

**ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

МАРЦЕНИШИН Ю.І., СОБАКАРЬ А.О.

**АДМІНІСТРАТИВНИЙ НАГЛЯД ЗА ДОРОЖНІМ
ПЕРЕВЕЗЕННЯМ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ:
ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ**

Монографія

Київ – 2016

УДК 656.071.3
ББК Х301.9(4УКР)145.3
М 12

*Рекомендовано до друку Вченою радою Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
(протокол № 3 від 26 листопада 2015 року)*

Рецензенти:

Заросило Володимир Олексійович – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри управління безпекою, правоохоронної та антикорупційної діяльності Інституту права ім. князя Володимира Великого Міжрегіональної академії управління персоналом;

Миرونюк Роман Вікторович – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності ОВС Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

Марценишин Ю.І., Собакарь А.О.

М 12 Адміністративний нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів: проблеми теорії та практики : монографія / Марценишин Ю.І., Собакарь А.О. – К.: ПП «Комп'ютерний дизайн», 2016. – 205 с.

Монографію присвячено дослідженню теоретичних питань та практики здійснення адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів. Сформульовано поняття, визначено мету, завдання та функції адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів. Розкрито нормативні засади перевезення небезпечних вантажів. З'ясовано місце і роль ДАІ серед інших суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Здійснено аналіз форм та методів адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів, а також особливостей застосування заходів адміністративного примусу до порушників чинного на транспорті законодавства. Вироблено конкретні пропозиції теоретичного та практичного характеру, спрямовані на вдосконалення адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.

Книга буде цікавою і корисною для наукових і практичних працівників, викладачів і курсантів (студентів, ад'юнктів, аспірантів) та всіх, хто цікавиться проблематикою забезпечення безпеки дорожнього руху.

ISBN 978-966-97599-1-7

© Марценишин Ю.І., Собакарь А.О., 2016

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. Загальнотеоретичні засади адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.....	9
1.1. Дорожнє перевезення небезпечних вантажів як об'єкт адміністративного нагляду.....	9
1.2. Нормативні засади перевезення небезпечних вантажів.....	29
1.3. Поняття, сутність та значення адміністративного нагляду у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів.....	49
1.4. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів та місце серед них ДАІ МВС України.....	75
РОЗДІЛ 2. Організаційно-правові засади адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.....	99
2.1. Правова природа адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.....	99
2.2. Форми адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.....	113
2.3. Методи адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.....	127
2.4. Особливості застосування заходів адміністративного примусу за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів	145
ВИСНОВКИ.....	160
ДОДАТКИ.....	167
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	174

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВВП	– валовий внутрішній продукт
ВООЗ	– Всесвітня організація охорони здоров'я
ГОСТ	– Державний стандарт
ГУМВС	– головне управління Міністерства внутрішніх справ
ДАІ	– Державна автомобільна інспекція МВС України
ДДАІ	– Департамент Державної автомобільної інспекції
ДОПНВ	– дорожнє перевезення небезпечних вантажів
ДПС	– дорожньо-патрульна служба
ДСТУ	– Державні стандарти України
ДСН	– Державні санітарні норми
ДНАОП	– Державні нормативно-правові акти про охорону праці
ДТП	– дорожньо-транспортна пригода
ЄКМТ	– Європейська Конференція Міністрів Транспорту
ЄС	– Європейський Союз
ЄУТР	– Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення
ІМО	– Міжнародна морська організація
СОЛАС-74	Міжнародної конвенції по охороні людського життя на морі
СРСР	– Союз Радянських Соціалістичних Республік
ТЗ	– транспортний засіб
КУпАП	– Кодекс України про адміністративні правопорушення
МВС	– Міністерство внутрішніх справ України

Мінінфраструктури	– Міністерство інфраструктури України
Мінприроди	– Міністерство екології та природних ресурсів України
Мінсоцполітики	– Міністерство соціальної політики України
МОЗ	– Міністерство охорони здоров'я України
МОН	– Міністерство освіти і науки України
МОП	– Міжнародна організація праці
ОВС	– органи внутрішніх справ
ОДР	– організація дорожнього руху
ООН	– Організація Об'єднаних Націй
ПДР	– Правила дорожнього руху
США	– Сполучені Штати Америки
Укртрансінспекція	– Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті
УРСР	– Українська Радянська Соціалістична Республіка
BLU Code	– Кодекс по навантаженню/розвантаженню навалювальних вантажів
IMDG Code	– Міжнародний кодекс перевезення небезпечних вантажів

ВСТУП

Створення динамічно розвинутої та збалансованої національної транспортної системи є необхідною умовою стабілізації та зростання економіки, забезпечення цілісності країни, підвищення рівня життя населення. Визначальним чинником досягнення названої мети є безпека перевезень, адже аварійні ситуації, інциденти, транспортні пригоди не лише призводять до економічних збитків, але й завдають непоправної шкоди навколишньому середовищу та здоров'ю людей. Особливо резонансними стають пригоди, пов'язані із транспортуванням небезпечних вантажів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами. Ситуація ускладнюється й тим, що переважна більшість маршрутів руху з небезпечними вантажами розташована у безпосередній близькості до промислових підприємств та житлових масивів, що створює загрозу виникнення надзвичайних ситуацій з особливо тяжкими наслідками.

Наразі питання регулювання ринку вантажних автомобільних перевезень набувають усе більшої актуальності. Їх слід визначати на основі загально визнаних міжнародних критеріїв професійної компетенції, правової репутації, фінансової спроможності, технологічної готовності й, головне, виконавської дисципліни всіх суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Із-поміж багатьох інструментаріїв її забезпечення на особливу увагу заслуговує адміністративний нагляд, обов'язок щодо здійснення якого покладено на підрозділи Державної автомобільної інспекції МВС України. Деліктологічна ситуація, що склалася у названій сфері, вимагає підвищення ефективності адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів, пошуку нових форм і методів його здійснення, виключення дублювання повноважень суб'єктів адміністративної юрисдикції, усунення прогалин в автотранспортному законодавстві, поліпшення кадрового, матеріально-технічного та фінансового забезпечення суб'єктів нагляду тощо.

Засадничою базою дослідження вказаної проблематики є праці вчених-юристів із відповідних галузевих наук, серед іншого й адміністративно-правової, зокрема: В. Б. Авер'янова, О. М. Бандурки, В. М. Бесчастного, Ю. П. Битяка, Г. В. Галімшиної, В. М. Гаращука, А. В. Гаркуші, І. П. Голосніченка, Т. О. Гуржія, Д. С. Денисюка, М. М. Долгополової, В. О. Заросила, Д. П. Калаянова, Р. А. Калюжного, М. В. Коваліва, Т. О. Коломoeць, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, Т. О. Мацелик, М. А. Микитюка, В. А. Мисливого, О. Л. Міленіна, О. М. Музичука, В. Й. Развадовського, О. П. Рябченко, О. Ю. Салманової, Я. І. Хом'яка, І. М. Шопіної, В. М. Шудрікова, Х. П. Ярмакі та інших. Проте, попри розмаїття наукових досліджень, дорожнє перевезення небезпечних вантажів як об'єкт адміністративного нагляду вчені досліджують здебільшого фрагментарно, в аспекті розгляду більш змістовних питань. Жодної роботи, що містила би комплексне дослідження особливостей адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів, донині немає, що зайвий раз підтверджує важливість обраної тематики дослідження.

Головна мета монографічного дослідження полягає в тому, щоб на основі аналізу чинного законодавства України та узагальнення практики його реалізації розкрити сутність, основні риси, механізми здійснення адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів і розробити пропозиції, спрямовані на підвищення його ефективності. Вказана мета зумовила постановку та вирішення таких завдань:

- визначити особливості дорожнього перевезення небезпечних вантажів як об'єкта адміністративного нагляду;
- розкрити нормативні засади перевезення небезпечних вантажів;
- з'ясувати сутність та призначення адміністративного нагляду у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів;
- визначити коло суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів та запропонувати їх класифікацію;

- з'ясувати місце та роль Державтоінспекції серед інших суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів;
- уточнити форми адміністративного нагляду ДАІ МВС України за перевезенням небезпечних вантажів;
- охарактеризувати методи адміністративного нагляду за перевезенням небезпечних вантажів;
- розробити конкретні пропозиції теоретичного та практичного характеру, спрямовані на вдосконалення адміністративного нагляду за перевезенням небезпечних вантажів.

