



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

«РЕАЛІЗАЦІЯ ТА РОЗВИТОК ПУБЛІЧНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ПІД ЧАС ВІЙНИ ТА У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД»

м. Кривий Ріг



Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 18 листопада 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 189 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 4 від 30 листопада 2022 року)*

Публікується за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції «Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період», 18 листопада 2022 року.

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 під час війни та у повоєнний період.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

Атаманенко Ю.Ю. Окремі аспекти вдосконалення методики фіксування місця вчинення ДТП за допомогою БпЛА	6
Багіров Е.Г. Зміна підготовки водіїв до керування транспортними засобами під час воєнного стану в державі	9
Батиргарєєва В.С. Питання методології у кримінологічному вивченні правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні	11
Борисенко Т.В. Перевірка водія на стан сп'яніння: практично-правовий аспект	15
Брисковська О.М. Окремі аспекти позитивного міжнародного досвіду безпеки дорожнього руху	18
Вайда Т.С. Боротьба з використанням у громадському транспорті музичного продукту держави-агресора як актуальний напрям реформування законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах російсько-української війни та в повоєнний час	21
Веселов М.Ю. Проблема повторності керування транспортними засобами у стані сп'яніння та шляхи її правового вирішення	25
Геращенко О.С. Деякі аспекти підготовки водіїв у період воєнного стану в Україні	28
Гірін І.В. Ресурсозбережні заходи у сфері безпеки дорожнього руху	31
Гладчук Д.І. Діяльність Державної служби України з безпеки та транспорті під час російсько-української війни	35
Грачова О.Ю., Лук'янчиков Б.Є. Алкогольне сп'яніння як передумова вилучення автомобіля в умовах воєнного стану	39
Грицак М.П., Пацеляк Р.Я., Власенко С.В. Громадська діяльність у сфері безпеки дорожнього руху в період правового режиму воєнного стану	42
Гузенко О.П. Оцінка проблем безпеки руху на залізничному транспорті	46
Долгий М.Л., Дрозденко Н.В., Кушнір В.А., Макаренко А.М., Стрюк М.П. Уміння надавати домедичну допомогу постраждалому при ДТП – запорука збереження його життя	49
Домінік А.М., Павлюк Ю.Е. Особливості обслуговування протипожежних машин в умовах війни	53
Домінік А.М., Чіх О.Я. Особливості порятунку учасників дорожньо-транспортних пригод в умовах війни	56
Дубляк М.В. Застосування системи фіксації та аналізу порушень Правил дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану	58
Żywucka – Kozłowska Elżbieta. Legislation of the Republic of Poland in the field of road safety	61
Забєділіна А.І. Убезпечення пішоходів та пасажирів від ураження під час ракетних та артилерійських обстрілів	65
Кадала В.В. Огляд законодавчих новацій безпеки руху залізничним транспортом	69

Вайда Тарас Степанович

доцент кафедри спеціальної фізичної та вогневої підготовки Херсонського факультету Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент

БОРотьба з використанням у громадському транспорті музичного продукту держави-агресора як актуальний напрям реформування законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах російсько-української війни та в повоєнний час

Актуальність проблеми. За статистичними даними патрульної поліції за 2021 рік на території України кожної доби реєструються у середньому 501 дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП), в яких гине 7 осіб і отримують травми 63 особи [1]. Поряд з основними причинами ДТП в Україні (перевищення швидкості, порушення правил дорожнього руху (далі – ПДР), водіння у нетверезому стані тощо) нерідко до створення аварійних ситуацій на дорозі призводить наявність й інших несприятливих супутніх умов, зокрема, настання перевтоми водіїв при тривалій безперервній дії негативних факторів (мікроклімату, шуму, вібрації тощо).

Керування автомобілем – це діяльність особи (водія), котра ставить комплекс визначених вимог до надійної роботи її органів чуття та рухливості психіки (психічних процесів). Оскільки праця водія є поєднанням його фізичної і розумової працездатності, то вона вимагає від особи фізичної й психічної витривалості, ефективного пристосування до динамічних дорожніх умов. При цьому людина (водій – *уточнено нами*) не завжди може під час трудової діяльності знаходитися постійно у належній фізичній формі і психічному стані.

