руху» тощо [1]. Говорити про те, що наведені терміни є тотожними було б неправильно.

На задоволення вимог із безпеки дорожнього руху спрямовується певний вид внутрішньосистемної управлінської діяльності, під якою необхідно

розуміти процес досягнення визначеної мети та завдання через відповідні органи в середині системи [2]. В нашому випадку такою діяльністю і є діяльність щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Виходячи з викладеного, можна побудувати ланцюжок логічного дослідження такої правової категорії, як «забезпечення безпеки дорожнього руху»: «дорожній рух» → «безпека дорожнього руху» → «забезпечення безпеки дорожнього руху» → «діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху». Саме на основі такого ланцюжка ми й побудуємо наше дослідження.

Розпочинаючи аналіз поняття «дорожній рух», у першу чергу слід зазначити, що термін «дорожній» – це прикметник від слова «дорога», що означає вузьку смугу землі, призначену для пересування, шлях сполучення. Слово «рух» означає зміну положення, переміщення; стан, протилежний спокою; переміщення в просторі в будь-якому напрямі; рух того чи іншого виду транспорту; їзда чи ходьба в різних напрямках [3].

У міжнародне правове поле термін «дорожній рух» було введено Конвенцією ООН «Про дорожній рух» 1968 р. [4]. І хоча зазначена Конвенція не містила тлумачення аналізованого терміну, водночас, вона давала роз'яснення основній його складовій: «дорога – вся смуга відводу вулиці та дороги, що відкрита для руху» [5]. У 1971 р. цей термін прийшов на зміну таких термінів як «вуличний рух» і «рух у містах, інших населених пунктах та на автомобільних дорогах». Зокрема, під дорожнім рухом у той час розумівся процес руху транспортних засобів по дорогах, в якому дії його учасників визначаються спеціальними правилами [6].

У законодавстві незалежної України термін «дорожній рух» вживається досить широко. Зокрема, він зустрічається в Законі України «Про дорожній рух» [7], Правилах дорожнього руху [8], Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, [9], а також в Положенні про Департамент патрульної поліції [10] та ін.

Проте визначення самої дефініції «дорожній рух» жоден із названих актів не містить. Опосередковано цей термін визначається в деяких підзаконних актах. Так, наприклад, у п. 2 додатку до Постанови КМ України від 17.12.1993 р. № 1053 «Про затвердження переліку статистичних показників порядку обліку та звітності з питань безпеки дорожнього руху» [11] зазначається, що «міжнародний дорожній рух – це транспортні засоби, що перебувають у міжнародному русі (вантажні автомобілі, легкові автомобілі, автобуси)».

Неоднозначний підхід до визначення аналізованого поняття можна знайти і в науковій літературі, що обумовлено складною соціотехнічною природою дорожнього руху. Термін «соціотехнічна природа дорожнього руху» доволі часто застосовується у прикладних дослідженнях [12]. При цьому можна виділити, принаймні, три основні концепції його тлумачення, що відображають співвідношення механічних, правових і соціальних ознак, властивих цьому процесу.

Перша – «механічна концепція», прихильники якої підходить до визначення змісту поняття «дорожній рух» як до підстави для виникнення найпростіших відносин управлінського характеру. В цій концепції переважають механічні інтерпретації дорожнього руху. Такого роду підхід різні автори називають «механічним» [13], «технологічним» [14], «техніко-технологічним» [15] тощо, оскільки вирішення наявних проблем відбувається, насамперед, інженерними заходами.

Отже, виходячи з такого розуміння дорожнього руху, цілком закономірно, що основним інструментарієм «механічного» підходу є проекти, схеми, графіки тощо, в яких фіксуються режими руху транспортних засобів та пішоходів, визначаються технічні засоби, завдяки яким учасники дорожнього руху інформуються про умови руху та встановлені режими власної поведінки.

Список використаних джерел:

1. Лазаренка М. В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2017. 235 с.
2. Щекин Г. В. Теория социального управления. Киев, 1996. 408 с.
3. Словарь русского языка: Т. 1. / Под ред. Евгеньевой А. П. М., 1981. 997 с.
4. Конвенція ООН «Про дорожній рух» від 08.11.1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.
5. Жулев В. И., Гирько С. И. Ответственность участников дорожного движения. М., 1987. 160 с.
6. Васильев Н. М., Иванов В. Н. Организация движения наземного рельсового транспорта. М., 1971. 198 с.
7. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
8. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.
9. 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 р. № 1395. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408>.
10. Положення про Департамент патрульної поліції: затверджене наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 р. № 73. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/n594-polozhennya-pro-dpp_compressed.pdf
11. Про затвердження переліку статистичних показників порядку обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.1993 № 1053. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1053-93-%D0%BF>.
12. Домашенко О. В. Організаційно-правові основи забезпечення безпеки дорожнього руху на Україні: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 1993;

Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 1997.; Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2001. та інші).

13. Клишковштейн Г. И. Организация дорожного движения: Учебник для вузов. М., 1982. 240 с.

14. Васильев А. П., Сиденко В. М. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения. М., 1990. 304 с.

15. Гончаренко Ф. П. Керування безпекою дорожнього руху засобами дорожньої служби. Київ, 1999. 280 с.

