

УДК 343.985

ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ І ПРОВЕДЕННЯ СЛІДЧОГО ЕКСПЕРИМЕНТУ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Колеснік І. І.,

здобувач кафедри кримінально-правових дисциплін
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна

Анотація Статтю присвячено завданням слідчого експерименту щодо встановлення окремих елементів механізму ДТП та його зв'язкам з експертизами. Зазначено, що проведення слідчого експерименту є виключно важливою дією, оскільки його матеріали (результати) є обов'язковими для проведення ситуаційної інженерно-транспортної експертизи обставин ДТП. Доведено, що основним і проблемним завданням слідчого експерименту є встановлення окремих елементів механізму ДТП (видимості, можливості існування певного явища, визначення гальмування тощо), що вимагає обов'язкової участі в ньому відповідного спеціаліста.

Ключові слова: злочин, дорожньо-транспортна подія, криміналістика, слідчий експеримент.

Аннотация: Статья посвящена задачам следственного эксперимента по установлению отдельных элементов механизма ДТП и его связям с экспертизами. Отмечено, что осуществление следственного эксперимента является исключительно важным действием, поскольку его материалы (результаты) обязательны для проведения ситуационной инженерно-транспортной экспертизы обстоятельств ДТП. Доказано, что основной и проблемной задачей следственного эксперимента является установление отдельных элементов механизма ДТП (видимости, возможности существования определенного явления, определение торможения и т.п.), что, в свою очередь, требует обязательного участия в нем соответствующего специалиста.

Ключевые слова: преступление, дорожно-транспортное происшествие, дорожные условия, дорожная обстановка.

Annotation The article is devoted to problems of the investigative experiment to establish the individual elements of the mechanism of the accident and its relations with the examinations. It was noted that the implementation of the investigative experiment is an extremely important action, because of its material (the results) are required to conduct a situational engineering and transport expertise accident circumstances. It is proved that the main problem and challenge the investigative experiment is to establish the individual elements of the mechanism of the accident (apparently, the possible existence of certain phenomena, determination of braking, etc.), which, in turn, requires mandatory participation in the appropriate specialist.

Key words: crime, traffic accident, road conditions, traffic conditions.

Відповідно до ст. 240 КПК України під час досудового розслідування слідчий, прокурор з метою перевірки і уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення має право провести слідчий експеримент шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події, проведення необхідних дослідів чи випробувань.

Проведення слідчого експерименту є виключно важливим у кримінальних провадженнях щодо ДТП, оскільки його матеріали (результати) є обов'язковими для проведення ситуаційної інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи обставин ДТП. Але експерти відзначають, що їм часто доводиться стикатися з протоколами слідчих експериментів, при вивченні яких виявляється той факт, що ця слідча дія проводилася без участі експерта-автотехніка, що суперечить існуючим методикам. Також нерідко зустрічаються випадки, коли відтворення обстановки і обставин події ДТП виконувалося не в повній мірі наближено до тієї ситуації, яка була на момент ДТП. Ці недоліки обумовлюють великі проблеми при проведенні експертиз [1, с. 294]. Важливим є врахування й тієї обставини, що при проведенні слідчого експерименту щодо обставин ДТП потрібні

спеціальні математичні розрахунки і комп'ютерні технології [2]. З цього можна зробити попередній висновок, що особливості слідчого експерименту у справах про ДТП обумовлюються його тісним зв'язком з майбутніми експертизами, при проведенні яких встановлюється механізм ДТП. А відтак, при підготовці і проведенні слідчого експерименту потрібно враховувати наступне:

1) цілі і завдання слідчого експерименту визначаються з урахуванням підготовки і проведення майбутніх експертиз;

2) для підготовки слідчого експерименту та участі в його проведенні повинен залучатися відповідний експерт;

3) проводиться слідчий експеримент, як правило, на подальшому (заключному) етапі досудового розслідування, коли вже зібрано достатньо інформації для аналізу обставин ДТП і готується призначення відповідних експертиз.

