

12. Селіванов В. М. Право і влада суверенної України : методологічні аспекти : монографія. – К. : Видавничий Дім “Ін Юре”, 2002. – С. 189.

Пархоменко Н. М. Суверенитет государства: социально-политическая сущность и юридическое содержание.

В статье проанализировано понятие “суверенитет государства” с точки зрения определения его сущности и содержания; его соотношение с такими понятиями как: “суверенитет народа” и “суверенитет нации”. Определены и охарактеризованы признаки (верховенство, единство и независимость), виды и формы государственного суверенитета.

Ключевые слова: суверенитет государства, суверенитет народа, суверенитет нации, государственная власть.

Parkhomenko N. M. Suverenitet the states: socio-political essence and legal maintenance.

In the article a concept is analysed “sovereignty of the state” from currents of sight of determination of his essence and maintenance; his correlation with such concepts as: “sovereignty of people” and “sovereignty of nation”. Certainly and signs (supremacy, unity and independence), kinds and forms of state sovereignty, are described.

Keywords: sovereignty of the state, sovereignty of people, sovereignty of nation, state power.

Федорчук О. В.

**Національний педагогічний університет
імені М. П. Драгоманова**

КОМІСІЯ ПО ОРГАНІЗАЦІЇ ТА РЕГУЛЮВАННЮ РУХУ М. КИЄВА: ДО ІСТОРІЇ ПОДОЛАННЯ АВАРІЙНОСТІ НА АВТОШЛЯХАХ СТОЛИЦІ

У статті охарактеризовано ситуацію, що склалася на автошляхах столиці УРСР у післявоєнний період, вивчено досвід діяльності Комісії по організації та регулюванню руху м. Києва – тимчасової інституції у системі Державної автомобільної інспекції, головним завданням якої було розробити та впровадити невідкладні заходи для подолання аварійності та покращення дорожнього руху у Києві.

Ключові слова: Комісія по організації та регулюванню руху м. Києва, ДАІ, безпека дорожнього руху, ДТП, аварійність.

Сучасна ситуація на автошляхах України, де кожні 12 хвилин трапляється ДТП, а що дві години гине людина і ще більше отримують травми різного ступеню тяжкості, вимагає розробки невідкладних заходів зі сторони владних органів, міліції, громадських організацій. У середньому за рік в Україні у ДТП гине до 6 тис осіб. Розробка заходів по подоланню аварійності на дорогах та покращенні безпеки руху, підвищенні культури водіїв і пішоходів вимагає залучення також історичного досвіду як у частині правової регламентації діяльності органів дорожньої автомобільної інспекції, так і у практиці застосування спеціальних дій по покращенню ситуації на дорогах.

Особливо складним, перевантаженим, а отже і небезпечним є дорожній рух у великих містах-мегаполісах. Першість у цьому плані посідає Київ.

Саме тому піднятий нами аспект складної і водночас актуальної проблеми, який до цього часу не отримав повноцінного висвітлення, окрім наукової значимості, має

ще й неабияке суспільне значення.

Вивченням проблем правої регламентації функціонування ДАІ та безпосередньої діяльності її підрозділів по регулюванню і забезпеченню безпеки дорожнього руху займалися такі дослідники радянського періоду, як К. Жерондо [2], Л. Давидов, В. Могила, Ю. Конек [1], М. Щелоков [3] та ін. Серед сучасних вчених, які займаються цією проблематикою, слід виділити роботи А. Подоляки [4], В. Развадавського [5], Я. Хом'яка [6; 7], А. Шевченка [8].

У ході дослідження аспектів нашої наукової проблеми використано фонди Галузевого архіву МВС та Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України.

У період Великої вітчизняної війни та післявоєнний період в історії нашої країни існували деякі проблеми щодо налагодження безпеки дорожнього руху і його правового забезпечення. Вивчення цього досвіду може стати у нагоді для пошуку шляхів подолання аварійності на дорогах сучасної України.

