

Яцевич Н. А.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Розум І. О., старший викладач

РОЛЬ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСОБІВ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Згідно зі статистикою в ДТП гине більше людей, ніж на війнах. Кількість жертв ДТП щорічно перевищує 1 200 000 людей. Адміністративно – правові засоби відіграють визначальну роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Такими засобами є норми адміністративного права, які закріплюють широке коло заходів примусового впливу, застосовуваних публічної адміністрацією задля забезпечення правопорядку.

З'ясування існуючих проблем щодо забезпечення безпеки дорожнього руху дозволяє зробити неоднорідний висновок про необхідність розширення і посилення ролі правових норм у попередженні дорожньо-транспортних подій і, насамперед, у профілактичній спрямованості правового регулювання цих відносин [4, с. 257].

Слід розрізняти заходи адміністративно-правового примусу і примусових заходів, встановлені нормами адміністративного права.

Адміністративно-правий примус є одним із видів правового примусу. Йому притаманні ознаки, які покликані забезпечити захист правопорядку, реалізуватись у рамках охоронних правовідносин тощо. У той самий час, він має низку особливостей, тобто заходи адміністративного примусу застосовують у зв'язку з антигромадськими діями, зазвичай, адміністративними правопорушеннями. Множинність і розмаїття суб'єктів здійснюють адміністративну юрисдикцію, а це ще одна важлива особливість. Адміністративному впливу піддаються як окремі фізичні особи так і організації, колективні суб'єкти [1, с. 119].

У свою чергу адміністративно-правовий примус являє собою особливий вид правового примусу. Він покликаний забезпечувати

виконання правил поведінки, виражених у адміністративно правових нормах. Проте, заходи адміністративного примусу застосовуються задля забезпечення дотримання не всіх без винятку адміністративно правових норм, а лише тих, які формують загальнообов'язкові правила поведінки у сфері управління. Сюди можна віднести і правила дорожнього руху. Слід вважати що, адміністративний примус використовується переважно як для забезпечення так і охорони громадського правопорядку [3, с. 398].

Важливість таких заходів стратегічного реформування державного механізму забезпечення безпеки дорожнього руху повною мірою нівелюється відсутністю наукової складової цього процесу. Попри невгамовний інтерес суспільних інститутів до проблем дорожньої безпеки більшість досліджень згаданих проблем, на жаль, виконані на теоретичному рівні й залишають поза увагою чимало практичних питань дискусійного характеру.

Вітчизняні правники здебільшого досліджують проблеми удосконалення законодавства про дорожній рух, організаційного забезпечення державної політики безпеки дорожнього руху, модернізації системи управління дорожньою безпекою, реформування системи підготовки водіїв, підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху, удосконалення експлуатаційних показників вулично-шляхової мережі.

Інші важливі питання, від яких також залежить стан дорожньо-транспортної безпеки країни, свідомо залишається поза увагою вітчизняної науки. Ідеться насамперед про стратегічне застосування адміністративно – правових засобів щодо безпеки дорожнього руху, визначення ролі та забезпечення конструктивної взаємодії всіх інституційних суб'єктів державного управління дорожньою безпекою, вироблення ефективного механізму використання технічних засобів нагляду за дорожнім рухом, забезпечення невідворотності покарання за скоєні злочини та правопорушення на автомобільному транспорті [2, с. 25].

Вади сучасної української науки в галузі безпеки дорожнього руху спричинені також вузькою профільністю досліджень, спрямованих переважно на вивчення адміністративних і кримінальних особливостей транспортної аварійності. Фахівцями інших галузей проблематика дорожньої безпеки, на жаль, ігнорується.

Література

1. Адміністративне право України: основні поняття. Навчальний посібник. / За заг. ред. доктора юридичних наук, професора І.П. Голосніченка. – К. : ГАН, 2005. – 232 с.
2. Зайченко В. Засоби підвищення безпеки дорожнього руху / В. Зайченко // Вісник ДАІ України. – К. , 2002. – 39 с.
3. Курс адміністративного права України: підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, В. Д. Сущенко [та ін.] – 2-ге вид., перероб. і доп. – К. : Юрінком Інтер, 2013. – 872 с.
4. Безпека життєдіяльності: навч. посібник / За ред. В.Г. Цапка. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К. : Знання-Прес, 2003. – 397 с.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ПРОТИДІЇ ЗЛОЧИННОСТІ В ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Курс на створення правової держави в Україні пов'язаний із забезпеченням належного рівня безпеки громадян у сфері транспортних правовідносин. Уже протягом тривалого часу увага вітчизняних кримінологів зосереджена на вивченні криміногенних детермінант транспортних пригод та заходів запобігання транспортним аваріям, катастрофам. Дієвим інструментом правової політики держави у цій сфері лишається кримінальне право, запобіжний вплив якого на злочини, що можуть бути вчинені в зазначеній сфері суспільних відносин, не викликає сумнівів.

Вивчення кримінологами судової практики свідчить про те, що транспортні злочини становлять приблизно 75% всіх злочинів, що вчиняються з необережною формою вини. Кількість засуджених за транспортні злочини, порівняно з іншими групами необережних злочинів, є досить великою. Втім, і кількість помилок у кваліфікації аналізованих діянь також є значною.

Незважаючи на значну увагу, що традиційно приділяється практичними працівниками, засобами масової інформації, іншими особами питанням кримінальної відповідальності за транспортні злочини, науковому дослідженню кримінально-правових аспектів аналізу елементів та ознак складу транспортних злочинів у цілому присвячено небагато праць. Питання відповідальності за транспортні злочини розглядались лише на рівні окремих підрозділів підручників з Особливої частини кримінального права та коментарів Кримінального кодексу України.

Таким чином, актуальність теми, обраної для нашої секції, визначається високим ступенем суспільної небезпеки аналізованих діянь, певною недосконалістю як кримінально-правових норм, передбачених розділом XI Особливої частини КК України, так і норм інших галузей права, недостатнім розробленням теоретичних засад протидії транспортній злочинності, а також наявністю помилок у кваліфікації транспортних злочинів та необхідністю їхнього усунення.