

людини в Україні і їх забезпечення міліцією (роль міжнародно-правових норм в цьому процесі): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2000. 7. Гамалій І. В. Теоретичні проблеми правового регулювання діяльності міліції щодо забезпечення реалізації конституційних прав і свобод громадян: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2000. 8. Негодченко О. В. Забезпечення прав та свобод людини органами внутрішніх справ: організаційно-правові засади: Дис. ... д-ра юрид. наук. Х., 2003. 9. Толстой Ю. К. К теории правоотношения. Л., 1959. 10. Скакун О. Ф. Теория держави і права: Підручник / Пер. з рос. Х., 2001. 11. Основы права: Учебн. пособие для средних специальных учебных заведений / Под ред. В. В. Лазарева. М., 2001. 12. Явич Л. С. Общая теория права. Л., 1976. 13. Боярнцева М. А. Адміністративно-правовий статус громадянина України: Дис. ... канд. юрид. наук. К., 2005. 14. Шестаков С. В. Адміністративно-правовий статус працівника міліції: Дис. ... канд. юрид. наук. Х., 2003. 15. Уманский Я. М. Советское государственное право: Учебник для юрид. вузов. М., 1960. 16. Мазохина А. Г. Свобода личности и основные права граждан. М., 1965. 17. Бережнов А. Г. Права личности: некоторые вопросы теории. М., 1991. 18. Бандурка А. М., Тищенко Н. М. Административный процесс: Учебник. Х., 2001. 19. Адміністративна процедура та адміністративні послуги. Зарубіжний досвід і пропозиції для України / Автор-упорядник В. П. Тимошук. К., 2003.

Надійшла до редколегії 06.03.08

Ю. С. Небеский

РОЛЬ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ГРОМАДЯН УКРАЇНИ

Актуальність означеної проблематики обумовлена необхідністю запобігання порушенням правил дорожнього руху шляхом пошуку нових форм діяльності ДАІ щодо зниження рівня аварійності, скорочення числа загиблих та травмованих громадян України.

Виключна важливість автомобільного транспорту, що здійснює перевезення продукції промисловості, сільського господарства і пасажирів, специфіка функціонування джерела підвищеної громадської безпеки громадян на дорогах України потребує кардинальних змін у державній системі забезпечення безпеки дорожнього руху та пошуку можливих шляхів підвищення ефективності її діяльності.

Впродовж минулого 2007 р. в країні було зареєстровано понад 277,5 тис. дорожньо-транспортних пригод, внаслідок яких загинули майже 9,5 тис. осіб, а понад 77 тис. отримали травми. Ці показники в середньому на 25% перевищують рівень аварійності попереднього року. Аналіз статистики засвідчує, що основними причинами дорожніх трагедій є грубе ігнорування вимог правил дорожнього руху як водіями, так і пішоходами. До скоєння автоаварій з тяжкими наслідками, перш за все, призводить керування транспортними засобами водіями у нетверезому стані, фатальні помилки під час обгону, виїзд на смугу зустрічного руху, перевищення швидкості, порушення правил проїзду перехресть тощо.

Департаментом ДАІ МВС України в минулому 2007 р. та першому кварталі 2008 р. організовано та проведено комплекс організаційно-практичних заходів, спрямованих на підвищення рівня

охорони громадського порядку та безпеки дорожнього руху в Україні.

Таким чином, організацію забезпечення безпеки дорожнього руху слід розглядати як один із напрямів забезпечення громадської безпеки, і саме тому слід віднести цю діяльність до спільного відення центральних органів виконавчої влади та місцевих органів самоврядування. На державному рівні слід формувати стратегію її розвитку, формулювати підстави нормативно-правової бази, приймати стандарти та інші нормативно-технічні акти. Органи влади на місцях повинні здійснювати комплекс робіт з практичної організації забезпечення безпеки дорожнього руху, включаючи і фінансування з відповідних бюджетних асигнувань.

Однією з важливих умов реалізації позитивного впливу на стан безпеки дорожнього руху є проведення науково-дослідних робіт. Метою даної статті є формування інформаційної, науково-технічної та нормативно-правової бази, що стосується безпеки дорожнього руху, дотримання вимог експлуатації транспортних засобів, внесення змін та доповнень до законодавства, розробка норм правил і стандартів у сфері убезпечення перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Нормативно-правова база, яка стосується дорожнього руху, сьогодні виявилась неефективною. Більшість нормативних актів не мають реального зв'язку із нововведеними структурами державного управління у сфері безпеки дорожнього руху та взагалі не відповідають принципам ринкової економіки.

Ці питання вже досить тривалий час перебувають у центрі наукових пошуків вчених-юристів. Зокрема, вони досліджувались українськими вченими: М. В. Афанасьєвим, С. М. Гусаровим, М. М. Долгополовою, О. В. Домашенко, О. Ю. Салмановою, В. В. Єгупенком та іншими.

