

for body injury or chilling effect; aerosol packaging with gas irritant, nervous-paralytic, and toxic action; gas guns and ammunition; firearms simulators, that operate using blank ammunition; explosives and explosive devices; potent, toxic drugs and radioactive substances; seals and stamps; armed-fireworks and repair shops; enterprise for the production of cold steel; shooting galleries and shooting; stores of the arms trade; other objects uncontrolled use or operation of which may harm the interests of the state and the security of citizens.

Depending on the functional purpose there are the following weapons: cold; throwing; air guns; sports; hunting; gas; signal.

The weapon is classified by its purpose for use by the relevant entities, and the main options and characteristics of the following types: military, official and civil.

Keywords: *licensing system, regulation, Belarus, weapon, turn.*

УДК 614.8:656

В. П. ЯЦЕНКО,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри адміністративного права та процесу

Харківського національного університету внутрішніх справ

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПІШОХОДІВ ЯК ЗАСІБ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Досліджено причини дорожньо-транспортних пригод на автошляхах України і роль пішоходів у створенні аварійних ситуацій на дорогах. Запропоновано спосіб вирішення цієї проблеми шляхом запровадження практики притягнення пішоходів до адміністративної, кримінальної та цивільної відповідальності.

Ключові слова: *пішохід, водій, дорога, правила дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода.*

З моменту виникнення людства на людину постійно чатує небезпека. Вона носить різні види. Це і надзвичайні природні явища, і представники біологічного світу, різні хвороби. Водночас постійний розвиток суспільства спонукав до появи та постійної трансформації нових форм небезпеки, творцем якої стала вже сама людина. На сьогодні людина все частіше страждає від небезпек, які сама і створила. Вона перманентно живе і діє в умовах потенційних небезпек, що постійно змінюються. Статистичні дані свідчать про те, що більше всього людей гине, стає інвалідами та хворими від безпосередньої небезпеки природного, техногенного, антропогенного, біологічного, соціального походження. При цьому одним із найвищих показників, який майже щорічно збільшується, є гибель чи травмування людей від дорожньо-транспортних аварій.

Однією з головних і актуальних причин високого рівня аварійності в Україні є низька дисципліна учасників дорожнього руху, особливо пішоходів. Їхня поведінка свідчить про недбале ставлення до елементарних Правил дорожнього руху. Якби кожна людина замислилась над цінністю власного життя і життям своїх

рідних, близьких та друзів, і неухильно дотримувалась би цих правил, це б дозволило значно зменшити смертність на дорогах. У пішоходів, які нехтують Правилами дорожнього руху України, перспективи досить примарні та безрадісні – тривале лікування, каліцтво, а то і смерть.

Зважаючи на те, що практично всі громадяни нашої держави є учасниками дорожнього руху як водії, пішоходи чи пасажери, сфера забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження людського життя залишається одним із пріоритетних напрямків правового регулювання. Увага держави до проблем забезпечення безпеки дорожнього руху є постійною, завдяки чому весь час вдосконалюється законотворча діяльність у цій сфері. Йде систематична оптимізація положень Кодексу адміністративного судочинства, Закону України «Про дорожній рух», прийнятого за основу проекту Адміністративно-процедурного кодексу України тощо.

Тією чи іншою мірою дослідженням, присвяченим дотриманню правил дорожнього руху різними його учасниками, приділяли увагу у своїх працях такі вчені, як О. М. Бандурка, В. М. Бевзенко, М. В. Білоконь, С. М. Гусаров,

Г. В. Джагулов, В. В. Єгупенко, А. Т. Комзюк, Р. С. Мельник, О. Ю. Салманова, В. Ю. Шильник та ін. Проте стрімке погіршення стану безпеки дорожнього руху, збільшення кількості постраждалих під часі дорожньо-транспортних пригод, серед яких є діти, обумовлюють відповідну доцільність та актуальність цього дослідження.

Метою цієї статті є визначення ролі та місця пішоходів у створенні аварійних ситуацій на дорогах та пошук шляхів зменшення людського травматизму, вдосконалення підстав та порядку притягнення пішоходів до відповідальності за порушення правил дорожнього руху на підставі чинного законодавства України та наявних тенденцій його вдосконалення.

