

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



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



**ТИЖДЕНЬ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

2011-2020 ДЕСЯТИЛІТТЯ ДІЙ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

*м. Кривий Ріг
13 листопада 2020 року*

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

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

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

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

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

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

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

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

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

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

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

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

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

Список використаних джерел:

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

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

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

Болтянський Олег Володимирович

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

Болтянська Наталя Іванівна

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

Шершенівська Анастасія Андріївна

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

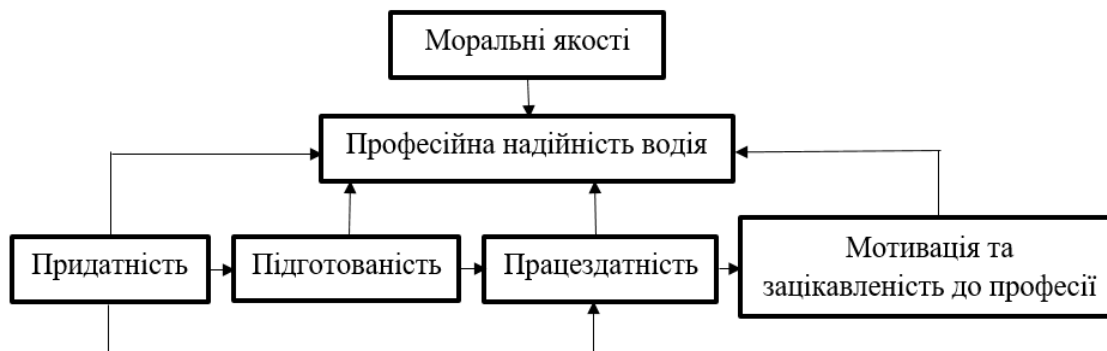


Рис. 1. Основні фактори, що визначають професійну надійність водія

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

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

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

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

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

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

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

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

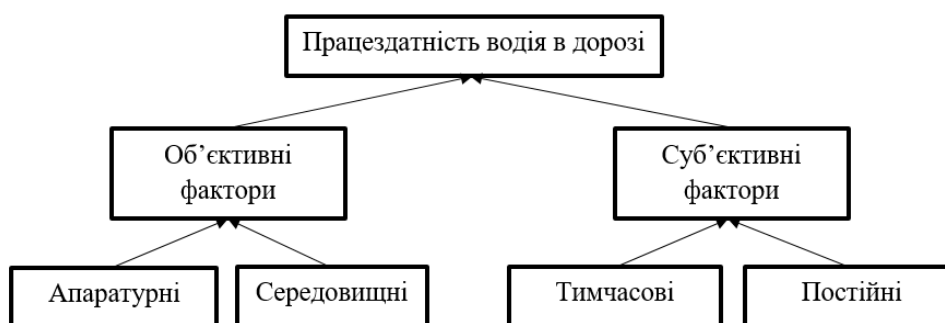


Рис. 2. Основні фактори, що впливають на працездатність водія в дорозі

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

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

Список використаних джерел:

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