Після звільнення територій Української РСР від гітлерівців відбувалося відновлення автомобільного парку та налагодження регулювання автомобільного руху на дорогах. Так, скажімо у Харкові відповідні органи по регулюванню дорожнього руху розпочали свою роботу з серпня-вересня 1943 року, у Дніпропетровську – з вересня-жовтня 1943 року. До кінця 1943 р. відділи шосейних доріг УНКВС були відновлені у Ворошиловградській, Харківській, Сталінській, Кіровоградській, Київській, Дніпропетровській, Полтавській, Чернігівській, Житомирській областях [8, 32-38].

Стрімке відновлення автомобільних парків (у Києві за даними органів ДАІ на 1 березня 1944 р. було зареєстровано 1 008 одиниць техніки, а до кінця року кількість автомобілів збільшилася до 2 664), пришвидшені курси по підготовці водіїв, поганий стан доріг та низьке технічне обслуговування транспортних засобів обумовили підвищену аварійну ситуацію на дорогах [9, арк. 12, 29].

У Києві в 1944 р. було зареєстровано 248 випадків ДТП, з них 119 аварій, 91 наїзд па пішоходів, 38 нещасних випадків. Крім того, державтоінспекторами було зафіксовано 31 порушення на електротранспорті, з яких 25 сталися в другому півріччі. Поквартально ДТП розподілялися: I – 39, у II – 57, у III – 69, IV – 83. Необхідно відзначити й такий факт, що більшість правопорушень були зроблені військовослужбовцями. За даними ДАІ на їх частку припадало 129 випадків ДТП. Встановлено, що динаміка зростання ДТП у 1944 р. склала 113%. У результаті аналізу ДТП Державтоінспекція виявила, що з вини водіїв зроблено 108 порушень правил вуличного руху (з них 78 військовослужбовцями), у тому числі в нетверезому стані – 40 (19 припадало на військовослужбовців), внаслідок технічно несправного транспорту – 10 випадків, через незадовільний стан дорожнього покриття – 2, з інших причин – 5. Наїзди на людей сталися з вини водіїв у 86 випадках, внаслідок несправності автотранспорту – 15, через необережність пішохода – 27, з інших причин – 13 [10, арк. 12-16].

Таким чином, наведені дані по Києву свідчать про те, що з 210 ДТП 164 (або 78%) сталися з вини водіїв. Це пояснювалося слабкою дисципліною серед водійського складу й насамперед серед військовослужбовців. Зі 164 ДТП водії-військовослужбовці

спричинили 108 випадків (або 66%). З 25 аварій при керуванні в нетверезому стані 23 припадало на військовослужбовців.

Що ж стосується дорожньо-транспортних ситуацій по Україні, то відповідно до наказу НКВС УРСР “Про стан дорожніх подій на місцевому транспорті по Українській РСР” від 28 листопада 1945 р. №095 встановлено, що динаміка ДТП у ряді областей набула загрозливого характеру. Наприклад, у III кварталі 1945 р. у порівнянні з II кварталом кількість дорожніх пригод збільшилася на 51,3%, а кількість потерпілих в них – на 79,9%. [8, 34].

Враховуючи складність ситуації на дорогах УРСР та у найбільших промислових центрах, 27 лютого 1945 р. була прийнята Постанова № 306 РНК УРСР “Про заходи боротьби з аварійністю на автомобільному транспорті”, яка зобов’язувала Управління міліції НКВС УРСР посилити нагляд за рухом автотранспорту, встановити пости регулювання руху на перехрестях основних вулиць та площах великих міст УРСР, проводити масову агітаційно-пояснювальну роботу з безпеки руху транспорту та пішоходів, регламентувати в містах суворий порядок переходу вулиць пішоходами, активізувати роботу громадських інспекторів, забезпечити в місячний термін повне укомплектування кадрами загони регулювання руху в містах, здійснювати суворий нагляд за дотриманням водіями встановленого рівня швидкості руху, організувати у тримісячний термін проведення повторних екзаменів у повному об’ємі для водіїв Народного комісаріату оборони, які мають тимчасові водійські посвідчення, а також для усіх водіїв, що мають права, провести екзамени з правил дорожнього руху [10].

