



СУБ'ЄКТИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ¹

Колодяжний Максим Геннадійович,

канд. юрид. наук, ст. наук. співробітник,
завідувач відділу кримінологічних досліджень,

НДІ вивчення проблем злочинності
ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України,
Україна, м. Харків

e-mail: mkolodyazhny@ukr.net

ORCID 0000-0003-2149-9165

У статті здійснено спробу дослідити систему суб'єктів, які беруть участь у формуванні міжнародно-правового базису у сфері посилення дорожньо-транспортної безпеки. У загальних рисах окреслено актуальність досліджуваної проблематики. Виділено обставини, що вказують на необхідність нагального вирішення гострої соціальної проблеми, яка щороку тягне смерті та каліцтва мільйонів людей у багатьох країнах світу. Запропоновано методологію пізнання учасників міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, що включає низку взаємопов'язаних наукових параметрів, а саме: істотні ознаки таких суб'єктів, їх поняття, види, особливості діяльності. До їх істотних ознак віднесено: правовий статус, форму та мету діяльності. Зазначено окремі критерії, за якими можна згрупувати суб'єкти у цій царині. Наголошено, що найбільш оптимальною підставою для класифікації суб'єктів міжнародно-правового забезпечення дорожнього руху є їх спеціалізація. Звідси виділено основні (спеціалізовані) та другорядні (неспеціалізовані) суб'єкти у даній сфері. Особливу увагу приділено спеціалізованим суб'єктам, що мають міжнародний статус: ООН, ВООЗ, Світовий банк та ін. Зокрема, докладно проаналізовано багатопланову діяльність ООН як головної міжнародної інституції, задіяної в тому числі у сфері розробки та прийняття відповідних міжнародно-правових документів. Крім того, виділено напрями діяльності неспеціалізованих суб'єктів, спрямованої на міжнародно-правове врегулювання окремих аспектів дорожньо-транспортної безпеки.

Ключові слова: безпека дорожнього руху; експлуатація транспорту; міжнародно-правові акти; ООН; ВООЗ; суб'єкт; автотранспортні правопорушення.

Вступ. Будь-яка соціальна система, процес чи сфера правовідносин передбачає залучення відповідних учасників. Вони, як правило, наділені певними повноваженнями, їх діяльність спрямовується на досягнення чітко визначених завдань. Це цілком стосується й специфічної царини міжнародно-правового

¹ Статтю підготовлено в межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України.

забезпечення безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. За оцінками ООН і ВООЗ, проблема дорожньо-транспортного травматизму й смертності наразі є однією із нагальних проблем сучасного світу. Адже внаслідок ДТП у світі кожні 24 с гине одна людина [1]. Ці обставини зумовлюють колосальні економічні збитки для багатьох держав, особливо економічно вразливих, до яких відноситься й Україна.

Звідси вивчення суб'єктів міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху важливе як із гносеологічної, так із праксеологічної точки зору. Останній аспект виражається в удосконаленні або можливому розширенні переліку учасників соціально значущого вектора глобальної політики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти міжнародно-правового забезпечення транспортної безпеки досліджували такі учені, як М. М. Варава (M. M. Varava), О. В. Ільченко (O. V. Ilchenko), С. В. Лопатін (S. V. Lopatin), В. Ю. Микулець (V. Y. Mykulets), В. А. Мисливий (V. A. Myslyvyy), К. О. Полтава (K. O. Poltava) та ін. Також певний внесок у розробку анонсованої наукової проблематики зробили В. С. Батиргареева (V. S. Batyrgareieva), В. В. Голіна (V. V. Golina), Б. М. Головкін (B. M. Holovkin), Ю. Б. Данильченко (Y. B. Danylchenko), А. В. Калініна (A. V. Kalinina), М. С. Кисельова (M. S. Kyselova), О. В. Новіков (O. V. Novikov), С. В. Панова (S. V. Panova), О. М. Самойлова (O. M. Samoilova), І. О. Христич (I. O. Khrystych), С. С. Шрамко (S. S. Shramko). Разом із тим ці питання вивчено в науковій літературі лише фрагментарно, оскільки науковцями основна увага приділяється характеристиці відповідних міжнародно-правових документів, а не суб'єктам їх розробки та видання.

