DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-107
УДК 343.9 (477)

А. В. Калініна, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID 0000-0001-8015-0807

ЗАПОБІГАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМ ПРИГОДАМ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ*

Постановка проблеми. Одним із ключових елементів інфраструктури держави є транспортна мережа, до складу якої входять дороги, залізничні колії, повітряні коридори, водні шляхи, трубопроводи й ін. Від стану шляхів сполучення залежать не лише внутрішньодержавні та міждержавні перевезення, а й значний сегмент соціального, економічного й екологічного благополуччя населення. Саме тому питання безпеки на транспортних шляхах взагалі і на дорогах зокрема є одними з найактуальніших для світової спільноти. Важливість цих питань підкреслюється й особливою увагою до убезпечення дорожнього руху з боку міжнародних організацій, у тому числі й Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН). Саме ООН свого часу стала ініціатором конкретних дій з убезпечення дорожнього руху та сприяла підписанню кількох міжнародних документів у цій сфері. Головним із таких документів для України можна визнати Конвенцію про дорожній рух 1968 року, що була ратифікована Україною із застереженням і заявами Указом Президії ВР УРСР № 2614-VIII від 25.04.1974 р.[1] Також із метою привернення уваги держав-членів ООН до проблеми безпеки дорожнього руху Генеральною Асамблеєю ООН у резолюціях «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» № 64/255 від 2 березня 2010 р.[2] і «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» № 74/299 від 20 серпня 2020 р.[3] було проголошено відповідно період з 2011 по 2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху, а період з 2021 по 2030 роки – другим Десятиліттям дій.

Відповідно до світового рейтингу смертності від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), складеного дослідницькою компанією «World life expactancy» на основі статистичних даних Всесвітньої організації охорони здоров'я, Україна належить до держав із середнім рівнем смертності від ДТП і посідає 125 місце із 183 держав. Однак оптимістичність такого рейтингу нівелюється, якщо звернути увагу на рейтинг смертності у європейському регіоні. Тут 125 місце змінюється на 3-те, і наша держава поступається лише Боснії та Герцеговині і Республіці Албанія[4].

Із введенням з 24 лютого 2022 року воєнного стану, який триває і дотепер, у стані безпеки дорожнього руху, як і у всіх інших сферах суспільного життя українців, сталися певні трансформації. Його підтримання, особливо у прифронтових регіонах, стало відбуватися у світлі оборонної діяльності держави. Низка питань, що одразу ж виникли, потребувала свого нагального вирішення: від імперативу дотримання правил дорожнього руху громадянами до кадрового забезпечення Національної поліції.

* Статтю підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U105615).

[1] Конвенція про дорожній рух, ратиф. із застереженням і заявами Указом Президії ВР УРСР № 2614-VIII від 25.04.74. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text (дата звернення: 01.11.2022).

[2] Improving global road safety. Resolution adopted by the General Assembly on 2 March 2010. URL : https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/13/PDF/N0947713.pdf?OpenElement (last accessed : 01.11.2022).

[3] Improving global road safety. Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020. URL : https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement (last accessed : 01.11.2022).

[4] 'WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT!' (WORLDLIFEEXPECTANCY) <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report> (last accessed : 01.11.2022).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання безпеки дорожнього руху, дорожньо-транспортної аварійності та її наслідків, а також автотранспортної злочинності у своїх наукових роботах висвітлювали: В. С. Батиргареєва, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, С. М. Гусаров, В. В. Кищун, М. Г. Колодяжний, І. М. Копотун, В. А. Мисливий, О. В. Новіков, К. О. Полтава, М. М. Рудик, С. С. Шрамко та ін.

Кримінологічну характеристику та можливості запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжкими тілесними ушкодженнями, розглядала у своїх роботах у 2012–2014 роках (у тому числі й на дисертаційному та монографічному рівнях) К. О. Полтава. Проте деякі положення та пропозиції, що були викладені авторкою, наразі є застарілими і потребують доопрацювання відповідно до сучасних реалій, що однак не зменшує загальнотеоретичного значення отриманих нею результатів[1].

