

Література:

1. Оновлена доктрина публічного адміністрування у секторі безпеки і оборони України : колективна монографія / С. Єсімов, М. Ковалів та ін. Львів : СПЛЮМ, 2021. 482 с.

2. Khrystynchenko N., Koropatnik I., Shopina I., Khomiakov D., Zaitsev M. Development of Integrity and Intolerance to Corruption in the System of Preparation for Military Service. *Journal of Curriculum and Teaching*. 2022. Vol 11. No 3. Pp. 112–120. DOI: <https://doi.org/10.5430/jct.v11n3p112>

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-293-0-20>

ТЕРМІНИ «ДОРОЖНІЙ РУХ» ТА «БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ»: АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВЧОГО ЗМІСТУ

Риженко І. М.

*кандидат технічних наук, доцент,
член-кореспондент Академії адміністративно-правових наук України,
доцент кафедри цивільно-правових дисциплін
Міжнародного економіко-гуманітарного університету
імені академіка Степана Дем'янчука
м. Рівне, Україна*

Аганін Б. Ю.

*здобувач III освітньо-наукового рівня вищої освіти (доктор філософії)
Науково-дослідного інституту публічного права
м. Київ, Україна*

В законодавстві України термін «дорожній рух» зустрічається в декількох нормативно-правових актах, зокрема в: Законі України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-XII, Правилах дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджених наказом МВС України від 07.11.2015 р. № 1395, Положенні про Департамент патрульної поліції, затверджене наказом Національної поліції України від 06.11.2015 р. № 73 та ін. Однак роз'яснень щодо розуміння цієї категорії в зазначених актах не має. Аналіз чинного та ретроспективного національного законодавства дав

наступні результати: на сайті Верховної Ради України в розділі «термінологія законодавства» на запит «дорожній рух» ми отримали один нормативно-правовий акт, який втратив свою чинність. Це Наказ МВС України від 13.11.2006 р. № 1111, який затвердив «Інструкцію з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України» і в якій визначалось, що «дорожній рух – сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги» [1].

В інший спосіб пошуку законодавчих дефініцій нам вдалось виявити, що Типове положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство), затвержене наказом Мінтранс України від 12.11.2003 р. № 877 визначає термін «дорожній рух» як процес руху на дорогах транспортних засобів та учасників дорожнього руху [2]. Водночас Національний стандарт України «Система управління безпекою дорожнього руху: Вимоги та настанова щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT) ДСТУ ISO 39001:2015» містить положення, що дорожній рух (road traffic) – це моторизоване та немоторизоване використання дороги [3]. Якщо узагальнити, «дорожній рух» – це процес використання дороги за допомогою транспортних засобів або без таких.

Кращий результат надав запит щодо терміну «безпека», адже було отримано чотирнадцять нормативно-правових актів в яких давалось легальне визначення зазначеної категорії. Основними характеристиками «безпеки» є: 1) відсутність неприпустимого ризику пов'язаного із заподіянням шкоди (Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Мінтранс України від 19.08.2003 р. № 650; Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України: Наказ Мінтрансв'язку України від 14.09.2004 р. № 818; 2) комплекс заходів, а також людські і матеріальні ресурси, які призначені для захисту (Про затвердження Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів Укравіатранс: Наказ МВС України від 11.06.1996 р. № 168/397); 3) стан (Про затвердження Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування: Наказ Мінтрансв'язку України від 22.01.2007 р. № 42).

У Типовому положенні про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство), затверженому наказом Мінтранс України від 12.11.2003 р. № 877 визначено, що термін «безпека» означає відсутність

неприпустимого ризику, пов'язаного з травмуванням або загибеллю людей, заподіянням збитків навколишньому середовищу [2]. При цьому, слід враховувати, що у цьому разі ризиком є поява обставин, що обумовлюють виникнення надзвичайних (транспортних) подій [2]. Фактично мова йде про відхил від очікуваного та результат невизначеності, спричинення аварій (подія) та смертей і важких травм (наслідки) [3].

Що стосується терміну «безпека дорожнього руху», то електронний сервіс, як і у випадку аналізу терміну «дорожнього руху» надав лише один нормативно-правовий акт в якому трактується зазначений термін і який втратив свою чинність. Так, в «Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України», яка затверджена Наказом МВС України від 13.11.2006 р. № 1111, визначається, що «безпека дорожнього руху – стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків», а «забезпечення безпеки дорожнього руху – діяльність, спрямована на попередження причин та умов виникнення ДТП, зниження тяжкості їх наслідків [1].

У Типовому положенні про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство), затвердженому наказом Мінтранс України від 12.11.2003 р. № 877 визначено, що безпека дорожнього руху – характеристика дорожнього руху, що визначається аварійністю [2]. Водночас Національний стандарт України «Система управління безпекою дорожнього руху: Вимоги та настанова щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT) ДСТУ ISO 39001:2015» містить положення, що безпека дорожнього руху (road traffic safety) – це умови та чинники, внаслідок яких виникають дорожньо-транспортні аварії та дорожньо-транспортні пригоди і які можуть (або мають можливість) спричинити смерть або важкі тілесні ушкодження для учасників дорожнього руху [3].

Отже, в законодавстві України терміни «безпека дорожнього руху», «дорожній рух» використовуються, містяться їхні легальні визначення, однак: 1) їхнє розуміння адаптовано під потреби конкретного нормативно-правового акту; 2) нормативно-правові акти, що містять відповідні визначення вже втратили чинність або є застарілими чи результатом спільної діяльності представників міжнародної спільноти. Відповідно, чинне законодавство в частині визначення понятійного апарату у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є недосконалим.

Література:

1. Інструкція з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України: Наказ МВС України від 13.11.2006 № 1111. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1243-06/ed20090717/find?text=%C4%EE%F0%EE%E6%ED%B3%E9+%F0%F3%F5#Text>

2. Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство): Наказ Мінтранс України від 12.11.2003 № 877. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0877361-03#Text>

3. Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT): Національний стандарт України ДСТУ ISO 39001:2015. Закон, ТОВ «Ай Ті Систем Юкрейн», 2022. URL: https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/39001-2015_0.pdf

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-293-0-21>

НЕПРАВОМІРНІСТЬ ОБМЕЖЕННЯ МАКСИМАЛЬНОГО РОЗМІРУ ПЕНСІЇ ВІЙСЬКОВОСЛУЖБОВЦЯМ НА ПРИКЛАДІ АКТУАЛЬНОЇ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ

Риженко І. М.

*кандидат технічних наук, доцент,
член-кореспондент Академії адміністративно-правових наук України,
доцент кафедри цивільно-правових дисциплін
Міжнародного економіко-гуманітарного університету
імені академіка Степана Дем'янчука
м. Рівне, Україна*

Бабич І. С.

*здобувач III освітньо-наукового рівня вищої освіти (доктор філософії)
Науково-дослідного інституту публічного права
м. Київ, Україна*

Достеменно відомо, що пільги, компенсації чи соціальні гарантії фактично виступають додатковим джерелом існування для осіб, котрі їх отримують, та одночасно з цим необхідною конституційною складовою права на достатній рівень життя, що не може бути нижчим за встановлений прожитковий мінімум, а від так потенційне звуження