

Chanysheva G. The definition and meaning of the main principles of social dialogue in the field of labour

The definition and meaning of basic principles of social dialogue in the in the sphere of labour are provided in the article. The list of main principles of the social dialogue in the field of labour is being analyzed and the proposals on improvement of its legal regulation with regard to the international labour standards are introduced.

Key words: social dialogue in the field of labour, legal institute of social dialogue in the field of labour, basic principles of social dialogue in the field of labour.

УДК 351.81(477)

*Анатолій Євгенович Шевченко,
завідувач кафедри теорії та історії держави і права
Національного університету
державної податкової служби України,
доктор юридичних наук, професор,
заслужений юрист України*

РЕАЛІЗАЦІЯ ПРАВООХОРОННОЇ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ В КОНТЕКСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПРАВОВІДНОСИН: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ

Сучасний етап розбудови українського суспільства характеризується динамічними процесами державотворення і розвитком продуктивних правовідносин. При цьому найвищою соціальною цінністю держави завжди залишається людина — її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека. Саме людина, її права і свободи та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави [1, с. 5].

Одним із важливих напрямів цієї діяльності є встановлення і забезпечення правопорядку, який є основою та невід'ємним атрибутом суверенної і незалежної, демократичної і соціальної, правової держави [1, с. 5].

Вказані положення Основного Закону України визначають реальність права, обсяг прав та свобод громадян і держави та співвідношення їх у реальній суспільно-політичній дійсності. Важливим засобом забезпечення згаданих прав є держава та її спеціальні органи правопорядку, які, з одного боку, покликані виконувати вимоги законів, що закріплюють права та свободи людини, з другого — наділені відповідними розпорядчими повноваженнями, у тому числі правом розробляти і приймати підзаконні акти нормативного характеру, націлені на регулювання «технологій» реалізації прав та свобод громадян [2, с. 1].

На особливу увагу заслуговують питання реалізації правоохоронної функції органів правопорядку в контексті автотранспортних правовідносин.

Нині існує значна кількість наукових досліджень, які присвячені вказаній проблемі. Вагомий внесок у її розробку зробили В. Абрамов, В. Авер'янов, О. Андрійко, О. Безсмертний, С. Гусарев, Р. Калюжний, В. Клочков, В. Ковальський, А. Колодій, В. Копейчиков, М. Козюбра, І. Крицак, Н. Оніщенко, П. Онопенко, О. Петришин, П. Рабінович, О. Скакун, О. Тихомиров, В. Фатхутдінов, Ю. Шемшученко та ін. Автори розкрили природу функції держави, дослідили такі поняття, як «право», «охорона», «захист», на підставі чого сформулювали і надали власне визначення. Так, на думку В. Абрамова, охорона прав і свобод виконує регулятивно-статичну функцію, водночас на захист, навпаки, покладено регулятивно-динамічну функцію для протидії незаконним порушенням та обмеженням прав і свобод. Тому на стадії захисту порушення має бути ліквідовано,

а право відновлено [3, с. 69–70]. Інші погляди у О. Скакун: захист розглядається як «другий етап після охорони» [4, с. 56], або як найбільш діюча охорона, другий її ступінь [5, с. 74].

Серед наукових розробок, які становлять концептуальний стрижень осмислення правоохоронної функції органів правопорядку на автошляхах, слід назвати праці В. Доненка, Є. Войтенкова, М. Тишакова, Я. Хом'яка, О. Федорчува, А. Шевченка та ін. Заслугує на увагу праця В. Доненка, присвячена становленню поліцейської функції у забезпеченні безпеки дорожнього руху, А. Шевченка — правовим та організаційним функціям органів міліції на автомобільному транспорті у кінці 20-х — середині 40-х рр. XX ст. та ін. Водночас більш глибокого аналізу вимагає теоретико-правове розуміння правоохоронної функції, а також її конкретні форми і прояви.