Показники вимірювання кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також географію таких правопорушень у 2013–2020 роки досліджував у своїх роботах О. В. Новіков[2]. Ґрунтовну оцінку дорожньо-транспортної аварійності останніх років в Україні та тяжкості її наслідків надав Б. М. Головкін[3]. Культуру учасників дорожнього руху, зокрема й культурологічну концепцію дорожнього руху, вивчали В. В. Голіна, В. С. Батиргареєва, С. С. Шрамко та ін. В. С. Батиргареєва також є однією із дослідниць дорожньо-транспортної смертності й травматизму у вимірі public health, а також віктимологічних ризиків для учасників дорожнього руху[4].

Особливості відповідальності за різні автотранспортні правопорушення в європейських країнах, стратегію Vision Zero, інституційні засади убезпечення дорожнього руху у країнах ЄС, США, Великій Британії, Канаді, Австралії, розвинених азійських державах, а також положення міжнародних нормативно-правових актів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, аналізував у своїх роботах М. Г. Колодяжний[5].

Питанням юридичної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, що є актуальними для кримінологічного вивчення особи злочинця, а також кримінологічної профілактики кримінальних правопорушень, передбачених статтями 286 та 286[1] КК України, присвячена монографія С. С. Вітвіцького, М. Ю. Веселова та Р. М. Пилипів (2022 р.). У вказаній науковій роботі проаналізовано і правові підстави та практику примусового вилучення транспортних засобів за керування у стані сп'яніння в умовах воєнного стану[6].

У попередніх роботах авторкою вивчалися окремі аспекти кримінологічного законодавства у сфері убезпечення дорожнього руху, культура учасників дорожнього руху як детермінанта автотранспортної злочинності, деякі питання убезпечення дорожнього руху під час воєнного стану та ін.[7]

Проте попри розгалуженість досліджуваної науковцями проблематики убезпечення дорожнього руху низка питань із профілактики та запобігання кримінальним правопорушенням у цій сфері (зокрема й тих, що передбачені статтями 286 та 286[1] КК України) залишається наразі не розробленою.

Метою статті є визначення особливостей запобігання ДТП (у тому числі й тих, наслідком яких є заподіяння шкоди життю і здоров'ю особи) у період воєнного стану та надання їх загальної характеристики.

---

[1] Наприклад : Полтава К. О. *Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні : монографія*. (Право, 2014) 284

[2] Новіков О. В. 'Кримінологічний аналіз показників вимірювання кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту' (2021) 3 (60) Повітряне і космічне право 31–37; Головкін, Б. М. 'Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні' (2022) 156 Проблеми законності 52–75. < https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>

[3] Головкін, Б. М. 'Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні' (2022) 156 Проблеми законності 52–75. < https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>

[4] Batyrgareieva V. S., Kalinina A. V., Poltava K. O. 'Victimological risks for road users as an element of public health' (2021) LXXIV (11) 2 Wiadomości Lekarskie 2922–2927 <https://wiadlek.pl/11–2021/> (last accessed : 01.11.2022).

[5] Наприклад: *Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія* (Право, 2022) 300 <https://ivpz. kh. ua/wp-content/uploads/2022/11/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B4%D1%8F%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9.-%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-Vizion-zero_. pdf> (дата звернення: 01.11.2022).

[6] Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. *Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання : монографія* (ВД. Дакор, 2022) 152

[7] Наприклад : Калініна А. В. 'Кримінологічне законодавство України у сфері убезпечення дорожнього руху' (2021) 16 (2) Вісник Асоціації кримінального права України 294–309 <https://doi.org/10.21564/2311–9640.2021.16.244739> (дата звернення: 01.11.2022).

Виклад основного матеріалу. «За 10 місяців 2022 року на вулично-дорожній мережі країни зареєстровано 14 622 ДТП із загиблими та/або травмованими, що на 29% менше, ніж за аналогічний період 2021 року, тоді було 20 601 ДТП, в яких загинуло 2 161 особа, що на 18% менше, ніж за аналогічний період минулого року. В 2021 році було 2 647 осіб», – такі дані навів заступник начальника управління безпеки дорожнього руху Департаменту патрульної поліції Національної поліції Сергій Городько під час виступу на «круглому столі» «Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану», що проводився у рамках Всеукраїнського тижня безпеки дорожнього руху (організатори: Міністерство освіти і науки України; МБФ «Допомоги постраждалим внаслідок ДТП»; Київська міжрегіональна філія» ДП «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» МОЗ України)[1]. Також ним було наголошено, що впродовж 10 місяців 2022 року внаслідок ДТП отримали травми 18 261 особа, що на 28% менше, ніж за аналогічний період минулого року[2]. Окрему увагу заступник начальника управління безпеки дорожнього руху Департаменту патрульної поліції Національної поліції звернув на кількість зареєстрованих ДТП, наслідком яких стало заподіяння смерті або шкоди здоров'ю пішоходам: «Протягом 10 місяців на території країни зареєстровано 3 629 ДТП із загиблими та травмованими пішоходами. З них 585 осіб загинуло та 3 323 особи травмовано»[3]. Такими статистичними даними наразі оперує Національна поліція. На перший погляд, зменшення статистичних показників повинне свідчити про підвищення рівня дорожньо-транспортної безпеки, однак постає кілька питань, на які б хотілося звернути окрему увагу, здійснюючи аналіз дорожньо-транспортної аварійності в Україні під час воєнного стану.