Мета статті – розробити поняття та класифікувати основні суб'єкти, які формують міжнародно-правовий базис для посилення безпеки *дорожнього руху*.

Виклад основного матеріалу. Пізнання представленої специфічної наукової проблематики передбачає відповідний методологічний підхід до її дослідження. Він має включати низку взаємопов'язаних наукових параметрів,

що стосуються:

- а) виділення істотних ознак суб'єктів, які задіяні у формуванні міжнародно-правової основи забезпечення дорожнього руху;
- б) розроблення поняття таких учасників значущої міжнародної діяльності;
- в) їх видів за допомогою відповідної класифікації;
- г) виділення особливостей діяльності основних суб'єктів у вказаній царині.

Загалом у науковій літературі існують різні підходи з вивчення суб'єктів, задіяних у певній галузі, в тому числі й їх ознак. Наприклад, суб'єкти протидії злочинності та суб'єкти усунення негативних наслідків пандемій і епідемій мають власні характерні властивості [2, с. 570–572; 3]. Набір останніх варіюється залежно від специфіки учасників певної діяльності та предметної сфери їх функціонування. Звідси до істотних ознак суб'єктів міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху можна віднести щонайменше такі:

– їх правовий статус (зазначені суб'єкти відповідно до покладених на них повноважень беруть участь у формуванні глобальної політики світової спільноти з забезпечення дорожнього руху. Ця політика так чи інакше впливає на запровадження сучасних стандартів у цій сфері, модернізацію виробничих потужностей автовиробників та ін.);

– форма діяльності (участь у розробці або прийнятті міжнародно-правових документів у сфері безпеки дорожнього руху в межах усталеного міжнародного нормотворчого процесу. Недарма в міжнародному праві нормотворча функція його суб'єктів вважається однією з їх ключових ознак і відповідно виражає їх правосуб'єктність [4]);

– мета діяльності (підвищення безпеки дорожнього руху, вдосконалення на міжнародному, регіональному, національному та місцевому рівнях діяльності відповідних інституцій щодо зменшення рівня дорожньо-транспортного травматизму й смертності на дорогах, запровадження інновацій у галузі дорожньо-транспортної інфраструктури, розвиток сучасного екологічно чистого,

комфортного і безпечного транспорту).

При цьому не виключається існування інших ознак учасників зазначеної діяльності, в тому числі тих, що носять істотний для них характер.

З урахуванням указаних істотних ознак під суб'єктами міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху пропонується розуміти систему міжнародних органів, міжнародних урядових і неурядових організацій, громадських об'єднань з міжнародним статусом та інших інституцій, які беруть участь у розробці та прийнятті міжнародно-правових актів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху, зменшення дорожньо-транспортного травматизму і смертності внаслідок ДТП та скорочення рівня автотранспортних правопорушень.

Щодо класифікації суб'єктів, які вивчаються, то насправді її можна здійснити за багатьма підставами, а саме:

- особливістю структури – колективні, індивідуальні, держава;
- статусом – державні (міждержавні), недержавні;
- міжнародним статусом – міжнародні, національні;
- масштабом – ті, що мають глобальну міжнародну компетенцію, й ті, що не мають такої компетенції;
- за функціональним навантаженням певного напрямку діяльності – суб'єкти, що формують загальносвітову політику в цій сфері; суб'єкти, які беруть участь/сприяють формуванню або реалізації аналізованої політики тощо.

У спеціальній літературі є спроби поділу, зокрема суб'єктів міжнародного права, за відмінними класифікаційними критеріями, наприклад: традиційні (держави, міжнародні міжурядові організації) і нетрадиційні (міжнародні неурядові організації, фізичні та юридичні особи) [5, с. 73–74]; первинні та похідні [6, с. 78].

При цьому, на нашу думку, класифікацію досліджуваних суб'єктів варто здійснити за їх спеціалізацією. Цей класифікаційний критерій дозволить поділити відповідних суб'єктів залежно від пріоритетності для них функції міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. Це дозволить

виділити основні (спеціалізовані) та другорядні (неспеціалізовані) суб'єкти у даній сфері. Саме така підстава цього групування здатна представити відповідну систему суб'єктів, задіяних у міжнародно-правовому оформленні глобальної політики з убезпечення дорожнього руху, у вигляді піраміди. Причому в нижній (основній) частині останньої перебуватимуть, умовно кажучи, найбільш значущі суб'єкти, а на вищих щаблях – суб'єкти, для яких участь у міжнародно-правовому забезпеченні безпеки дорожнього руху має другорядну роль і являє собою додаткове навантаження до їх основної діяльності.

