

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ
УКРАЇНСЬКИЙ НДІ МЕДИЦИНИ ТРАНСПОРТУ
ВИКОНКОМ КРИВОРІЗЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ДОПОМОГИ
ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДТП**



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

**Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції
«БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»**



***м. Кривий Ріг
15 травня 2020 року***

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека на дорозі: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 15 травня 2020 року). Кривий Ріг, 2020. 172 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 9 від 27 травня 2020 року)*

Публікується за матеріалами Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції «Безпека на дорозі», яка відбулась 15 травня 2020 року у Донецькому юридичному інституті МВС України в форматі вебінару.

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 безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

© ДЮІ МВС, 2020

ЗМІСТ

Атаманенко Ю.Ю. Технологія створення 3D – моделей дорожньо-транспортних пригод науковцями Analist Group	6
Башавець К.О., Башавець Н.А. Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху серед студентів закладів вищої освіти	9
Бондарчук Т.С., Козинець О.Г. Причини, профілактика та методи запобігання дорожньо-транспортних пригод	12
Бошняк О.І., Вінгурт І.Ю. Перша домедична допомога для постраждалих внаслідок дорожньо-транспортних пригод	15
Венгер А.С., Степанов О.В., Волобуєва Т.В., Сирота В.М. Оцінка безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах України	18
Внукова А.О., Козинець О.Г. Контроль за безпекою дорожнього руху	21
Ворона Ю.С., Никифорова О.А. Принципи надання першої домедичної допомоги при дорожньо-транспортних пригодах	23
Гаврилюк М.Ю., Веселов М.Ю. Цивільно-правова відповідальність пішоходів як учасників дорожньо-транспортної пригоди	25
Гонтар Д.А., Дишлюк П.О. Правова культура сучасного підлітка та дотримання Правил дорожнього руху: соціологічний контекст	27
Гриценко В.В., Гайдаржи О.Я. Дорожньо-транспортні пригоди – наслідки та відповідальність	29
Гулій С.І. Безпека на дорозі – запорука життя!	32
Дужак О.В., Недяк Т.О., Пекарський С.П. Ремені безпеки як елементи пасивної безпеки автомобілів	34
Дужак О.В., Якименко Д.К., Пекарський С.П. Розмова водія по мобільному телефону за кермом як фактор підвищеної дорожньо-транспортної небезпеки	37
Дуфенюк О.М. Зарубіжні стандарти роботи поліції з інформацією про ДТП	41
Закрутний Д.О., Ганзенко М.В., Стрельченко О.Г. Публічне адміністрування сферою безпеки дорожнього руху в Україні	44
Іджилова А.В., Вінгурт І.Ю. Перша медична допомога та медичне забезпечення безпеки дорожнього руху	46
Казначесв Д.Г., Паркіна Г.І. Дотримання Правил дорожнього руху: актуальність та правові аспекти	49
Карпова І.Г. Деякі аспекти організації виховної роботи в школі здобувачами вищої освіти, які навчаються за ОПП «Правоохоронна діяльність», із забезпечення дорожньої безпеки	52
Ковінько А.В., Гайдаржи О.Я. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні	56
Козар Д.К. Участь патрульної поліції у забезпеченні безпеки дорожнього руху в умовах карантину під час пандемії коронавірусу (Covid-19) в Україні	59
Колесова О.В., Гурський В.Є. Проведення сортування потерпілих при наданні домедичної допомоги	64

