

ДО ПИТАННЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДІТЕЙ НА ДОРОЗІ

**ДЗЮБАНОВСЬКИЙ Юрій - суддя Тернопільського міськрайонного суду
Тернопільської області**

УДК 342.9

DOI 10.32782/LAW.UA.2023.1.34

Стаття присвячена дослідженню над-важливого питання безпеки дітей на дорозі. У роботі аналізується стан безпеки дорожнього руху, в якому беруть участь діти. Розглядаються причини, які спричиняють дорожньо-транспортні пригоди за участю дітей. Пропонується класифікація цих причин. На основі вивчення причин ДТП розглядаються існуючі заходи, спрямовані на забезпечення дітей на дорозі. Пропонується запровадження нових заходів, які допоможуть підвищити безпеку дітей та зменшити дитячий дорожньо-транспортний травматизм.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортний дитячий травматизм, правопорушення, дитина.

Вступ

Питання безпеки дорожнього руху та її забезпечення останніми роками досить гостро стоїть на порядку денному міжнародних організацій, до компетенції яких входить забезпечення безпеки на дорозі.. У зв'язку з цим у світі проголошено Друге десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, яке триватиме до 2030 року та реалізується у резолюції «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», прийнятій Генеральною Асамблеєю ООН на 74-ій сесії. [1, С. 22] Розпорядженням Кабінету міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р було схвалено стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, яка стала

одним із основних документів, де знайшли відображення світові тенденції щодо забезпечення дорожнього руху. [2]

Дана стратегія визначає, що одним із основних принципів розв'язання проблеми забезпечення безпеки вразливих учасників дорожнього руху, зокрема дітей. [2] Так, дійсно згідно офіційної статистики Департаменту патрульної поліції, у 2022 році сталося 2625 випадків дорожньо-транспортних пригод за участю дітей, тобто осіб до 18 років, з яких 125 дітей загинуло і 2978 травмовано. [3] При цьому, за цей же період зафіксовано 380 випадків автопригод, що сталися з вини дітей, внаслідок яких 22 дітей загинуло, а 459 травмовано. [3] Така проблема дитячого дорожньо-транспортного травматизму, звичайно, потребує вжиття певних ефективних заходів, спрямованих на зниження кількості випадків ДТП за участю дітей.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питанням травматизму дітей на дорогах присвячували свої дослідження багато вчених, зокрема: М. Ю. Веселов, О.В. Дудник, В.В. Голина, В. А. Мисливий, М. Г. Колодяжний, О. В. Новіков та інші, та оскільки тема є актуальною і на даний час і окремі питання потребують уточнень, та досліджень, видається за необхідне приділити ним свою увагу.

Виклад основного матеріалу

Для того, аби реалізація існуючих заходів попередження дитячому дорожньому травматизму та запровадження нових у цій сфері дало позитивні результати, необхідно встановити причини такого травматизму. Щодо причин такого травматизму, з урахуванням нашого дослідження доцільно їх поділити на дві групи. До першої віднести причини ДТП, в яких травмовані чи загинули особи віком до 18 років, що сталися з вини таких осіб, а до другої групи – причини, що призвели до ДТП, які сталися без вини дітей.

Розглядаючи першу групу причини, виділяють фізіологічні та психологічні причини вразливості дітей на дорогах. Серед фізіологічних причин, тобто таких, що пов'язані із віковим розвитком, знаходять своє відображення невеликий зріст, короткий крок, у порівнянні з дорослими – вужче поле зору (приблизно на 10%), збільшений розмір сліпої плями (в середньому на 2-3 см) [5, С. 84], а також уповільнена реакція на небезпеку. [6, С. 50] До психологічних відносять: відсутність необхідних навичок, достатнього досвіду поведінки на дорозі, переоцінювання власних можливостей, низький рівень здатності до прогнозування своїх дій, неспроможність у повній мірі оцінити дорожню обстановку. [7, С. 402] До психологічних причин, на нашу думку, також можна віднести страх дороги та транспортних засобів, що може виникати, коли дитина володіє навиками безпечної поведінки на дорозі чи коли досить жвавий трафік і дитина, в силу свого віку, може розгубитися; спотворене відчуття безпеки та небезпеки.

Окрім того, як ми уже зазначали, діти можуть травмуватися на дорозі не лише через власні помилки, а й через вину дорослих, коли ДТП стається через порушення правил дорожнього руху водієм. В такому випадку, як вказує М. Ю. Веселов, дитина перебуває в ролі заручника неправомірних або недбалих дій дорослих [8, с. 40]. Тобто, в таких випадках, дитина перебуває на дорозі в якості учасника дорожнього руху – пасажиром.