Водночас відстоюється позиція, що всю систему суб'єктів, задіяних у процесі розробки нових, внесення змін й доповнень до чинних міжнародно-правових актів, які стосуються проблеми безпеки дорожнього руху, слід розглядати в межах єдиноспрямованої, скоординованої й узгодженої взаємодії. Звідси всі суб'єкти, що перебувають на різних щаблях умовної піраміди (системи), знаходяться у діалектичній єдності, зумовленій метою діяльності багатьох учасників соціального процесу, важливого для мільярдів людей у всіх країнах світу. Для них питання дорожньо-транспортної безпеки є не банальною констатацією кількості смертей і отриманих травм учасниками дорожнього руху. Перше перетворюється справді на серйозну соціальну проблему і навіть причину трагедії в конкретно взятій сім'ї, яка втратила одного зі своїх членів, який загинув через власну неухважність або необережність винного водія.

До основних (спеціалізованих) суб'єктів цієї діяльності пропонується віднести ООН, ВООЗ, Світовий банк.

В основі такої піраміди знаходиться такий суб'єкт, як ООН. Слід відмітити, що ООН є одним із найбільш авторитетних колективних учасників міжнародних відносин, діяльність якого фактично стосується різних сторін життєдіяльності й подальшого сталого розвитку людства. Для уявлення про всеосяжний характер діяльності ООН пропонується звернутись до одного з основних документів, прийнятих цим органом. У ньому (документі) фактично визначено мету діяльності ООН на 2015–2030 рр. Йдеться про Цілі сталого розвитку 2030. Іноді їх називають Глобальними цілями. Усього світова спільнота

визначила 17 основних цілей. Вони стосуються питань бідності, економічного розвитку, екології, клімату, освіти, здоров'я, гендерної рівності, енергетики, інновацій тощо. Однією з цілей ООН є також забезпечення сталого розвитку міст і спільнот. Це передбачає, крім іншого, створення умов для транспортної безпеки [7].

Жодна міжнародна організація не наділена таким великим обсягом повноважень й не бере таку активну участь у здійсненні так званої кримінологічної функції, які є у розпорядженні в ООН. Як зазначається у науковій літературі, ця функція виражається в розкритті шляхів взаємозв'язку концептуальних положень кримінології про природу й сутність запобігання злочинності (теоретико-світоглядний сегмент) та нормативному забезпеченні реалізації завдань суб'єкта запобігання у практичній площині (діяльнісний сегмент) [8, с. 273]. З деякими уточненнями можна констатувати, що ООН сама є ініціатором й учасником створення нормативно-правової бази щодо підвищення безпеки дорожнього руху у світі. Тобто у діяльності цього суб'єкта відбувається синтез узагальнення прогресивної теорії з цього питання й запровадження найбільш оптимальної практики з убезпечення дорожнього руху та створення нових і більш прогресивних стандартів у цій сфері.

З метою посилення транспортної безпеки ООН в останні півстоліття прийнято чимало міжнародно-правових документів. Одні з них (конвенції) впорядковують певну сферу діяльності та сприяють створенню єдиних умов і правил у сфері убезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту. До основних з них можна віднести: Конвенцію ООН про дорожній рух 1968 р.; Конвенцію ООН про дорожні знаки та сигнали 1968 р.; Конвенцію ООН про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р. тощо. Інші документи на кшталт резолюцій та інших рішень ООН покликані актуалізувати проблему дорожньо-транспортного травматизму й смертності на дорогах та напрацювати алгоритм дій для зменшення фізичних, економічних та інших втрат від ДТП: Резолюція ООН від 31.08.2020 р. № 74/299 «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі»; Глобальний план ООН щодо здійснення Десятиліт-

тя дій із забезпечення безпеки дорожнього руху у 2011–2020 рр.; десять резолюцій ООН, прийнятих кожні два роки впродовж 2003–2018 рр. на предмет підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі; Московська (2009 р.), Бразиліанська (2015 р.) й Стокгольмська (2020 р.) декларації, прийняті на глобальних конференціях міністрів різних країн з безпеки дорожнього руху.