Окремий сегмент становлять дисертаційні дослідження, присвячені правовідносинам органів правопорядку, зокрема, Державній автомобільній інспекції (далі — ДАІ) з учасниками дорожнього руху. Так, у праці Г. Голубевої розглядається адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів, В. Гороха — адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху та заходи щодо їх попередження, В. Новікова — адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху, О. Міленіна — правосвідомість учасників дорожнього руху тощо. У цілому аналіз наукової літератури, у якій тією чи іншою мірою розглядалося питання правовідносин органів ДАІ з учасниками дорожнього руху, дозволяє зробити висновок, що дослідники виконали значну роботу щодо вивчення цієї проблеми, водночас правоохоронна функція органів правопорядку в контексті автотранспортних правовідносин залишається ще недостатньо дослідженою.

Метою статті є висвітлення правоохоронної функції держави в контексті автотранспортних правовідносин. Особлива увага акцентується на з'ясуванні проблем і виявленні причин зростання кількості дорожньо-транспортних пригод та реалізації профілактичних заходів і перспектив щодо поліпшення стану на автошляхах України.

Відомо, що функції держави — це головні напрями і види діяльності держави, обумовлені її завданнями і цілями і такі, що характеризують її сутність. Тому функції держави не можна ототожнювати з функціями її окремих органів, які є частиною апарату держави і відображаються у компетенції, у предметі ведення, у правах і обов'язках (повноваженнях), закріплених за ними.

У цьому контексті особливу увагу заслуговує правоохоронна функція держави, яка об'єднує низку заходів (у тому числі примусових), які ґрунтуються на принципах справедливості та ефективності, спрямованих на безконфліктну реалізацію прав, свобод і законних інтересів людини та громадянина, забезпечення соціальної злагоди, недопущення індивідуальних, колективних та масових порушень законності і правопорядку [6, с. 369].

Крім того, правоохоронні функції держави за сферами (об'єктами) її діяльності поділяються на внутрішні і зовнішні. Внутрішніми правоохоронними функціями держави є: функція охорони прав та свобод особи і функція забезпечення правопорядку (яка, в свою чергу, диференціюється на функцію боротьби з корупцією, організованою злочинністю, тероризмом). Зовнішніми правоохоронними функціями є: участь України в охороні прав і свобод особи на міжнародній арені; участь України у підтримці міжнародного правопорядку [7, с. 3]. Тому процес охорони прав і свобод людини та громадянина є можливим лише за умов забезпечення режиму законності і правопорядку, зокрема у боротьбі з аварійністю на автомобільному транспорті.

Аварійність на автомобільному транспорті — це об'єктивне явище, яке виникло не сьогодні і не вчора, а ще в перші роки XX ст. на зорі автомобілізації, та її розвиток тісно пов'язаний саме з цим процесом, який має досить багато взаємообумовлених факторів. На вирішення цієї досить нагальної проблеми держава спрямовує діяльність усіх державних інституцій. Втім, наразі немає однозначної думки відносно єдиного показника ефективності заходів щодо скорочення аварійності на автошляхах. У цьому контексті важливого значення набуває оптимізація діяльності органів правопорядку, зокрема ДАІ, яка виконує правоохоронну функцію (попередження порушень прав особи, захист та відновлення порушених прав особи) у сфері безпеки дорожнього руху.

Втім, сьогодні перебудова таких органів державної влади, як ДАІ, потребує чималих зусиль щодо функціонування її в нових умовах.