Зауважимо, ситуація, що сьогодні склалася на автошляхах, є трагічною і потребує не лише пошуку шляхів вирішення, але і якнайшвидшого втілення їх у життя з метою забезпечення безпеки дорожнього руху. Статистика свідчить, що продовж 2013 року в країні зареєстровано 191005 дорожньо-транспортних пригод, внаслідок яких загинуло 4824 особи, а 37526 осіб отримали травми. Тільки на автошляхах м. Харкова і області скоєно 12140 дорожньо-транспортних пригод, з них 2292 – із постраждалими, під час яких 272 особи загинули та 2895 отримали тілесні ушкодження [1, с. 1]. При цьому з вини нетверезих водіїв в регіоні скоєно 143 дорожньо-транспортні пригоди. Зауважимо, що за участю дітей на території м. Харкова та області зареєстровано 252 ДТП, в яких 13 дітей загинули та 260 отримали травми [2].

Однією із основних причин погіршення такого стану є зниження загальної дисципліни учасниками дорожнього руху та недостатній рівень знань ними основного закону дороги – Правил дорожнього руху. Вони встановлюють єдиний порядок руху на всій території України. Виконання цих правил – запорука у збереженні свого життя на дорозі. Переважно нарікання спрямовані на адресу водіїв і не безпідставно. Зокрема, досить часто причинами дорожньо-транспортних пригод є:

- керування транспортним засобом у нетверезому стані;
- недотримання вимог дорожніх знаків;
- недотримання розмітки проїжджої частини шляхів;
- виїзд на смугу зустрічного руху;
- перевищення швидкості руху;
- порушення правил обгону;
- проїзд на заборонений сигнал світлофора;
- порушення правил проїзду перехресть та ін.

Але це лише одна зі сторін цієї причини, яка, до речі, є предметом постійного обговорення. Крім того, для стабілізації аварійної ситуації на автошляхах, зниження рівня аварійності, недопущення загибелі та травмувань людей ДАІ проводяться оперативно-профілактичні заходи дорожнього руху з водіями. Водночас проблема полягає у наявності трьох складових, які тісно пов'язані між собою, – автомобіль – людина – дорога.

Аналіз статистичних показників свідчить, що причиною майже половини дорожніх трагедій є грубі порушення правил дорожнього руху пішоходами.

Пішохід – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску [3].

Чинні Правила дорожнього руху чітко визначають правила їх поведінки на дорозі. Так, пішоходи мають право на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними переходами, а також регульованими переходами за наявності на те відповідного сигналу регулювальника чи світлофора та вимагати від органів виконавчої влади, власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів створення умов для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Водночас Правила трактують, що пішоходам забороняється:

- а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;
- б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;
- в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;
- г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;
- г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;
- д) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку [3].

Схильність пішоходів до легковажності та необережності там, де за логікою необхідно

бути винятково зібраним, як на вулицях так і на дорогах, причому не в якихось не передбачуваних ситуаціях, а в місцях, де транспортні і пішохідні потоки неминуче перетинаються, – призводять до трагічних наслідків. Дії пішоходів для водія не завжди є передбачуваними та прогнозованими, а тому статистика боляче свідчить, що значна кількість ДТП, у порівнянні з іншими транспортними пригодами, трапляється саме з їхньої вини.

На жаль, серед пішоходів розповсюджена думка, що під час дорожньо-транспортної пригоди у будь-якому випадку винним буде водій транспортного засобу, оскільки він не лише керує джерелом підвищеної безпеки, а ще і не зміг вчасно зреагувати на певну ситуацію. Така позиція сприяє необдуманій поведінці пішоходів на дорогах. Безумовно, відсутність освітлення, належним чином обладнаних переходів, позиція водіїв маршрутних таксі, які в будь-якому місці «підбирають» чи «висаджують» пасажирів, тільки погіршують ситуацію на автошляхах.

Крім того, порушення правил дорожнього руху є масовими, без обмежень у віковому цензі. Старше покоління показує негативний приклад молодшому, бездумно перетинаючи дорогу на заборонений знак світлофора чи в місцях, не обладнаних пішохідними переходами, або прямуючи дорогою в темний час доби. Тим самим практично нанівець зводиться профілактична робота, яка проводиться з підлітками у виховних закладах, нерідко із залученням працівників ДАІ. Вражаючим є бездумне та байдуже відношення батьків, які досить часто особисто нехтують як власною безпекою на проїжджій частині, так і безпекою своїх дітей, хоча саме вони, в першу чергу, мають своїм прикладом формувати в дитини конкретні дії безпечної поведінки на дорогах. При цьому слід зауважити, що до категорії підвищеного ризику належать діти від 5 до 9 років. Ці діти енергійні, прагнуть до самостійності, але ще не в змозі забезпечити власну безпеку.