Особливе місце в системі суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху відводиться ВООЗ, яка була створена 07.04.1948 р. Ця дата щороку відзначається як Всесвітній день здоров'я. Членами ВООЗ наразі є 194 країни. Ця організація складається із 150 національних бюро, шести регіональних бюро і штаб-квартири у м. Женева (Швейцарія). Загалом у ВООЗ працює понад 7 тис. співробітників [9].

Ця міжнародна організація спрямовує свою діяльність, у тому числі, на створення організаційних, технічних, наукових, методичних, інформаційних, фінансових та інших умов, необхідних для зменшення дорожньо-транспортного травматизму в усьому світі. Як у ситуації із пандемією COVID-19, так і в ситуації з розглядуваною проблемою, ВООЗ перебуває на умовній передовій протидії сучасним соціальним викликам і загрозам. Хоча для профілактики хвороби коронавірусу вироблено вже кілька дієвих вакцин, однак таких ще не винайдено і, напевно, ніколи не буде розроблено щодо запобігання людській небережності, недбалості й легковажності учасників дорожнього руху, що призводить до їх каліцтв і смертей. Разом із тим ВООЗ здійснює чимало прикладних досліджень із залученням провідних учених світу. Їх результати лягають в основу відповідних методичних рекомендацій щодо убезпечення дорожнього руху в конкретних умовах сучасного і переважно урбанізованого життя.

Окрім організації наукових досліджень, ВООЗ надає статистичну інформацію світовій спільноті про глобальний стан безпеки дорожнього руху, на підставі якої ООН приймає резолюції та інші рішення. Також ВООЗ за багато років прийнято кілька резолюцій щодо запобігання ДТП (1966 р., 1969 р., 1974 р., 1976 р.) та деякі ін. У них наголошується на необхідності залучення до процедури розробки відповідних запобіжних заходів урядових, неурядових та

міжурядових організацій.

Світовий банк також входить до системи основних суб'єктів міжнародної діяльності, хоча більшість напрямів його роботи має опосередкований характер у контексті саме міжнародно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху. Статус цього учасника виражається глобальним характером роботи за кількістю членів й всеосяжністю проблем, над вирішенням яких працює ця інституція. Зокрема, членами Світового банку є 189 країн світу. До його структури входять: Міжнародний банк реконструкції та розвитку; Міжнародна асоціація розвитку; Міжнародна фінансова корпорація; Багатостороннє агентство з інвестиційних гарантій; Міжнародний центр з урегулювання інвестиційних спорів. Хоча центральною метою Світового банку є боротьба з крайньою бідністю та забезпечення благополуччя передусім в економічно вразливих державах, він опікується й питаннями фінансування інших, не менш соціально значущих, проблем. До таких віднесено і безпеку дорожнього руху. Сьогодні Світовий банк виділяє кошти для 109 проектів у різних країнах світу, пов'язаних із посиленням безпеки дорожнього руху. Наприклад, у 2021 р. Світовим банком для України, зокрема для КП «Київпастрас», зарезервовано 37,7 млн дол. США у межах програми «Kyiv Urban Mobility Project». Його метою є покращення системи пасажирських перевезень через мобільність і доступність, посилення безпеки роботи міського транспорту в українській столиці [10].

До цієї групи суб'єктів можна віднести й Глобальний фонд з безпеки дорожнього руху (The Global Road Safety Facility – GRSF). Він безпосередньо входить до сфери управління Світового банку. Його місія полягає в тому, щоб допомогти національним урядам розвинути потенціал управління безпекою дорожнього руху передусім в країнах з низьким і нижче середнього рівнями доходу [11]. До другої групи входить й Україна.

Світовий банк і Глобальний фонд з безпеки дорожнього руху до того ж фінансують різні наукові, науково-практичні, інформаційні та інші заходи, що так чи інакше тісно пов'язані з розробкою та прийняттям відповідних міжнародних документів. Нерідко представники цих двох міжнародних органів бе-

руть участь у консультуванні під час прийняття відповідних міжнародно-правових документів у сфері, що вивчається.