Монографія є однією із перших спроб комплексно, з використанням сучасних методів пізнання, урахуванням новітніх досягнень правничої науки здійснити теоретичне узагальнення й нове розв'язання наукового завдання щодо вдосконалення теорії та практики здійснення адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.

Викладені у монографії положення, звичайно, не претендують на винятковість, однак авторами висловлюються сподівання, що вони вивчатимуться та обговорюватимуться як практиками, так і науковою спільнотою.

Автори вдячні доктору юридичних наук, професору Миронюку Роману Вікторовичу та доктору юридичних наук, професору Заросило Володимирі Олексійовичу, а також усім колегам, які своїми порадами, відгуками та зауваженнями сприяли підготовці й виданню цієї книги.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНОГО НАГЛЯДУ ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯМ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

1.1. Перевезення небезпечних вантажів як об'єкт адміністративного нагляду

Реалізація комплексної програми подальшого розвитку всіх галузей економіки з одночасним вдосконаленням структури промисловості ставить перед автомобільним транспортом завдання як найповного і своєчасного задоволення потреб в перевезеннях вантажів.

Автомобільні вантажні перевезення складають близько 60% від загального обсягу перевезень всіма видами транспорту в сучасній Україні. Ці цифри, без сумніву, кажуть самі за себе. Автомобільний транспорт був і залишається одним з найважливіших видів транспорту. Зараз автомобільний транспорт в цілому задовольняє потреби економіки та населення, однак, впродовж останніх років виникла низка нових проблем, що потребують системного аналізу та вжиття відповідних заходів для забезпечення сталого розвитку галузі [157, с. 4]. Насамперед вантажний автомобільний транспорт є найбільш енергоємним серед усіх видів транспорту [130, с. 38]. На нього припадає використання до 70 % паливно-енергетичних ресурсів від загального обсягу використання транспортом в цілому в Україні [111, с. 61; 130, с. 38]. По-друге, якщо парк легкових автомобілів з 1990 до 2004 р. зріс на 40 %, парк автобусів – на 31 %, то загальна кількість вантажних автомобілів за цей же період скоротилася на 6 % [111, с. 83; 130, с. 38]. По-третє, на незадовільному рівні залишається правове забезпечення транспортного обслуговування населення, на що неодноразово звертали увагу вчені [157]. По-четверте, високим залишається рівень викидів шкідливих речовин автомобільним транспортом в атмосферне повітря, що становлять 95% викидів пересувних

джерел або 30% від загального обсягу шкідливих речовин [38]. По-п'яте, недостатня ефективність організації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом [34, с. 1]. По-шосте, відсутність необхідних обсягів компенсацій при фінансових втратах автомобільних перевізників [25, с. 5]. По-сьоме, неоптимальною є структура парків рухомого складу [158, с. 20]. По-восьме, останнім часом значно зростає зношеність вантажних автомобілів, і як наслідок – показник аварійності [130, с. 38].

Остання проблема особливо позначається в структурі вантажних перевезень промислової продукції і сировини, що мають небезпечні властивості. Зростання обсягів виробництва і споживання цієї продукції обумовлюють потреби економіки в перевезеннях небезпечних вантажів. Особливо важливе значення має екологічний аспект перевезень небезпечних вантажів. Дія небезпечних речовин, що перевозяться різними видами транспорту, на навколишнє середовище може викликати незворотні зміни і навіть загибель флори і фауни. Особливо відчутні відхилення від екологічної рівноваги викликають інциденти з небезпечними вантажами. Наприклад, забруднення річок і морського узбережжя при розливі нафтопродуктів, загибель або захворювання тварин при попаданні хімічних речовин в стічні води, знищення лісових масивів в результаті пожежі, що виникла при перевезенні легкозаймистих речовин, і т.д.

Забезпечення безінцидентності перевезень небезпечних вантажів – важлива економічна і соціальна проблема, що вимагає значних витрат на її здійснення. Шкода, що наноситься економіці країни інцидентами при перевезенні небезпечних вантажів, спричиняє за собою: загибель і захворювання людей; забруднення навколишнього середовища (екологічний збиток); пошкодження технічних засобів і руйнування доріг, промислових об'єктів, житлових будівель; пошкодження транспортних вузлів (залізничних і автомобільних станцій, портів, аеропортів), архітектурно-історичних пам'яток і природних заповідників, а також місць відпочинку.

Хоча у світовій практиці для більшості небезпечних вантажів ймовірність настання аварії під час їх перевезення становить лише 10^{-6} на милью, наслідки інциденту, порівняно з транспортуванням іншого комерційного вантажу, більш масштабні.

Лише у США збитки від аварій при перевезенні небезпечних вантажів у 2009 р. становили 69117.345 тис. доларів США, що на 30 % більше ніж у 2008 р. [290]. Понад 73 % аварій з небезпечними вантажами припадає на автомобільні перевезення [85, с. 82]. Крім значних наслідків, перевезення небезпечних вантажів відрізняє те, що при плануванні та виборі маршруту перевезення мінімізація витрат не визначається пріоритетною: перевізники та державні установи, уповноважені здійснювати видачу дозволів на ПНВ, здебільшого керуються міркуваннями мінімальної чисельності населення та/або мінімальною вірогідністю настання небажаної події.

Якщо провести паралель між всіма причинами скоєння ДТП з постраждалими то можна помітити, що втрати від ДТП, які трапились з причин порушення правил ДПНВ незначні, навіть можна сказати мізерні в порівнянні з іншими ДТП. Однак, поглиблений аналіз даної ситуації змушує констатувати наявність значних ризиків та соціальних передумов під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Так, найбільш важливим аспектом перевезення небезпечних вантажів є екологічний аспект. Інциденти, що виникають під час перевезення цих вантажів, спричиняють загибель і захворювання людей, тварин, забруднення навколишнього середовища, ушкодження транспортних засобів і руйнування доріг, промислових об'єктів, житлових будинків. Економічний збиток від цього може скласти мільйони гривень, а соціальний збиток, викликаний загибеллю людей, знищенням природних ресурсів і національних багатств країни - незлічимий. І це ще не вичерпаний перелік збитків і шкоди, яких можуть завдати суспільству небезпечні вантажі. Виходячи з цього необхідно підкреслити, що діяльність пов'язана з виготовленням, перевезенням і

зберіганням небезпечних вантажів потребує значної уваги та нагляду як з боку законодавчої так і з боку виконавчої влади.

На сьогодні, в результаті науково-технічного прогресу, бурхливого розвитку всіх галузей промисловості з'явилася величезна кількість небезпечних вантажів, яких всього існує біля 4 тисяч найменувань що приймаються до перевезення, з них 200 – особливо небезпечних [137].

Підраховано, що близько тисячі нових хімічних продуктів з'являються на ринку щороку, приблизно сто тисяч хімічних речовин використовуються у глобальному масштабі. Ці хімічні продукти в основному є сумішами хімічних речовин. На сьогодні нараховується від одного до двох мільйонів таких продуктів і комерційних найменувань. Велика кількість хімічних речовин та зростання виробництва означають більш значні обсяги їх перевезень. Речовини та вироби внаслідок притаманних їм властивостей, становлять підвищену небезпеку при перевезенні, об'єднують в окрему категорію: небезпечні вантажі [154, с. 9].