Для реалізації намічених заходів по упередженню причин аварійності на автошляхах у відповідності до постанови Ради Народних комісарів УРСР від 20 жовтня 1945 р. у Києві розпочала роботу Комісія по організації та регулюванню руху. Основною метою її діяльності мала стати розробка більш досконалих способів регулювання дорожнього руху, формування та впровадження антиаварійних профілактичних заходів [11, арк. 142]. До складу “Комісії...” увійшли тов. Страментов А. Є. – голова Комісії, заступник начальника Управління міліції НКВС УРСР полковник Брянцев А. А.; заступник голови – начальник міліції м. Києва полковник Комаров В. М., заступник голови Виконкому Київського міськради Сергеев О. В., начальник Управління Державтоінспекції НКВС УРСР майор Гайдамака В. Г., начальник Автодорожнього сектора УД РНК тов. Капустін Г. М. [11, арк. 143]. Пріоритетними завданнями роботи комісії стали:

- а) організація служби регулювання вуличного руху в місті Києві;
- б) розробка заходів з технічного оснащення служби регулювання руху;
- в) розробка основних заходів по місту, спрямованих до поліпшення умов руху на вулицях і площах;
- г) розробка маршрутів руху транспорту і пішоходів по місту;
- д) розробка питань упорядкування гаражного господарства міста;
- е) розробка основних профілактичних заходів, спрямованих на попередження аварійності та травматизму [11, арк. 143].

До 1 грудня 1946 р. “Комісія ...” повинна була закінчити свою роботу. Отже, часу було обмаль, а роботи надзвичайно багато.

Як свідчать архівні матеріали, найінтенсивніше заходи розроблені “Комісією ...”

впроваджено у напрямках впорядкування гаражного господарства та профілактики спрямованої на попередження аварійності і травматизму на дорогах. Так, протягом першого півріччя 1946 р. проведено роз'яснювальну роботу серед керівників та робітників автопарків по покращенню підготовки автотранспорту до техоглядів. Загалом у місцевих періодичних виданнях було опубліковано 32 статті роз'яснювально-пропагандистського характеру, по радіо проведено близько 30 передач. Поряд із цим “Комісією...” розроблені та впровадженні заходи по посиленню пильності інспекторів при перевірці автомобільних господарств. Так, за результатами інспекторських перевірок було виявлено, що близько половини автотранспорту знаходиться у незадовільному технічному стані. Механіки і керівники автопарків за виявленні порушення були притягнуті до адміністративної та кримінальної відповідальності [12, арк. 20–21].

Слід зазначити також, що заходи розроблені “Комісією по організації та регулюванню руху” передбачали не тільки посилення відповідальності за недотриманням правил дорожнього руху та технічного стану автотранспорту, але й певні заохочення для водіїв і механіків. Зокрема, у другому півріччі 1946 р. з ініціативи ДАІ у Києві була прийнята постанова Виконкому Київради і Міському КП(б)У про створення “Перехідного Червоного Прапора” з виплатою премій у розмірі 10 тис. руб, які будуть присуджуватися два рази на рік колективам автомобільних господарств м. Києва, що продемонстрували найкращі результати по експлуатації і технічному обслуговуванні автотранспорту [12, арк. 20–21].