До другорядних (неспеціалізованих) суб'єктів цієї діяльності віднесено переважно низку громадських об'єднань, деякі з яких хоча і мають міжнародний статус, однак їх робота має все ж таки менш глобальний і соціально значущий характер. В учасників цієї групи описана вище кримінологічна функція менш виражена порівняно зі спеціалізованими суб'єктами міжнародно-правового убезпечення дорожнього руху.

Загалом слід констатувати, що представники цієї групи суб'єктів не наділені у повному обсязі правосуб'єктністю. У науковій літературі питання правосуб'єктності міжнародних неурядових організацій, фізичних та юридичних осіб залишається дискусійним. Наразі перелічені та деякі інші структури не лише мають певний міжнародний правовий статус, а й беруть активну участь у міжнародно-правовому регулюванні. На думку деяких науковців, відсутність нормотворчої функції є головною перешкодою у визнанні статусу суб'єкта міжнародного права для окремих утворень. З огляду на це нормотворча функція може належати суб'єкту міжнародного права, але не має бути іманентною ознакою правосуб'єктності. Тому підтримується точка зору, що не варто абсолютизувати поняття нормотворчої функції й у такий спосіб категорично заперечувати правоздатність чи дієздатність інших органів у міжнародному праві [4]. За такої позиції до суб'єктів міжнародно-правового убезпечення дорожнього руху віднесено деякі громадські об'єднання (неурядові організації, громадські спілки й асоціації), які можуть мати як міжнародний, так й національний характер.

Наприклад, однією з найактивніших світових благодійних організацій у сфері дорожнього руху, зареєстрованих у Великій Британії, є FIA Foundation. Її метою є забезпечення безпечної, чистої, справедливої та екологічної мобільності людей у всьому світі. Саме вказаний Фонд уперше запропонував Десятиліття дій ООН щодо безпеки дорожнього руху на 2011–2020 рр., розробив і координує Глобальну ініціативу з економії палива, а також надав грант

для Міжнародної програми оцінки доріг і Глобальної програми оцінки нових автомобілів. Цей Фонд взаємодіє з ВООЗ та громадськими об'єднаннями у цій сфері [12].

Достатньо активним таким суб'єктом є міжнародна неурядова організація «Всесвітня асамблея молоді» (World Assembly of Youth – WAY). Вона тісно співпрацює з ООН. Цією організацією у 2007 р. була прийнята Декларація молоді з безпеки дорожнього руху, яка стала основою для розробки окремих рішень ООН, які стосуються проблеми дорожньо-транспортної безпеки [13].

Вище зазначено громадські утворення, що мають виключно міжнародний статус. Однак у міжнародно-правовому забезпеченні дорожнього руху бере участь, хоча переважно опосередковану, й низка громадських об'єднань окремих держав та тих із них, діяльність яких має змішаний характер. У переважній більшості вони тісно співпрацюють й впливають на формування сучасної глобальної політики дорожньо-транспортної безпеки. До таких можна віднести:

- Європейську федерацію жертв ДТП ([European Federation of Road Traffic Victims](#)) – Швейцарія;
- Лігу проти дорожнього насильства (The League Against Road Violence) – Франція;
- ГО «Матері проти керування у нетверезому виді» ([Mothers Against Drunk Driving](#)) – США;
- ГО «Мир на дорозі» (Road Peace) – Велика Британія;
- ВГО «Асоціація безпеки дорожнього руху» – Україна та ін.

Висновки. Вивчення указаної проблематики дає підстави для констатації деяких положень, а саме: а) безпека дорожнього руху є однією з найбільш актуальних соціальних проблем сучасності; б) вирішення останньої передбачає застосування комплексного підходу щодо застосування різних галузей знань, у тому числі кримінологічної теорії та практики; в) зменшення рівня автотранспортних правопорушень й скорочення дорожньо-транспортного травматизму й смертності на дорогах вимагає відповідного міжнародно-правового забезпечення; г) у здійсненні останнього бере участь ціла система спеціалізованих й

неспеціалізованих суб'єктів, які поширюють свою діяльність як на міжнародному, так й на національному рівнях; д) досягнення надмети світової спільноти у вигляді нульової смертності на автошляхах (Vision Zero) не уявляється можливим без активізації діяльності існуючих учасників міжнародно-правових відносин у вказаній сфері, кількість і чисельність членів яких має постійно збільшуватись для актуалізації цієї соціальної проблеми.

