

льотній масі, виконання комерційних перевезень пасажирів на вантажних повітряних суднах, несанкціонованого внесення змін у конструкцію повітряного судна, виконання польоту не укомплектованим екіпажем повітряного судна, на незареєстрованих повітряних судах, без необхідних суднових документів, а часом, і при управлінні повітряним судном в нетверезому стані.

Названі проступки законодавчо КУпАП не визначені, що аж ніяк не сприяє підвищенню рівня безпеки польотів, а навпаки, робить цю сферу ще більш аварійною та небезпечною.

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. У зв'язку з цим необхідно систематизувати нормативно-правові приписи, що стосуються питань забезпечення безпеки на авіаційному транспорті. 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. Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 273 р. від 5 березня 2009р. [Електронний ресурс].—Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.
2. В Генеральній прокуратурі України стурбовані станом безпеки на авіаційному, залізничному та автомобільному транспорті [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.news-gu.ua/arch/ukraine/28may2009/bezpekaruhu.html>.
3. Алехин А. П. Административная ответственность за правонарушение на авиационном транспорте / А. П. Алехин. — М.: Наука и право. — 2009р. — с.156.
4. Костенников М. В. Административная юрисдикция / М. В. Костенников, А. В. Куракин. ? М.: Наука и право. — 2005р. — с. 236.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради Української РСР. — 1984. — Дод. до № 51. — С. 1122.

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСАД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Конституцією України визнано, що найвищою соціальною цінністю є людина, її життя і здоров'я, недоторканність і безпека. На реалізацію цих конституційних положень спрямована діяльність усієї системи державних органів, у тому числі, — правоохоронних.

Безпека дорожнього руху стала однією з найактуальніших соціально-економічних проблем нашого часу. Щодня на українських автошляхах реєструються дорожньо-транспортні пригоди, внаслідок яких гинуть і травмуються люди (в середньому 150 осіб). Колосальна шкода завдається економіці країни. Вітчизняні експерти оцінюють річні збитки від ДТП у 16 млрд. гривень, а якщо застосовувати поширені зарубіжні методики, то вони становлять 10-12 млрд. доларів США [2, с. 3].

Саме за таких умов надзвичайно важливою є роль державного управління безпекою дорожнього руху. Підсилює гостроту проблеми системна криза державної політики, що вже протягом багатьох років не дозволяє хоча б наблизитися до бажаного рівня експлуатації транспортних засобів. Прикро констатувати, але дотепер на законодавчому рівні ще не визначено пріоритетних напрямів державної політики забезпечення безпеки дорожнього руху; стратегічних орієнтирів розвитку сфери дорожньої безпеки; немає державного органу, відповідального за стан управління дорожньою безпекою в країні; не розроблено нормативних технологій перетворення цілей забезпечення дорожньої безпеки на конкретний опрідметнений результат; не вивчено механізм фінансування проектів, спрямованих на підвищення пропускну здатності доріг, удосконалення засобів організації дорожнь-

ого руху, ліквідацію аварійно небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП та ін. [3].

Тож на часі – широкоформатне реформування державної політики безпеки дорожнього руху з окресленням відповідних стратегічних напрямів. Починати передусім потрібно з удосконалення вітчизняного законодавства, що регулює відносини у сфері дорожнього руху. Останніми роками спостерігається помітна активізація нормотворчої діяльності в цій сфері. Зокрема, варто згадати: закони України "Про автомобільний транспорт" (05.04.2001), "Про автомобільні дороги" (08.09.2005); "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху" (24.09.2008); укази Президента України "Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні" (12.11.2004), "Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху" (20.11.2007), "Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам" (17.06.2008), тощо [3].

Складається враження, що сфера безпеки руху на автомобільному транспорті законодавством детально регламентована. Але це не так. Адже системні недоліки характерні для майже всіх рівнів нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. Досі переважає відомчий підхід до регламентації вихідних засад правового забезпечення досліджуваної сфери; сформувався великий масив розрізнених підзаконних актів, унаслідок чого об'єктивно виникають труднощі в отриманні інформації про такі акти та ознайомленні з ними; немає інституцій, зацікавлених у розв'язанні проблем правового забезпечення безпеки дорожнього руху, і тому подібне [1].

На тлі нинішнього кардинального реформування органів публічної адміністрації найбільший інтерес, як провідний суб'єкт забезпечення безпеки дорожнього руху, становить Державна автомобільна інспекція МВС України.

Зважаючи на численні реформування організація діяльності всіх підрозділів ДАІ потребує перегляду та приведення до європейського рівня, що має бути зроблено шляхом: удосконалення системи нормативно-правового регулювання діяльності ДАІ як органу державного контролю у сфері забезпечення БДР; розроб-

лення чіткого механізму прийняття оптимальних управлінських рішень у системі ДАІ, кінцевою метою яких має бути підвищення рівня захищеності всіх учасників дорожнього руху; удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності ДАІ; розробки методики й тактики дій усіх категорій співробітників ДАІ з урахуванням передового вітчизняного і зарубіжного досвіду; доведення ресурсного забезпечення служби, передовсім технічними засобами, комп'ютерною технікою і системами інформаційної безпеки, до встановлених норм; зміцнення та розвитку ділової співпраці з усіма суб'єктами, уповноваженими формувати й проводити на території України державну політику у сфері забезпечення БДР, розширення взаємовигідної міжнародної співпраці; підвищення рівня підготовки кадрів, забезпечення високого професіоналізму і виховання співробітників ДАІ в дусі непримиренності до правопорушників, що умисно створюють загрозу життю і здоров'ю учасників дорожнього руху, й водночас уважного ставлення до громадян, надання їм усебічної допомоги [3].

Література

1. Гусаров С. М. Удосконалення юрисдикційної діяльності підрозділів ДАІ у сфері безпеки дорожнього руху: недоліки та перспективи / С. Гусаров // Південноукраїнський правничий часопис. – 2008. – № 3. – С. 179 -181.
2. Богатирьова Р. В. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти / Р. Богатирьова // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Донецьк, 15 жовтня 2010 року). – Донецьк: ООО "Цифровая типография", 2010. – 406 с.
3. Журнал Верховної Ради України "Віче" [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.viche.info/journal/2979/>.