

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЮРИДИЧНОЇ НАУКИ

УДК 342.9 (477)

DOI <https://doi.org/10.32782/TNU-2707-0581/2022.4/08>**Анохін А.М.**

Запорізький національний університет

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРОФІЛАКТИКИ ТА ЗАПОБІГАННЯ ДТП

Наукова публікація присвячена дослідженню питання міжнародно-правового регулювання профілактики та запобігання дорожньо-транспортним пригодам.

Зазначається, що перша спроба уніфікації правил дорожнього руху на міжнародному рівні відбулась на початку XX століття, коли спостерігався стрімкий розвиток автомобільного транспорту та виникає об'єктивна потреба у врегулюванні дорожнього руху, включаючи рух на автомобільних дорогах міжнародного значення.

Аналізується подальший розвиток міжнародно-правового регулювання окремих питань забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики та запобігання ДТП.

Підкреслюється імперативний характер положень ст. 9 Конституції України та ч. 1 ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України», згідно з якими чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України, а також положення ч. 2 ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України», згідно з яким «якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору».

Окрему увагу сконцентровано на необхідності дотримання Україною положень Глави 7 «Транспорт» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Сформульовано висновок про необхідність подальшої адаптації національного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху до принципів та норм права ЄС, що є умовою набуття Україною повноправного членства в ЄС.

Ключові слова: міжнародно-правове регулювання, безпека дорожнього руху, правила, стандарти, дорожньо-транспортна пригода, правопорушення, профілактика, запобігання, безпека, адаптація.

Вступ. Сучасний світ розвивається в умовах глобалізації, коли все більшого значення для кожної людини та суспільства в цілому набувають міжнародні стандарти та принципи життєдіяльності, включаючи правове регулювання суспільних відносин. Україна зробила свій геополітичний вибір, тому одним із основних завдань органів публічної адміністрації є адаптація національного законодавства до норм та принципів права ЄС, включаючи правове регулювання транспортної системи та механізм забезпечення безпеки дорожнього руху.

На національному рівні основні напрями удосконалення правового регулювання забезпечення

безпеки дорожнього руху визначені в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, яка затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України, а також в Плані заходів щодо її реалізації.

Водночас, негативна статистика щодо кількості ДТП на дорогах України свідчить про актуальність та необхідність удосконалення національного механізму профілактики та запобігання ДТП з урахуванням міжнародних стандартів у даній сфері суспільних відносин.

Вищезазначеним обґрунтовується актуальність та необхідність дослідження міжнародно-правового регулювання профілактики та запобігання

ДТП з метою удосконалення національної системи забезпечення безпеки дорожнього руху.

Різні аспекти профілактики та розслідування дорожньо-транспортних пригод, а також проблемні питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували у своїх працях такі відомі науковці як С. Бутник, В. Введенська, С. Гусаров, М. Долгополова, М. Лазаренко, А. Філіппов та інші відомі фахівці.

Загальній характеристиці адміністративно-правових та інших засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні присвятили свою роботу В. Сокурєнко та А. Стрижак. Окремі адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху дослідила О. Салманова.

Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували І. Горбачева, Д. Козар, О. Шумейко та інші відомі науковці.

Порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення, у тому числі у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є предметом дослідження таких відомих вчених-адміністративістів як В. Бевзенко, М. Віхляєв, П. Діхтієвський, В. Доненко, Т. Коломєєць, В. Колпаков, А. Комзюк, О. Кузьменко, П. Лютіков, Р. Мельник, Д. Приймаченко, С. Стеценко, А. Школик та інших науковців.

Проте, аналізу міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики та запобігання ДТП приділена недостатня увага, що актуалізує проведення даного дослідження.

Постановка завдання. Метою наукової публікації є аналіз міжнародно-правових норм, якими врегульовано питання забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики та запобігання ДТП.