Як показує аналіз матеріалів кримінальних проваджень щодо ДТП та наукових публікацій, слідчий експеримент може проводитися з різними цілями, які можна об'єднати у три групи:

1) встановлення суб'єктивних можливостей конкретних осіб:

- сприймати певний факт чи явище, наприклад, бачити або чути при певних обставинах та умовах (можливості для пішохода бачити або чути

шум машини, можливості для очевидця сприймати обставини наїзду при знаходженні у певному місці тощо);

- вчинити певні дії в конкретних умовах, наприклад, зупинити автомобіль на певному відрізку дороги;

- наявності у водія професійних навичок, наприклад, заїхати заднім ходом на місце паркування, розвернутися на обмеженій площі тощо;

2) встановлення часу, необхідного для вчинення тих чи інших дій чи тривалості певних процесів:

- часу для подолання пішоходом певної відстані (з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду);

- часу для подолання на транспортному засобі певної ділянки шляху;

- швидкості руху транспортного засобу на певному відрізку шляху;

- часу, необхідного водію для здійснення певного маневру та ін.

3) встановлення окремих елементів механізму ДТП:

- видимості на конкретній ділянці дороги, наприклад, наявність об'єктів, які перешкоджають оглядовості певного відрізка дороги;

- можливості існування певного явища, наприклад, заносу транспорту без гальмування у конкретних шляхових умовах, самовільного скочування конкретного автомобіля тощо;

- визначення відстані, з якої водій мав об'єктивну можливість побачити перешкоду;

- визначення місця, з якого водій розпочав гальмування, місця де зупинився транспортний засіб;

- визначення місця, з якого пішохід побачив транспортний засіб, та відстані, яку він встиг подолати від обочини чи тротуару до місця, де стався наїзд;

- визначення взаємного розміщення потерпілого і транспортного засобу у момент контакту (наїзду) [3-5].

Але, як показує аналіз слідчої та експертної практики найбільш актуальним і проблемним є проведення слідчого експерименту з метою встановлення механізму ДТП. Встановлення механізму ДТП може становити самостійну задачу слідчого експерименту, а також входити складовим елементом у вирішенні інших питань цієї слідчої дії. Наприклад, без з'ясування механізму події неможливо або важко визначити параметри руху автомобіля або встановити механізм утворення слідів як на поверхні автомобіля, так і на його прихованих частинах для подальшої ідентифікації слідоутворюючих об'єктів та вирішення інших питань. Таким чином, поняття механізму ДТП може розглядатися в широкому сенсі, а також в конкретному стосовно механізму локального характеру (механізм утворення слідів на дорозі, окремих деталях і вузлах автомобіля тощо).

Завдання встановлення механізму події у справах про ДТП нерозривно пов'язане з визначенням об'єктивної сторони такої події. У цьому плані механізм події є одним з найважливіших обставин, що дозволяють встановити характер дії або бездіяльності особи, яка керує транспортним засобом, наявність певних наслідків тощо.

В експертній теорії і практиці під механізмом ДТП розуміють взаємозв'язок причин, умов виникнення дорожньо-транспортної події і факторів, що визначають їх появу. Механізм ДТП визначається напрямом, швидкістю руху транспортного засобу і характером перешкоди, їх взаємним розташуванням у момент удару (зіткнення, наїзду, перекидання) і після нього, характером отриманих при ударі ушкоджень. У механізм ДТП включають напрям руху, кут зіткнення, взаємне розташування транспортних засобів у момент ДТП, подальше переміщення транспортних засобів та інші елементи. У багатьох випадках для встановлення механізму ДТП необхідне проведення трасологічних досліджень [6, с. 227].

Механізм ДТП характеризується:

- дорожніми умовами (видимістю, оглядовістю, видом, типом покриття дороги, шириною її проїжджої частини тощо);

- режимом руху транспортних засобів (у гальмуванні, занесенні, вільному коченні тощо);

- швидкістю руху;

- розташуванням на проїзній частині до моменту зміни дорожньої ситуації;

- технічним станом транспортного засобу і іншими обставинами.

Таким чином, встановлення і аналіз механізму розвитку ДТП дозволяють усвідомити характер самої події, визначити його юридичні ознаки, з'ясувати обставини, що сприяли події. Близьким до механізму події є поняття конкретно сформованої обстановки ДТП, що позначає комплекс даних, що характеризують умови, при яких подія виникла, протикала і закінчилась [7, с. 7].

Але це поняття має двояке значення: у вузькому сенсі – як комплекс фактичних даних, що характеризують момент конкретного прояву небезпеки при русі, і широкому – відомості, що відображають обстановку, що передувала моменту конкретного виникнення (прояву) небезпеки. Ці поняття різні за змістом і не збігаються повністю. Саме обстановка, що склалася як комплекс даних про подію (в двох наведених значеннях) відрізняється від поняття «механізм ДТП», що включає сам процес події, який характеризується динамікою події.