До речі, необхідно зауважити, що за останні роки питання безпеки дорожнього руху в багатьох випадках так і залишилося невирішеним. Підтвердженням тому є загрозуюча картина смертності та травмування людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі — ДТП). Так, за інформацією Державного комітету статистики України, у 80–90-х роках ХХ ст. відбулося зростання кількості ДТП. Проте позитивна тенденція зниження аварійності спостерігалася лише протягом декількох років до початку ХХІ ст., а потім знову відбулось її стрімке зростання. Переламним моментом цієї негативної статистики став 2008 р., коли у зв'язку з веденням більш суворої відповідальності за порушення правил дорожнього руху кількість загиблих скоротилася з 9 574 осіб у 2007 р. до 7 718 у 2008 р. [8]. Також за даними статистики збереження такої позитивної тенденції в Україні було засвідчено і надалі. Внаслідок чого вже в 2010 р. кількість загиблих зменшилась на 14 %, а травмованих — на 15,5 % осіб. Причому, якщо у 2009 р. кількість загиблих становила 5 260 осіб і 45 128 травмованих, то у 2010 р. — 4 523 загиблих і 38 113 травмованих [9]. Причому вказані показники були досягнуті завдяки цілеспрямованій функції з боку держави та взаємодії всіх державних інституцій і громадськості, координації їх дій з органами ДАІ, постійного моніторингу ситуації і цілковитої відповідальності кожного громадянина під час дорожнього руху. У результаті рівень ДТП в Україні значно скоротився.

Однак вже на початку другого десятиріччя ХХІ ст., незважаючи на активні дії держави з правопорушеннями на автотранспорті, пошуку наслідків аварійності, проведення профілактичних заходів, в Україні знову було зареєстровано зростання кількості ДТП. Тільки за дев'ять місяців 2012 р. трапилося 14 1124 ДТП, що на 5,5 % більше, ніж за аналогічний період 2011 р. У результаті ДТП загинуло 3 563 і травмовано 27 218 громадян, тобто збільшення показників на 10,4 % і 2 % відповідно [10].

На підставі аналізу причин зростання аварій на автошляхах було встановлено, що одним із показників ДТП є різке зростання кількості транспортних засобів по всій країні. Так, у 2007 р. на 1 тис. жителів України припадало 137 автомобілів, а в 2012 р. ця цифра збільшилася до 158. І це при тому, що вказані показники в Україні значно нижчі, ніж у європейських державах. Для прикладу, в Італії на 1 тис. жителів припадає 610 автомобілів, у Німеччині — 576, у Великій Британії — 506, у Франції — 493 [11]. У той же час, незважаючи на несуттєву різницю показників, кількість ДТП в Україні, на жаль, не зменшилася, а, навпаки, збільшилася.

Не менш трагічними у порівнянні з минулими роками були і 2013–2014 рр. Так, за офіційними даними Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при Міністерстві внутрішніх справ України (ЦБДД і АС) у 2014 р. на дорогах країни сталося 26 084 ДТП, у яких загинуло 4 443 і поранено 32 270 осіб. І ці показники на 15 %, 8,1 % і 14 % менші, ніж у 2013 р. Водночас до загальних відомостей не потрапили показники ДТП, які відбулися в анексованій Росією Автономній Республіці Крим, а також аварії, що сталися на непідконтрольних українській владі частинах Донецької і Луганської областей [12]. Варто зазначити, що АР Крим, м. Севастополь, Донецьк, Луганськ за останні роки відрізнялися високим рівнем аварійності та дорожньо-транспортним травматизмом. Якщо, наприклад, взяти до уваги показники аварійності хоча б на рівні 2013 р. і внести поправку в загальноукраїнську статистику щодо зниження цих показників, то у 2014 р. внаслідок ДТП в Україні загинуло 4 957 осіб, що на 2,5 % більше, ніж у 2013 р. (для порівняння: у 2013 р. загинуло 4 833 особи). Кількість травмованих у 2014 р. також зросла і становить близько 32 440 осіб [12]. Тому, вважаємо, що загальна кількість аварій, травматизму і смертності на автодорогах України є набагато більшою.

Сьогодні головним напрямом діяльності української держави є боротьба з корупцією, проведення реформи Міністерства внутрішніх справ України (далі — МВС України) і створення нової поліції. Тому проблема аварійності на автошляхах знову відкладається на невизначений термін. З одного боку, ми бачимо позитивні кроки держави щодо реструктуризації її інститутів і створення нових, а з другого — негативну тенденцію зростання кількості ДТП в Україні впродовж першої половини 2015 р. [12]. Тому проблема боротьби з аварійністю на автошляхах потребує негайного вирішення. Для цього необхідно активізувати правоохоронну діяльність держави та її органів правопорядку. Причому перш за все необхідно зробити ґрунтовні висновки щодо наслідків аварій на автомагістралях України; здійснити відповідні заходи щодо вдосконалення усіх складових системи безпеки дорожнього руху та окреслити профілактичні та організаційні кроки на попередження ДТП.