У період воєнного стану, який введено в Україні з 24 лютого 2022 р. і не скасовано дотепер, на стан дорожньої безпеки впливає низка факторів як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру. До таких факторів можна віднести (відповідно до трикутника «особа-механізм-дорога»[4]):

1) стан автотранспортних шляхів (у тому числі й можливість наявності на них вибухонебезпечних предметів, пошкодження дорожнього покриття через обстріли чи бої та ін.), на які також впливають елементи дорожньої інфраструктури, у першу чергу ті, що залежать від електропостачання (як, наприклад, освітлення проїжджої частини, світлофори), а також поява нових, викликаних потребами воєнного стану (зокрема, блокпостів, укріплень), оснащення шляхів дорожніми знаками, нанесення дорожньої розмітки та ін.;

2) кількість транспортних засобів на дорогах, у тому числі й поява військової техніки, та їх технічний стан (зокрема, відсутність належного контролю за підтриманням технічних умов використання транспортного засобу);

3) культуру учасників дорожнього руху (як водіїв, так і пішоходів) та ін.

Звичайно, що до цих факторів не можна не віднести і суто фізичні умови природнього характеру – погоду, і навіть довжину світлового дня (на яку в інший час майже не зверталася увага, оскільки були відсутні умови світломаскування населених пунктів та вимушені відключення електропостачання через пошкодження критичної інфраструктури країни).

Зважаючи на особливості розвитку дорожньо-транспортної ситуації, що складалася як в Україні загалом, так і в прифронтових регіонах, зокрема, залежно від характеру бойових дій у населених пунктах та територіях поблизу них можна виокремити такі фази динаміки стану безпеки дорожнього руху:

1) гостра фаза – невизначеності та неврегульованості дорожнього руху через активні бойові дії;

2) «адаптивна» фаза – відповідно до потреб оборони громади;

3) фаза часткового відновлення та реконструкції дорожньої інфраструктури і нормалізації умов безпеки дорожнього руху;

4) фаза стабілізації та повного відновлення дорожньої інфраструктури.

Оскільки введення воєнного стану, який є і правовим режимом, і основою функціонування держави у специфічних умовах, передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі

[1] 'Всеукраїнський тиждень безпеки дорожнього руху' (УКРІНФОРМ) <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3611570-vseukrainskij-tizden-bezpeki-doroznogo-ruhu.html> (дата звернення: 19.11.2022).

[2] –

[3] –

[4] Batyrgareieva V. S., Kalinina A. V., Poltava K. O. 'Victimological risks for road users as an element of public health' (2021) LXXIV (11) 2 Wiadomości Lekarskie 2925<https://wiadlek.pl/11–2021/> (last accessed : 01.11.2022).

збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень[1].

Кожна з означених фаз потребує прийняття відповідних рішень військовими адміністраціями областей і столиці. Необхідно зазначити, що відповідно до ст. 43 Закону України «Про дорожній рух» підготовка, затвердження і реалізація відповідних програм забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування в межах їх компетенції. Їх розроблення здійснюється на основі раціонального поєднання територіального та галузевого планування, формування взаємопов'язаних збалансованих показників з урахуванням соціально-економічних і екологічних умов конкретного регіону, економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок ДТП, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи державного обліку дорожнього руху[2]. Однак місцеві органи починали діяльність із регулювання дорожнього руху безсистемно, не розробляючи окремих планів чи програм, оскільки головною вимогою прийняття рішень у цій сфері була оперативність та швидкість реакції на новостворені обставини.