Важливе значення для встановлення механізму події має з'ясування дій водія транспортного засобу, які призвели до ДТП. Вони можуть характеризуватися перевищенням швидкості руху, виїздом на зустрічну смугу руху, недотриманням правил обгону, черговості початку руху, порушенням правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів, правил перевезення людей, вантажів, порушенням правил буксирування тощо.

Поняття «механізм розвитку ДТП» також пов'язане з поняттям «технічний стан транспортного засобу», яке розглядається в двох аспектах: 1) справність транспортного засобу і 2) характер пошкоджень, завданих у результаті події. У зв'язку з цим потрібно виділяти комплекси обставин, що підлягають з'ясуванню в ході розслідування, в тому числі шляхом слідчого експерименту: 1) дорожня обстановка, режим руху, механізм розвитку ДТП; 2) справність або несправність транспортного засобу, характер пошкоджень, завданих у результаті ДТП.

Таким чином, перед відтворенням обстановки і обставин події ДТП слідчому необхідно визначити, в

якому технічному стані знаходився транспортний засіб на момент ДТП. Первинна його діагностика здійснюється, як відзначалося, під час огляду місця події з фіксацією у протоколі огляду. Звичайно, слідчий не може і не вправі самостійно визначати технічний стан транспортного засобу, а відтак потрібне проведення автотехнічної експертизи з дослідження технічного стану транспортного засобу. Тільки у такий спосіб може бути отриманий доказ – висновок експерта-автотехніка про технічний стан транспортного засобу на момент ДТП.

Підкреслимо, що огляд місця події – один з основних джерел отримання інформації про зазначені обставини ДТП. Об'єктами, що несуть важливу інформацію для підготовки та проведення слідчого експерименту щодо встановлення механізму розвитку ДТП, є: ділянка проїзної частини дороги, розташування транспортного засобу, осип бруду, сліди гальмування (юзу) транспортного засобу, труп потерпілого, уламки частин і деталей транспортного засобу, сліди крові, пошкодження на різних предметах (стовп, стіна будинку, дерево), частини вантажу, речі потерпілого тощо.

Велике значення для підготовки та проведення слідчого експерименту має інформація, яка надходить безпосередньо на місці події і в ході подальшого розслідування від учасників ДТП, свідків (особливо очевидців), яка істотно доповнює відомості, отримані в результаті огляду. Ця додаткова інформація надає можливість адекватно оцінити факти, встановлені під час огляду місця події, виявити взаємозв'язок різних обставин події. Зокрема, суттєву роль при цьому відіграють дані вимірювань, опис обстановки, вивчення вилучених предметів і слідів.

Особливого значення набувають дані, отримані фотографічним методом (фотознімки), які відтворюють наочну обстановку ДТП. Так, орієнтуючі знімки надають можливість сформулювати уявлення про місце події, особливо тоді, коли воно являє собою значну за площею ділянку місцевості (наприклад, розкиданий вантаж з перекинутого автомобіля, відкинуті в сторону від дороги предмети, осип осколків скла, фарби). Також фотознімки дають наочну інформацію про значну протяжність ділянки дороги на спусках, поворотах, що не проглядаються (закриті повороти). В останньому випадку повинна проводитися так звана маршрутна фотозйомка за ходом передбачуваного руху автомобіля з показом на фотознімках окремих ділянок дороги.

Потрібно також відзначити, що при зіткненні транспортних засобів перед слідчим експериментом з урахуванням наведених даних слідчому необхідно призначити проведення транспортно-трасологічної експертизи для встановлення механізму контактування транспортних засобів: самого факту контактування автомобілів, взаємного розташування їх розташування стосовно одне одного, а також щодо меж проїзної частини в момент первинного контакту. При цьому потрібно встановити знаходження місця зіткнення з конкретними прив'язками до орієнтирів (меж проїзної частини).