Отже, у світовій практиці спостерігається поступове збільшення обсягів перевезення небезпечних вантажів усіма видами транспорту, а також розширення номенклатури таких вантажів. Відповідно, має місце поступове зростання кількості аварій, які виникають під час їх перевезення. Аварії транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі, являють собою більшу небезпеку для людей і довкілля, ніж звичайні дорожньо-транспортні пригоди або аварії на виробництві з наявністю таких речовин. Це пов'язано з рядом причин, зокрема:

- на місці пригоди одночасно наявні пальне для живлення двигунів внутрішнього згоряння транспортного засобу (окрім більшості випадків перевезення вантажів залізничним транспортом) і небезпечний вантаж (він часто також являє собою нафтове пальне або іншу горючу речовину чи матеріал або ж може спричинити горіння інших речовин та матеріалів);

- поблизу місця аварії часто перебуває велика кількість інших транспортних засобів і людей, які можуть зазнати впливу небезпечних

чинників, виникнення яких можливе у разі потрапляння небезпечного вантажу за межі транспортної тари (особливо у разі виникнення пожежі);

– на транспортних засобах, а також у місцях виникнення аварій на транспорті практично в усіх випадках відсутні або наявні у недостатній кількості технічні засоби протиаварійного захисту, вогнегасники і стаціонарні системи пожежогасіння, засоби нейтралізації небезпечних речовин, вогнегасні речовини, спеціальна техніка, засоби індивідуального захисту тощо;

– широка номенклатура небезпечних речовин, які перевозяться різними видами транспорту, унеможливує підбір універсальних технічних засобів, необхідних для перешкоджання подальшому розвитку аварії (зокрема, унеможливлення займання) або боротьби з її наслідками, а також засобів захисту людей, які беруть участь у проведенні відповідних робіт;

– небезпека, яку являють собою окремі хімічні речовини, може зростати внаслідок їх контакту з іншими речовинами, паливом, об'єктами довкілля тощо. Під час аварії, одночасна наявність декількох небезпечних речовин може призвести до взаємного підсилення їх негативного впливу на людей і довкілля.

Національні системи перевезень небезпечних вантажів багато в чому ідентичні. Це стосується технічного забезпечення перевезень, нормативної регламентації, навчання обслуговуючого персоналу, технології зберігання і виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, а також структури класифікації небезпечних вантажів по видах небезпеки. Проте відсутність єдиних критеріїв безпеки викликає серйозні розбіжності при розділенні небезпечних речовин по класах і підкласах. Ще більшу відмінність викликає система інформації про безпеку, що виконується в кожній країні з різним рівнем інформативності.

Порівнюючи національні системи перевезень небезпечних вантажів, основну увагу слід приділяти системам інформації про безпеку як найбільш характерному елементу перевізних систем зарубіжних країн.

Для автомобільного транспорту класифікація вантажів, у тому числі небезпечних, ґрунтується на параметрах, або групі параметрів, які визначають

транспортну характеристику вантажу. Ця характеристика містить у собі фізико-хімічні властивості вантажу, експлуатаційні параметри тари і упаковки, режим перевезення, ступінь небезпечності, а також умови, якими визначаються специфічні властивості вантажу.

На протязі багатьох років класифікація усіх небезпечних вантажів наводилась спочатку у ГОСТах (19433-74, 19433-81, 19433-88), а починаючи з 2006 р. у ДСТУ (4500-3:2006, 4500-3:2008). У новому Законі «Про перевезення небезпечних вантажів» ця класифікація дещо відрізняється від ДСТУ 4500-3:2008 «Вантажі небезпечні. Класифікація».

У абзаці другому статті 1 названого Закону класифікація має такий вигляд: «небезпечні речовини – речовини віднесені до таких класів: 1 – вибухові речовини та вироби; клас 2 – гази; клас 3 – легкозаймисті розчини; клас 4.1 – легкозаймисті тверді речовини; клас 4.2 – речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 – речовини, то виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою; клас 5.1 – речовини, що окислюють; 5.2 – органічні перексиди; клас 6.1 – токсичні речовини; клас 6.2 – інфекційні речовини; клас 7 – радіоактивні матеріали; клас 8 – корозійні речовини; клас 9 – інші небезпечні речовини та вироби» [224].

Класифікація, наведена у Законі, зберігаючи усі 9 класів найменувань небезпечних вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом, «виключила» багато підкласів. Наприклад, підкласи від 1.1 до 1.5, які характеризують ступінь небезпечності вибухових речовин та виробів. Це ж саме стосується підкласів 2.1 – 2.4 щодо характеристики газів. Є й інші суттєві відмінності.

Відповідь на запитання «якою ж класифікацією треба користуватись» міститься у пункті 2 розділу п'ятого «Прикінцеві положення» Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», яка (відповідь) чітко і твердо визначила: «До приведення законів України, інших нормативно-правових у відповідність з цим Законом вони застосовуються в частині, що не суперечить цьому Закону».

ДСТУ 4500-3:2008 є підзаконним нормативним актом і згідно з Постановою Верховної Ради України від 13 вересня 1991 р. щодо дії на території України нормативних актів Союзу РСР, не може суперечити Закону України.

Якщо згрупувати небезпечні вантажі за їх властивостями відповідно до існуючої класифікації, то можна виділити шість основних видів небезпечності: вибухонебезпечні, пожежонебезпечні, корозійні речовини і речовини, що окислюють, радіоактивні матеріали, токсичні та інфекційні речовини.

Треба відмітити, що у розробленій «номенклатурі небезпечних вантажів, рекомендованих до перевезення автомобільним транспортом», інфекційні речовини (клас 6.2 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів»; підклас 6.2 по класифікації ДСТУ 4500-3:2008), так як і радіоактивні матеріали (клас 7) не наводяться.

Особливу групу небезпечних речовин складають ті, які відносяться до канцерогенних, тобто таких, які при попаданні в організм викликають виникнення і розвиток пухлин. До цієї категорії відносяться різні хімічні речовини типу бензидина, неорганічні солі, ароматичні аміносполуки та інші.

Неважко побачити, що канцерогенною небезпекою можуть бути наділені великі групи небезпечних вантажів, віднесених до різних класів. Для проявлення канцерогенності потрібні систематичні контакти з таким вантажем однієї і тієї ж групи обслуговуючого персоналу на протязі трипалого часу, що є нетиповим для роботи автомобільного транспорту.

Отже, у Європейській угоді щодо перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» і ДСТУ 4500-3:2008 «Вантажі небезпечні. Класифікація.» існує 9 класів небезпечних вантажів.

Згідно з Європейською угодою щодо перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) у верхній частині інформаційної таблички вказується ідентифікаційний номер безпеки. Останній може складатися з двох чи трьох цифр і букви «X», що стоїть перед ними.

Якщо речовині властиві кілька видів небезпеки, то ідентифікаційний номер небезпеки складається з цифр, які характеризують кожен вид небезпеки. Наприклад: Ацетилен - займистий газ, здатний вести до мимовільної бурхливої реакції: номер небезпеки буде 239 [126, с. 99].

Якщо для вказівки небезпеки, що властива речовині, досить однієї цифри, тобто речовина не має додаткових видів небезпеки, після цієї цифри ставлять нуль. Наприклад: Дизельне паливо - легкозаймиста рідина з температурою спалаху в закритому тиглі вище + 23°C, тобто для вказівки небезпеки досить однієї цифри: номер виду небезпеки буде 30.

Подвоєні цифри позначають посилення відповідного виду небезпеки. Наприклад: Бензин - легкозаймиста рідина з температурою спалаху в закритому тиглі нижче + 23°C: номер виду небезпеки буде 33.

Отже, у Європейській угоді про дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) позначення видів небезпеки, тобто верхня частина інформаційної таблиці, які розміщуються на транспортних засобах, що перевозять небезпечні вантажі, здійснюється цифрами від 2 до 9, але з ДСТУ 4500-3:2008 «Вантажі небезпечні. Класифікація.», Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р., а також частиною другою «Класифікація» Європейської угоди передбачено 9 класів небезпечних вантажів, позначення яких здійснюється цифрами від 1 до 9 [71; 224; 232]. Для усунення протиріч, котрі ми бачимо в Європейській угоді щодо перевезення небезпечних вантажів бажано позначити види небезпеки також цифрами від 1 до 9. Тобто внести цифру «1» та вказати, що в цьому випадку можлива небезпека реакції вибуху, так як відповідно до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», ДСТУ 4500-3:2008 «Вантажі небезпечні. Класифікація.» і частини другої «Класифікація» Європейської угоди перший клас небезпеки належать до вибухових речовин або виробів [117, с. 44; 126, с. 100].