Зважаючи на викладене та аналізуючи різноманітну практику запобігання ДТП в Україні, головними особливостями убезпечення дорожнього руху під час воєнного стану можна визначити:

1) *посилення контрольно-пропускного режиму не лише на прикордонних територіях, а й на автошляхах населених пунктів, особливо тих, що межують з районами бойових дій*, тобто розміщення *блокпостів,* на яких ЗСУ та правоохоронцями здійснюється перевірка осіб і транспорту. Хоча головне призначення таких постів – забезпечення безпеки та попередження диверсій, їх роль однозначно відбивається і на підтримці належного рівня і дорожньої безпеки. Адже під час перевірки авто на блокпосту можуть перевірятися не лише документи на авто, а й загальний стан водія (наприклад, чи перебуває він у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння) та транспортного засобу (особливо вантажоперевізників). Не зважаючи на те, що в не простих умовах перших днів воєнного стану встановлення блокпостів на автомобільних дорогах України відбувалося подекуди хаотично, що значно сповільнило переміщення транспортних засобів (у тому числі й тих, що використовувалися для евакуації населення) і збільшило ризики виникнення аварійних ситуацій[3], наразі ситуація із їх встановленням є врегульованою, а кількість скорочена до 1,5 тис.[4]

2) *використання додаткових загороджувальних конструкцій на автошляхах*, зокрема на окремих ділянках автомобільних доріг у населених пунктах, що межують із районами бойових дій (тетраподів, металевих конструкцій, бетонних блоків, мішків з піском та ін.) з превентивною метою блокування (уповільнення) руху військової техніки держави-агресора на випадок розширення зони військового вторгнення[5]. Такі конструкції встановлено як на узбіччях автомобільних доріг, так і безпосередньо на проїжджій частині. Наразі як їх додаткову функцію можна визначити й як уповільнювачів швидкості автотранспорту, на кшталт штучних дорожніх нерівностей («лежачих поліцейських»);

3) *скорочення часу перебування на дорогах цивільного транспорту через введення комендантської години*, під час якої цивільне населення може прямувати на автотранспорті лише в укриття. Такі заходи сприяють зменшенню кількості ДТП, що вчиняються в нічний час, особливо водіями в стані алкогольного, наркотичного сп'яніння;

4) *відновлення автоматичної фіксації порушень ПДР*, обмеження якого було викликане необхідністю підсилення державної безпеки. Взаємозв'язок між поняттями «безпека дорожнього руху» та «безпека держави» є очевидним: безпека дорожнього руху «відповідає» за належне функціонування автошляхів, залізниць, а звідси – й забезпечення переміщення людей та вантажів, що стало гостро необхідним в умовах воєнного

[1] Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12 травня 2015 р. №389-VIII. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389–19#Text (дата звернення: 10.11.2022).

[2] Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. №3353-XII. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353–12#Text (дата звернення: 10.11.2022).

[3] Захарченко А. М., Алфьоров С. М. 'Щодо обмеження руху транспортних засобів в умовах воєнного стану' *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: *матер. Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф*. (в автор. ред), (м. Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.) 55 <https://www.pravda.com.ua/news/2022/03/15/7331658/> (дата звернення: 10.11.2022).

[4] –

[5] –

стану. Безпека держави в цьому контексті пов'язана із можливою загрозою завдання шкоди як по об'єктам інфраструктури, у тому числі й критичної, так і силам оборони, а також, що найтяжче – цивільному населенню. Однією із загроз державній безпеці, що пов'язана із безпекою дорожнього руху, є несанкціоноване використання інформації, що фіксується технічними засобами (відеокамерами, відео реєстраторами та ін.), головним призначенням яких є підтримка безпеки дорожнього руху. Адже така інформація при несанкціонованому доступі до неї може стати джерелом розкриття місць розташування та пересування Збройних сил України. У зв'язку з цим цілком закономірним було прийняття рішення у березні 2022 р. щодо заборони у всіх регіонах країни використання реєстраторів в авто- та мото транспорті, а також заборонена фото та відео зйомки доріг загального користування, об'єктів загального призначення, об'єктів інфраструктури, блокпостів, укріплень, розташування, зосередження чи переміщення військових частин (підрозділів) сил оборони. Однак необхідність підвищення безпеки дорожнього руху сприяла вже у травні 2022 р. поновленню роботи камер автоматичної фіксації порушень ПДР та ще деяких сервісів, пов'язаних із транспортними засобами. Таке поновлення заступник міністра МВС України Євгеній Єнін оцінив як безпечне та зауважив, що: «З початку широкомасштабної агресії рф проти України жоден реєстр чи база даних, якою володіє МВС або підконтрольні йому центральні органи виконавчої влади, не потрапив до рук ворога. Всі камери автоматичної фіксації порушень ПДР так само працюють в режимі, що забезпечує конфіденційність передачі даних»[1]. Отже, деякі елементи поновлення автоматичної фіксації ДТП все ж таки виявили свою необхідність, проте таке поновлення стосуються лише камер фіксації, розпорядником інформації з яких є МВС України. Відео реєстратори водіїв авто- та мото транспорту наразі залишаються забороненими.

