

іспит для вступу на посаду середнього рівня.

Зарахування на службу на наведені рівні не потребує професійної освіти, достатньою умовою є закінчення народної або професійної школи.

Ранг підвищеної служби А 10-А 13 - віщий рівень 1 ступеня (урядові інспектори), вимоги: диплом про середню спеціальну освіту (технікум) обов'язок проходження підготовчої служби протягом трьох років та скласти іспит за вимогами цього рівня.

Ранг вищої служби А 14-А 16 - віщий рівень 2 ступеня (віщі урядові чиновники), вимоги: диплом про вищу освіту, скласти перший державний іспит, пройти підготовчу службу протягом двох років і скласти другий державний іспит.

Додатково до цих вимог установляються ще вікові бар'єри при допуску на посади різних рівнів: 16-30 років - на нижчий рівень, 16-32 роки - до середнього рівня, 18-30 років - на високі рівні [1, 159].

Критерієм поділу на ранги є характер виконуваних функцій. На початковий і середній рівні державної служби покладаються виконавські функції. На вищий рівень 1 ступеня - вирішення керівних завдань (у вузькоспеціальних областях), посередницькі функції й виконавські завдання (діловодство) з відповідальністю за аналіз стану справ, підготовку й ухвалення рішень. І, нарешті, на вищий рівень 2 ступеня - керівні функції.

Підсумовуючи, відмітимо, що державна служба у ФРН означає діяльність з метою виконання загальнодержавних завдань управління. До неї включаються чиновники, службовці й робітники державних установ. Залежно від отриманої освіти державні службовці отримують один із чотирьох установлених законодавством рангів: ранг простої служби, ранг простої підвищеної служби, ранг підвищеної служби або ранг вищої служби.

Особливу групу публічних службовців у ФРН складають політичні і почесні службовці. До першої групи належать ті, хто приходить і йде зі своїх постів разом з урядом або окремим міністром. До другої - ті, які призначаються

на почесні посади без оплати і права претендувати на особливе соціальне забезпечення.

Отже, існуюче у ФРН законодавство, яке регулює правовий статус державних службовців, свідчить про пріоритетне ставлення з боку держави до інституту державної служби. А тому зазначений досвід регулювання правового статусу державного службовця може бути цікавим і для України.

Література

1. Агентаєва В.В. Особливості правового статусу державних службовців у федеративній республіці Німеччині / В.В. Агентаєва // Вісник Запорізького національного університету. - 2012. - № 9. - С. 155-160.
2. Битяк Ю.П. Державна служба в Україні: організаційно-правові засади: монографія / Ю.П. Битяк. - Х.: Право, 2005. - 304 с.
3. Василенко І.А. Административно-государственное управление в странах Запада: США, Великобритания, Франция, Германия: учебное пособие / И.А. Василенко. - изд. 2-е, перераб. и доп. - М.: Издательская корпорация "Логос", 2001. - 161 с.
4. Лазор О.Д. Державна служба в Україні: навч. посіб. / О.Д. Лазор, О.Я. Лазор. - К.: Дакор ; КНТ, 2005. - 472 с.
5. Лопушинський І.П. Публічна служба Німеччини: досвід для України / І.П. Лопушинський // [Електронний ресурс]: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/putp/2011-4/doc/2/01.pdf>.
6. Маунц Т. Государственное право Германии (ФРГ и ГДР) / Т. Маунц. - Изд-во иностр. лит-ры. - М.: "Дом печати", 1959. - 595 с.

Небеська М.С.,
доцент кафедри теорії та історії
держави і права,
ОДУВС
Надійшла до редакції: 12.12.2014

УДК 347.463

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Фалатюк О. С.

У статті були розглянуті сучасні проблеми транспортної безпеки, які мають місце під час здійснення вантажних автомобільних перевезень та визначені шляхи їх подолання.

Ключові слова: автомобільний транспорт, вантажні автомобільні перевезення, транспортна безпека, дорожній рух, безпека дорожнього руху, забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

В статье были рассмотрены современные проблемы транспортной безопасности, которые имеют место в процессе осуществления грузовых автомобильных перевозок, определены пути их преодоления.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, грузовые автомобильные перевозки, транспортная безопасность, дорожное движение, безопасность дорожного движения, обеспечение безопасности на автомобильном транспорте.