Кравець А.С., Веселов М.Ю. Правова регламентація та проблеми реалізації тимчасового затримання транспортних засобів працівниками поліції	66
Кравченко А.Ю., Коломоєць Н.В. Застосування поліцейськими заходів адміністративного примусу під час забезпечення безпеки дорожнього руху	70
Красняк А.О., Вінгурт І.Ю. Надання домедичної допомоги внаслідок дорожньо-транспортних пригод	73
Лисий М.С., Веселов М.Ю. Штрафні бали як засіб підвищення транспортної дисципліни водіїв	76
Лозівська Д.Ю., Пекарський С.П. Деякі питання юридичної відповідальності за керування транспортним засобом у нетверезому стані	79
Лукомська А.В. Казначеев Д.Г. Актуальні проблеми сучасного забезпечення безпеки дорожнього руху	82
Лупанова В.О., Пекарський С.П. Адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	85
Мамедова Ю.Г., Веселов М.Ю. Вплив зовнішньої реклами на безпеку дорожнього руху	88
Матяш М.В., Гайдаржи О.Я. Відповідальність за порушення правил дорожнього руху, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху	91
Остряк Т.С. Взаємодія соціального педагога загальноосвітнього навчального закладу із представниками правоохоронних органів	94
Панчук О.О. Методологія надання допомоги особі, яка постраждала внаслідок дорожньо-транспортної пригоди	96
Пасєчна А.С., Гайдаржи О.Я. Безпека на дорогах України заради життя людини	98
Песік Я.В., Козинець О.Г. Формування та розвиток сучасної транспортної інфраструктури в Україні	101
Пивовар М.А., Козинець О.Г. Забезпечення безпеки дорожнього руху органами державної влади в Чернігівській області	104
Пилипенко Є.О. Досвід Швеції у забезпеченні безпеки дорожнього руху	107
Полегешко Ю.В., Козинець О.Г. Щодо повноважень поліції у сфері безпеки дорожнього руху	110
Пророченко В.В., Нітченко А.Г. Кримінально-правова характеристика порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України)	112
Пузань К.В., Пекарський С.П. Суспільні відносини у сфері дорожнього руху	115
Рибалко К.Д., Камаралі Л.Є., Пекарський С.П. Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	118
Роліна О.С., Козинець О.Г. Роль сімейного виховання у попередженні ДТП	121
Романов В.В., Сірий А.Ю., Сірий Ю.М. Малозначність адміністративного правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, проблеми визначення критеріїв та застосування в	124

адміністративній практиці	
Слащилін Є.І. Організація взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції та спеціалістами під час розслідування дорожньо-транспортних пригод	127
Соловійова Ю.І., Коротков Є.П., Пекарський С.П. Сучасні медичні засоби для транспортування потерпілих під час надання їм долікарської допомоги при дорожньо-транспортних пригодах	133
Старчун Я.М., Козинець О.Г. Щодо надання першої допомоги постраждалим при ДТП	136
Стрельченко К.А., Стрельченко О.Г. Поняття суб'єктів публічної адміністрації у сфері безпеки дорожнього руху	139
Степанова І.О. Консолідація Національної поліції з громадськістю для спільного вирішення питань зниження рівня аварійності на дорогах та дорожньо-транспортного травматизму	141
Таранець В.В. Законодавча проблематика надання допомоги особі, яка знаходиться у невідкладному стані внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, співробітниками Національної поліції України	144
Тарановський П.І. Правові основи діяльності сервісних центрів МВС України: прикладний аспект та інновації	147
Тарасенко О.В. Громадське самоуправління в сфері безпеки дорожнього руху	149
Тищенко С.В., Козинець О.Г. Щодо міри відповідальності за порушення Правил дорожнього руху	152
Шиян С.О., Пекарський С.П. Правові засади домедичної допомоги при дорожньо-транспортних пригодах	155
Шкатула Ю.В., Бадіон Ю.О. Патогенетичні особливості сучасної дорожньо-транспортної травми	158
Шулаков Д.О., Пекарський С.П. Взаємодія карного розшуку з патрульною поліцією з протидії незаконним заволодінням транспортними засобами	160
Ягольник О.М. Предмет злочинного посягання при вчиненні розбійних нападів на інкасаторів	163
Яковлев Р.О., Гурський В.Є. Деякі питання регулювання дорожнього руху	166
Ярмоленко О.С. Обумовленість виконання законних вимог посадових осіб податкових органів	168

7. Патрульні оштрафували водіїв маршруток, які розмовляли по телефону. URL: <https://www.volynnews.com/news/auto/patrulni-oshtrafuvaly-vodiyiv-marshrutok>-(дата звернення: 24.04.2020 р.).

Дуфенюк Оксана Михайлівна

доцент кафедри кримінального процесу та криміналістики факультету № 1 Інституту з підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Львівського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

ЗАРУБІЖНІ СТАНДАРТИ РОБОТИ ПОЛІЦІЇ З ІНФОРМАЦІЄЮ ПРО ДТП

Дорожньо-транспортні пригоди є явищем, яке здолати повністю неможливо, доки буде існувати водій, транспортний засіб і дорога. Це підтверджує наявність не тільки сумної української статистики, але й смертність на дорогах Європейських країн, які, як відомо, вклали та продовжують вкладати великі кошти в розбудову якісної дорожньої інфраструктури, яка відповідає передовим вимогам у сфері управління безпекою. Як свідчать статистичні дані, кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) приміром у Європі щороку знижується, проте й далі залишається вагомою причиною смертей на дорогах [1; 2].