Список літератури

1. Global status report on road safety 2018: summary. Geneva: World Health Organization, 2018. 20 p. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1> (дата звернення: 30.10.2021).
2. Велика українська кримінологічна енциклопедія : у 2 т. Т. 2: М-Я / редкол. : В. В. Сокурєнко (голова), О. М. Бандурка (співголова) та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : Факт, 2021. 870 с.
3. Колодяжний М. Г. Засадничі положення щодо суб'єктів усунення наслідків пандемії COVID-19. *Інтеграція юридичної науки і практики в сучасних умовах* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 20-21 серп. 2021 р.). Запоріжжя : Класич. приват. ун-т, 2021. С. 42–45.
4. Цимбрівський Т. С. Доктринальні підходи до дослідження правосуб'єктності у міжнародному праві. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*. 2012. № 2. С. 91–100.
5. Кузнецов В. И., Тузмухамедов Б. Р. Международное право : учебник 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Норма, 2007. 944 с.
6. Анцелєвич Г. О., Покрєщук О. О. Міжнародне право : підручник. Київ : Алерта, 2003. 410 с.
7. Глобальні цілі сталого розвитку: 2015–2030 / Організація Об'єднаних Націй. URL: <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/sustainable-development-goals.html> (дата звернення: 30.10.2021).
8. Корнякова Т. В. Кримінологічні засади запобігання органами прокуратури злочинам проти довкілля : монографія. Київ : Ін Юре, 2011. 408 с.
9. Всемирная организация здравоохранения. URL: <https://www.who.int/ru/about/who-we-are> (дата обращения: 30.10.2021).
10. Всемирный банк. URL: <https://projects.vsemirnyjbank.org/ru/projects-operations/projects-list?themecodev2=000074&os=120> (дата обращения: 30.10.2021).
11. The Global Road Safety Facility. URL: <https://www.roadsafetyfacility.org> (дата звернення: 30.10.2021).
12. FIA Foundation. URL: <https://www.fiafoundation.org/about-us> (дата звернення: 30.10.2021).
13. Декларация молодежи по безопасности дорожного движения / Всемирная ассамблея молодежи. URL: https://www.who.int/roadsafety/week/activities/global/youth/youth-declaration-lowres_ru.pdf (дата обращения: 30.10.2021).

Колодяжний М. Г., канд. юрид. наук, ст. науч. сотрудник, заведующий отделом кримінологических исследований, НИИ изучения проблем преступности им. акад. В. В. Сташица НАПрН Украины, Украина, г. Харьков.

e-mail: mkolodyazhny@ukr.net ; ORCID 0000-0003-2149-9165

Субъекты международно-правового обеспечения безопасности дорожного движе-

НИЯ

В статье предпринята попытка исследования системы субъектов, участвующих в формировании международно-правового базиса в сфере усиления дорожно-транспортной безопасности. В общих чертах обозначена актуальность изучаемой проблематики. Выделены обстоятельства, указывающие на необходимость неотложного решения представленной острой социальной проблемы, которая ежегодно влечет смерть и увечья миллионов людей во многих странах мира. Предложена методология познания участников международно-правового обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, которая включает в себя ряд взаимосвязанных научных параметров. Таковыми являются: существенные признаки таких субъектов; их понятие; виды; особенности деятельности. К существенным признакам рассматриваемых субъектов отнесены: их правовой статус; форма деятельности; цель деятельности. Указаны отдельные критерии, по которым можно осуществить группировку субъектов в указанной области. Отстаивается позиция, что наиболее оптимальным основанием для классификации субъектов международно-правового обеспечения дорожного движения является их специализация. Отсюда выделены основные (специализированные) и второстепенные (неспециализированные) субъекты в указанной сфере. Особое внимание уделено специализированным субъектам, имеющим международный статус: ООН, ВОЗ, Всемирный банк и т.д. Подробно проанализирована разнонаправленная работа ООН как главного международного института, задействованного в том числе в сфере разработки и принятия соответствующих международно-правовых документов в изучаемой сфере. Выделены направления деятельности неспециализированных субъектов, участвующих в обращении внимания мирового сообщества на международно-правовое урегулирование отдельных аспектов дорожно-транспортной безопасности.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; эксплуатация транспорта; международно-правовые акты; ООН; ВОЗ; субъект; автотранспортные правонарушения.