The article discussed the current problems of transport

security that take place during the implementation of road haulage and the ways to overcome them.

Keywords: road transport, road transport, transport safety, traffic, road safety and security of road transport.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни. На сьогодні більш як 100 тис. автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 52 % пасажирів і 64 % вантажів [3]. Сучасне положення автомобільного транспорту в структурі транспортної системи України показує його пріоритет і беззаперечної переваги з точки зору високотехнологічного транспортного обслуговування, складовими частинами якого є: гнучкість, мобільність, надійність, терміновість, схоронність доставки вантажів, вартість послуг.

Автомобільний транспорт загалом задовольняє потреби національної економіки та населення в перевезеннях, однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою: більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю,

типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива.

Зазначені обставини суттєво впливають на якісну роботу автомобільного транспорту та загальний стан транспортної безпеки. Виходячи з зазначеного, постає нагальна потреба проведення наукового дослідження сучасного її стану та вироблення пропозицій щодо покращення транспортної безпеки під час здійснення вантажних перевезень.

Основні аспекти безпеки дорожнього руху та безпеки на автомобільному транспорті розглядалась у працях А.Г. Бикова, В.М. Гаращука, О.О. Карлова, В.Й. Развадовського, Б.Ф. Россинського, А.Є. Рубана, І.К. Шахриманьяна, М.Л. Шелухіна та ін.

Однією з найважливіших умов належного функціонування транспортної системи є забезпечення безпеки на транспорті. Особливої актуальності забезпечення безпеки на транспорті набуває при міжнародних і транзитних перевезеннях.

Надійне забезпечення транспортної безпеки стало сьогодні для багатьох країн світу, зокрема й для України, однією з найактуальніших задач, оскільки стан безпеки та налагодженого функціонування транспортної системи безпосередньо впливає на стабільність та ефективне функціонування економічної, господарської сфери держави, забезпечення міжнародної інтеграції.

Особливість забезпечення безпеки на автомобільному транспорті обумовлюється декількома чинниками: по-перше, громадський транспорт є джерелом підвищеного ризику, отже, вимагає підвищеної уваги.

По-друге, в одному транспортному засобі одночасно можуть знаходитися декілька десятків людей, що збільшує ризики негативних наслідків у разі аварії.

По-третє, автотранспортом перевозяться великі партії вантажу, який має значну вартість, тому у випадках аварії його власнику наноситься значні майнові збитки;

По-четверте, у випадках виникнення надзвичайних подій під час здійснення перевезення небезпечних вантажів може виникати значна загроза громадській та екологічній безпеці.

Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті може бути представлено як система заходів нормативно-правового та організаційного характеру, спрямованих на створення безпечних умов перевезення пасажирів та вантажів як в межах держави, так і в міжнародному сполученні [5, с.46].

На нашу думку, заходи, спрямовані на забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, можуть бути поділені на декілька груп, залежно від мети та часу їх застосування. Перша група заходів пов'язана із забезпеченням транспортної безпеки у звичній обстановці й включає:

- розвиток нормативної правової бази;
- організацію системи забезпечення загальної захищеності транспорту від надзвичайних подій;
- приділення більшої уваги контролю (ліцензуванню, страхуванню) діяльності на автомобільному транспорті;
- технічне обслуговування і ремонт транспортних об'єктів тощо.

Сьогодні забезпечення безпеки вантажних автоперевезень адміністративно-правовими засобами набуває важливого значення. Оскільки запровадження ринкових механізмів у транспортній діяльності призвело до виникнення цілої низки проблем [3, 97]. Так, у період інтенсивного формування ринкових відносин пройшов процес

подрібнення автотранспортних підприємств за рахунок приватизації, що мало наслідком різке збільшення кількості індивідуальних власників, які володіють 1-2 автомобілями й не мають потрібної для здійснення цієї діяльності кваліфікації або досвіду управлінської діяльності, не володіють знанням вимог чинних нормативно-правових актів, не сплачують податків і ухиляються від юридичної відповідальності, а управлінські структури, які раніше здійснювали державне регулювання транспортним процесом та його контроль, перестали належним чином функціонувати. Подібне становище призвело до того, що підприємці-перевізники для отримання або збільшення власного прибутку стали економити на всьому: персоналі, його підготовці, якісному рухомому складі, належному ремонті та технічному обслуговуванні, а більш за все - на створенні відповідної інфраструктури та матеріально-технічної бази.