Але реформа в МВС України, створення нової структури — патрульно-постової служби (далі — ППС), яка буде здійснювати правоохоронну функцію на автошляхах, потребує великих матеріальних витрат, зокрема на навчання, оснащення та соціальне забезпечення тощо.

До речі, вже протягом трьох місяців майбутні поліцейські здійснюють професійну та спеціальну підготовку у навчальних закладах системи МВС України, але виконувати свої функціональні обов'язки на автошляхах України почнуть лише з травня 2015 р. Тому правоохоронні функції на атомобільних магістралях знову покладаються на діючих інспекторів ДАІ, які вже влітку припинять виконання своїх функціональних обов'язків. У зв'язку з цим виникає запитання: наскільки будуть ефективні їхні дії щодо забезпечення безпеки дорожнього руху?

І все ж проблема аварійності не байдужа державі. Вже на початку 2015 р. вона була обговорена на робочій зустрічі глав підкомітетів Верховної Ради України з питань безпеки дорожнього руху з учасниками координаційної ради Загальнонаціонального форуму безпеки дорожнього руху. У результаті обговорення було прийнято рішення про розробку і прийняття нового Закону «Про дорожній рух». Крім того, законодавцями було запропоновано: по-перше, проведення радикальної реформи щодо системи управління безпекою на автошляхах; по-друге, створення органу відповідального за розробку і проведення державної політики у сфері забезпечення дорожнього руху. Також одночасно Департаментом ДАІ був розроблений проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності осіб за порушення правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі», який був покликаний підсилити контроль за дотриманням водіями швидкісних лімітів [12].

Ще однією важливою перспективою щодо здійснення правоохоронної функції держави в контексті автотранспортних правовідносин є виключення особистого контакту працівників ДАІ і правопорушників дорожнього руху, що надасть у майбутньому зниження корупції. Однак сьогодні проект Закону Департаменту ДАІ вимагає істотного доопрацювання, зокрема, необхідно встановити відповідальність за перевищення швидкості руху. Причому потрібно зробити це покарання справедливим і невідворотним. Крім того, необхідно підвищити вимоги щодо якості підготовки водіїв з перевіркою їхніх знань на практиці.

До речі, якщо за радянські часи система підготовки водіїв не встигала за кількістю бажаючих отримати відповідну кваліфікацію, а в кінці XX ст. вимоги до їх підготовки взагалі були досить сильно знижені, то нині сама якість підготовки водіїв залишається на досить низькому рівні, а кількість безпосередніх учасників дорожнього руху тільки зростає. Тому постійне підвищення вимог до якості підготовки водіїв і перевірка їхніх знань та вмінь на застосування правил дорожнього руху сприятиме зменшенню кількості ДТП.

Важливою формою правоохоронної функції органів правопорядку у сфері боротьби з аварійністю є тісна співпраця всіх державних і громадських інституцій. Така необхідність зумовлюється й тим фактом, що протягом значного проміжку часу боротьба з аварійністю не може бути вирішена тільки силами органів правопорядку. Тому сьогодні потрібна постійна копітка робота держави щодо підвищення рівня дисципліни всіх учасників дорожнього руху.

Не менш важливою формою правоохоронної функції діяльності ДАІ є організаційна і профілактична робота серед населення щодо дотримання правил дорожнього руху. Причому профілактичні заходи потрібно починати ще з дитячих садків, розвиваючи правову свідомість серед дітей. У подальшому необхідно також продовжувати ці напрацювання протягом навчання у середній та вищій школі. Крім того, варто залучати до цієї роботи й засоби масової інформації — ресурси мережі Інтернет, радіо, телебачення та друковані періодичні видання.