Так, після декількох годин роботи за кермом транспортного засобу у водія з'являються перші ознаки втоми, які, однак, не завжди можуть призводити до збільшення ймовірності виникнення/настання небезпеки при керуванні автомобілем. Поява у людини незначної втоми є природнім процесом. Разом з тим, якщо тривалість роботи водія починає перевищувати встановлені норми праці (особливо якщо вона відбувається у несприятливих умовах), то кількість аварійних ситуацій чи ймовірність настання ДТП може збільшуватися.

Профілактика втоми водія в цілому проводиться за кількома напрямками, основними з яких є наступні: 1) забезпечення оптимальних мікрокліматичних умов у кабіні/салоні транспортного засобу (температура, вологість, швидкість потоку повітря); 2) зниження шуму і вібрації, вмісту шкідливих хімічних домішок у повітрі; 3) створення додаткових зручностей (комфортності) на робочому місці; 4) зменшення зусиль, необхідних для ефективного керування автомобілем, спрощення процесу експлуатації транспортного засобу; 5) раціональна організація праці та відпочинку водія тощо [2; 3].

Загальновідомо, що одним із факторів несприятливого впливу на працездатність водія можуть бути шум і вібрація. Показники вібрації

транспортного засобу (робочого місця водія, органів керування тощо) зростають внаслідок негативної дії таких факторів, як: 1) збільшення швидкості руху автомобіля; 2) суттєво впливає погіршення стану дорожнього покриття; 3) зменшення корисного навантаження. Під впливом дії шуму і вібрації погіршується зорове сприйняття водія, знижується його увага, уповільнюється час реакції на оперативно-динамічні зміни дорожніх умов, знижується точність дій особи за кермом та ін. Тривала дія на людину шуму та вібрації викликає її швидке стомлення, спричинює головний біль та чинить інші негативні впливи.

Для зниження шуму та вібрації в кабіні/салоні автомобіля проводиться ретельна підгонка/ущільнення його частин (шумоізоляція відсіку двигунів, звукоізоляція дверей, припасуванням скла вікон, амортизація підвісок тощо). Для зменшення коливань кузова транспортного засобу на деяких автобусах застосовують пневматичну підвіску коліс, у якій як пружні елементи служать гумокордові повітряні балони. Така підвіска забезпечує автобусу плавність ходу і цим знижує в певних межах стомлюваність пасажирів та водія.

Варто зазначити, що створення шуму у транспортному засобі відбувається не тільки за рахунок роботи двигуна чи вібрації елементів його кузова, а й внаслідок гучності радіо-/медіасистем при їх експлуатації на рухомому транспорті. Разом з тим, поряд із цим суто технічним аспектом піднятої нами проблеми чи в контексті охорони праці водія, враховуючи умови ведення війни з державою-агресором (РФ – *уточнено нами*), закономірно виникли підстави й для вирішення іншого дотичного аспекту (морального, національної безпеки) – обмеження публічного використання музичного продукту держави-агресора у громадському транспорті. Так, в Україні з 07 жовтня набув чинності Закон України № 2310-IX «Про внесення змін до деяких законів України щодо підтримки національного музичного продукту та обмеження публічного використання музичного продукту держави-агресора», який, зокрема, містить заборону використання російської музики в громадському транспорті [4]. Заборона акустичного насильства країни-агресора ініційована рухом «Простір свободи» та іншими громадськими об'єднаннями ще в 2020 році, а також Комітетом з питань гуманітарної та інформаційної політики Верховної Ради України, члени якого й були розробниками цього законопроекту. У червні 2022 року було схвалено вищезазначений закон [4], нормами котрого заборонено публічне відтворення фонограм, відеогам чи кліпів російських виконавців.

Зокрема, з часу початку дії вищезазначених норм цього закону забороняється «акустичне насильство» у пасажирському транспорті. Водіям рейсових пасажирських автобусів та маршруток заборонено «відтворювати в салоні автобуса музику, звуки фільмів чи інші звукові сигнали, крім інформації про поїздки». Заборона стосується як міського транспорту, так і приміських, міжміських, міжнародних маршрутів.