Разом з класифікацією досить важливим є термінологічне з'ясування сутності таких понять як «небезпечний вантаж», «перевезення небезпечних

вантажів», «дорожнє перевезення небезпечних вантажів» тощо, адже єдності щодо їх трактування не містять ані літературні джерела, ані чинне законодавство.

У чинному законодавстві «небезпечний вантаж» визначається як речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин [224]. Аналогічне визначення поняття «небезпечний вантаж» надається в деяких підзаконних нормативно-правових актах [165; 192; 196; 198; 210].

З іншого боку ДСТУ 4500-1: 2008 «Вантажі небезпечні. Терміни та визначення понять» до небезпечних вантажів відносить речовини і предмети, які при транспортуванні, виконанні навантажувально-розвантажувальних робіт і зберіганні можуть слугувати причиною вибуху, пожежі або пошкодження транспортних засобів, складів, пристроїв, будівель і споруд, а також загибелі, каліцтва, отруєння, опіків, опромінювання або захворювання людей і тварин» [72].

Визначення цього поняття передбачено і в Законі України «Про автомобільний транспорт», який називає небезпечним вантажем не лише речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, а й додатково відносить до цих вантажів і тару з під них [162].

Перелік термінів, що використовуються в досліджуваній сфері, передбачено і Правилами дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затвердженими наказом МВС України від 26 липня 2004 р. № 822. Останні визначають небезпечний вантаж як речовини, матеріали, вироби, відходи

виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин: клас 1 - вибухові речовини та вироби; клас 2 - гази; клас 3 - легкозаймисті рідини; клас 4.1 - легкозаймисті тверді речовини, самореактивні речовини і тверді десенсибілізовані вибухові речовини; клас 4.2 - речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 - речовини, що виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою; клас 5.1 - окиснювальні речовини; клас 5.2 - органічні пероксиди; клас 6.1 - токсичні (отруйні) речовини; клас 6.2 - інфекційні речовини; клас 7 - радіоактивні матеріали; клас 8 - корозійні речовини; клас 9 - інші небезпечні речовини та вироби [197].

Очевидно, що відмінність цього терміну від інших полягає лише в тому, що законодавець додатково зазначив перелік класів небезпечних речовин, що, на наш погляд, є недоречним. Саме поняття небезпечні речовини, вже несе в собі відповідну інформацію про ці класи, яка додатково дублюється в наведеному терміні як уточнення і цим в свою чергу створює труднощі щодо сприйняття згаданого визначення [125, с. 57].

В українському законодавстві можна також зустріти визначення небезпечного вантажу як будь-яких речовин, матеріалів, виробів, відходів виробничої та іншої діяльності, що в силу притаманних їм властивостей і особливостей можуть під час перевезення створити загрозу для життя і здоров'я людей, нанести шкоду навколишньому середовищу, привести до ушкодження чи знищення матеріальних цінностей [222].

Отже, наведені поняття, незважаючи на різне змістовне наповнення, по суті характеризують одне й те саме явище. Адже безпека, яку репрезентують

собою ці вантажі, не має відмінності від часу та місця виготовлення, зберігання чи транспортування, не має відмінності між видами транспорту, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, у всіх випадках вона становить однотипну загрозу для всього суспільства [118, с. 275].

На підставі викладеного цілком логічно у законодавстві передбачити уніфіковане поняття *«небезпечний вантаж»*, яке, на нашу думку, може бути визначено як *будь-які предмети або речовини, які через притаманні їм властивості за наявності певних умов та факторів під час перевезення транспортними засобами можуть створювати загрозу життю і здоров'ю людей, тварин, заподіяти матеріальні збитки або шкоду суспільству та навколишньому середовищу.*

Будь-який вантаж неодмінно асоціюється з процесом переміщення від місця його виготовлення чи зберігання до місця призначення. Іншими словами мова йде про перевезення таких вантажів.

В Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» термін «перевезення небезпечних вантажів» визначається як діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення [224].

Якщо звернутися до довідкової літератури, то слово «возити» є недосконалим видом перехідного дієслова, перше значення якого означає переміщувати, пересувати, доставляти кого -, що-небудь машиною, возом та ін., а друге – волочити, тягати що-небудь [35, с. 199]. С.І. Ожегов, слово «перевезти» визначає з двох позицій: 1. Перемістити, везучи через який-небудь простір. 2. Везучи, доставити з одного місця до іншого [153, с. 490]. З іншого боку на думку В. Даля термін «перевозити» означає доставляти з одного місця до іншого, на конях чи іншою худобою, або на возах, санях, вручну чи на суднах, поромах, плотах тощо [56, с. 39-40]. Подібного роду визначення дає новий тлумачний словник української мови: перевозити – везучи,

переміщувати з одного місця на інше, змінювати місце розташування; везучи, переміщувати кого-небудь на інше місце проживання, перебування [144, с. 248–249].

Враховуючи викладене, під *перевезенням небезпечних вантажів слід розуміти переміщення будь-яким способом предметів або речовин, які через притаманні їм властивості за наявності певних умов під час перевезення транспортними засобами можуть створювати загрозу життю і здоров'ю людей, тварин, завдати шкоди суспільству та навколишньому середовищу, від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення, з дотриманням встановлених вимог.*

Зрозуміло, якщо мова йде про перевезення будь-яких вантажів колісними транспортними засобами, такі перевезення доречно називати дорожніми.

Попри те, що наказом МВС України від 26 липня 2004 р. № 822 спеціально затверджені Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, законодавчо термін «дорожнє перевезення небезпечних вантажів» не закріплено.

Усуваючи цю прогалину, пропонуємо *дорожнє перевезення небезпечних вантажів розуміти як перевезення небезпечних вантажів колісними транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами* [118, с. 275].

Крім цього, аналіз положень статті 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», в якій дається визначення основних термінів, засвідчив, що не всі терміни враховано та нормативно позначено. Наприклад, відсутні поняття «об'єкти зберігання небезпечних вантажів», «Державний реєстр небезпечних вантажів», «безпека перевезення небезпечних вантажів», «забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів», «державний контроль (нагляд) у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів».

Не претендуючи на повноту визначення, пропонуємо такі дефініції вказаних понять. *Об'єкти зберігання небезпечних вантажів* – спеціально облаштовані місця, майданчики, складські приміщення та споруди, де

короткостроково зберігаються прийняті до/після перевезення небезпечні вантажі. *Державний реєстр небезпечних вантажів* – перелік небезпечних вантажів відповідно до їх класифікації за результатами випробувань. *Безпека перевезення небезпечних вантажів* – стан захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища від негативного впливу, який може бути завданий внаслідок порушень правил експлуатації колісних транспортних засобів, призначених для перевезення небезпечних вантажів. *Забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів* – діяльність, спрямована на створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху та попередження причин виникнення дорожньо-транспортних пригод, зниження тяжкості їхніх наслідків, пов'язаних із перевезенням небезпечних вантажів. *Державний контроль (нагляд) у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів* – діяльність уповноважених державних органів (посадових осіб), здійснювана на постійній основі із використанням специфічних форм і методів та спрямована на перевірку дотримання вимог законодавства суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів, запобігання, виявлення та припинення серед них порушень законодавства про дорожнє перевезення небезпечних вантажів, а також застосування до винних заходів державного примусу.

Враховуючи викладене, вважаємо за доцільне доповнити статтю першу Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» термінами «об'єкти зберігання небезпечних вантажів», «Державний реєстр небезпечних вантажів», «безпека перевезення небезпечних вантажів», «забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів», «державний контроль (нагляд) у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів».