Одним із ключових питань у кримінальних провадженнях цієї категорії є визначення швидкості руху транспортних засобів, для чого потребується проведення слідчого експерименту, а потім і відповідної експертизи. Як зазначалося, відомості про

швидкість руху, отримані від осіб, що допитуються, не завжди точні. Результати визначення швидкості експертним шляхом залишених слідів на місці ДТП також можуть відрізнитися від дійсних, оскільки сліди гальмування не завжди відображаються на всій довжині, а часом взагалі не відображаються на проїзній частині або не проглядаються. Таким чином, слідчий експеримент необхідно проводити з урахуванням всіх наведених даних, а також із залученням спеціаліста. При цьому перед проведенням цього заходу фахівця потрібно вивчити фактуру ДТП для надання більш ефективної допомоги слідчому під час відтворення його обставин.

Проведення слідчого експерименту потребує певного порядку вирішення окремих тактичних завдань щодо його підготовки і проведення. По-перше, потрібно обрати такий час його проведення, коли стан дорожнього покриття, погодні умови, час доби, дорожня обстановка відповідає тим, які існували на момент ДТП. Як перший етап необхідно визначити на проїзній частині розташування місця зіткнення (наїзду). Далі потрібно розташувати транспортний засіб (пішохода) в тому положенні, в якому вони перебували в момент виникнення небезпеки, з урахуванням інформації (слідів), встановленої і зафіксованої при огляді місця ДТП. Якщо ж така інформація була відсутня на момент огляду місця ДТП, то транспортний засіб (пішохід-статист) розташовується відповідно до показань учасників ДТП, свідків-очевидців. Після цього необхідно виміряти відстань, яку транспортний засіб (пішохід) подолав у небезпечному напрямі і за який час. Виходячи з цього, можна визначити розрахунковим шляхом швидкість руху транспортного засобу (пішохода).

Швидкість руху транспортних засобів (пішохода) також встановлюється шляхом подолання останнім контрольної ділянки з виміром часу. Одним з методів встановлення швидкості руху є експериментальний метод, коли водій розганяє керований ним автомобіль до тієї швидкості, з якою, на його погляд, він рухався перед ДТП. При цьому спідометр закривається листком паперу. Також необхідно встановити момент виникнення небезпеки для руху, який буде більш правильно визначено за участю фахівця при відтворенні обстановки та обставин події ДТП.

Взагалі проведення слідчого експерименту у кримінальних провадженнях щодо ДТП є надзвичайно копіткою роботою, яка потребує ретельного планування та організації. Наприклад, типовим для таких справ є проведення слідчого експерименту у випадку, коли водій автомобіля вчинив наїзд на пішохода в темний час доби. Нерідкі випадки у кримінальних провадженнях, коли видимість пішохода визначається зі слів водія, що є порушенням методики такого різновиду слідчого експерименту. Згідно ж методичних рекомендацій за допомогою слідчого експерименту потрібно визначити загальну видимість і конкретну видимість [8, с. 95-96].

Загальна видимість – це відстань від передньої частини транспортного засобу за напрямком його руху до перешкоди, на якій починають розрізнятися елементи дорожньої обстановки (межі проїзної частини, лінії розмітки, дорожні знаки тощо). Визначення загальної видимості потрібно робити при

кожному ДТП в нічний час, оскільки за величиною загальної видимості встановлюються наявність у водія можливості (при мінімальному значенні часу реакції водія 0,3 с) обрати безпечний режим руху в цих умовах. Зупинковий шлях автомобіля при екстремому гальмуванні в таких умовах не повинен перевищувати відстань загальної видимості. Тут діє правило, чим більша видимість і краща дорога, тим безпечніше водій може рухатися з більшою швидкістю.

При проведенні слідчого експерименту з метою визначення загальної видимості автомобіль розташовується на проїзній частині дороги відповідно його розташуванню перед ДТП. Далі на автомобілі з працюючим двигуном на середніх обертах включається потрібне (ближнє, дальнє) світло фар, а поняті разом з водієм спостерігають із kabіни, як статист з жердиною (указкою) з світловідбивачем (катафотом) рухається від автомобіля, проносячи указку з катафотом в 20 см від землі. При цьому катафот повертається до спостерігаючих осіб по чергово фронтальною і тиловою частинами через кожний крок. У момент виходу статиста за межі видимості елементів дорожньої обстановки (межі проїзної частини, лінії розмітки, дорожній знак тощо) подається умовний сигнал і у такий спосіб встановлюється точна межа видимості – відстань від місцезнаходження статиста до передньої частини автомобіля.

Конкретна видимість – це відстань від передньої частини транспортного засобу до перешкоди, при якій з місця водія ця перешкода може бути впізнана (ідентифікована) за її характерними ознаками. Для її визначення, як правило використовується статист, одягнутий в одяг певного кольору (світлий, темний).