Методологія даної публікації ґрунтується на поєднанні філософських (діалектика та метафізика), загальнонаукових (прийоми логічного методу, метод порівняння, прийоми соціологічного методу, системний та структурно-функціональний методи) та спеціально-юридичних методів дослідження (методи юридичної логіки та юридичної статистики, формально-юридичний метод або метод юридичної догматики та метод юридичного моделювання). Враховуючи тему дослідження більшою мірою застосовується методологія порівняльного правознавства (компаративістики).

Результати дослідження. Починаючи дослідження міжнародно-правового регулювання профілактики та запобігання ДТП слід наголосити на тому, що в Конституції України та Законі

України «Про міжнародні договори України» чітко зазначено, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України (ст. 9 Конституції України та ч. 1 ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України») [1].

Крім того, імперативним є положення ч. 2 ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України», згідно з яким якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору [2].

Таким чином, в національній правовій системі офіційно встановлено примат, верховенство міжнародного права над національним, за умови, що відповідні норми міжнародного права визнані, ратифіковані Верховною Радою України як єдиним законодавчим органом держави.

Не менш важливо дослідити історію становлення та розвитку міжнародно-правового регулювання дорожнього руху в цілому, та окремих питань профілактики та запобігання ДТП.

Так, ще у 1909 році була здійснена перша спроба уніфікації правил дорожнього руху на міжнародному рівні шляхом прийняття угоди, що мала назву «Міжнародна конвенція стосовно переміщення автомобілів». Конвенція складалася з 15 статей і містила перелік обов'язкових вимог до автомобіля, водія, порядку обгону, уніфікувала чотири міжнародних попереджувальних знаки «Перехрестя», «Віраж», «Переїзд рейок» тощо) і рекомендувала їх встановлення на відстані близько 250 м до перешкоди. Також була закріплена форма міжнародного водійського посвідчення (міжнародне дорожнє свідоцтво для тимчасового пересування за кордоном).

Кінець XIX – початок XX століття на території Європи, у тому числі сучасної України, характеризується розвитком міжнародно-правових відносин у сфері безпеки дорожнього руху, появою розвиненої системи організації міських перевезень, контролю за дорожнім рухом, а також страхуванням транспортних засобів їх власниками.

Також на початку XX століття на вулицях і дорогах великих міст з'являється ще більше видів транспортних засобів, зокрема гужових повозок, мотоциклів, автомобілів та трамваїв. Проте адміністративно-правовий статус нових учасників дорожнього руху не був регламентованим [3, с. 187].

Таким чином, саме міжнародно-правові акти, якими було врегульовано організацію дорожнього руху, були покладені в основу національного законодавства.

Першим нормативно-правовим актом, що мав істотне значення для закріплення адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху стала «Міжнародна конвенція щодо автомобільного руху» 1926 року (м. Париж). Конвенція містила докладні вимоги до обладнання автомобілів, що беруть участь у міжнародному русі, а також спеціальні положення про форму, розміри дорожніх знаків і місця їх установки. Вперше була введена трикутна форма для попереджувальних знаків. До вже прийнятих раніше знаків було додано два нових: «Залізничний переїзд» та «Зупинка обов'язкова» [3, с. 187–188].

Затверджені нормативи щодо обладнання автомобілів та положення про форму, розміри дорожніх знаків мали універсальний характер, тому у всіх цивілізованих державах відбувалась їх імплементація в національне законодавство.

У 1931 році у Женеві на черговій конференції з безпеки дорожнього руху була прийнята «Конвенція про введення однаманітності в сигналізацію на дорогах», яка розширила номенклатуру дорожніх знаків до 26 і розділила їх на три групи: попереджувальні, наказові, вказівні. Слід зазначити, що у 1933 році в СРСР були затверджені «Правила по застосуванню в межах СРСР Міжнародної конвенції щодо автомобільного руху». У цих Правилах викладена сутність Паризької конвенції щодо автомобільного руху 1926 року і Женевської конвенції про введення однаманітності в сигналізацію на дорогах 1931 року, а в додатку Правил містилися «Основні правила їзди на автомобілях і мотоциклах в межах СРСР» [3, с. 188].