Серед інших заходів, розроблених і впроваджених у практику “Комісією по організації та регулюванню руху”, варто назвати організацію навчання інспекторів ДАІ, вдосконалення програм кваліфікаційних семінарів, тренінгів по підвищенню фаховості водіїв. За участі членів “Комісії...” було визначено найоптимальніші місця по розміщенню постів ДАІ в м. Києві, встановленню світлофорів, дорожніх знаків, розроблено дизайн агітаційних і попереджувальних плакатів та художніх панно в місцях інтенсивного руху автотранспорту [13; 14].

Попри недовготривалий період роботи “Комісії ...” було створено значну кількість інструктивних документів, методичних посібників, які не лише стали теоретичним підґрунтям для діяльності відповідних підрозділів ДАІ м. Києва, але й слугували відправним пунктом для розробки нормативних документів у сфері дорожнього руху та автомобільного господарства вищими органами УРСР.

Статистичні дані про кількість ДТП та їх жертви не дають підстав говорити про позитивні зрушення за наслідками діяльності “Комісії по організації та регулюванню руху”, які б вплинули на покращення ситуації на дорогах столиці у повоєнний період. Але ця ситуація обумовлювалася не неефективністю роботи згаданої тимчасової інституції, а рядом інших факторів, насамперед швидким зростанням кількості транспорту на автошляхах столиці та відносно низькими темпами будівництва шляхів сполучення, недостатнім рівнем технічного облаштування доріг. Попри це, створення тимчасових інституцій для вирішення нагальних і гострих питань на дорогах, наділення їх особливими повноваженнями, – було явищем позитивом. Створений у середині 1940-х рр. правовий прецедент може стати певним прикладом для утворення подібних комісій з покращення дорожнього руху у столиці та інших мегаполісах на

сучасному етапі розвитку нашої держави. До роботи подібних комісій окрім спеціалістів Департаменту ДАІ МВС, доцільно буде долучити також представників місцевої влади, громадських та правозахисних організацій.

Використані джерела:

1. Давыдов Л. Н., Могила В. П., Конек Ю. С. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий на автомобильном транспорте (2-е изд., перераб. и доп). – М. : Транспорт, 1977. – 181 с.
2. Жерондо К. Безопасность движения: прошлое, настоящее, будущее. – М., 1983. – 282 с.
3. История Советской милиции: В 2 т. / Под. ред. Н. А. Щелокова. – М., 1977. – Т. 2: Советская милиция в период социализма (1936-1977 гг.). – 338 с.
4. Подоляка А. М. Адміністративно-правовий статус Державної автомобільної інспекції МВС України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право” / А. М. Подоляка. – Х., 2004. – 19 с.
5. Развадовский В. Деятельность милиции по обеспечению безопасности дорожного движения // Юридический вестник. – 1999. – № 3. – С. 39–41.
6. Хом'як Я. І. Деякі аспекти формування органів Державної автомобільної інспекції України // Малий і середній бізнес. – 2001. – № 3-4. – С. 9–10.
7. Хом'як Я. І. Историчні аспекти формування та діяльності органів ДАІ // Вісник Львівського університету. Серія міжнародні відносини, 2002. – Вип. 10. – С. 97–100.
8. Шевченко А. Є. Адміністративна діяльність ДАІ щодо безпеки дорожнього руху у середині 40-х років ХХ ст. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : збірник наукових праць. – Донецьк : РВВ ДЮІ, 2006. – № 1. – С. 30–38.
9. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України, м. Київ (Далі – ЦДАВО України). – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 602. – Листування з Наркоматом Внутрішніх справ і Державної безпеки.
10. ЦДАВО України – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 3336. – Постанови Ради Народних Міністрів. Оригінали (№ 301-388, лютий-березень 1946 р.).
11. ЦДАВО України. – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 2147. – Постанови Ради Народних Комісарів. Оригінали (№ 1658-1690, жовтень 1945 року).
12. ЦДАВО України. – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 1892. – Стенограми нарад у Заступника Голови Ради Народних Комісарів УРСР т. Барановського А. М.
13. Галузевий державний архів Міністерства внутрішніх справ (Далі – ГА МВС). – Ф. 26. – Оп. 1. – Спр. 9. – Матеріали технічних оглядів за 1946 год (1946).
14. ГА МВС. – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 159. – Прикази МВД СРСР за 1946 год с № 13 по № 512 (1946).