Потрібно зазначити, що видимість залежить не тільки від світла фар (ближнього чи дальнього), але й від світла зустрічного транспорту, контрастності перешкоди, погодних умов. Тому експеримент на видимість, потрібно проводити в умовах максимально наближених до тих, які існували на момент ДТП, і часто це є досить складним завданням (потрібно використовувати дані метеорологічної служби в даній місцевості для визначення часу проведення слідчого експерименту).

Крім того, потрібно звернути увагу, що слідчий експеримент потрібно проводити із залученням транспортного засобу, ідентичного тому, що брав участь у ДТП. При цьому технічний стан цього транспортного засобу повинен бути таким, яким він був на момент ДТП. Також потрібно залучати й статиста однієї родової групи з потерпілим за статурою, віком та одягом (світлий, темний). Слід перевірити, що сила і нахил пучка світла фар відповідає тому, що були на момент ДТП (а також на відповідність їх вимогам заводу-виробника). Якщо при проведенні експерименту використовується автомобіль, який брав участь у ДТП, то рекомендується проводити його у два етапи:

- 1) проводиться експеримент при фактичному регулюванні фар автомобіля;
- 2) перевіряється регулювання фар і при необхідності вони налаштовуються у відповідності з технічними вимогами виробника автомобіля і після цього проводиться слідчий експеримент.

Так, при розслідуванні наїзду автомобіля ГАЗ-24 на пішохода проводився експеримент на визначення видимості. В процесі експерименту при фактичному положенні фар автомобіля (без перевірки) була встановлена видимість пішохода, яка склала 36 м. Після цього регулювання фар автомобіля було перевірено за допомогою спеціального обладнання. В результаті було встановлено, що фактичне регулювання фар автомобіля не відповідає встановленим нормам. Після належного налаштування (регулювання) фар знову був проведений експеримент на визначення конкретної видимості пішохода і була встановлена видимість пішохода в 44 м. [8, с. 96]. У такий спосіб був встановлений виключно важливий технічний параметр для наступного висновку щодо порушення встановлених правил (водієм чи особою, відповідальною за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів). Цей приклад ілюструє, що тільки при проведенні слідчого експерименту відповідно до методичних рекомендацій і наведених рекомендацій забезпечується отримання достовірних вихідних даних для проведення відповідної експертизи. Не меншої уваги до таких деталей вимагає й проведення інших видів слідчого експерименту у кримінальних провадженнях щодо ДТП (з метою встановлення темпу руху автомобіля, довжини гальмівного шляху, величини кивка передньої частини автомобіля при екстремому гальмуванні та ін.).

Таким чином можна констатувати, що підготовка слідчого експерименту складається із цілого комплексу організаційних, технічних та інших заходів, конкретний перелік яких визначається поставленою ціллю. Важливим тут є врахування факторів, які впливають на результати його проведення в кожному конкретному випадку (місце, час, стан дорожнього покриття, погодні умови тощо). Зважаючи на те, що слідчий експеримент є необхідним для проведення низки експертиз, потрібно підкреслити, що визначення його конкретної мети та умов проведення повинно бути узгоджено з відповідними експертами, а в багатьох випадках доцільно їх залучати до його проведення як спеціалістів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Казаров А.А. Установление механизма развития дорожно-транспортного происшествия с учетом результатов его воспроизведения / А. А. Казаров, П. Н. Хоробрых, В. А. Лабинцев // Теория та практика судової експертизи і криміналістики. – 2012. – Вип. 12. – С. 294-299.
2. Соснин К.В. Теоретико-криминалистические основы использования математических методов и компьютерных технологий в следственном эксперименте (по делам о дорожно-транспортных происшествиях): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / К.В. Соснин. – Ижевск, 2002. – 172 с.
3. Новиков С.И., Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий: учеб. пособие / С.И. Новиков, Ш.Ш. Ярамышьян. – К.: КВШ МВД СССР, 1986. – 84 с.
4. Леваневский Э.П. Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток / Э.П. Леваневский, А.Н. Гарднер, А.И. Овчаренко. – Минск: Вышэйшая школа, 1987. – 148 с.
5. Месявичус К.В. О некоторых условиях, обеспечивающих точность следственного эксперимента по

делам о дорожно-транспортных происшествиях / К.В. Месявичус // Вопросы судебной экспертизы и криминологии (Информационные материалы). – Вильнюс. – 1993. – Вып.11. – С. 42–58.