Втім, переважна більшість досліджень була спрямована на визначення позитивних аспектів діяльності державної автомобільної інспекції МВС України та інших суб'єктів, найбільш наближених до цієї проблематики.

Хоча Долгополова М. М. привертає увагу науковців і практиків на невисоку ефективність діяльності органів виконавчої влади всіх рівнів, правоохоронних органів та окремих галузей народного господарства: Міністерства транспорту та зв'язку, промислової політики, охорони здоров'я, освіти та науки, фінансів, надзвичайних ситуацій, юстиції, Державної судової адміністрації, Укравтодору та інші [1], які згідно зі ст. 10 Закону України «Про дорожній рух» є суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху [2].

До єдиної соціальної системи із забезпечення безпеки дорожнього руху належить і Міністерство внутрішніх справ України, яке безпосередньо здійснює завдання в галузі забезпечення безпеки

дорожнього руху. МВС є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади з питань забезпечення безпеки дорожнього руху (п. 1 Положення про Міністерство внутрішніх справ України: затверджено Указом Президента України від 17 жовтня 2000 р. № 1138) [3]. Серед основних завдань, покладених на МВС, є організація роботи, пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху (п. 3, 4 того ж Положення). Наприклад, МВС України відповідно до покладених на нього завдань організовує роботу Державної автомобільної інспекції, забезпечує облік та реєстрацію транспортних засобів, разом з іншими державними органами вживає заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і координує проведення з іншими центральними органами виконавчої влади і транспортними організаціями роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортним пригодам.

Безпосереднє забезпечення державного нагляду за безпекою дорожнього руху покладено на департамент Державтоінспекції МВС України (п. 1 постанови Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2002 р. № 1457 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»), який підпорядковується МВС України [4]. При департаменті Державтоінспекції МВС можуть утворюватися консультативно-дорадчі комісії, наглядово-технічні ради, громадські та інші формування з питань забезпечення безпеки дорожнього руху. Департамент виступає органом, що організує і контролює діяльність по забезпеченню безпеки дорожнього руху, яку виконують регіональні управління та відділення Державтоінспекції.

Крім того, з метою взаємодії з журналістським корпусом щодо висвітлення питань протидії аварійності та злочинності на автотранспорті, забезпечення через засоби масової інформації гласності й відкритості функціонування підрозділів Державтоінспекції, виховання у громадян України високої культури поведінки в процесі дорожнього руху, при департаменті ДАІ МВС України створено громадську прес-службу (наказ МВС України від 24 липня 2002 р. № 605 «Положення про громадську прес-службу при Головному управлінні ДАІ МВС України») [5].

До складу громадської прес-служби залучаються на добровільних засадах працівники редакцій, газет, журналів, радіо і телебачення, видавництва, кіностудій та інші особи, які беруть активну участь у пропаганді безпеки дорожнього руху та сприяють організації такої роботи серед населення. Громадська прес-служба виконує такі завдання: здійснення роботи для розміщення в засобах масової інформації коментарів до нормативних актів та діяльності ДАІ з тематики безпеки дорожнього руху, підготовка та видання методичних матеріалів з цього приводу, ознайомлення широкого кола громадськості з прикладами позитивної роботи праців-

ників ДАІ, участь у проведенні профілактичної роботи в дитячих навчально-виховних закладах, сприяння ДАІ у розкритті дорожньо-транспортних пригод.

Темою чергової зустрічі мас-медіа і керівництва МВС та інших міністерств та відомств стали заходи щодо посилення безпеки дорожнього руху й зниження аварійності та смертності внаслідок ДТП. Йшлося, головним чином, про створення загального документа, а саме – Програми забезпечення безпеки дорожнього руху до 2012 р. На наш погляд, заходи, що пропонуються до цієї Програми, створюють умови для виконання Указу Президента України від 20 листопада 2007 р. № 1121/2007 «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» [6] й стабілізації стану аварійності на автошляхах держави. На виконання цього Указу ДАІ упродовж січня-лютого 2008 р. провели низку оперативних профілактичних заходів. З цією метою створено мобільні групи швидкого реагування, основні зусилля яких спрямовані на виявлення тих порушень правил дорожнього руху, що потенційно загрожують учасникам руху тяжкими наслідками. Відпрацюванням охоплені не лише обласні центри, великі міста та магістральні автошляхи, але й райцентри та автодороги місцевого значення.

Загалом у державі цілодобово працюють понад 6 тис. працівників Державтоінспекції. Вони несуть службу на 157 постах на 1062 маршрутах патрулювання. За рахунок цього майже на 73% підвищено щільність перекриття вулично-дорожньої мережі (у звичайному режимі було залучено 4,5 тис. працівників ДАІ). В ході операції виявлено майже 170 тис. порушень правил дорожнього руху, з них приблизно, 7,6 тис. фактів керування транспортними засобами водіями у нетверезому стані, причому у 79 таких випадків здійснювались пасажирські перевезення [7].