Kolodyazhny M. G., PhD of Law, Senior Research Fellow, Head of the Criminological Research Department, Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems, National Ukrainian Academy of Legal Sciences, Ukraine, Kharkiv.
e-mail: mkolodyazhny@ukr.net ; ORCID 0000-0003-2149-9165

Entities of international-legal provision of traffic safety

The article attempts to study the system of entities involved in the formation of the international-legal framework in the field of strengthening the traffic safety. In general, the relevance of the studied issues is outlined. Circumstances that indicate the need for an urgent solution to this acute social problem, which leads to the death and injury of millions of people every year in many countries were determined. The methodology of knowledge of participants of the international-legal maintenance of traffic safety and transport operation which includes a number of interrelated scientific parameters is offered. These are: the essential features of such subjects; their concepts; types; features of activity. The essential features of the considered subjects include: their legal status; form of activity; aim of activity. The separate criteria on which it is possible to carry out grouping of subjects in the considered sphere are specified. The position is defended that the most optimal basis for subjects classification of the international legal-provision of road traffic is their specialization. The basic subjects (specialized) and secondary subjects (non-specialized) in the specified sphere are distinguished. Particular attention is paid to specialized entities with international status: the United Nations, the World Health Organization, the World Bank and others. The multidirectional work of the UN as the main international institution, which is involved in the development and adoption of relevant international legal documents in the field under study, is analyzed in detail. The directions of activity of non-specialized entities, that participate in drawing the attention of the world community to the international legal regulation of certain aspects of road transport safety are identified.

Keywords: traffic safety; transport operation; international legal documents; UN; WHO; entity; road traffic offenses.

References

1. Global status report on road safety 2018: summary. Geneva: World Health Organization, 2018. 20 p. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>.
2. Velyka ukrainska kryminolohichna entsyklopediia (2021). (Vols. 1–2); Vol. 2: M-Ja. V.V. Sokurenko, O.M. Bandurka, O. M. Lytvynov (Eds.). Kharkiv: Fakt [in Ukrainian].
3. Kolodjzhnyj, M.G. (2021). Zasadnychi polozhennia shchodo sub'ektiv usunennia naslidkiv pandemii COVID-19. *Intehratsiia yurydychnoi nauky i praktyky v suchasnykh umovakh: materialy mizhnar. nauk.-prakt. konf.* (Zaporizhzhia, 20-21 serp. 2021 r.). Zaporizhzhia: Klasych. pryvat. un-t, 2021.
4. Cymbivskyj, T.S. (2012). Doktrynalni pidkhody do doslidzhennia pravosub'ieknosti u mizhnarodnomu pravi. *Naukovyi visnyk Lvivskoho derzhavnogo universytetu vnutrishnikh sprav. Seriia yurydychna, 2, 91–100* [in Ukrainian].
5. Kuznecov, V.Y., Tuzmuhamedov, B R. (2007). *Mezhdunarodnoe pravo*. 2nd ed. Moscow: Norma [in Russian].
6. Ancelevych, G.O., Pokreshhuk, O.O. (2003). *Mizhnarodne pravo*. Kyiv: Alerta [in Ukrainian].
7. Globani cili stalogo rozvytku: 2015–2030. Organizacija Objednanyh Nacij. URL: <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/sustainable-development-goals.html> [in Ukrainian].
8. Kornjakova, T.V. (2011). Kryminologichni zasady zapobigannja organamy prokuratury zlochynam proty dovykillja. Kyiv: In Jure [in Ukrainian].
9. Vsemyrnaja organizacija zdavoohranenyja. URL: <https://www.who.int/ru/about/who-we-are> [in Russian].
10. Vsemyrnij bank. URL: <https://projects.vsemyrnijbank.org/ru/projects-operations/projects-list?themecodev2=000074&os=120> [in Russian].
11. The Global Road Safety Facility. URL: <https://www.roadsafetyfacility.org>.
12. FIA Foundation. URL: <https://www.fiafoundation.org/about-us>.
13. Deklaracyja molodezhy po bezopasnosti dorozhnogo dvyzhenyja. *Vsemyrnaja assambleja molodezhy*. URL: https://www.who.int/roadsafety/week/activities/global/youth/youth-declaration-lowres_ru.pdf [in Russian].

Надійшла до редколегії 16.11.2021 р.