Отже, попри свою політичну, а відповідно і правову відокремленість від цивілізованого світу, радянська влада було змушена прийняти міжнародні стандарти у сфері забезпечення дорожнього руху та імплементувати їх в національні законодавства союзних республік. Це було обумовлено об'єктивною потребою регулювання нагальних питань профілактики та запобігання ДТП в умовах зростаючого автопарку.

Важливим етапом розвитку законодавства про забезпечення безпеки на автомобільному транспорті стало прийняття Віденської Конвенції про дорожній рух від 1968 року. У вказаному документі була передбачена уніфікація національних законодавств у сфері безпеки дорожнього руху

та підвищення рівня його безпеки [4, с. 97]. Конвенція стала базовим міжнародним документом, яким врегульовано міжнародний дорожній рух та встановлено вимоги до його учасників та їх документів. На нормах Конвенції в подальшому було побудоване національне законодавство щодо дорожнього руху та його безпеки: Закон України «Про дорожній рух», Правила дорожнього руху, акти законодавства щодо посвідчення водія та інші [5, с. 134.].

Таким чином, серед актуальних міжнародно-правових актів, які діють у сфері безпеки дорожнього руху, слід виділити наступні: конвенції ООН 1968 року – «Конвенція про дорожній рух» від 08.11.1968 [6] та «Конвенція про дорожні знаки і сигнали» від 08.11.1968 р. [7], Європейська Угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30.09.1957 р. [8], Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 09.10.1997 р. [9] та інші [10].

Крім того, Україна уклала багато двосторонніх угод у сфері забезпечення дорожнього руху. Це, наприклад, угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення від 18 травня 1992 р. [10; 11].

На особливу увагу серед міжнародно-правових актів, присвячених регулюванню різних аспектів безпеки дорожнього руху, заслуговує Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікована із заявою Законом України № 1678-VII від 16.09.2014 [12].

Виконання даної Угоди є умовою набуття Україною повноправного членства в ЄС, тому дотримання та виконання Україною положень Глави 7 «Транспорт» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, має пріоритетне значення для національних органів публічної адміністрації, які здійснюють правове регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Так, згідно із ст. 367 Глави 7 «Транспорт» Угоди про асоціацію сторони:

– розширюють і зміцнюють співробітництво в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем;

– сприяють здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтерmodalності й оперативної сумісності транспортних систем;

– докладають зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін.

Таким чином, одним із основних завдань виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС є забезпечення здійснення безпечних транспортних перевезень як пасажирів, так і вантажів. Безпека у даній сфері суспільних відносин безумовно є однією із ключових європейських цінностей, яка виступає критерієм для оцінки готовності кандидатів на вступ до ЄС до повної інтеграції з європейською системою безпеки на транспорті.

У відповідності до ст. 368 Угоди про асоціацію, співробітництво між Сторонами (включаючи адаптацію національного законодавства до права ЄС) має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до Угоди про асоціацію, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Реалізація зазначених заходів не суперечить правам та обов'язкам Сторін відповідно до міжнародних угод, учасниками яких вони є, або участі Сторін в міжнародних організаціях [12].

Так, згідно із Додатком XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у встановлені терміни.

Зокрема, передбачено виконання Україною технічних умов, викладених у Директиві Ради № 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві. Передбачено впровадження положень Директиви для усіх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних вантажних перевезень, протягом 1 року, та для усіх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень, протягом 3 років після набрання чинності Угодою про асоціацію між Україною та ЄС, а для усіх транспортних засобів, вперше зареєстрованих після 1 січня 2008 року, що використовуються для національних перевезень, протягом 4 років після набрання чинності Угодою про асоціацію [12].