Таким чином, на підставі викладеного вище можна констатувати, що вирішення проблеми реалізації правоохоронної функції держави в контексті автотранспортних правовідносин повинно ґрунтуватися на комплексному підході із залученням державних і громадських інституцій з використанням всього наявного механізму впливу на порушників правил дорожнього руху та застосування ефективних заходів щодо їх попередження. Координуюча та провідна роль у цьому процесі повинна відводитися органам правопорядку (ДАІ чи ППС), які завдяки досягненням науки і техніки, впровадженню іноземного досвіду та позитивних надбань минулого взмозі забезпечити безпеку громадян на автошляхах України.

Список використаних джерел

1. Конституція України : чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 24 лист. 2014 р. : (офіц. текст). — К. : ПАЛИВОДА А. В., 2014. — 64 с.
2. Фатхутдінов В. Г. Правоохоронна діяльність: природа, сутність, гуманізм (теоретико-правові та методологічні аспекти) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 / В. Г. Фатхутдінов. — К., 2006. — 16 с.
3. Абрамов В. И. Соотношение понятий «охрана», «защита», «гарантированность», «обеспечение» прав ребенка / В. И. Абрамов // Государство и право. — 2006. — № 6. — С. 68–74.
4. Скакун О. Ф. Теорія права і держави : підруч. / О. Ф. Скакун. — К. : Алеута ; КНТ ; ЦУЛ, 2009. — 520 с.
5. Ключков В. Г. Роль прокурорського надзора в охорані та захисті прав і свобод людини / В. Г. Ключков // Государство и право. — 2009. — № 2. — С. 55–64.
6. Крицак І. В. Правоохорона функція держави та її вплив на формування функції надання послуг населенню органами внутрішніх справ України / І. В. Крицак // Форум права. — 2009. — № 3. — С. 365–372.
7. Онопенко П. В. Правоохоронні функції української держави: зміст і реалізація : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 / П. В. Онопенко. — К., 2005. — 16 с.
8. Транспорт [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm.
9. Українці стали менше гинуть в ДТП [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://for-ua.com/ukraine/2010/12/28/172914.html>.
10. Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем «Аварійність на автошляхах України» [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.
11. Коментарі. — 2012. — № 39 (327). — 12 жовт. — С. 25.
12. Україну жде волна ДТП — експерти [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.segodnya.ua/economics/avto/ukrainu-zhdet-volna-dtp-587088.html>.

Шевченко А. Є. Реалізація правоохоронної діяльності держави в контексті автотранспортних правовідносин: проблеми і перспективи

У запропонованій статті, на підставі вивчення наукової літератури та аналізу статистики, автор досліджує проблему правоохоронної функції держави в контексті автотранспортних правовідносин. Особлива увага акцентується на з'ясуванні проблем і виявленні причин зростання кількості дорожньо-транспортних пригод та реалізації заходів щодо поліпшення стану на автошляхах.

Ключові слова: правоохоронна функція держави, автотранспортні правовідносини, дорожньо-транспортні пригоди.

Шевченко А. Е. Реализация правоохранительной функции государства в контексте автотранспортных правоотношений: проблемы и перспективы

В предложенной статье, на основании изучения научной литературы и анализа статистики, автор исследует проблему правоохранительной функции государства в контексте автотранспортных правоотношений. Особое внимание акцентируется на выяснении проблем и выявлении причин роста количества дорожно-транспортных происшествий и реализации мероприятий по улучшению состояния на автодорогах.

Ключевые слова: правоохранительная функция государства, автотранспортные правоотношения, дорожно-транспортные происшествия.

Shevchenko A. Realization of law-enforcement function of the state in the context of motor transportation legal relationship: problems and prospects

In the offered article, on the basis of studying of scientific literature and the analysis of statistics, the author investigates a problem of law-enforcement function of the state in the context of motor transportation legal relationship. The special attention is focused on clarification of problems and identification of the reasons of growth of quantity of road accidents and realization of actions for improvement a state on highways.

Key words: law-enforcement function of the state, motor transportation legal relationship, road accidents.