5) *введення особливого порядку застосування обмеження права на керування транспортним засобом,* а саме – можливе тимчасове вилучення (відчуження) транспортного засобу у водіїв, що перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Таке рішення прийняла, наприклад, Волинська обласна державна адміністрація, зважаючи на необхідність підтримки порядку на автошлях в умовах воєнного стану. Відповідне рішення приймається в установленому законодавством порядку про вилучення (відчуження) транспортного засобу для потреб Збройних сил України та інших збройних формувань[2]. Транспортні засоби у нетверезих водіїв тимчасово вилучалися також у Чернівецькій та Дніпропетровській областях[3].

Однак необхідно зазначити, що ініційована ще в березні 2022 року процедура примусового відчуження транспортного засобу у водіїв, що керували ними в стані (або з ознаками) алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, а також у разі, відмови особи, яка керує транспортним засобом, від проходження огляду на стан сп'яніння, хоча й корелюється із чинним законодавством, проте не є досконалою та не набула значного поширення[4]. Запровадження такого заходу зумовлене, як зазначають С. С. Вітвіцький, М. Ю. Веселов та Р. М. Пилипів, легітимною метою – вона одночасно спрямована на подолання об'єктивних проблем держави в умовах воєнного стану: а) вирішення потреб ЗСУ в транспорті та б) запобігання новим чи іншим правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які здатні призвести до негативних наслідків у результаті ДТП[5]. До того ж, таке відчуження не є заходом покарання чи стягнення і не звільняє особу від адміністративної чи кримінальної відповідальності за вчинене правопорушення;

6) *запровадження змін в режимі роботи засобів регулювання дорожнього руху, зокрема світлофорів*. Переведення світлофорів у мигаючий режим, наприклад, було запроваджено Харківською міською радою з метою забезпечення безпеки в умовах воєнного стану 26 лютого 2022 р.[6]. Необхідно зазначити, що наприкінці квітня, знову ж таки, задля убезпечення дорожнього руху на найпроблемніших ділянках (перехрестя, ключові до-

[1] Сушон І. '16 травня в Україні знову запрацює автоматична система фіксації порушень ПДР' (Mezha) <https://mezha.media/2022/05/15/surveillance-is-on-again/> (дата звернення: 10.11.2022).

[2] Про використання транспортних засобів для потреб Збройних сил України та інших збройних формувань : наказ Волинської обл. держ. адміністрації від 26.03.2022 № 66. URL : http://npa.voladm.gov.ua/search.php (дата звернення: 19.05.2022).

[3] Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М., 88

[4] Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М 102–103.

[5] Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М., 103.

[6] 'Светофоры в Харькове перевели в безопасный режим' (Kharkiv today)<https://2day.kh.ua/kharkow/svetofory-v-kharkove-pereveli-v-bezopasnyy-rezhim> (дата обращения : 19.04.2022).

роги міста), роботу світлофорів було відновлено[1] та ін.

7) *проведення інформаційно-просвітницької роботи державними і правоохоронними органами щодо профілактики ДТП з урахуванням вимог воєнного стану*. Наприклад, після введення воєнного стану в державі Національна поліція звернулася до водіїв із закликом особливо уважно ставитися до дотримання правил дорожнього руху та запропонувала такий алгоритм дій для водіїв у випадку ДТП:

а) максимально точно і якісно у різних ракурсах самостійно сфотографувати транспортні засоби;

б) зафіксувати на фото і відео всі пошкодження учасників ДТП;

в) оперативно звільнити дорогу від автомобілів;

г) самостійно оформити європротокол, у тих випадках, які дійсно цього варті[2].