Президентом України уже подані до Верховної Ради як першочергові законопроекти, які посилюватимуть відповідальність учасників дорожнього руху за порушення ПДР та врегулюватимуть систему покарань, зокрема щодо накладання та стягнення штрафів. Учасники дорожнього руху відчують безкарність за свої дії. Працівники ДАІ не мають права стягувати штрафи на місці скоєння порушення, а судам не під силу вчасно розглядати шалений потік адміністративних протоколів, чималий відсоток яких складений з приводу малозначних порушень, як, наприклад, недотримання безпечної дистанції, тоді як за серйозні порушення, приміром, перебування за кермом у нетверезому стані, водії часто уникають адекватного покарання. А тим часом кількість загиблих у результаті ДТП постійно зростає.

Іншим негативним аспектом, що безпосередньо впливає на аварійність, є вкрай незадовільна якість підготовки водіїв, з вини яких скоюється дві третини дорожньо-транспортних пригод. Безприн-

ципність значної частини представників екзаменаційних підрозділів, призвела до того, що фактично 100 відсотків бажаючих одержати водійське посвідчення досягають мети за будь-якого рівня знань. Департамент Державтоінспекції своїми силами нещодавно провів перевірки деяких з 2200 вітчизняних автошкіл. Об'єктивний підхід до прийняття іспитів продемонстрував реальну картину якості підготовки водіїв: екзамен спромоглася скласти лише шоста частина претендентів. До Міносвіти і науки, яка до 90 відсотків випадків ліцензує цей вид діяльності, вже надійшли подання щодо позбавлення таких «навчальних закладів» ліцензій [8].

З метою посилення контролю за дотриманням вимог правил норм і стандартів у сфері забезпечення перевезень пасажирів на автомобільному транспорті, ДАІ направили до територіальних управлінь Мінтрансу та зв'язку 308 подань щодо розгляду питання про позбавлення ліцензій підприємств, які допускають грубі та систематичні порушення у сфері забезпечення дорожнього руху та пасажирських перевезень, з них позбавлено ліцензій 102 перевізників пасажирів [9].

Аналізуючи стан аварійності на автошляхах України, слід зазначити, що для кардинального покращення ситуації МВС підготувало законопроект, яким передбачаються зміни й доповнення до низки законів та кодексів, актуальність яких цілком очевидна. Разом із тим, не очікуючи на нову правову базу, Департамент ДАІ розгорнув активну цілеспрямовану роботу, щоб покращити ситуацію на автошляхах уже сьогодні. Для виконання Указу Президента України «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» і відповідного розпорядження міністра внутрішніх справ підрозділи ДАІ по всій Україні проводять оперативно-профілактичні заходи.

По суті, впроваджується нова модель нагляду за дорожнім рухом, за якої велика роль відводиться оперативним мобільним групам швидкого реагування. На сьогодні створено більш, ніж 30 мобільних груп, що цілодобово відслідковують в автомобільних потоках порушення ПДР, які можуть призвести до тяжких наслідків. Практикується обмін між областями: так, інспектори зі Львова пильнують на магістралях Луганська й навпаки, що дає змогу позбавлятися тиску сторонніх впливових осіб на працівників ДАІ. Слід відзначити, що в результаті проведених заходів підвищена щільність перекриття вулично-дорожньої мережі за рахунок залучення до несення служби на автопостах і маршрутах патрулювання значно більшої, ніж раніше, коли працювали у звичайному режимі, кількості працівників Державтоінспекції. На нашу думку, мобільні групи невдовзі повинні працювати на штатній основі. Їх необхідно обладнати новою технікою – автомобілями, засобами автоматичної фіксації порушень за допомогою відеоспостереження (апаратно-програмними комплексами «Патруль»).

Нині є два види апаратно-програмних комплексів: стаціонарний «Патруль», що розміщується на виїздах з міста, і який можна приладнати на будь-яких проїздах, перехрестях тощо, та мобільний «Патруль-М», встановлений на службовому авто. Останній введено в дію у Черкаській області, що дало позитивні результати. Цей комплекс зручний тим, що під час переслідування порушника можна записувати всі його дії, щоб потім мати неспростовні докази.

Проте слід зазначити, що для впровадження таких комплексів необхідні: кошти, служба інформаційного забезпечення тощо. Але така форма організації недостатня для того обсягу роботи, який потрібно виконувати. А це і захист інформації, її впорядкування, зберігання, копіювання, супровід серверів, підключення нових виділених каналів, тобто потрібні штатні спеціалісти. Крім того, потрібна відповідна законодавча база, яка в Україні поки що відсутня.