Унаслідок цього, заходи, що мають забезпечувати безпеку дорожнього руху, а саме: підбір водіїв, підвищення їх кваліфікації та професійного рівня, контроль за станом здоров'я, дотримання ними режимів праці і відпочинку, випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких відповідає вимогам державних стандартів, правил дорожнього руху, проведення інструктажів, страхування, приватними перевізниками практично не здійснюються.

Організаційно-технічні умови здійснення ліцензованої діяльності з перевезення вантажів автотранспортними засобами передбачають наявність суб'єктів господарювання, здатних здійснювати автомобільні вантажні перевезення, які відповідають установленим технічним вимогам і технічному стану. До технічних вимог відносять необхідність здійснення суб'єктами транспортної діяльності державної реєстрації та сертифікації рухомого складу. Такі вимоги виступають однією з форм державного регулювання відносин, пов'язаних з наданням послуг автоперевізниками та власниками індивідуальних транспортних засобів. До технічних вимог прийнято відносити заходи сертифікації, стандартизації рухомого складу та відповідного маркування для його ідентифікації [5].

Безпосередньо на безпеку дорожнього руху та якість перевезень вантажів впливає стан водія, в якому окремо необхідно виділяти фізичний стан на момент перевезення (втома) і стан здоров'я. Для цього важливе значення має організація робочого часу водія та контроль за дотриманням ним режиму роботи й відпочинку на маршруті [6]. Для забезпечення обліку робочого часу водія на маршруті були розроблені контрольні прилади - тахографи, які обліковують параметри роботи транспортних засобів і визначають перерви в його роботі.

Фахівці у сфері дорожнього руху переконані, що обладнання транспортних засобів контрольними пристроями-тахографами підвищить безпеку автомобільних перевезень на маршрутах, оскільки зменшиться кількість ДТП, що виникають через перевтому водіїв. Тахографи покликані контролювати режим праці та відпочинку водія, а також швидкість руху транспортних засобів під час рейсу. У свою чергу, власнику вантажного транспортного засобу тахограф дає технічну можливість контролювати поведінку водія протягом поїздки, дотримання ним режиму роботи та відпочинку.

Вважаємо за необхідне чітко визначити адміністративну відповідальність за їх відсутність чи порушення їх роботи. Пункт 8 ст. 60 Закону "Про автомобільний транспорт" установлює відповідальність перевізника за

відсутність тахометра у вигляді штрафу в 40 неоподаткованих мінімумів доходів громадян. На наш погляд, це є недостатнім покаранням, тому вносимо пропозицію щодо посилення відповідальності за відсутність тахографа або його відключення, подібна дія має каратися для резидентів - штрафом у розмірі 50 неоподатковуваних податком мінімумів, тобто 850 грн, а для нерезидентів - від 100 неоподатковуваних податком мінімумів (1700 грн) [1].

Одним із напрямів удосконалення умов здійснення вантажних перевезень автотранспортом є забезпечення безпеки дорожнього руху. У цьому велике значення має розробка та реалізація уповноваженими державними органами програмних заходів у цій сфері суспільних відносин. Кабінет міністрів України Постановою від 25 березня 2013 року № 294 затвердив "Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2013-2016 роки" [2]. Ця програма розрахована на 2013-2016 роки й передбачає реалізацію наступних завдань: зростання рівня безпеки, підвищення професіоналізму співробітників ДАІ, технічне переоснащення автодоріг і Державтоінспекції. Один з пунктів цієї програми передбачає створення інтерактивної карти дорожньо-транспортних пригод, яка буде надавати допомогу не тільки правоохоронним органам, страховим компаніям але й усім зацікавленим у цьому суб'єктам.