Таким чином, свідоме ставлення водіїв до дотримання правил дорожнього руху, їх культура водіння та уміння орієнтуватися у стресових ситуаціях – основа убезпечення дорожнього руху в умовах, коли на Національну поліцію покладається додаткове навантаження під час виконання однієї із її головних функцій – забезпечення громадського порядку та захист мирного населення, так як на теперішній час першочерговими завданнями патрульної поліції є:

1) забезпечення стабілізації дорожнього руху;
2) здійснення допомоги при евакуації;
3) співпраця зі спецслужбами;
4) максимальний контроль ситуації;
5) підтримка спокою серед громадян[3].

Завдання проведення інформаційно-просвітницької роботи є одним із пріоритетних і для наукових установ. Зокрема, протягом воєнного стану в Науково-дослідному інституті вивчення проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України було розроблено пам'ятку для населення «Правила поведінки учасників дорожнього руху під час війни» (розробник – М. Г. Колодяжний)[4]. Пам'ятку поширено на веб-ресурсі та сторінках у соціальних мережах Інституту, розіслано в державні та правоохоронні органи, органи місцевого самоврядування.

Висновки. В умовах протистояння російській агресії підтримання безпеки на автошляхах України набуло певних специфічних рис. Поряд із загальними факторами, що і нині впливають на її стан (відповідно до трикутника «особа-механізм-дорога»), виникли й специфічні умови, що властиві власне режиму воєнного стану. Головними особливостями убезпечення дорожнього руху в цей час можна визначити: посилення контрольно-пропускного режиму не лише на прикордонних територіях, а й на автошляхах населених пунктів, особливо тих, що межують з районами бойових дій (розміщення блокпостів); використання додаткових загороджувальних конструкцій на окремих ділянках автомобільних доріг у населених пунктах, що межують із районами бойових дій (у першу чергу з превентивною метою блокування (уповільнення) руху військової техніки держави-агресора); скорочення часу перебування на дорогах цивільного транспорту через введення комендантської години; відновлення автоматичної фіксації порушень ПДР; введення особливого порядку застосування обмеження права на керування транспортним засобом; запровадження змін в режимі роботи засобів регулювання дорожнього руху, зокрема світлофорів; проведення інформаційно-просвітницької роботи державними і правоохоронними органами щодо профілактики ДТП з урахуванням вимог воєнного стану.

Перспективами подальших досліджень убезпечення дорожнього руху є планування та прогнозування відновлення та розвитку транспортної інфраструктури країни у післявоєнний період.

[1] 'В Харькове заработали светофоры: адреса перекрёстков' (Харківський кур'єр) <https://xk5.com.ua/news.php?id=161573%26utm_source=ukr.net%26utm_medium=link%26utm_campaign=news%26utm_term=kharkov> (дата обращения : 19.04.2022).

[2] 'Що робити водіям, які потрапили у ДТП, в умовах воєнного стану?' (Техогляд) <https://tehosmotr.com.ua/ua/news/chto-delat-voditelyam-popavshim-v-dtp-v-usloviyakh-voyennogo-polozheniya> (дата звернення : 19.05.2022).

[3] –

[4] *Правила поведінки учасників дорожнього руху під час війни*. (Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України) <http://surl.li/drzha> (дата звернення : 10.11.2022).

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Konventsiia pro dorozhnii rukh, ratyf. iz zasterezhenniam i zaiavamy Ukazom Prezydii VR URSR №2614-VIII vid 25.04.74. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text (in Ukrainian)

2. Improving global road safety. Resolution adopted by the General Assembly on 2 March 2010. URL : https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/13/PDF/N0947713.pdf?OpenElement (in English)
3. Improving global road safety. Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020. URL : https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement (in English)
4. Pro pravovyi rezhym voiennoho stanu : Zakon Ukrainy vid 12 travnia 2015 r. № 389-VIII. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389–19#Text (in Ukrainian)
5. Pro dorozhnii rukh : Zakon Ukrainy vid 30 chervnia 1993 r. № 3353-XII. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353–12#Text (in Ukrainian)
6. Pro vykorystannia transportnykh zasobiv dlia potreb Zbroinykh syl Ukrainy ta inshykh zbroinykh formuvan : nakaz Volynskoi obl. derzh. administratsii vid 26.03.2022 № 66. URL : http://npa.voladm.gov.ua/search.php (in Ukrainian)