З наведеного вище випливає, що усі заходи, які спрямовані на запобігання травму-

ванню та загибелі дітей на дорогах повинні бути спрямовані, як на самих дітей, які можуть перебувати на дорозі в якості пішоходів, так і на велосипедистів, осіб, що керують гужовим транспортом та погоничів тварин, так і на дорослих водіїв, що перевозять дітей, коли ті відіграють роль пасажирів.

Для початку, проаналізуємо перший напрямок. Серед заходів, які спрямовані на запобігання травмуванню безпосередньо дітей, можемо виділити покладення обов'язку у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості використовувати світлоповертальні елементи (стрічку, наклейку, жилет тощо) або бути в одязі, який має світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху. [4] Вважаємо, що зміни, внесені у ПДР Постановою Кабінету міністрів України від 11 листопада 2020 р. № 1105 [9] є надзвичайно актуальними та доцільними. При виконанні цієї вимоги ПДР, усі пішоходи, в тому числі і діти, будуть достатньо «видимі» на дорозі у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості і тим самим дадуть можливість водію вчасно зреагувати та надати перевагу у русі.

Важливе значення для запобігання ДТП за участю дітей має і те, що організовані групи дітей дозволяється водити тільки по тротуарах і пішохідних доріжках, а коли їх немає - по узбіччю дороги у напрямку руху транспортних засобів колоною, але тільки у світлу пору доби і лише в супроводі дорослих. [4] Така вимога законодавства цілком відповідає фізіологічним та психологічним особливостям осіб, віком до 18 років, про які ми говорили вище, адже останні можуть вести себе досить непередбачувано на дорозі. Крім того, ПДР покладає обов'язок на дорослих пішоходів не допускати самостійний, без їх нагляду, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину [4], що забезпечить дітей від наїзду, а водіїв від різкого маневрування та гальмування.

На нашу думку згадані заходи необхідно доповнити. Зокрема, вважаємо за доцільне залучення окремих екіпажів патрульної поліції для патрулювання біля закладів освіти, як дошкільної, так і шкіл в години їх активного відвідування, тобто зранку, коли діти

йдуть до школи чи садочку, і в обід, коли ідуть додому. Згідно офіційної статистики Департаменту патрульної поліції, саме з 08 години починає зростати кількість випадків ДТП, і йде на спад аж о 20 годині. [3] Можемо припустити, що частина цих випадків, пов'язана із прямуванням дітей до навчальних закладів, а водії – на роботу. Такий захід зможе попередити численні правопорушення біля навчальних закладів, а також припинити правопорушення, які вчиняються.

Наступним кроком для підвищення безпеки дітей на дорогах має бути запровадження в школах та дошкільних навчальних закладах предмету про правила та безпеку дорожнього руху з обов'язковим вивченням. Адже, як стверджує В.А. Мисливий, найважливішим чинником у вирішенні проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху є підготовка його учасників. [10, С. 20] І це дійсно так, незнання правил і безпеки дорожнього руху дітьми та неусвідомленість ними небезпеки цього незнання призводить до їхнього травмування, і в дорослому віці переростає у травмування чи навіть загибель вже їхніх дітей-пасажирів. Тому діти, починаючи із дошкільних навчальних закладів та шкільної парти повинні усвідомлено діяти на дорозі та підвищувати свій рівень правової свідомості і як наслідок в майбутньому - населення загалом.

І для подолання першої причини травмування дітей на дорозі, вважаємо за необхідне відмітити необхідність підвищення ефективності діяльності дорожніх служб та органів місцевого самоврядування в напрямку правильної організації руху біля навчальних закладів та розміщення всіх необхідних засобів регулювання такого руху, зокрема: дорожніх знаків, дорожньої розмітки та дорожнього обладнання, адже їх відсутність може стати додатковим фактором виникнення автопригод за участю дітей.