Водночас можна виділити багато чинників, які заважають дитині адекватно реагувати на небезпеку. До них, перш за все, можна віднести такі:

- маленький зріст обмежує огляд, дитину важче помітити;
- діти ще не вміють ефективно використовувати бічний зір;
- до 12 років дитина важко визначає, звідки лунає звук, і у разі сигналу машини може піти неправильно;

– діти імпульсивні, край непослідовні, їхня поведінка непередбачувана;

– до 7 років у дітей ще немає достатнього досвіду, щоб оцінити реальні розміри машин і відстань до них; дуже важко оцінити швидкість машини – навіть багато дорослих помиляються;

– малюк до 7 років сприймає світ не так, як дорослий: наприклад, перехід «зебра» він може вважати цілком безпечним: головне для нього – переходити точно рисочками;

– дитина впевнена, що якщо вона бачить машину, то й водій помітив її.

Крім того, досить часто батьки недооцінюють небезпеку проїжджої частини та переоцінюють можливості власних дітей. Проводилося опитування серед 2500 батьків. 94 % опитаних не вірили в можливість дітей 5–8 років самостійно й безпечно переходити вулицю. Однак серед їхніх дітей 10 % семирічних і 15 % восьмирічних самостійно ходять до школи, перетинаючи небезпечні ділянки дороги. Тобто кожний четвертий батько недооцінює небезпеку проїжджої частини та переоцінює можливості своєї дитини [4].

Водночас Правилами дорожнього руху (п. 4.7) чітко визначено, що «пішоходи мають переходити проїжджу частину по пішохідним переходам, в тому числі підземними і наземними, а у разі їх відсутності – на перехрестях по лінії тротуарів чи обочині». У випадках відсутності поблизу перехрестя чи переходу на дорогах, що мають не більше трьох полів руху для обох напрямків, дозволяється переходити її під прямим кутом до проїжджої частини. При цьому пішохід зобов'язаний вибрати місце, з якого добре видно обидві частини дороги, та переконатися у відсутності небезпеки, оскільки він втрачає перевагу перед транспортним засобом [3]. Інакше кажучи, пішохід має виходити на проїжджу частину обережно і ні в якому разі не вискакувати різко чи несподівано, адже в будь-якому випадку (навіть, коли він правий) у разі зіткнення з транспортним засобом він програє.

Крім того, аналіз п. 1.10 Правил дорожнього руху дозволяє дійти висновку, що все, що нерухомо, знаходиться в полосі руху, рухається в одному напрямку з автомобілем чи перетинає дорогу, становить небезпеку. На практиці ж непоодинокими є випадки, коли пішоходи перетинають проїжджу частину, де їм заманеться, тим самим створюючи аварійну ситуацію. В подібних випадках водій, який має перевагу, змушений знизити швид-

кість аж до зупинки, або безпечно для інших учасників руху об'їхати перешкоду.

Однак дії пішоходів у критичній ситуації спрогнозувати практично неможливо, а рухи водія за кермом є рефлекторними. В результаті, відповідальність повністю чи частково перекладається на водія (особливо у випадках наїзду на пішохода), який правил дорожнього руху не порушував і аварійної ситуації не створював. А сам пішохід, відповідно до ст. 269 КпАП України, набуває статусу потерпілого [5].

Крім того, непоодинокими є ситуації, коли, спричинивши аварійну ситуацію на дорозі, пішохід просто зникає з місця пригоди, тим самим порушуючи вимоги Правил дорожнього руху, де чітко зазначено, що «у разі причетності пішохода до дорожньо-транспортної пригоди він повинен подати можливу допомогу потерпілим, записати прізвища та адреси очевидців, повідомити орган чи підрозділ міліції про пригоду, необхідні дані про себе і перебувати на місці до прибуття працівників міліції» [3].

Одним із реальних шляхів вирішення цієї проблеми є запровадження практики притягнення пішоходів до адміністративної, кримінальної та цивільної відповідальності. Перш за все, йдеться про значне підвищення розміру санкцій, передбачених ст. 127 КпАП. Крім того, доцільно доповнити зазначену статтю частиною п'ятою, яка передбачатиме можливість притягнення пішохода до відповідальності у разі повторного порушення правил дорожнього руху.