Янченко Яна Вікторівна

студентка юридичного факультету спеціальності «Правоохоронна діяльність» Навчально-наукового інституту права і соціальних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»

Козинець Олена Гаврилівна

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

ОСНОВНІ ПРИЧИНИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ ТА ШЛЯХИ ЗАПОБІГАННЯ

Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є одним із найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово вказували експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ) та інших міжнародних інституцій. Так, за даними ВООЗ дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі.

У зв'язку із зазначеним міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів із безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй 02 березня 2010 р. прийняла резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася

також Україна. Резолюцією проголошено 2011-2020 роки десятиліттям дій із безпеки дорожнього руху.

На території Чернігівської області (станом на 31.11.2020 року) скоєно 1060 облікові дорожньо-транспортні пригоди, у яких 27 осіб загинуло та 200 отримали тілесні ушкодження, що спонукає до пошуку ефективних рішень та вжиття заходів направлених на усунення причин їх скоєння. По Україні за останній час (січень-березень 2021 р.) спостерігається збільшення кількості ДТП, але в той же час зменшення кількості ДТП з травмованими та загиблими. Серед основних причин, що приводять до травматизму та загибелі людей виділяють наступні:

- неякісний стан доріг;
- ігнорування правил дорожнього руху;
- водіння транспортних засобів у нетверезому стані;
- перевищення швидкості руху;
- поганий технічний стан транспортного засобу.

Є немало фактів того, що дорожньо-транспортні травми можливо попередити та запобігти їм, і це робить нинішню ситуацію ще більш трагічною. Необхідно суворо дотримуватися правил дорожнього руху та швидкісного режиму руху, регулювання та контроль якого повинно вдосконалюватися та застосовуватися більш широко та, що саме головне, більш ефективно. Вирішити цю проблему можна частково за рахунок профілактичних заходів, частково за рахунок освітлення проїжджої частини в темну пору доби, частково за рахунок встановлення камер спостереження, які будуть фіксувати швидкість пересування та ін. Особливо це стосується густонаселеного середовища, що є важливим фактором зниження смертності у ДТП серед більш вразливих учасників дорожнього руху. На сьогодні вже доведено, що регулювання швидкісного режиму є оптимальним, якщо швидкість в міських районах буде 50 км/год. чи нижче, а міським органам влади дозволено цей режим робити більш жорстким.

Схильність до небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій у небезпечному середовищі та з участю небезпечних транспортних засобів, а також обмежений доступ до безпечного обладнання та пунктів невідкладної допомоги при отриманні травм – це лише деякі з факторів, які створюють підвищений ризик для незаможних людей. Крім того, деякі європейські держави знаходяться у процесі політичного й економічного переходу, а дорожня інфраструктура, безпека транспортних засобів і регулятивна практика не встигають за автомобілізацією. Слід також враховувати такі ризики, як вживання алкоголю та порушення швидкісного режиму.

Велика кількість несмертельних травм відбуваються на всьому просторі Європи. Кожен рік 2,4 млн. чоловік отримують травми в ДТП. Деякі держави відносять до дорожньо-транспортних травм усі випадки, де потребується медична допомога, в той час як інші відносять до них такі, які потребують госпіталізації. Існує багато можливостей для поліпшення стану з ременями безпеки та дитячими утримуючими пристроями в автомобілях. Застосування

ременів безпеки – найбільш ефективний шлях зниження дорожньо-транспортного травматизму, в тому разі зі смертельним випадком, як для людей, які їдуть на передніх сидіннях, так і для пасажирів на задніх сидіннях.

Таким чином, найчастіше в дорожньо-транспортних пригодах травмуються або гинуть водії. Також за статистикою з вини водіїв стається найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод через такі причини як порушення правил дорожнього руху, переміщення на несправних транспортних засобах і перебування водіїв у стані алкогольного сп'яніння. Враховуючи визначені першопричини ДТП, більше уваги необхідно приділяти людському чиннику, профілактиці, вихованню нульової толерантності до порушення правил дорожнього руху. У цілому ж усі заходи профілактики, що унеможливають нещасні випадки є важливими і потрібними. Це і культура безпеки праці та дорожнього руху, яку потрібно виховувати з дитинства, і соціальна реклама, і ефективне навчання, і перевірка знань, і проведення інструктажів та медичного обстеження, і створення безпечних умов праці, і застосування транспортних засобів у належному технічному стані, що дасть можливість мінімізувати ризики виникнення нещасних випадків на виробництві та знизити виробничий травматизм, у тому числі зі смертельними наслідками.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про дорожній рух». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 04.05.2021).
2. Про обласну Програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Чернігівській області на 2021-2023 роки. URL: <https://chor.gov.ua/component/k2/item/11173-pro-oblasnu-prohramu-pidvyshchennia-rivnia-bezpeky-dorozhnoho-ruk>(дата звернення: 04.05.2021).
3. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2021 по 31.03.2021. Патрульна поліція України. Офіційний сайт. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 04.05.2021).

*Матеріали III Молодіжної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
21 травня 2021 року*

БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
III Молодіжної науково-практичної конференції
«Безпека на дорозі»**

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