Загальний об'єм її державного і недержавного фінансування складає 5,4 млрд грн. Уряд України пропонує щороку виділяти на реалізацію програми приблизно по 1,7 млрд грн, при цьому 150 млн грн повинні будуть надходити з місцевих бюджетів. Уже з 2013 року в Україні розпочав роботу програмно-апаратний комплекс для створення інтерактивної карти ДТП з розміщенням інформації про них в Інтернеті. Підрозділи ДАІ будуть оснащені 1200 портативними gprs-передавачами для фіксації координат місць ДТП [2].

Крім того, програмою передбачена закупівля й установка протягом чотирьох років 500 комплексів відеоконтролю "Рубіж", що дозволяють розпізнавати автомобільні номери, проводити автоматичну відеофіксацію та перевірку транспорту. У 2013 році 120 таких комплексів почали працювати на дорогах України, а ще 4200 комплексів відеофіксації порушень планується встановити на автомобілях ДАІ. Згідно з цією програмою ДАІ отримає 27 пересувних дорожніх лабораторій для контролю безпеки експлуатаційного стану автодоріг. На магістралях країни буде встановлено 300 лазерних систем виміру швидкості із функцією розпізнавання номерних знаків і можливістю автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, 100 з яких планувалося встановити до кінця 2013 року [2].

Можна очікувати, що реалізація положень Державної програми безпеки дорожнього руху призведе до суттєвого зниження аварійності. На думку експертів, це дозволить зменшити кількість загиблих унаслідок ДТП з 10,6 чол. до 7,5 чол. на 100 тисяч населення [7].

На наш погляд, на стан безпеки дорожнього руху та загальної транспортної безпеки позитивний вплив учинить запровадження електронного моніторингу руху вантажних автотранспортних засобів. Сучасна система управління в цій сфері потребує новітніх технологій, зокрема обладнання автопоїздів сучасними комп'ютерними системами, які отримують, обробляють та аналізують інформацію про місцезнаходження, витрату палива, швидкість, економічність руху та багато інших параметрів, які передаються автоперевізнику. Ця інформація може надаватися й іншим зацікавленим сторонам: влас-

нику вантажу, одержувачу вантажу, страховику вантажу та транспортного засобу, державним контролюючим органам. Така система має досить широку функціональну можливість. Вона насамперед дозволяє здійснювати контроль місця знаходження транспорту он-лайн, завдяки чому можна оперативно реагувати на будь-які зміни ситуації під час перевезення [8].

Крім того, така система дозволяє: 1) контролювати відстань і маршрут руху, що повністю виключає нецільове використання транспорту; 2) контролювати витрату паливно-мастильних матеріалів, що дає пряме зменшення експлуатаційних витрат за рахунок виключення нецільового їх використання; 3) контролювати швидкісний режим, що виключає псування вантажу та автотранспорту; 4) підвищити ефективність управління автотранспортними перевезеннями й рівень безпеки перевезень, оскільки дозволяє контролювати рівень безпечного управління транспортними засобами дає можливість контролювати "жвавість" стилю керування автомобілем, і в разі аварії можна проаналізувати цю інформацію. Це допоможе встановленню істини при втраті, пошкодженні вантажу, дорожньо-транспортній пригоді та за інших обставин. Слід відзначити, що ця електронно-технічна система дистанційного контролю може діяти як на території України, так і на території інших країн, використовуючи мережі як космічного зв'язку так і операторів стільникового зв'язку чи Інтернет-провайдерів.

На наш погляд, вирішити проблему підвищення рівня безпеки перевезень вантажів на автомобільному транспорті можна шляхом: 1) удосконалення системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації персоналу автомобільного транспорту; 2) посилення вимог до безпечності конструкції та технічного стану транспортного засобу відповідно до європейських норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху; 3) створення нормативно-правової бази щодо затвердження типу колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин до них відповідно до європейського законодавства; 4) інтегрування системи національного автомобільного транспорту до європейської за допомогою об'єднання з транс'європейською транспортною мережею відповідно до Європейської політики сусідства, підвищення ефективності використання транзитного потенціалу.