У відповідності з вимогами статті 40 «Основні права та обов'язки водія автобуса, таксі, легкового автомобіля на замовлення, легкового автомобіля при перевезенні пасажирів» Закону України «Про автомобільний транспорт» *водій автобуса при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом має право:*

1) вимагати від пасажирів виконання їх обов'язків; не допускати до поїздки пасажира, який ... порушує громадський порядок у салоні автобуса; 2) створює шум у салоні, зокрема, за допомогою технічних пристроїв [5]. Звук музики чи фільмів можна транслювати на індивідуальні навушники пасажирів. Заборона на створення шуму стосується не лише водіїв, але й самих пасажирів: водій має право висадити порушників тиші (*водій зобов'язаний стежити за виконанням пасажирами своїх обов'язків*). Під час нерегулярних перевезень, а також у таксі транслювати музику в салоні можна за згодою всіх пасажирів.

Водію автобуса *забороняється* відтворювати в салоні автобуса музику, звуки фільмів чи інші звукові сигнали, крім інформації про поїздку (передача звуку може здійснюватися на індивідуальні навушники пасажирів, а на салон – лише під час нерегулярних перевезень за згодою всіх пасажирів). Закон також доручає уряду внести норми про заборону акустичного насильства до правил перевезень на всіх видах пасажирського транспорту.

Звичка багатьох водіїв автобусів та маршруток вмикати нав'язливу музику (наприклад, шансон) під час пасажирських рейсів не раз ставала причиною конфліктів з пасажирами. До речі, цим же законом з 7 жовтня заборонено публічне відтворення фонограм, відеограм чи кліпів російських виконавців, що в умова російсько-української війни є одним із методів протидії пропаганді «руського міра». За порушення до водіїв можуть застосувати дисциплінарні заходи, а підприємство – не допустити до участі у конкурсах на пасажирські перевезення. У випадку порушення водієм цих норм законодавства свідки (пасажирів) можуть повідомити керівництву автопідприємства-перевізника і відповідальним за громадський транспорт органам влади чи місцевого самоврядування. Водію *таксі забороняється* відтворювати в салоні музику чи інші звукові сигнали без згоди всіх пасажирів [4; 5].

Висновки. Провівши аналіз чинного законодавства та спеціальної літератури з піднятої нами проблеми можемо зробити наступні узагальнення.

1. До створення аварійних ситуацій на дорозі в окремих випадках призводить наявність таких несприятливих для роботи водія супутніх умов, як настання перевтоми водіїв при тривалій безперервній дії негативних факторів (шуму, вібрації). Джерелами їх походження можуть бути як технічна робота самого транспортного засобу, так і акустичне/шумове забруднення внаслідок гучної роботи радіо- та медійних систем.

2. В умовах російсько-української війни у контексті піднятої нами проблеми на передній план вийшла боротьба із акустичним насильством у громадському транспорті, зокрема, з музичним продуктом держави-агресора, котру варто розглядувати як один із напрямів цілеспрямованої інформаційної гібридної війни РФ в Україні, популяризацію нею «цінностей руського міра».

3. Здійснення нагляду за дотриманням норм чинного законодавства з цього аспекту безпеки дорожнього руху покладається не тільки безпосередньо на самих водіїв громадського транспорту, а й на представників органів виконавчої влади, громадських активістів та на кожного громадянина нашої країни.

Список використаних джерел:

1. Автоцентр. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html> (дата звернення: 26.10.2022).
2. Вайда Т. С. Основи керування автомобілем і безпека дорожнього руху. Методика проведення занять з автомобільної підготовки : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України] / Т. С. Вайда, В. П. Маковій, Н. В. Шахман. 2-е вид., розшир. та доповн. Харків: Харків юридичний, 2012. 515 с.
3. Вайда Т. С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з автомобільної підготовки : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України. видання друге, доповнене. Харків: Харків юридичний, 2013. 264 с.
4. Про внесення змін до деяких законів України щодо підтримки національного музичного продукту та обмеження публічного використання музичного продукту держави-агресора : Закон України від 19 червня 2022 року № 2310-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2310-20#Text> (дата звернення: 18.10.2022).
5. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III (із змінами станом на 07.10.2022 року). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/sp:max50:nav7:font2#n538> (дата звернення: 18.10.2022).