Як бачимо, в усіх розглянутих вище термінах ключовим словом є «небезпечний», в основу якого покладено лексему «небезпека». Останню розуміють як «стан загрози, можливість заподіяння шкоди, нещастя, кому-небудь, чому-небудь [56, с. 1491; 152, с. 338]; явища, процеси, об'єкти, властивості, здатні за певних умов завдати шкоду здоров'ю чи життю людини

або системам, що забезпечують життєдіяльність людей» [77, с. 16].

Небезпеку ще трактують як «можливість якогось лиха, нещастя, якоїсь катастрофи, шкоди і т. ін. Стан, коли кому-чому-небудь щось загрожує. Потенційне джерело шкоди» [35, с. 747]. Отже небезпеку породжує певне джерело, яким є природні процеси та явища, елементи техногенного середовища, людські дії, що криють у собі загрозу небезпеки [77, с. 317]. Автори навчального посібника «Безпека життєдіяльності» (за ред. Є. П. Желібо) джерелом небезпеки визначають технологічний об'єкт у складі промислового підприємства, який при певних обставинах (тривалий вплив, аварія) може стати небезпечним як для працівників підприємства, так і для населення регіону та навколишнього середовища [77, с. 8].

Деякі вчені відносять до джерел підвищеної небезпеки властивості речей та сил природи, які за досягнутого рівня науки й техніки повністю не піддаються контролю людини і тому, незважаючи на застосування усіх заходів обачності, створюють високу ступінь вірогідності заподіяння шкоди життю та здоров'ю людини або матеріальним благам [272, с. 131].

Російські вчені розглядають поняття небезпеки в якості «джерела підвищеної небезпеки». На їх думку, джерело підвищеної небезпеки є однією з основних умов виникнення та існування відносин, в яких є суспільна небезпека [55, с. 83]. Невипадково джерелом підвищеної небезпеки вони визнають діяльність, яка «будучи пов'язана з використанням певних речей (головним чином техніки), не піддається в процесі свого здійснення безперервному та всезагальному контролю людини, внаслідок чого обумовлює високий ступінь вірогідності заподіяння шкоди [21, с. 46].

На транспорті будь-яке порушення дисципліни, пов'язане з безпекою руху, у певній мірі створює небезпеку безаварійній роботі транспорту. Однак ступінь цієї небезпеки різний. Він визначається двома моментами: тяжкістю збитку, який повинен наступити при реалізації небезпеки, і близькістю настання цього збитку.

В дорожньому русі небезпекою визначається дорожньо-транспортна пригода. При цьому небезпека дорожнього руху полягає в загрозі поранення чи загибелі людей, заподіянні матеріального збитку під час руху транспортного засобу. Про наявність небезпеки дорожнього руху свідчать не тільки факти дорожньо-транспортних пригод, що відбулися, але й загроза, тобто потенційна можливість їх настання [262, с. 290].

За таких умов, наголошують вчені, виразно проявляється економічна складова безпеки дорожнього руху, адже матеріальні збитки внаслідок ДТП «завдають дошкульного удару по генофонду нації, економіці країни, навколишньому середовищу та багатьом іншим царинам людської життєдіяльності» [52, с. 71].

За різними підрахунками, середня сума прямих збитків, завданих однією ДТП, становить більше ніж 1 тис. доларів США. Але є ще й непрямі збитки, пов'язані з лікуванням постраждалих, їхньою медичною реабілітацією, тимчасовою чи постійною втратою працездатності. За даними ВООЗ, що здійснює моніторинг стану безпеки дорожнього руху в 70 країнах світу, загальний матеріальний збиток від ДТП сягає 2 % валового внутрішнього продукту [54, с. 30; 93 с. 27]. В Україні збитки від ДТП, за вітчизняною методикою підрахунку, становлять 1,4% валового внутрішнього прибутку, а за міжнародною – 3,5 % [168].

За даними статистики, до 95 % ДТП завершуються більш або менш серйозними пошкодженнями транспортних засобів, близько 15 % – руйнуванням елементів дорожньої інфраструктури (стовпів, бордюрів, відбійників та інших захисних споруджень), понад 5 % – нівеченням об'єктів права власності пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин; 1,5 % псуванням цінного вантажу. Деякі автомобільні аварії завдають шкоди також об'єктам, не інтегрованим у дорожньо-вуличну систему: житловим спорудам, господарським будівлям, присадибним ділянкам тощо [54, с. 31; 93, с.27-28]. Одними з таких можуть бути ДТП під час перевезень небезпечних вантажів.

Отже, транспорт, особливо автомобільний, розглядається як джерело підвищеної небезпеки, а його експлуатація пов'язана із вирішенням проблем ефективності організації дорожнього руху, охороною громадського порядку, забезпеченням громадської безпеки [60, с. 3].

Суспільні відносини з приводу безпеки дорожнього руху є частиною суспільних відносин громадської безпеки, оскільки теж складаються через джерела підвищеної небезпеки, якими є транспортні засоби. Адже механічні транспортні засоби мають певну вагу, крім того, під час руху мають таку кінетичну енергію, яка робить їх потенційними руйнівниками, що стає причиною переривання процесу переміщення [60, с. 62; 106, с. 47]. Існуюча загроза безпеці дорожнього руху також зумовлюється випуском на лінію технічно несправних транспортних засобів, керуванням транспортними засобами в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, незахищеністю особи, майна від пошкоджень, що мають значне поширення [60, с. 62].

Відтак, небезпека – це фактично загроза завдання шкоди, життю або здоров'ю людини.

На автомобільному транспорті факторами, що можуть створювати загрозу безпеці перевезень, є: по-перше, транспортний засіб, тобто його технічна відповідність умовам перевезень; по-друге, вантаж (мова, насамперед, йде про небезпечні вантажі, які за своїми властивостями є потенційно небезпечними); по-третє, людський чинник, що передбачає можливість виникнення загрози безпеці перевезень у разі порушення чинних на автомобільному транспорті правил (кваліфікація екіпажу; постійне підтримання необхідного рівня водійської майстерності; нормування робочого часу водіїв та обслуговуючого інженерно-технічного персоналу тощо); по-четверте, несприятливий вплив навколишнього середовища (погодні умови – сила вітру, можливість гальмування, видимість, блискавки, атмосферний тиск; інші перешкоди – зони турбулентності, птахи, вміст чужорідних речовин у хмарах тощо); по-п'яте, форс-мажорні обставини.

Неважко помітити, що економічний збиток від порушення правил перевезення небезпечних вантажів може скласти мільйони гривень, а соціальний збиток, викликаний загибеллю людей, знищенням природних ресурсів і національних багатств країни, не обчислений. Для того щоб запобігти можливому збитку від перевезень небезпечних вантажів необхідно вжиття комплексу заходів, спрямованих на підвищення безпеки перевезень. Умовно їх можна поділити на такі: *організація перевізного процесу; регламентація перевезень; управління перевезеннями; ліквідація наслідків інцидентів.*

Організація перевізного процесу включає заходи щодо технічного оснащення перевезень (пересувний склад, тара і засоби механізації навантажувально-розвантажувальних робіт), безпечного руху по маршруту і навчанню обслуговуючого персоналу.

Особливої уваги вимагає до себе регламентація перевезень, тобто розробка єдиних норм і правил перевезень небезпечних вантажів, що дозволить здійснити їх стандартизацію та уніфікацію. Успішне розв'язання цього питання забезпечить загальний підхід різних міністерств і відомств до цього виду спеціальних перевезень.

Завданнями управління перевезеннями є маршрутизація, вибір рухомого складу і спеціалізація підрозділів (колон, автотранспортних підприємств, управлінь) по перевезенню небезпечних вантажів і забезпеченню інформації про безпеку.

Розв'язання четвертої задачі (ліквідації наслідків інцидентів) дозволить ефективно здійснювати заходи щодо гасіння пожеж, дезактивації або дегазації, дезінфекції, першої медичної допомоги, евакуації населення і відновлення зруйнованих і пошкоджених доріг, техніки і промислових об'єктів.

