

реєстраційних пізнавальних знаків, або з підробленими державними і реєстраційними пізнавальними знаками або обліковими пізнавальними знаками; за керування повітряним судном, на якому відсутня необхідна документація, передбачена законодавством, або членом льотного екіпажа, що не має при собі документів на право керування даним типом повітряного судна; за керування повітряним судном особою, що знаходиться в стані сп'яніння, або ухилення особи, що управляє повітряним судном, від проходження в установленому порядку медичного огляду на стан сп'яніння, або передача управління повітряним судном особі, що знаходиться в стані сп'яніння; за виконання польотів повітряними судами, на борту яких відсутні пошукові та аварійно-рятувальні засоби, передбачені законодавством.

Слід визнати, що в галузі функціонування авіаційного транспорту скоюється велика кількість адміністративних правопорушень, проте частка виявлених залишається незначною. Частково ця обставина обумовлена тим, що питання забезпечення авіаційної безпеки знаходяться у компетенції авіаційних компаній, які не зацікавлені у виявленні адміністративних правопорушень. Крім того, невисокий професійний рівень контролюючих органів, у тому числі працівників органів внутрішніх справ, на повітряному транспорті не дозволяє на належному рівні виявляти адміністративні правопорушення у зазначеній сфері.

Отже, на сьогодні прийнятий цілий ряд нормативно-правових актів, положення яких спрямовані на забезпечення безпеки на авіаційному транспорті. Все це створює певні труднощі в застосуванні адміністративно-правових норм, негативно позначається на діяльності адміністративно-юрисдикційних органів, забезпеченні законності застосування заходів відповідальності за вчинені правопорушення, що в умовах побудови правової держави неприпустиме. У зв'язку з цим необхідно систематизувати нормативно – правові приписи, що стосуються питань забезпечення безпеки на авіаційному транспорті, в одному документі. Крім цього, через велику кількість аварій та катастроф з незареєстрованими повітряними суднами авіації загального призначення необхідним є подальше вдосконалення КУпАП, а також юридично-правове визначення і вирішення питань підпорядкованості авіації загального призначення.

Література

1. Прудников А.С. Административно-правовая охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта / А.С. Прудников. – М., 1996. – 196 с.
2. Красников Д. С. Административная ответственность в гражданской авиации / Д. С. Красников // Проблемы совершенствования законодательства об административной ответственности. – М., 1965.
3. Костенников М.В. Административная юрисдикция / М. В. Костенников, А. В. Куракин. – М., 2005.

УДК 328.13 (043.2)

Мазур Х. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Розум І. О., старший викладач

СМЕРТНІСТЬ НА ДОРОГАХ УКРАЇНИ, ЩО ЗУМОВЛЕНА МАСОВИМ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Бурхливий розвиток промисловості, що обумовлений використанням досягнень технічного прогресу, є головною характеристикою розвитку світового суспільства. Це стосується повною мірою і розвитку автомобілебудування, наслідком якого є постійно прогресуючий процес зростання автомобільного парку. Розширення обсягів та сфери застосування транспортних засобів підвищує ймовірність збільшення людських та матеріальних утрат, причиною яких є масова аварійність на дорогах [1, с.1].

В Україні пішоходи гинуть так само часто, як у найвідсталіших країнах третього світу. Це є наслідком недосконалої дорожньої інфраструктури та масового порушення правил дорожнього руху.

В Україні половина смертей унаслідок аварій припадає на пішоходів. Згідно з інформацією Міністерства охорони здоров'я України, на дорогах нашої держави щороку гинуть близько 2,5 тисяч осіб. Це один із найвищих показників у світі. Водночас у

Франції частка смертей пішоходів серед усіх летальних наслідків аварій – 12 %, у Німеччині – 13 %, у Польщі – 31 %. У цілому на 1 млн. жителів Євросоюзу припадає до 60 загиблих пішоходів, тоді як в Україні – більше 100 [2].

Серед основних причин такого трагічного лідерства експерти називають різке збільшення кількості автомобілів у країні. Так, за даними Асоціації безпеки дорожнього руху, якщо у 2005 році в країні налічувалося 60 машин на 1 тис. населення, то в 2013 вже 187. Також серед причин експерти виділяють такі, як недосконале знання водія та пішоходами Правил дорожнього руху, зловживання громадян алкоголем та різноманітними наркотичними засобами, і те, що більшість наших співвітчизників вважають, що, маючи дороге авто, вони завжди зможуть уникнути відповідальності за скоєнні ними правопорушення.

В зв'язку з цим рівень смертності на дорогах України з кожним роком продовжує зростати. Статистика Державної автомобільної інспекції називає жахливі цифри, які є свідченням цього, так за перше півріччя 2013 року в Україні сталося 86227 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), в яких загинуло 1700 осіб і було травмовано 15427 [3].

То що ж саме допоможе знизити такі показники смертності на дорогах України? Насамперед, зниження смертності на українських дорогах можливе за умови посилення покарання за порушення ПДР з одночасним посиленням боротьби з корупцією в ДАІ, адже статистика впевнено підтверджує залежність рівня смертності і травматизму в ДТП від змін контролю за дотриманням правил дорожнього руху і суворості покарання за їх порушення. Наша держава стоїть на шляху до подолання цієї проблеми.

Так, у 2013 році в Україні має почати роботу програмно-апаратний комплекс для створення інтерактивної карти місць ДТП з розміщенням інформації про них в мережі Інтернет. Підрозділи ДАІ будуть оснащені 1,2 тис. портативними GPS-передавачами для фіксації координат місць пригод. Має розпочати свою роботу Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що була розроблена спільно з Міністерством внутрішніх справ і Міністерством інфраструктури України. Вона передбачає, зокрема, зростання рівня безпеки дорожнього руху, підвищення професіоналізму співробітників ДАІ, технічне переоснащення авто-

доріг та Державтоінспекції. Програмою передбачена закупівля і установка впродовж чотирьох років 500 комплексів відео-контролю "Рубіж", що дозволяють розпізнавати автомобільні номери, проводити автоматичну відеофіксацію і перевірку транспорту. Вже в цьому році почне працювати 120 таких комплексів. Ще 4,2 тис. комплексів відеофіксації порушень будуть встановлені на автомобілях ДАІ. Також ДАІ отримає 27 пересувних дорожніх лабораторій для контролю безпеки експлуатаційного стану автодоріг. На магістралях країни буде встановлено 300 лазерних систем вимірювання швидкості з функцією розпізнавання номерних знаків і можливістю автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, 100 з яких пропонується встановити вже в цьому році [4, с.1-10].

Як акцентують в Департаменті ДАІ, очікується, що реалізація програми призведе до зниження аварійності, смертності та травматизму на дорогах.

Отже, якщо всі поставлені державою цілі буде виконано, ми зможемо наблизитися до середньоєвропейського рівня безпеки руху – зокрема, зменшити смертність на дорогах України.

Література

1. Небрат О. О. Деякі аспекти сучасного стану забезпечення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] / О. О.Небрат // Право і Безпека. – 2009. – №5 (32). – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/pib/2009_5/PB-15_5.pdf.
2. Чому смертність на дорогах України порівнянна з військовими втратами? [Електронний ресурс] // Кореспондент. – 2013. – Режим доступу: <http://ua.korrespondent.net/>
3. Статистичні дані аварійності на автошляхах України Департаменту ДАІ МВС України [Електронний ресурс] / Аварійність на автошляхах України за I півріччя 2013 р. – 2013. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp2013.pdf>
4. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 р. № 771 // Офіційний вісник України. – 2012. – № 63. – Стор. 128. – Ст. 2577