

Іван Іванович Солонецький,

ад'юнкта Харківського національного університету внутрішніх справ

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ЩОДО ПРОТИДІЇ ПРОСТУПКАМ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Протидія проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є необхідною і об'єктивною умовою безпечного функціонування транспортної системи України, охорони та захисту прав учасників дорожнього руху, прав та інтересів суспільства й держави від протиправних посягань на об'єктах автомобільного транспорту. Окрім того, стан дорожньо-транспортного травматизму переконує нас у тому, що діяльність уповноважених суб'єктів по врегулюванню та забезпеченню безпеки дорожнього руху далека від оптимальної. Більше того, досі не вироблено концептуальних заходів подолання аварійності на автошляхах країни.

Важливим кроком у вирішенні цього питання є вироблення дієвої державної політики, яка б включала в себе цілу низку завдань та функцій необхідних та достатніх для того аби врегулювати суспільні відносини, що виникають в процесі забезпечення безпеки дорожнього руху. Підґрунтям для цього є значна кількість міжнародних стандартів, які мають бути обов'язково враховані вітчизняними правотворцями. Так, міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй 2 березня 2010 р. прийняла резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Резолюцією проголошено 2011–2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху. Після цього було прийнято ряд інших резолюцій, а саме: резолюції 66/260 від 19 квітня 2012 року; 68/269 від 10 квітня 2014 року; 70/260 від 15 квітня 2016 року; 72/271 від 12 квітня 2018 року щодо підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі. Дані міжнародні норми можуть служити орієнтиром і забезпечити правові рамки, на основі яких регіони і країни можуть розробити свої власні закони. Не варто зокрема нехтувати поло-

женнями Конвенції ООН про дорожній рух 1949 і 1968 років та Конвенції про дорожні знаки і сигнали 1968 року, які рекомендують найбільш ефективні приклади, врегулювання суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Консолідована резолюція про дорожній рух, яка доповнює Конвенцію про дорожній рух 1968 року і Європейська Угода 1971 року також дають рекомендації по підвищенню безпеки дорожнього руху та задають рамки для добровільної гармонізації норм на міжнародному рівні [1, с. 4].

Тому маючи таку потужну міжнародно-правову платформу та досвід вітчизняна політика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має будуватися за чітко виробленим алгоритмом. Зокрема Уряд проблему підвищення рівня безпеки дорожнього руху пропонує розв'язати наступним шляхом: 1) удосконалити державне управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 2) удосконалити ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; 3) підвищити рівень безпечності доріг та дорожньої інфраструктури; 4) підвищити рівень безпечності транспортних засобів; 5) покращити медичне забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв; 6) підвищити рівень безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; 7) покращити безпечність поведінки учасників дорожнього руху; 8) удосконалити здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод; 9) забезпечити дотримання правил дорожнього руху [2].

У результаті реалізації запланованих заходів має бути знижений рівень соціального та транспортного ризиків, а також зменшено тяжкість наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Не варто при цьому забувати, що основними принципами розвитку державної політики у сфері забезпечення дорожнього руху мають бути:

- превалювання безпеки дорожнього руху над іншими аспектами дорожнього руху;
- дотримання інтересів громадян, суспільства і держави щодо убезпечення дорожнього руху;

— концентрація зусиль органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, громадськості та науковців для забезпечення дорожнього руху [3].

Висновки. Державна політика щодо протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має розвиватися в контексті вироблених міжнародних стандартів та вітчизняного досвіду. Головна мета її при цьому має полягати у зниженні рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також у вихованні громадян у дусі дотримання правил дорожнього руху незважаючи на підвищення рівня інтенсивності дорожнього руху.

Список бібліографічних посилань

1. Совершенствование законодательства в области безопасного дорожного движения. Резюме для лиц, принимающих решения // Партнерство ООН по дорожной безопасности : сайт. URL: <https://www.who.int/roadsafety/publications/legislation/ru/> (дата звернення: 15.04.2019).

2. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.04.2018 № 435 // Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-programi-pidvishennya-rivnya-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini-na-period-do-2020-roku> (дата звернення: 15.04.2019).

3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р // Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/250145241> (дата звернення: 15.04.2019).

Одержано 19.04.2019

★

УДК 343.61

Дмитро Анатолійович Сорочан,

ад'юнкта Харківського національного університету внутрішніх справ

КІБЕРБУЛІНГ ЯК ЗАГРОЗА БЕЗПЕЦІ НЕПОВНОЛІТНІХ

Сучасний світ характеризується швидкими темпами розвитку комп'ютерних технологій, інформаційних і комунікаційних систем, що зумовлює появу нових загроз, що чекають на дітей в мережі Інтернет. Тобто проблема полягає у тому, що діти кожного дня стають потенційними жертвами кібербулінгу у віртуальному просторі. Адже, як слушно зазначає І. Лубенець, засоби комуні-