Bibliography

Authored books

1. Poltava K. O. *Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia avtotransportnym zlochynam, shcho poviazani iz zahybelliu liudei abo tiazhkymy tilesnym ushkodzhenniam, v Ukraini : monohrafiia* [Criminological characteristics and prevention of motor vehicle crimes involving death or serious bodily injury in Ukraine: monograph] (Pravo, 2014) 284 (in Ukrainian)
2. Kolodiazhnyi M. H. *Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy: monohrafiia* [Vision Zero strategy: lessons for Ukraine: monograph] (Pravo, 2022) 300 <https://ivpz. kh. ua/wp-content/uploads/2022/11/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B4%D1%8F%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9.-%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-Vizion-zero_. pdf> (in Ukrainian)
3. Vitvitskyi S. S., Veselov M. Yu., Pylypiv R. M. *Yurydychna vidpovidalnist za keruvannia transportnymy zasobamy u stani spianinnia: problemy ta shliakhy udoskonalennia pravovoho rehuliuvannia : monohrafiia* [Legal responsibility for driving vehicles while intoxicated: problems and ways to improve legal regulation: monograph] (VD. Dakor, 2022) 152 (in Ukrainian)

Non-authored books

4. *Pravyla povedinky uchasnykiv dorozhnoho rukhu pid chas viiny* [Rules of behavior of road users during wartime] (Naukovo-doslidnyi instytut vyvchennia problem zlochynnosti imeni akademika V. V. Stashysa Natsionalnoi akademii pravovykh nauk Ukrainy)<http://surl.li/drzha> (in Ukrainian)

Journal articles

5. Novikov O. V. 'Kryminolohichnyi analiz pokaznykiv vymiriuvannia kryminalnykh pravoporushen proty bezpeky rukhu ta ekspluatatsii transportu' [Criminological analysis of indicators of measuring criminal offenses against traffic safety and operation of transport] (2021) 3 (60). Povitriane i kosmichne pravo 31–37 (in Ukrainian)
6. – 'Heohrafiia kryminalnykh pravoporushen u sferi bezpeky rukhu ta ekspluatatsii transportu v Ukraini' [Geography of criminal offenses in the field of traffic safety and transport operation in Ukraine] (2021) 94 Zhurnal skhidnoievropeiskoho prava 102–109 <http://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2021/11/novikov_94.pdf> (in Ukrainian)
7. Holovkin, B. M. 'Otsinka dorozhno-transportnoi avariinosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini' [Assessment of traffic accidents and the severity of their consequences in Ukraine] (2022) 156. Problemy zakonnosti 52–75 <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879> (in Ukrainian)
8. Batyrgareieva V. S., Kalinina A. V., Poltava K. O. 'Victimological risks for road users as an element of public health' (2021) LXXIV (11) 2 Wiadomości Lekarskie 2922–2927 <https://wiadlek.pl/11–2021/> (in Ukrainian)
9. Kalinina A. V. 'Kryminolohichne zakonodavstvo Ukrainy u sferi ubezpechennia dorozhnoho rukhu' [Criminological legislation of Ukraine in the field of traffic safety] (2021) 16 (2) Visnyk Asotsiatsii kryminalnoho prava Ukrainy 294–309 <https://doi.org/10.21564/2311–9640.2021.16.244739> (in Ukrainian)

Conference paper

10. Zakharchenko A. M., Alforov S. M. 'Shchodo obmezhennia rukhu transportnykh zasobiv v umovakh voiennoho stanu' [Regarding the restriction of the movement of vehicles in the conditions of martial law] *Bezpeka dorozhnoho rukhu v umovakh voiennoho stanu: mater. Vseukr. nauk.-prakt. onlain-konf.* (m. Kryvyi Rih, 27 trav. 2022 r.) 55–57 (in Ukrainian)

Websites

11. 'WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT!' (WORLDLIFEEXPECTANCY) <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report> (in English)