За висновками відомого науковця М. Кайку, автора книги-бестселера «Фізика майбутнього» (2011 р.), у недалекому майбутньому в крилах безпілотних автомобілів буде вмонтований спеціальний радар для оцінки ситуації та наявності перешкод. Це матиме величезне значення, оскільки кожний автомобіль автоматично вживатиме термінових заходів, як тільки виявить загрозу ДТП, а спеціальні комп'ютери в середині салону зможуть розпізнавати стан сонливості водія і розбудити його спеціальними сигналами у випадку, якщо той засне. Аналогічно діятиме система розпізнавання стану сп'яніння. У такому випадку розумний транспортний засіб увімкне автоматичне керування. Це зможе відвернути тисячі смертей на дорогах, а слово «автокатастрофа» взагалі, на думку вченого, може зникнути з англійської мови [3, с.46–47]. Але поки цього не сталося – матимемо справу з ДТП на автошляхах, а тому поліція й далі виконуватиме шмат складної роботи, пов'язаної з розслідуванням кримінальних правопорушень, пов'язаних з ДТП.

Передусім, звернемо увагу, що ДТП є надзвичайно «інформаційно насичена» подія, яка охоплює велику базу даних про сам механізм події, про учасників, про транспортний засіб, про дорожню обстановку, про суб'єктивні та об'єктивні, статичні та динамічні чинники, про причини та умови, про час, місце, обстановку, про слідову картину (на місці події, поблизу місця події, у місці приховування, на особах, на самому транспортному засобі і т.д.). І тут

можна виділити дві закономірності, які великою мірою визначають успіх кримінального провадження:

перша – вагома частина цієї інформації може бути здобута на початковому етапі реагування на повідомлення про ДТП та розслідування кримінального правопорушення;

друга – вагома частина найбільш значущої інформації може бути невідворотно втрачена, якщо на первинному етапі вона не була зафіксована.

Враховуючи існування таких закономірностей, закордонний досвід показує ефективність підготовки на допомогу поліцейському стандартів послідовної фіксації інформації, протоколів дій для того, щоби під час роботи на місці події виявити особливу спостережливість до окремих деталей, діючи в екстремальних умовах нічого не забути зафіксувати і відповідно не втратити важливу інформацію. Узагальнюючи дані вибраних джерел [4; 5], спробуємо фрагментарно окреслити окремі стандарти роботи з інформацією поліцією у таких кримінальних провадженнях.

Отже, розслідування ДТП розподіляється на наступні рівні: 1. Рапортування; 2. Розслідування на місці (at-scene investigation); 3. Технічне забезпечення; 4. Реконструкція події.

Ключовими питаннями, відповіді на які необхідно з'ясувати є:

1. Що сталося (вид ДТП)?
2. Де сталося ДТП?
3. Коли сталося ДТП?
4. Чому сталося ДТП (фактори людини, фактори середовища, технічні фактори транспортних засобів)?
5. Хто був задіяний у ДТП?

Реагування на подію та збір інформації закордонні фахівці розділяють на наступні секції:

А) Ідентифікація події (сюди відносяться заходи, спрямовані на з'ясування часу (дата, години, хвилини), місця (локалізація на автошляхах, категорія дороги, найближчий наслідний пункт, сторона вулиці і т.д.), кількості загиблих осіб, поранених, організація переслідування та затримання водія, який втік з місця пригоди тощо).

Б) Ідентифікація транспорту (сюди віднесено інформацію про права водія (номер, дата видачі, орган, який видав і т.д.), реєстраційні та ідентифікаційні номери транспорту, тип транспорту, дані про страхову компанію тощо).

В) Опис події (сюди входить вербальний опис пошкоджень, їх локалізація, опис елементів, які відокремлені і були виявлені на відстані від транспорту, графічна схема події (діаграма), вербальний опис перебігу події).

Г) Інші дані (дані про суму збитків та власників, яким завдано шкоду від ДТП і які не були часниками події; точний час, коли було викликано швидку медичну допомогу, коли вона прибула і коли від'їхала до шпиталю разом з потерпілими; факт проведення хімічних тестувань на предмет стану сп'яніння, тип тестування (подих, кров, сеча тощо), результат тесту тощо).

Д) Ідентифікація осіб (водії, пасажери, пішоходи, свідки).

Е) Заходи поліції (дані про співробітників поліції, які оформляли ДТП, та всі вжиті заходи).