Зазначене вище ще раз підтверджує висновок, що автомобільний транспорт є джерелом підвищеної небезпеки, використання якого вимагає суворого дотримання особливих заходів обережності. Саме тому держава приймає відповідні нормативні акти, які регламентують порядок та умови

роботи автотранспорту, встановлюють правила його руху і технічної експлуатації. Порушення вказаних правил може привести до настання тяжких, деколи непоправних наслідків для життя і здоров'я людей, а також для навколишнього середовища. При цьому дорожнє перевезення небезпечних вантажів, на відміну від інших перевезень, є складним процесом, який викликає необхідність застосування особливого обладнання, наявності дозволів, погодження маршрутів руху, особливих навиків водіння, забезпечення супроводження тощо.

Попри те, що процес перевезення небезпечних вантажів законодавчо регламентований, названа сфера залишається деліктологічно небезпечною, особливо це стосується дорожніх перевезень зазначеного виду вантажів.

Проведене нами соціологічне опитування 385 працівників ДАІ з усіх регіонів України (див. додаток Г) дозволило дійти висновку, що найбільш типовими порушеннями, які мають місце у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів є:

відсутність у водіїв транспортних засобів, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, необхідних документів, серед яких: узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу виданого відповідним підрозділом Державтоінспекції; свідоцтва про допуск транспортного засобу до перевезення небезпечного вантажу відповідного класу безпеки; ДОПНВ-свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі; письмових інструкцій на випадок аварії або надзвичайних ситуацій; чинного договору обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів;

перевезення небезпечних вантажів транспортними засобами, не призначеними для цього, або з технічними несправностями і невідповідністю вимогам правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а також не укомплектованими відповідно до призначення;

недотримання маршрутів перевезення небезпечних вантажів;

перевезення небезпечних вантажів без погодження маршруту з ДАІ тощо.

Серед багатьох заходів організаційно-правового характеру, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів, найбільш впливовим є адміністративний нагляд.

Нагляд за дотриманням законодавства у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів є одним з найдієвіших механізмів підтримання правопорядку в цій сфері. Він являє собою діяльність компетентних органів, в процесі якої здійснюється попередження, виявлення та припинення порушень законодавства на транспорті, а винні особи притягуються до адміністративної відповідальності.

Саме «нагляд, – відзначає Х.П. Ярмач, – є засобом адміністративного впливу, видом виконавчо-розпорядчої діяльності, а з іншого – засобом забезпечення режиму законності в державі» [286, с. 27]. «Нагляд, – наголошує вчений, – забезпечує охорону відповідних суспільних відносин і матеріальних цінностей, причому, не тільки від правопорушень, але й від об'єктивно протиправних дій та стихійних явищ» [286, с. 27].

Відтак нагляд в досліджуваній сфері є об'єктивно необхідним інструментом забезпечення законності та дисципліни усіма суб'єктами перевізного процесу. Він виступає об'єктивно необхідною функцією, зумовленою вимогами законності та ефективності управління, і, яка реалізується в процесі діяльності спеціальною системою органів [276, с. 169]. Останні, зазначають деякі вчені, «зобов'язані піклуватися насамперед про те, щоб не допустити, запобігти настанню шкідливих наслідків, виявити обставини, що можуть бути їх причиною, і вжити певних заходів для усунення виявлених відхилень» [286, с. 27].

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що сучасні світові тенденції забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів вимагають вжиття таких заходів:

- підвищення державних вимог до перевізників небезпечних вантажів, посилення контролю (нагляду) за дотриманням ними норм і стандартів чинних нормативно-правових актів;

- проведення комплексних перевірок суб'єктів перевезення небезпечних вантажів та їх недопущення до роботи до усунення виявлених недоліків;

- забезпечення оперативного та ретельного обміну інформацією з різних аспектів стану забезпечення безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами на всіх видах транспорту;

- завершення і введення в дію комплексу державних та міждержавних стандартів щодо термінології, класифікації, ідентифікації небезпечних вантажів та забезпечення погодження із зацікавленими міністерствами і відомствами усіх технічних умов на продукцію, яка може бути класифікована як небезпечний вантаж;

- на виконання статті 52-1 Закону України «Про дорожній рух» забезпечення проведення заходів з контролю за проходженням обов'язкового технічного контролю транспортними засобами, що перевозять небезпечні вантажі;

- уточнення маршрутів дорожнього перевезення небезпечних вантажів, зокрема, з урахуванням їх властивостей і особливостей безпеки, яку вони являють для людини і довкілля;

- гармонізацію нормативно-правових актів, які регламентують порядок дорожнього перевезення небезпечних вантажів і ліквідації наслідків аварій на транспорті за їх наявності, чинних у різних державах;

- розроблення нормативних документів, які регламентують порядок одночасного перевезення декількох видів небезпечних вантажів одним транспортним засобом;

- розширення сфери впровадження новітніх технічних засобів та технологій перевантажувальних операцій, що забезпечують захист від забруднення довкілля навалочними небезпечними вантажами, модернізацію комплексів перевантаження небезпечних вантажів;

– формування спеціалізованих підрозділів для швидкого реагування на надзвичайні ситуації на транспорті під час перевезення небезпечних вантажів та їх забезпечення необхідними речовинами, матеріалами, засобами індивідуального захисту, зв'язку, технічними засобами тощо;

– створення інформаційних систем, які дають змогу швидко оцінити небезпечність вантажу та обстановку на місці аварії, визначити орієнтовний перелік оперативних дій щодо локалізації аварії та ліквідації її наслідків, а також визначити типи необхідних для цього технічних засобів, вогнегасних речовин, сорбентів, нейтралізаторів тощо;

– моделювання надзвичайних ситуацій, які можуть виникати внаслідок аварій на транспорті під час перевезення небезпечних вантажів, з метою якнайшвидшого усунення їх наслідків і забезпечення найвищого рівня безпеки для людей, які опинилися поблизу місця такої аварії.

1.2. Нормативні засади перевезення небезпечних вантажів

З середини ХХ ст. почався бурхливий розвиток промисловості, що призвело до значного зростання обсягів перевезень небезпечних вантажів різними видами транспорту. При цьому здатність автомобільного транспорту доставляти вантажі від «дверей до дверей» без проміжних навантажувально-розвантажувальних операцій зумовила його широке застосування при перевезенні небезпечних вантажів. Одночасно виникла необхідність забезпечення безпеки перевізного процесу на основі єдиних норм і вимог для кожного класу небезпечних вантажів, що привело до появи правил для їх перевезень різними видами транспорту. Таким чином, еволюцію транспортування небезпечних вантажів можна прослідкувати по створенню актів, що регламентують цей вид вантажних перевезень.

Поява перших актів регламентації робіт з небезпечними вантажами на транспорті відноситься до 1872 р., коли в Японії були випущені правила «Завантаження небезпечних вантажів на судна». У 1929 р. на Міжнародній

конференції з охорони людського життя на морі вперше було приділено увагу регламентації морського перевезення небезпечних вантажів [283].

В Російській імперії питання про перевезення небезпечних вантажів було вперше поставлене на державному рівні у 1886 р. після трагічного випадку з пароплавом «Вера», на якому в ніч з 7 на 8 серпня 1886 р. запалали нафтопродукти, що привело до загибелі 200 членів екіпажу і пасажирів, судна і вантажу [20]. Тоді ж з'явився перший російський документ, що регламентував перевезення небезпечних вантажів – «Правила про наливне перевезення по внутрішніх водних шляхах нафтових продуктів і сирої нафти» [283].

Перша половина ХХ століття була ознаменована цілою серією катастроф на морському транспорті, пов'язаною з перевезенням небезпечних вантажів. Це спонукало міжнародне співтовариство створити єдині міжнародні правила морського перевезення небезпечних вантажів. У 1950-х роках в Одеському інституті інженерів морського флоту створюється лабораторія небезпечних вантажів, яка плідно співробітничала з Міжнародною морською організацією. У 1965 році вийшов перший проект правил, схвалений Асамблеєю цієї організації, а вже в 1969 році були розроблені національні Правила морського перевезення небезпечних вантажів. Через рік вийшло друге видання, в 1989 році – останнє видання правил. У цей же період спільно з міжнародними організаціями МОТ та ВООЗ були розроблені й інші документи, що увійшли до Міжнародного кодексу небезпечних вантажів [65, с. 22-23].