12. ’Vseukrainskyi tyzhden bezpeky dorozhnoho rukhu’ [All-Ukrainian road safety week] (UKRINFORM) https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3611570-vseukrainskij-tizden-bezpeki-doroznogo-ruhu.html (in Ukrainian)
13. Sushon I. ’16 travnia v Ukraini znovu zapratsiuie avtomatychna systema fiksatsii porushen PDR’ [On May 16, the automatic system for recording violations of traffic laws will start working again in Ukraine] (Mezha) <https://mezha.media/2022/05/15/surveillance-is-on-again/> (in Ukrainian)
14. ’Svetofory v Kharkove perevely v bezopasnyi rezhym’ [The traffic lights in Kharkiv were put into safe mode] (Kharkiv today) <https://2day.kh.ua/kharkow/svetofory-v-kharkove-pereveli-v-bezopasnyy-rezhim> (in Russian)
15. ’V Kharkove zarabotaly svetoforы: adresa perekrëstkov’ [In Kharkov, traffic lights have worked: the address of intersections] (Kharkivskyi kurier) <https://xk5.com.ua/news.php?id=161573%26utm_source=ukr.net%26utm_medium=link%26utm_campaign=news%26utm_term=kharkov> (in Russian)
16. ’Shcho robyty vodiiam, yaki potrapyly u DTP, v umovakh voiennoho stanu?’ [What should drivers who have been involved in an accident do under martial law?] (Tekhosmotr) <https://tehosmotr.com.ua/ua/news/chto-delat-voditelyam-popavshim-v-dtp-v-usloviyakh-voyennogo-polozheniya> (in Ukrainian)

Калініна А. В.
Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану

У статті надається загальна характеристика стану безпеки дорожнього руху протягом періоду воєнного стану, що охоплює у собі рівень ДТП, що були вчинені в цей час, фактори суб’єктивного та об’єктивного характеру, які впливають на нього (відповідно до трикутника «особа-механізм-дорога»), фази динаміки стану безпеки дорожнього руху.

На основі аналізу практики запобігання ДТП в Україні в різних регіонах виокремлено головні особливості убезпечення дорожнього руху, якими є: 1) посилення контрольно-пропускного режиму не лише на прикордонних територіях, а й на автошляхах населених пунктів, особливо тих, що межують з районами бойових дій (розміщення блокпостів); 2) використання додаткових загороджувальних конструкцій на окремих ділянках автомобільних доріг у населених пунктах, що межують із районами бойових дій (у першу чергу з превентивною метою блокування (уповільнення) руху військової техніки держави-агресора); 3) скорочення часу перебування на дорогах цивільного транспорту через введення комендантської години; 4) відновлення автоматичної фіксації порушень ПДР; 5) введення особливого порядку застосування обмеження права на керування транспортним засобом; 6) запровадження змін в режимі роботи засобів регулювання дорожнього руху, зокрема світлофорів; 7) проведення інформаційно-просвітницької роботи державними і правоохоронними органами щодо профілактики ДТП з урахуванням вимог воєнного стану.

Ключові слова: *запобігання правопорушенням; безпека; дорожній рух; дорожньо-транспортна пригода.*

Kalinina A. V.
Prevention of traffic accidents under martial law

The scientific paper provides a general description of the state of road safety during the period of martial law, which includes the level of road accidents that were committed at that time, subjective and objective factors that affect it (according to the triangle «person-mechanism -road»), phases of the traffic safety state dynamics.

Based on the analysis of the practice of road accident prevention in Ukraine in different regions, the main features of road safety are identified. Among such features are: 1) strengthening of the traffic control regime not only in border areas, but also on the roads of populated areas, especially those bordering the areas of hostilities (placement of roadblocks); 2) the use of additional barrier structures on certain sections of highways in settlements bordering the areas of hostilities (primarily with the preventive purpose of blocking (slowing down) the movement of military equipment of the aggressor state); 3) reduction of time spent on civil transport roads due to the imposing of a curfew; 4) restoration of automatic recording of traffic violations; 5) applying of a special procedure for the application of restrictions on the right to drive a vehicle; 6) changing the mode of operation of traffic control devices, in particular traffic lights; 7) carrying out informational and educational work by state and law enforcement agencies regarding the prevention of road accidents, taking into account the requirements of martial law.

Key words: *crime prevention; security; road traffic; traffic accident.*

Стаття надійшла до редакції:17.10.2022 р.
Прийнята до друку: 5.11.2022 р.