Впровадження вище проаналізованих заходів зможе усунути лише одну групу причин дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Для забезпечення дітей на дорозі необхідних комплексний підхід, який включатиме усунення причин, що провокують ДТП, в яких діти постраждали як пасажирів. До таких заходів можемо віднести

правила перевезення пасажирів-дітей, серед яких перевезення автобусом (мікроавтобусом) організованої групи дітей здійснюється за умови обов'язкового проведення інструктажу з дітьми та супровідниками щодо правил безпечної поведінки під час руху та дій у разі виникнення аварійно-небезпечних ситуацій чи скоєння дорожньо-транспортної пригоди. При цьому спереду і ззаду автобуса (мікроавтобуса) обов'язково встановлюється розпізнавальний знак «Діти» відповідно до ПДР. Крім того, аби мати право перевозити організовані групи дітей водій автобуса (мікроавтобуса), повинен мати стаж не менше 5 років і посвідчення водія категорії «D». У разі зупинки транспортного засобу з розпізнавальним знаком «Діти» під час посадки (висадки) до (з) нього пасажирів повинні бути увімкнені пробіскові маячки оранжевого кольору та (або) аварійна світлова сигналізація. [4] Крім того, 24.02.2021 року Постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2021 № 152 було внесено зміни до Правил дорожнього руху, якими передбачається заборона на перевезення дітей, зріст яких менше 145 см, у транспортних засобах без використання дитячих утримуючих систем, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу та на задньому сидінні мотоцикла та мопеда. [11] На нашу думку, впровадження в законодавство України поняття дитяча утримуюча система та обов'язковість її використання водіями є великим кроком вперед у напрямку забезпечення дітей-пасажирів. Також ПДР передбачає заборону на перевезення дітей до 16-річного віку в кузові будь-якого вантажного автомобіля та організованих груп дітей у темну пору доби.

Удосконалення системи запобігання травматизму дітей пасажирів вважаємо за доцільне доповнити окремими заходами:

- впровадження в Кодекс України про адміністративні правопорушення такої обставини, що обтяжує відповідальність за адміністративне правопорушення як наявність внаслідок порушення потерпілого-дитини (особи до 18 років) і тим самим внести зміни до ст. 35 КУпАП, і як наслідок – посилення відповідальності за правопорушення

у сфері безпеки дорожнього руху за наявності потерпілого-дитини;

- підвищення якості підготовки як самих інструкторів автошкіл, так і інструкторами майбутніх водіїв, оскільки як відомо, окремі автошколи можуть дозволяти не відвідувати заняття, а лише здати підсумковий іспит, що є величезним порушенням, а також приймати на роботу інструкторів, які є недостатньо кваліфікованими, та не можуть передати якісні знання майбутнім водіям.

Підтримання наданих пропозицій та сумлінне виконання вже існуючих правил для забезпечення безпеки дітей на дорозі, системна та комплексна реалізація передбачених заходів, на нашу думку, позитивно вплине на ситуацію на дорозі, в тому числі за участю дітей.

Висновки

Убезпечення дорожнього руху сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих, в тому числі дітей внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Безпека дітей на дорозі визнано пріоритетним напрямком діяльності держави. Дитячий дорожньо-транспортний травматизм викликає ціла низка причин, які можливо усунути лише у разі комплексного підходу до вирішення проблеми та застосування усіх можливих заходів. Запропоновані у цьому дослідженні заходи мають важливе значення та здатні змінити статистику дитячого травматизму і смертності на дорогах.

Література

1. Батиргареева В.С. Окремі фокуси проблеми автотранспортної безпеки в Україні. Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : елек-

трон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с. С. 22-25.

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України. Стратегія від 21.10.2020 № 1360-р.

3. Статистика Департаменту патрульної поліції України. URL: [http:// patrolpolice.gov.ua/statystyka](http://patrolpolice.gov.ua/statystyka)

4. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306.

5. Одинець Т.Є. Вікова фізіологія : курс лекцій. Запоріжжя : КПУ, 2011. 136 с.

6. Птиця Г. Г., Дрокіна А. В., Морозов Є. О. Дослідження умов та ризиків пішохідного руху в зоні розташування дитячих навчальних закладів з позиції користувачів пішохідних переходів. Безпека на транспорті – основа ефективної інфраструктури: Проблеми та перспективи : матер. міжнар. науково-практ. конф. (26–27 листопада 2019 р.) Харків: ХНАДУ, 2019. С. 48–51.

7. Шрамко С.С., Самойлова О.М. Запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму. Юридичний науковий електронний журнал. Вип. № 12, 2022. С. 401-404.

8. Веселов М.Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : монографія. Донецьк: Видав. дім «Норд-Прес», 2011. 219 с.

9. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 Постанова Кабінету Міністрів України від 11.11.2020 № 1105.

10. Мысливый В. А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда переходам : учеб. пособ. Киев : НИиРИО Киев. ВШ МВД СССР, 1990. 86 с.

11. Про внесення змін до Правил дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2021 № 152.