До основних техніко-криміналістичних засобів, які застосовуються для збору та фіксації інформації, яка має криміналістичне значення для розслідування ДТП можна віднести: засоби вимірювання, засоби фото- та відеозйомки, засоби підготовки необхідної документації. Крім того, для підвищення ефективності роботи як на місці події, так і в цілому в ході досудового розслідування можуть використовуватися наступні інноваційні технології та засоби: засоби відео моніторингу та автоматичної реєстрації, у тому числі автомобільні відеореєстратори; безпілотні літаючі апарати (дрони), які дозволяють оперативно та якісно зафіксувати обстановку ДТП, особливо, коли йдеться про значні масштаби аварій, велику кількість слідів тощо; засоби 3D сканування, що дозволяють підготувати додатки до протоколів дій на місці події у формі 3D моделей з докладним тривимірним зображенням обстановки кримінального правопорушення, а також виготовлення 2D схем; біометричні технології для встановлення осіб, які перебували за кермом транспортного засобу, якщо такий покинув місце пригоди; геоінформаційні технології для критичної оцінки обстановки в регіоні, формування карт загроз та вивчення аварійності певних ділянок автошляхів, розробки заходів, щодо протидії цим загрозам; спеціальне програмне забезпечення для моделювання причинно-наслідкових зв'язків та комп'ютерної реконструкції події; експрес-тести та інші високочутливі засоби для встановлення стану алкогольного чи наркотичного сп'яніння, порушення уваги, розлади свідомості через вживання медикаментів чи інших сильнодіючих речовин; спеціалізовані інформаційні системи (криміналістичні обліки); спеціальна освітлювальна техніка для ефективної роботи на місці події у нічний час і т.д.

Експерти, яким доручено виконання судових експертиз особисто можуть прибути на місце події для того, що виконати контрольні виміри та провести випробовування (наприклад, щоб визначити коефіцієнт зчеплення, уточнити певні дані). Ці дослідження не втрачають своєї цінності, хоча й можуть бути проведені через кілька днів після ДТП. Інша справа, коли йдеться про такі дані (величини), які повинні бути точно зафіксовані на місці події відразу після ДТП та передані експерту, оскільки можуть бути втрачені, а обчислення таких параметрів як «швидкість руху до зіткнення», «можливість завершення маневру» та ін. неможливе без таких даних (величин). З огляду на це, підготовка фахівців до розслідування ДТП має охоплювати ознайомлення з процесом використання спеціальних знань, щоб розуміти значення окремих числових параметрів інформаційної моделі ДТП, які фіксуються в протоколах процесуальних дій на місці події.

Підсумуємо сказане. Розробка алгоритмів дій поліції ґрунтується на тій інформаційній моделі, яку ми отримуємо на початковому етапі реагування та доповнюємо впродовж процесу розслідування нововиявленими даними. Тому до питання ефективного збирання, обробки, відтворення інформації, уніфікації

термінології, стандартизації опису фактів і процесів закордоном приділяється значна увага, адже саме це є запорукою достовірності отриманих відомостей та використання доказів у суді. В Україні останніми роками також посилюється увага до питання алгоритмізації дій поліції. Доцільно цей напрям розвивати з урахуванням іноземного передового досвіду і в сфері розслідування ДТП.

Список використаних джерел:

1. Annual Accident Report 2018. URL: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/asr2018.pdf
2. Road safety annual report 2019. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2019.pdf>
3. Кайку М. Фізика майбутнього/ Переклала з англ. Анжела Кам 'янець. Львів: Літопис, 2013. 432 с.
4. Traffic accident investigation. Training Materials Prepared for Kentucky Transportation Center. Editors. Kenneth R. Agent and. Jerry G. URL: https://uknowledge.uky.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2516&context=ktc_research_reports.
5. Transport accident and incident investigation in the EUROPEAN UNION Brussels: European Transport Safety Council, 2001. URL: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/Transport-accident-and-incident-investigation-in-the-EU.pdf>.

Закрутий Дмитро Олегович

здобувач вищої освіти ступеня «Магістр» за спеціальністю «Право» Національної академії внутрішніх справ

Ганзенко Марія Валеріївна

здобувач вищої освіти ступеня «Магістр» за спеціальністю «Право» Національної академії внутрішніх справ

Стрельченко Оксана Григорівна

професор кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент (науковий керівник)

**ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ СФЕРОЮ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ**

З огляду на сучасний розвиток адміністративно-правової доктрини актуалізується проблема публічного адміністрування сферою безпеки дорожнього руху в Україні. З визнанням пріоритетності утвердження та забезпечення прав людини в адміністративно-правовій науці цілком обґрунтовано здобула поширення позиція щодо запровадження сервісної концепції, відповідно до якої суб'єкти публічного управління мають