6. Энциклопедия судебной экспертизы / Авт. сост. Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов, Е. Р. Россинская; Под ред. Т. В. Аверьяновой, Е. Р. Россинской. – М.: Юрист, 1999. – 552 с.

7. Романов Н. С. Основные положения судебно-экспертного анализа автотранспортного происшествия / Н. С. Романов. – К.: РИО МВД УССР, 1969. – 67 с.

8. Дорожно-транспортні пригоди. Особливості розслідування / Авт.-уклад. А.М. Шабадей, С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х.: Факт, 2003. – 127 с.

УДК 342.95:342.51

ШЛЯХИ ОПТИМІЗАЦІЇ ЦЕНТРАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ЗІ СПЕЦІАЛЬНИМ СТАТУСОМ В КОНТЕКСТІ ПРОВЕДЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ РЕФОРМИ

Людькова І. І.,

аспірант кафедри державно-правових дисциплін
юридичного факультету
Харківського національного університету
імені В.Н. Каразіна

Анотація Статтю присвячено розгляду питання оптимізації органів виконавчої влади зі спеціальним статусом. Проаналізовані шляхи їх оптимізації у контексті проведення адміністративної реформи. Автор акцентує увагу на застосуванні поліграфа, як одного з ефективних шляхів оптимізації органів при доборі кадрів та перевірки існуючих працівників.

Ключові слова: центральні органи виконавчої влади, центральні органи виконавчої влади зі спеціальним статусом, шляхи оптимізації, адміністративна реформа, поліграф.

Аннотация Статья посвящена рассмотрению вопроса оптимизации органов исполнительной власти со специальным статусом. Проанализированы пути их оптимизации в контексте проведения административной реформы. Автор акцентирует внимание на применении полиграфа, как одного из эффективных путей оптимизации органов при подборе кадров и проверки уже существующих.

Ключевые слова: центральные органы исполнительной власти, центральные органы исполнительной власти со специальным статусом, пути оптимизации, административная реформа, полиграф.

Annotation Article is devoted to consideration of a question of optimization of executive bodies with the special status. Ways of their optimization in the context of carrying out administrative reform are analysed. The author focuses attention on application of a polygraph as one of effective ways of optimization of bodies in case of selection of a personnel and checks of the existing workers.

Key words: The central executive bodies, the central executive bodies with the special status, ways of optimization, administrative reform, a polygraph.

Обраний Україною курс на інтеграцію до Європейського союзу передбачає, насамперед, досягнення високих стандартів, побудови громадянського суспільства, дотримання верховенства права. Вказаний європейський вибір пояснюється бажанням досягти дійсно високого рівня життя та реального захисту свобод громадян.

Відомо, що будь-яка криза, стає певною передумовою для успішного й тривалого розвитку, саме тому державі необхідні правові інструменти належної якості: сучасні та ефективні. Роль таких правових інструментів у державі виконують органи виконавчої влади, тому і постає питання оптимізації їх діяльності з урахуванням міжнародного досвіду. Варто зазначити, що безліч реформ які проходять на цьому етапі розвитку української державності є складовими частинами модернізації української держави, оскільки ефективне функціонування держави неможливе без упорядкованої,

структурованої та дієвої системи органів виконавчої влади, у тому числі і органів виконавчої влади зі спеціальним статусом, тому це є необхідним питанням для розгляду.

Варто зазначити, що необхідність побудови досконалої управлінської системи, а в подальшому й оптимізації органів державної влади – свого часу була переконливо обґрунтована В. Б. Авер'яновим. І таке завдання сьогодні все ще потребує свого вирішення. Цьому вкрай важливому науковому напряму реформування органів державної влади були присвячені праці багатьох вчених, серед яких: В. Б. Авер'янов, В. М. Гарашук, О. П. Западінчук, П. В. Кикоть, О. Д. Крупчан, О. І. Сушинський, М. Ю. Тихомиров, О. Ю. Янчук та інші. Разом із тим певне коло питань не отримали належного наукового висвітлення, тому метою статті є аналіз стану та шляхів оптимізації органів виконавчої влади.

Вчений-адміністративіст О. П. Западінчук зауважив, що оптимізація центральних органів виконавчої влади – це «процес» приведення їх до