Федорчук О. В. Комиссия по организации и регулированию движения г. Киева: к истории преодоления аварийности на автодорогах столицы.

В статье рассмотрено сложившуюся ситуацию на автодорогах столицы УССР в послевоенный период, изучено деятельность Комиссии по организации и регулированию движения г. Киева – временной институции в системе Государственной автомобильной инспекции, – главной задачей которой было разработать и внедрить неотложные меры для преодоления аварийности и улучшения движения на автомобильных дорогах в Киеве.

Ключевые слова: Комиссия по организации и регулированию движения г. Киева, ГАИ, безопасность дорожного движения, ДТП, аварийность.

Fedorchuk O. V. Commission on the organization and regulation of traffic in Kyiv: the historical experience of surmounting accidents on the capital's roads.

In the article situation on the roads in the capital of the USSR in the postwar period has been described, the activity of the temporary institution in the system of the State Automobile Inspectorate (Commission on the organization and regulation of traffic in Kyiv) wich main task were developing and implementing speciality measures to deal with accidents and improve traffic in Kiev, has been studied.

Keywords: *Commission on the organization and regulation of traffic in Kyiv, State Automobile Inspectorate, road safety, crashes, accident rate.*

КАНОНІЧНЕ ПРАВО

*Бондаренко В. Д., Андрусишин Б. І.
Національний педагогічний університет
імені М. П. Драгоманова*

ДЕРЖАВНО-ЦЕРКОВНІ ПРАВОВІДНОСИНИ НОВОГО ЧАСУ (XVIII – XIX СТ.)

У статті авторами висвітлюються тенеза відносин держави і Церкви періоду Нового часу у контексті спроб модернізму примирити Церкву і демократію та становлення нової соціальної доктрини.

Ключові слова: *держава, Церква, державно-церковні відносини, індустріальне суспільство, реформи Йосифа II, модернізм, церковне право, Новий час, конкордати, буржуазія, соціальна доктрина Церкви.*

Епоха Реформації покликала до життя новий суспільний рух XVII ст. – Просвітництво, в основі якого лежало відстоювання права людини на освіту і культуру. Водночас просвітителі принижували або відкидали зовсім роль вищого розуму, який згідно з церковним вченням, з'єднає людину з Богом. З початку XVIII ст. почався період радикального перегляду філософами ідей, що відвертали їх від офіційного християнства. Коли до процесу дехристиянізації почали залучатися і представники еліти, то він зачепив і народні маси, перш за все сільських мешканців, переважно не письменних, що тут же проявилось у падінні суспільної моралі. Чи не на перший план вийшла жадаба до грошей, до наживи, що свідчило про певну реанімацію поганських впливів.

У своїй масі священики не змогли протистояти виклику Просвітництва, нападкам філософів на релігію тощо. Показово, що ідеї Просвітництва знайшли прихильників і серед духовенства.

Середньовічний режим, що вийшов з феодалізму Церква зробила своїм, надавши йому легітимності через союз із державою, через помазання, шляхом життя в симбіозі із суспільством, символом чого можна вважати книгу записів актів громадянського стану в руках католицького духовенства. Цей старий режим і привів до своєрідного поневолення католицизму у XVIII ст. [1, 153].

Ідеї Просвітництва використав згодом політичний режим Французької революції і робив відповідні висновки стосовно релігії.

У процесі історичного розвитку, підкреслює В. І. Лубський, ставлення буржуазії до релігії визначається конкретними соціально-економічними умовами, перш за все становищем класу капіталістів у суспільстві, характером його боротьби за владу та збереження свого панівного становища, позиціями, які займає в цій боротьбі Церква.