У СРСР перші правила перевезення небезпечних вантажів вийшли у 1930 р. Призначалися вони для водного транспорту і включали повний для того часу перелік небезпечних речовин. У 1931 р. були видані «Правила перевезення небезпечних вантажів установами, підприємствами, організаціями і окремими особами по безрейкових дорогах гужовим і автомобільним транспортом» [160]. У цей же період часу з'явилися національні правила перевезень небезпечних вантажів в країнах Європи і США, які постійно удосконалюються і доповнюються новими положеннями залежно від

властивостей вантажів, що перевозяться, і появи нових технічних засобів перевезень.

Наступним етапом нормативної регламентації перевезення небезпечних вантажів стало прийняття Правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом в УРСР, затверджених Міністерством автомобільного транспорту УРСР 2 лютого 1970 р. При цьому питання забезпечення безпеки перевезення цих вантажів було унормовано прийняттям Інструкції по забезпеченню безпеки перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, затвердженої наказом МВС СРСР 23 вересня 1985 р. № 181 [146].

У цей же період у 1979 році були розроблені і введені в дію «Правила перевезення наливних хімічних вантажів», що діють і дотепер. Розроблені ГОСТ–26319 «Вантажі небезпечні, такі, що поставляються на експорт. Упаковка», що діє по теперішній час, ГОСТ–19433 «Вантажі небезпечні. Класифікація і маркування» [65 с. 22-23].

Після проголошення незалежності України почався новий етап як в організаційному, так і в правовому забезпеченні перевезень небезпечних вантажів. Зокрема, було прийнято низку важливих нормативно-правових актів в транспортній сфері, серед яких особливу значущість має Закон України «Про транспорт». Останній визначив правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту. Однак питанню перевезення небезпечних вантажів та забезпеченню їх безпеці присвячено лише декілька слів. Зокрема, в частині 5 статті 14 «Охорона вантажів і об'єктів транспорту» позначено, що охорона та супровід небезпечних і цінних вантажів за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, забезпечуються відправниками або одержувачами вантажів протягом усього шляху руху» та в частині 7 статті 16 «Безпека на транспорті» зазначено, що «підприємства, установи та організації – відправники і одержувачі вибухових, легкозаймистих, радіоактивних, отруйних та інших небезпечних вантажів зобов'язані гарантувати безпеку їх перевезення, мати засоби і мобільні підрозділи для запобігання аварійним

ситуаціям під час перевезення таких вантажів або ліквідації наслідків аварії» [239].

Особливістю цього етапу нормативної регламентації перевезення небезпечних вантажів можна вважати поступовий курс на європейську інтеграцію, який вимагав відповідної гармонізації транспортної політики України з ЄС, в тому числі приведення чинного законодавства в згаданій сфері до вимог європейського.

Це зумовлено тим, що велика кількість аварій при перевезенні небезпечних вантажів різними видами транспорту, часто з дуже тяжкими наслідками, змусили міжнародне співтовариство і національні органи влади в окремих державах розробити спеціальні нормативно-правові акти, що регламентують перевезення таких вантажів. Перевезення небезпечних вантажів з мінімальним ризиком можливе тільки за умови дотримання встановлених вимог. Ці вимоги встановлюються на різних рівнях правового регулювання, серед яких досить важливу роль відіграють міжнародні норми з питань перевезення небезпечних вантажів.

Розробка рекомендацій по перевезенню небезпечних вантажів для всіх видів транспорту здійснюється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів Економічної і Соціальної Ради ООН. Комітет експертів розробляє Рекомендації у формі «Типових правил перевезення небезпечних вантажів», які є рекомендаційним документом. На їх основі міжнародні організації і національні органи влади різних держав, розробляють необхідні нормативні документи, що регулюють перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту. У них передбачається наступне:

- перелік небезпечних вантажів, їх ідентифікація і класифікація;
- процедури відправки вантажів;
- порядок нанесення етикеток, маркування і підготовки транспортних документів;
- стандарти по упаковці, процедури випробувань і сертифікації;

– стандартні вимоги до контейнерів для перевезення різними видами транспорту, процедури проведення випробувань і видача відповідної документації. Крім того, в цих рекомендаціях пропонується система розподілу вантажів по категоріях залежно від виду ризику, пов'язаного з їх перевезенням. На сьогодні діє сімнадцята редакція Типових правил по перевезенню небезпечних вантажів [245]. У своїй сукупності система міжнародного регулювання перевезень небезпечних вантажів є достатньо складною і включає велику кількість конвенцій і угод, основними з яких є: Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів [204]; Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів; Технічні інструкції по безпечному перевезенню небезпечних вантажів по повітря; Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів [232]; Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів по внутрішніх водних шляхах [74], Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх знищенням [147] тощо.

На відміну від Типових правил всі ці документи є обов'язковими для виконання при здійсненні міжнародних перевезень небезпечних вантажів по території України, оскільки наша країна є учасницею міжнародних договорів, відповідно до яких перевезення небезпечних вантажів здійснюється за міжнародними правилами, які відповідають Рекомендаціям ООН. Вказані міжнародні документи розповсюджуються на всі сфери діяльності з небезпечними вантажами та їх перевезення різними видами транспорту.

Донедавна на території кожної держави існували свої правила перевезення небезпечних вантажів, що встановлювали різні вимоги до упакування, маркірування, заходів безпеки, засобів індивідуального захисту, устаткування транспортних засобів та ін., що ускладнювало здійснення міжнародних дорожніх перевезень небезпечних вантажів. Для усунення цієї проблеми на території Європи 30 вересня 1957 р. у Женеві було підписано Європейську угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів [232].

ДОПНВ – це угода, розроблена Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних Націй, у межах якої більшість європейських держав погодили загальні правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів через власні кордони і по їх територіях. Головна мета ДОПНВ полягає в забезпеченні безпечного перевезення небезпечних вантажів, а також у спрощенні міжнародних перевезень, зобов'язуючи країни учасниці угоди допускати перевезення небезпечних вантажів з інших країн-учасниць за умови дотримання розпоряджень ДОПНВ.

Даний документ являє собою угоду між державами і не передбачає якогонебудь загального органу, що забезпечує дотримання його положень. Перевірки на автомагістралях здійснюються на практиці Договірними сторонами, і не дотримання положень Угоди може привести до порушення національними органами позову проти водія відповідно до внутрішньодержавного законодавства. У самому ДОПНВ не передбачається у зв'язку з цим ніяких санкцій. Для врегулювання цього питання Радою Європи була підписана Директива 95/50/ЄС Ради про єдиний порядок проведення дорожнього контролю транспортних засобів з небезпечними вантажами від 6 жовтня 1995 р.

На цей час договірними сторонами Угоди є: Австрія, Азербайджан, Білорусь, Бельгія, Болгарія, Боснія і Герцеговина, колишня югославська республіка Македонія, Угорщина, Німеччина, Греція, Данія, Ірландія, Іспанія, Італія, Латвія, Литва, Ліхтенштейн, Люксембург, Нідерланди, Норвегія, Польща, Португалія, Республіка Молдова, Російська Федерація, Румунія, Словаччина, Словенія, З'єднане Королівство, Україна, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чеська Республіка, Швейцарія, Швеція, Естонія, Югославія.

Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів складається з 17 статей і двох додатків до неї.

Ключовою статтею угоди є стаття 2, у якій іде мова про те, що міжнародне перевезення небезпечних вантажів, крім деяких надзвичайно небезпечних, може здійснюватися автотранспортними засобами при дотриманні наступних умов:

- упакування і маркування повинні відповідати вимогам додатка А до угоди;
- конструкція, устаткування і рух транспортного засобу повинні відповідати вимогам додатка В.