Також передбачено виконання Україною:

– Директиви Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених

розмірів при національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях (передбачено впровадження положень Директиви протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою про асоціацію для транспортних засобів, зареєстрованих в ЄС, при їх русі лише міжнародною мережею доріг категорії «Е» згідно з Додатком I до Європейської угоди про міжнародні автомагістралі (УМА) від 15 листопада 1975 року);

– Директиви № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів (передбачено впровадження положень Директиви для усіх транспортних засобів, що використовуються у міжнародних вантажних перевезеннях, протягом 1 року, для усіх транспортних засобів, що використовуються у міжнародних пасажирських перевезеннях, протягом 3 років, та для усіх інших транспортних засобів – протягом 5 років після набрання чинності Угодою про асоціацію);

– Директиви № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом (передбачено впровадження положень Директиви щодо усіх перевезень небезпечних вантажів при виконанні міжнародних автомобільних перевезень протягом 1 року після набрання чинності Угодою про асоціацію, при виконанні у національному секторі автомобільних перевезень – протягом 3 років після набуття чинності Угодою про асоціацію);

– Директиви № 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність (передбачено впровадження положень Директиви для міжнародного транспорту протягом 3 років і для національного транспорту – протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою) [12].

Крім того, згідно із ч. 2 ст. 368 Угоди про асоціацію, співробітництво також спрямовується на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують Сторони. Це співробітництво включає заходи, спрямовані на спрощення перетину кордонів [12].

В цьому контексті саме міжнародно-правове регулювання профілактики та запобігання ДТП повинно стати відправною точкою для удосконалення національного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на шляху до повної адаптації до права ЄС.

Згідно із Угодою про асоціацію між Україною та ЄС співробітництво між Сторонами у сфері транспорту включає обмін інформацією і спільну діяльність:

- на регіональному рівні, зокрема враховуючи та впроваджуючи прогрес, досягнутий в рамках різних регіональних транспортних домовленостей, зокрема Транспортної панелі Східного партнерства, транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), Бакинського процесу та інших транспортних ініціатив;

- на міжнародному рівні, зокрема міжнародні транспортні організації та міжнародні угоди і конвенції, ратифіковані Сторонами; в рамках різних транспортних агентств ЄС [12].

Для України як транзитної держави надзвичайно важливо розвивати транспортну інфраструктуру, ключовим компонентом якої є будівництво автодоріг з найвищим рівнем безпеки.

Так, згідно із ст. 369 Угоди про асоціацію, це співробітництво, *inter alia*, охоплює такі сфери:

- розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, зокрема з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики;

- розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (зокрема нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів) щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальність, враховуючи терміни й основні етапи імплементації, адміністративну відповідальність і фінансові плани;

- розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проєктів щодо різних видів транспорту. Розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвиток неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору в тран-

спортних проєктах відповідно до Додатка XXXIII до цієї Угоди;

- приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій та угод, зокрема процедури забезпечення суворого застосування та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій;

- науково-технічне співробітництво та обмін інформацією для розвитку і удосконалення технологій в галузі транспорту, наприклад інтелектуальних транспортних систем;

- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні і використанні всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення [12].

Таким чином, виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС має сприяти підвищенню рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні до європейських стандартів, включаючи умови видачі посвідчень водія, вимоги для тестів на отримання посвідчення водія, правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень, вимоги до організації робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність та інші умови безпеки, а також технічні та соціальні умови.

Виконання всіх поставлених вимог в їх системній сукупності повинно створити ефективний механізм профілактики та запобігання ДТП як на національному, так і на міжнародному (загальноєвропейському) рівні.

Висновки. Проведення дослідження міжнародно-правового регулювання профілактики та запобігання ДТП дає підстави сформулювати висновки про те, що адаптація національного законодавства до принципів та норм права ЄС у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є однією із основних умов успішності євроінтеграційних процесів та, відповідно, одним із ключових завдань органів публічної адміністрації. Як для європейського пересічного громадянина, так і для представників європейської політичної еліти питання безпеки є ключовим, тому в процесі євроінтеграції оцінюватися буде не стільки якість національного законодавства, скільки реальний стан системи забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, кількість ДТП, їх наслідки, ефективність розслідування та судового розгляду справ про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП, що також відображається в офіційній статистиці.