Зважаючи на сказане, існує необхідність застосування до батьків чи осіб, які їх замінюють, положень ст. 184 КпАП у разі порушення їх неповнолітніми дітьми встановлених правил дорожнього руху. При цьому санкції цієї статті також мають бути значно збільшені. Доречно буде звернути увагу на ст. 291 КК України, що передбачає можливість притягнення пішоходів

до кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил за умови, що це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки [6]. В такому випадку не зрозуміло, чи віднесено до тяжких наслідків, що охоплюються складом цього злочину, середньої тяжкості тілесні ушкодження, чи йдеться лише про тяжкі тілесні ушкодження та велику матеріальну шкоду.

Водночас виникає потреба і у розробці дієвих механізмів, які дозволять реалізувати зазначені положення на практиці. Так, зважаючи на масовість порушень правил дорожнього руху пішоходами, доцільним буде запровадження процедури стягування штрафів працівниками ДАІ на місці скоєння правопорушення.

Проте необхідно відзначити, що здійснення діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху неможливе без застосування профілактичних заходів, спрямованих на виховання у населення дотримання культури поведінки на дорогах. Йдеться про підняття на новий, якісний рівень роботи, спрямованої на навчання, виховання та перекваліфікацію водіїв і пішоходів. Безперечно, дуже важливою є роль батьків, які зобов'язані вжити всіх заходів для збереження життя та здоров'я власної дитини, закладаючи усвідомлення необхідності дотримання правил дорожнього руху. Але вони мають не лише роз'яснювати певні правила, а й на власному прикладі демонструвати порядок їх дотримання.

Також не менш значущою є позиція дошкільних та шкільних закладів, які мають проводити навчально-роз'яснювальну роботу в цьому напрямку. Можливо, доцільним було б запровадження у школах окремого предмета, спрямованого на вивчення підлітками правил поведінки на дорогах. У цьому зв'язку доречно підкреслити необхідність обладнання доріг належної якості пішохідними доріжками та освітленням відповідно до правил дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. Аварійність на автошляхах України за 2013 рік / Департамент ДАІ МВС України, Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_2013.pdf. – [45 електрон. с.]. – Назва з титул. екрана.
2. Загальна статистика УДАІ за 2013 рік / Управління ДАІ ГУМВС України в Харківській обл. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gai.kharkov.ua/stats>. – Назва з екрана.
3. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>. – Редакція від 15.04.2013.
4. Безпека на дорозі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://doshkolenok.kiev.ua/roditeljam-odoshkolnikah/146-bezpeka-na-dorozi.html>.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10>. – Редакція від 02.03.2014.
6. Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – Ст. 131.

7. Про дорожній рух : закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>. – Редакція від 16.03.2014.

Надійшла до редколегії 22.04.2014

ЯЦЕНКО В. П. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕШЕХОДОВ КАК СРЕДСТВО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Исследованы причины дорожно-транспортных происшествий на автодорогах Украины и роль пешеходов в создании аварийных ситуаций на дорогах. Предложен способ решения данной проблемы путём введения практики привлечения пешеходов к административной, уголовной и гражданской ответственности.

Ключевые слова: *пешеход, водитель, дорога, правила дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие.*

YATSENKO V. P. ADMINISTRATIVE LIABILITY OF PEDESTRIANS AS THE MEANS OF ROAD SAFETY

Nowadays, people are more likely to suffer from dangers established themselves. They live and act in terms of the potential dangers that are constantly changing. Statistics shows that one of the highest rates, which increased almost every year – is death or injuries from car accidents.

Given that almost all citizens of our country are road users as drivers, pedestrians or passengers, the scope of road safety, preservation of human life is one of the priorities regulations.

However, it should be noted that one of the main and important reasons for the high level of accidents in Ukraine is the low compliance of road users, especially pedestrians. Their behaviour evidences of neglect of basic traffic rules. Unfortunately, with walkers spread the idea that in a traffic accident in any way guilty to the driver of the vehicle, because it not only controls the source of increased safety, but also the failure to react to certain situations. This position contributes to reckless behaviour of pedestrians on the roads. Of course, the lack of lighting, properly equipped crossings, taxi drivers' position, only worsen the situation on the roads.

In addition, traffic violations are widespread, but not limited to age limit. The older generation of their behaviour on the road showing a negative example of a young, virtually nullifying all maintenance work.

The purpose of this paper is to determine the place and role in the creation of pedestrian accidents on the roads and finding ways to reduce human injuries, improve the grounds and procedure for bringing pedestrians to account for traffic violations on the basis of current legislation of Ukraine and current trends to improve it.

Keywords: *pedestrian, driver, road, traffic laws, motor vehicle accident.*