

цивільної гвардії, прикордонну гвардію [2].

Отже, у Національній поліції Ізраїлю питання забезпечення прав і законних інтересів громадян розглядається як найважливіше. У Національній поліції Ізраїлю, як і в багатьох поліцейських установах демократичних державах, проведена переорієнтація діяльності поліції з каральної на надання послуг населенню. Це призвело до зміни як суті діяльності поліції, так і філософії та психології поліцейського.

#### *Література*

1. О полиции / Офиц. сайт полиции Израиля [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.police.gov.il/RusArticlePage.aspx?aid=38>

2. Фільштейн В. Л. Організаційно-правові засади діяльності Національної поліції Держави Ізраїль (порівняльно-правовий аналіз) [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / В. Л. Фільштейн. – Київський національний ун-т внутрішніх справ. – К., 2009. – 20 с.

УДК 342.92 (043.2)

**Зиновенко В. В.**, к.ю.н.,  
Академия Министерства внутренних дел  
Республики Беларусь, г.Минск, Республика Беларусь

### **ОБ АКТУАЛЬНОСТИ НАУЧНОЙ РАЗРАБОТКИ ВОПРОСОВ ГОСУДАРСТВЕННО-УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Научно-технический прогресс обуславливает развитие такого важнейшего социального явления, как дорожное движение: в республике происходит расширение сети автомобильных дорог, протяженность которых к 2016 г. составила более 101 тыс. км, по сравнению с 2006 г. на 37 % выросло количество транспортных средств, превысив 4 млн. единиц [1, с. 10], увеличиваются скорость и интенсивность движения, объемы грузовых и пассажирских перевозок, что повышает вероятность совершения ДТП, гибели и травмирования в них людей.

Прогнозируется, что к 2030 г. дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом могут занять пятое место среди наиболее распространенных причин смерти в мире. В связи с этим 2011-2020 годы провозглашены ООН Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения уровня смертности в результате ДТП [2].

За последние десять лет в ДТП, зарегистрированных на территории Республики Беларусь, погибли 11 874 человека, 64 643 человека получили травмы. В данных происшествиях в среднем ежедневно погибает 3

человека и не менее 17 человек травмируется. ДТП наносят значительный экономический ущерб, составляющий около 8 000 млрд. рублей в год [3, с. 5].

Данные обстоятельства определяют особую значимость обеспечения БДД как деятельности государства, направленной на защиту гарантированных Конституцией прав человека на жизнь, охрану здоровья, имущества и безопасные условия труда, поскольку человек, его права, свободы и гарантии их реализации являются высшей ценностью и целью общества и государства [4, ст. 2, 24, 41, 45].

Основополагающим при этом является правовое регулирование отношений, складывающихся в сфере административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, которое, несмотря на особую социальную значимость и приоритетность, должного научно-теоретического осмысления не получило, для отдельных актов законодательства характерно наличие пробелов, коллизий и правовой неопределенности.

Эффективность административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения непосредственно зависит от субъектов этой деятельности. Вместе с тем в их системе отсутствует функциональный орган государственного управления данной сферой, а применяемые формы и методы имеют низкую результативность. Следствием отмеченных недостатков являются дублирование ряда функций указанными субъектами, отсутствие единой скоординированной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, а также массовость совершаемых в данной сфере административных правонарушений, удельный вес которых составляет более 80 % от всех зарегистрированных административных правонарушений. При этом к настоящему времени в республике проведено всего одно монографическое исследование указанной сферы, значительная часть проблем государственно-управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения остается неразработанной.

Таким образом, отмеченное свидетельствует об особой актуальности научной разработки вопросов государственно-управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, обусловленной мировыми тенденциями, положением дел и степенью разработанности данной проблематики.

#### *Литература*

1. Ливанский О. Г. Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2015 году: аналит. сб. / О. Г. Ливанский, В. В. Хаустович; под общ. ред. Н. А. Мельченко. – Минск: М-во внутр. дел Респ. Беларусь, 2016 – 88 с.

2. Improving global road safety [Electronic resource]: resolution adopted by the Gen. Assembly, 2 March 2010, № 64/255 // The United Nations, and Road Safety. –

Mode of access: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/13/PDF/N0947713.pdf>. – Date of access: 10.01.2016.

3. Аудит безопасности дорожного движения / [Д. В. Капский и др.]; науч. ред. Д. В. Капский; Белорус. гос. ун-т транспорта. – Гомель: БелГУТ, 2015. – 426 с.

4. Конституция Республики Беларусь 1994 года: с изм. и доп., принятыми на респ. референдумах 24 нояб. 1996 г. и 17 окт. 2004 г. – Минск: Акад. М-ва внутр. дел, 2016. – 39 с.

УДК 342.951

**Канан Мехти-заде Махме огли**, магістр,  
Азербайджанська дипломатична академія, м. Баку, Азербайджан

### **ПОБУДОВА ЯКІСНОЇ СУДОВОЇ СИСТЕМИ ЗА НОРМАМИ КОНСТИТУЦІЇ УКРАЇНИ**

Аналізуючи законодавчу базу, яка першочергово регламентує побудову судової системи в Україні, можна виділити низку ознак, які характеризують структуру всіх гілок і всіх рівнів судової системи та повноваження її складових елементів [2]. Наприклад: забезпечення доступності правосуддя у його організаційному аспекті завдяки побудові розгорнутої мережі судів відповідно до адміністративно-територіального устрою України та утворення системи спеціалізованих судів; визнання певної автономії функціонування спеціалізованих судів, які очолюються відповідними вищими судами; закріплення єдності та моноцентризму системи судів загальної юрисдикції, надання Верховному Суду України статусу найвищого судового органу в системі судів загальної юрисдикції; запровадження апеляційної форми як основного первісного порядку перегляду судових справ; заборона створення судів, порядок формування і компетенція яких не збігаються з порядком утворення і компетенцією судів загальної юрисдикції.

Принцип територіальності побудови судової системи забезпечує територіальне розмежування компетенції однорідних судів, тобто визначає самі межі судового округу. Найбільшого значення дія даного принципу набуває при визначенні мережі судів першого рівня, оскільки вона має бути розгалуженою, щоб забезпечити кожній особі реальну можливість потрапити до судової установи для вирішення своєї справи по суті.

Мережа судових органів має рівномірно поширюватися на всі адміністративно-територіальні одиниці України. А як висновок – межі судових округів (всіх) повинні збігатися з межами адміністративно-територіальних одиниць країни, на які поширюється юрисдикція судів.

Перевагою такої схеми побудови судової системи є те, що вся