Таким чином, для органів публічної адміністрації України одним із основних завдань є приведення національного законодавства у сфері профілактики та запобігання ДТП до міжнародних стандартів, серед яких пріоритетними є європейські принципи та норми регулювання дорожнього руху.

Перспектива подальшого дослідження даної теми обумовлена необхідністю детального аналізу міжнародно-правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та визначення тих положень національного законодавства, які потребують приведення у відповідність до міжнародних стандартів профілактики та запобігання ДТП.

Список літератури:

1. Конституція України від 28.06.1996. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>
2. Про міжнародні договори України: Закон України 29.06.2004 № 1906-IV. Дата оновлення: 15.03.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text>
3. Лакійчук Я. Історико-правові засади розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 3. С. 185–190.
4. Товстуха С. Розвиток механізмів державного управління у сфері безпеки дорожнього руху ЄС. *Держ. упр. та місцеве самоврядування: зб. наук. пр.* Дніпропетровськ: ДРІДУ НАДУ, 2012. Вип. 1(12). С. 96–103.
5. Скрипа Є. Розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті до набуття Україною незалежності. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 1. С. 131–135.
6. Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968 р. (консолідована версія). Конвенції ООН. Відень. Дата оновлення: 26.03.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text
7. Конвенція про дорожні знаки і сигнали від 08.11.1968 р. (консолідована версія). Дата оновлення: 26.03.2006. Відень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_002#Text
8. Європейська Угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30.09.1957 р. (приєднання згідно із законом України № 1511-III від 02.03.2000). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text
9. Конвенцію про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 09.10.1997 р. (ратифікація від 08.04.1999 Законом України № 581-XIV). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text
10. Микулець В.Ю. Інформаційно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: суть та значення. *Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право»*. 2014. № 2(10). URL: <https://lj.oa.edu.ua/articles/2014/n2/14mvystz.pdf>
11. Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення: Закон України від 21 вересня 2000 р. № 1977-III (дата оновлення: 12.03.2002) URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_167#Text
12. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікована із заявою Законом України № 1678-VII від 16.09.2014. Дата оновлення: 25.10.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

Anokhin A.M. INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF THE PREVENTION OF TRAFFIC ACCIDENTS

The scientific publication is devoted to the study of the issue of international legal regulation of the prevention of traffic accidents.

It is noted that the first attempt to unify traffic rules at the international level took place at the beginning of the 20th century, when the rapid development of road transport was observed and there was an objective need to regulate road traffic, including traffic on international highways.

The further development of international legal regulation of certain issues of road safety, prevention of traffic accidents is analyzed.

The imperative nature of the provisions of Art. 9 of the Constitution of Ukraine and Part 1 of Art. 19 of the Law of Ukraine «On International Treaties of Ukraine», according to which international treaties in force, the binding consent of which has been given by the Verkhovna Rada of Ukraine, are part of the national legislation of Ukraine, as well as the provisions of Part 2 of Art. 19 of the Law of Ukraine «On International Treaties of Ukraine», according to which «if an international treaty of Ukraine, which entered into force in accordance with the established procedure, establishes different rules than those provided for in the corresponding act of the legislation of Ukraine, then the rules of the international treaty shall be applied».

Particular attention is focused on the need for Ukraine to comply with the provisions of Chapter 7 «Transport» of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand.

A conclusion was formulated on the need for further adaptation of national legislation in the field of ensuring road traffic safety to the principles and norms of European Union law, which is a condition for Ukraine's acquisition of full membership in the European Union.

Key words: *international legal regulation, traffic safety, rules, standards, traffic accident, offense, prevention, safety, adaptation.*