Президент України на нараді керівного складу в МВС щодо забезпечення безпеки дорожнього руху у своєму виступі акцентував увагу на координаційній ролі МВС щодо залучання всіх міністерств та відомств, які своєю діяльністю можуть позитивно впливати на стан безпеки дорожнього руху. Починаючи від просвітницької роботи в школах, соціальної реклами в засобах масової інформації, підтримання в належному стані доріг, належної професійної підготовки водіїв і головним у цьому є безкомпромісна дисципліна на автошляхах і стабільний контроль, що покладений саме на Державну автомобільну інспекцію.

Слід зазначити, що при департаменті ДАІ МВС України створена служба організації дорожнього руху та нагляду за станом автомобільних доріг і вулиць (Положення про спеціалізовані служби організації дорожнього руху: затверджено наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства транспорту, Державного Комітету України з питань житлово-комунального господарства, яка координує діяльність таких служб у регіонах. Ці служби вивчають умови і стан дорожнього руху, аналізують дорожньо-транспортні пригоди, обстежують разом з комунальними, залізничними і автотранспортними організаціями вулично-шляхову мережу і вносять пропозиції щодо усунення недоліків; розглядають та готують висновки на подання до ДАІ для погодження маршрутів перевезення вантажів; здійснюють нагляд за додержанням законів, правил, нормативів та стандартів з безпеки дорожнього руху; розглядають проекти нормативів з питань проектування, будівництва, реконструкції вулиць, доріг, переїздів і порядку відповідності їх стану діючим вимогам, проекти та схеми організації дорожнього руху та автоматизованих систем його керування і готують висновки до них; узагальнюють заявки на технічні засоби і автоматизовані системи керування дорожнім рухом.

Таким чином, на сьогодні Міністерство внутрішніх справ через підвідомчий йому Департамент Державтоінспекції, до складу якого входять громадська прес-служба та служба організації дорожнього руху і нагляду за станом автомобільних доріг та вулиць, координує і організує свою діяльність по забезпеченню безпеки дорожнього руху в Україні.

МВС України координує і організує також свою діяльність і з Міністерством хорони здоров'я, Міністерством освіти і науки, Міноборони України та іншими, але зазначена робота потребує постійного характеру та більш високої ефективності.

Список літератури: Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: Автореф. дис... канд. юрид. наук. Х., 2003. 2. Про дорожній рух: Закон України від 28 січня 1993 р. // ВВР України. 1993. № 31. Ст. 338. 1994. № 46. Ст. 414. 3. Положення про Міністерство внутрішніх справ України: Указ Президента України від 17 жовтня 2000 р. // Офіційний вісник України. 2000. № 42. 3 листопада. 4. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України: Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2003 р. № 1457 // Урядовий кур'єр. 2002. № 86 від 09.10.02. 5. Положення про громадську прес-службу при Головному Управлінні ДАІ МВС України: Наказ МВС України від 24 липня 2002 р. № 605. 6. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху: Указ Президента України від 29 листопада 2007 р. № 1121/2007 р. // Офіційний вісник України. 2007. № 37. Ст. 929. 7. Що може ЛІ ДАІ без «кумівства» (Тема зустрічі мас-медія і керівництва МВС України) // Іменем Закону. № 3/2008. 8. Дороги України обходяться її народу надто дорого. // Іменем Закону. Додаток «Моменти». 2007. № 11 (15). 9. ДАІ посилює контроль за дотриманням ПДР // Іменем Закону. Додаток «Моменти». 2007. № 9 (13).

Надійшла до редколегії 04.03.08

Н. В. Савенко

МІСЦЕ ОБ'ЄКТІВ НЕЗАВЕРШЕНОГО БУДІВНИЦТВА У ПРИВАТИЗАЦІЙНИХ ВІДНОСИНАХ

Зміна системи відносин власності призвела до необхідності залучення до обігу об'єктів незавершеного будівництва та законсервованих об'єктів (як правило, це були «довгобуди»), які перебували у державній власності, з метою звільнення від обтяжливого утримання за відсутності фінансових можливостей для завершення будівництва. У зв'язку із цим зазначені об'єкти були віднесені до об'єктів приватизації. Проте нерозробленість понятійного апарату та відсутність ефективних правових інструментів призводили до гальмування процесів приватизації, суперечливого тлумачення правових норм у сфері приватизації об'єктів незавершеного та законсервованого будівництва, виникнення правопорушень в цій сфері. Викладене обумовлює необхідність характеристики об'єктів незавершеного будівництва як об'єктів приватизаційних відносин, створює об'єктивні умови для формування спеціального правового режиму досліджуваних об'єктів.

Окремі аспекти проблем приватизаційних процесів у формуванні ринкових відносин вивчались українськими і зарубіжними