Суттєвих змін і доповнень потребує адміністративно-правове регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом з точки зору забезпечення транспортної безпеки. Зокрема, для забезпечення транспортної безпеки та посилення відповідальності перевізника, за відсутність тахографа або його відключення на маршруті пропонуємо внести зміни до п. 10 ст. 60 Закону України "Про автомобільний транспорт", виклавши його в наступній редакції: "Управління транспортними засобами при здійсненні автомобільних перевезень без контрольних пристроїв (тахографів) реєстрації режимів праці чи відпочинку водіїв транспортних засобів чи вимкненими такими контрольними пристроями (тахографами) або без щоденних реєстраційних листків режимів праці та відпочинку - штраф у розмірі 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян".

З метою вдосконалення існуючої процедури притягнення до адміністративної відповідальності перевізника за порушення законодавства про автомобільний транспорт (складання протоколу або акту), нарахування та стягнення штрафу, чіткого визначення порядку

оскарження й опротестування постанови по справі, пропонуємо норми, що встановлюють адміністративну відповідальність перевізника за порушення законодавства про автомобільний транспорт, розмістити в Главі 10 КУпАП. Для цього положення, які містяться в п. п. 9; 10; 11 ст. 60 Закону України “Про автомобільний транспорт” перенести до ст. 131 КУпАП зі встановленням до правопорушника чітких розмірів санкцій.

З метою посилення заходів безпеки здійснення перевезень вантажів автотранспортом та забезпечення безпеки дорожнього руху, пропонуємо до пункту 31.3 “Правил дорожнього руху” додати підпункт “д”, в якому встановити правову норму про обов’язкове облаштування транспортних засобів пристроями обмеження швидкості, які мають бути встановлені у вантажних автомобілях (з повною масою понад 3,5 т і датою першої реєстрації в Україні). Завдяки цим пристроям максимальна швидкість вантажних автомобілів не повинна перевищувати 90 км/год. Водночас ця норма не повинна поширюватися на спеціальні машини Збройних Сил, Цивільного захисту, МВС і громадських формувань по підтримці правопорядку, пожежних підрозділів та інших служб екстреного виклику.

Для забезпечення відповідальності перевізника за перевищення допустимої ваги вантажу на конкретному транспортному засобі, пропонуємо внести відповідні доповнення до ст. 60 Закону України “Про автомобільний транспорт”, в яких передбачити можливість поміщення такого транспортного засобу на штрафплощадку до усунення перевізником виявлених недоліків та сплати грошового стягнення (штрафу).

Література

1. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2344-III // Відомості Верховної Ради

України. - 2001. - № 22. - С. 105.

2. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2013-2016 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.03.2013 № 294. - [Електронний ресурс]: <http://zakonl.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main>.

3. Развадовський В.Й. Зміст державного управління безпекою дорожнього руху та визначення складових системи управління / В.Й. Развадовський // Вісник Одеського юридичного інституту внутрішніх справ. - 2003. - № 2. - С. 97-103.

4. Россинский Б.Ф. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения [Текст]: Дис. ... докт. юрид. наук. / Б.Ф. Россинский. - М., 1993. - 349 с.

5. Рубан А.Є. Адміністративно-правові засади державного контролю в галузі автомобільних перевезень [Текст]: Дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Рубан Андрій Євгенович. - 2009. - 269 с.

6. Шахриманьян И.К. Безопасность дорожного движения: монография / И.К. Шахриманьян. - М.: Академия МВД СССР, 1979. - 180 с.

7. Аварійність на автодорогах України: Офіційний сайт Управління ДАІ МВС України. - [Електронний ресурс]: <http://www.sai.gov.ua>

8. Високі технології у вантажоперевезеннях. - Частина 1. - [Електронний ресурс]: <http://alvan-un.ru/tekhnika-i-tekhnologiji/602-torgovelnim.html>.

*Фалатюк О.С.,
здобувач ОДУВС*

Надійшла до редакції: 26.12.2014