Відхилення від вимог ДОПНВ допускаються лише в тому випадку, якщо в якій-небудь країні-учасниці ДОПНВ з будь-якого аспекту перевезення небезпечних вантажів нормативними документами встановлюються більш жорсткі вимоги, ніж ДОПНВ, а також шляхом укладання договірними сторонами, особливих двосторонніх чи багатосторонніх угод.

Україна приєдналася до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) у 2000 році [232].

З цього часу починається останній (сучасний) етап правової регламентації перевезення небезпечних вантажів. Він характеризується прийняттям: спеціального законодавчого акта – Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» та значної кількості підзаконних нормативно-правових актів, які унормували відповідно до вимог ЄС різні аспекти перевезення небезпечних вантажів.

Якщо аналізувати законодавство про перевезення небезпечних вантажів, то після міжнародних актів наступним рівнем правового регулювання у досліджуваній сфері виступають закони та інші законодавчі акти України. Їх значення в розбудові правової держави постійно зростає, оскільки верховенство закону є невід'ємною ознакою останньої [37, с. 71]. Закони (після Конституції) мають найвищу юридичну силу. Вони регулюють найважливіші питання державного та суспільного життя, їх норми складають серцевину, фундамент формування і розвитку інших правових норм [253, с. 55-57].

Ведучи мову про закони, не можна обійти стороною Конституцію України. Адже справедливо відзначає О.В. Пефтєв, що Основний Закон встановлює основи та порядок взаємодії між собою різноманітних галузей права, у нашому випадку адміністративного, кримінального, цивільного, трудового. «Значення Конституції України в цій системі, – наголошує вчений –

визначається її верховенством та вищою юридичною силою, прямою дією, застосуванням на всій території країни» [157, с. 48].

До переліку законів, якими визначено основні засади функціонування транспорту в частині перевезення небезпечних вантажів, слід віднести, зокрема, такі: «Про транспорт» [239], «Про транзит вантажів» [238], «Про дорожній рух» [167], «Про автомобільний транспорт» [162], «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [221], «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [241], «Про транспортно-експедиторську діяльність» [240] «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» [163], «Про поводження з радіоактивними відходами» [226], «Про пестициди і агрохімікати» [225] тощо.

Основним законом, що регулює цю сферу діяльності, є Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» [224], прийнятий 6 квітня 2000 р.. Він визначає правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом. Дія цього Закону поширюється на такі види діяльності: державне управління та державне регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів; виконання робіт і надання послуг, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів; забезпечення міжнародних зобов'язань у сфері перевезення небезпечних вантажів. Але закон не поширюється на перевезення небезпечних вантажів на територіях підприємств, установ та організацій, де ці вантажі виготовляються або утворюються, використовуються чи захоронюються, та інші передбачені законом випадки [224]. Це, на наш погляд, створює реальну загрозу довікллю, безпеці, життю та здоров'ю людей, і виключає юридичну відповідальність осіб, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів, в межах підприємств, установ і організацій.

Слід зазначити, що цей Закон в деяких випадках суперечить і відступає від вимог міжнародного законодавства. Так, ст. 1 ДОПНВ передбачає певний

перелік транспортних засобів, які призначені для перевезення небезпечних вантажів, що відсутнє у Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів». Так саме, ст. 2 ДОПНВ встановлює вимоги про стан і конструкцію транспортних засобів, їх устаткування, терміни експлуатації, в той час як внутрішнім законодавством України це питання не врегульовано [232].

Міжнародне законодавство передбачає певний порядок вирішення спорів, які виникають у сфері перевезення небезпечних вантажів, проте законодавством України такий порядок вирішення спорів не конкретизований. Так, наприклад, у ст. 24 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» передбачено, що спори, які виникають у цій сфері, розв'язуються відповідно до чинного законодавства [224].

Надзвичайно важливим документом, значення якого в досліджуваній сфері важко переоцінити, є Закон України «Про дорожній рух» [167]. Останній визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища. Він регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання. Водночас базові засади забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів названий Закон не визначає, що є суттєвою прогалиною чинного транспортного законодавства [157, с. 52].

Усе це свідчить про необхідність внесення змін до чинного законодавства з метою переходу його на якісно новий рівень в питаннях створення технологій, що стосуються забезпечення перевезень небезпечних вантажів і ліквідації аварійних ситуацій з ними.

Враховуючи, що перевезення небезпечних вантажів вимагає знання класифікації небезпечних вантажів, ознак їх небезпеки і запобіжних засобів під час їх транспортування (зберігання, навантаженню-розвантаженню), а так само

відповідного маркування транспортних засобів, в цій сфері правового регулювання є велика кількість нормативно-правових актів, що визначають стандарти з питань класифікації, методів випробування, термінів та визначень понять щодо перевезення небезпечних вантажів.

Крім того, у сфері перевезення небезпечних вантажів в Україні діють відповідні правила по кожному виду транспорту, розроблені на підставі міжнародних документів і рекомендацій, а саме: Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів [197], Правила дорожнього руху [231], Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні [202], Правила ядерної і радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів [204], Правила перевезення наливних вантажів [203] тощо.

Окрему групу правових актів складають Державні стандарти України (ДСТУ), Державні санітарні норми (ДСН), галузеві стандарти тощо. Державні стандарти є обов'язковими до виконання і на їх основі розробляються відповідні нормативи в галузі перевезень небезпечних вантажів [38, с. 87].

До цієї специфічної групи правових актів, якими регламентовано процес перевезень небезпечних вантажів, належать: Закон України «Про стандартизацію», ДСТУ 4500-3 : 2006 «Вантажі небезпечні. Класифікація», ДСТУ 4500-1 : 2008 «Вантажі небезпечні. Терміни та визначення понять», ДСТУ 4500-2 : 200X¹⁾ «Ідентифікація небезпечних вантажів. Загальні положення», ДСТУ 4500-4 : 2006 «Вантажі небезпечні. Методи випробувань», ДСТУ 4500-5 : 2005 «Вантажі небезпечні. Маркування», ДСТУ 3180-95 «Пестициди. Визначення понять», ДСТУ 30333-95 «Паспорт безпеки речовини (матеріалу). Основні положення. Інформація по забезпеченню безпеки при виробництві, застосуванні, зберіганні, транспортуванні, утилізації» тощо.

Характеристику нормативно-правового регулювання перевезення небезпечних вантажів можна також проводити залежно від виду транспорту, який виконує такі перевезення.

Так, на авіаційному транспорті діють ДНАОП 62.0-1.03-74 «Правила перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом», наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 2 листопада 2005 р. № 822 «Про затвердження Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом» [171], постанова Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 р. № 723 «Про затвердження переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом» [181] тощо.

Перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом здійснюється на підставі Статуту залізниць України [209], Закону України «Про залізничний транспорт» [177], наказу Міністерства інфраструктури України від 28 травня 2013 р. № 321 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу залізничним транспортом» [178], наказу Мінінфраструктури України від 28 травня 2013 р. № 322 «Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу залізничним транспортом» [193], постанови Кабінету Міністрів України від 1 березня 2010 р. № 193 «Про затвердження Технічного регламенту надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом» [212], наказів Міністерства транспорту України від 16 жовтня 2000 р. № 567 «Про затвердження Правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом» [196], від 19 листопада 2003 р. № 898 «Про затвердження Положення про здійснення контролю за дотриманням вимог законодавства у сфері страхування при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом» [184], від 20 грудня 1996 р. № 411 «Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України» [200], від 28 липня 1998 р. № 297 «Про затвердження Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» [201] тощо.

Перевезення небезпечних вантажів *водними шляхами* регулюється, насамперед, Європейською угодою про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) [76], Кодексом торговельного мореплавства України [89], наказами Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 р. № 91 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» [199], від 17 липня 2003 р. № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства» [207] тощо.

Правову основу перевезення небезпечних вантажів *автомобільним транспортом* складають: Закони України «Про дорожній рух» [167]; «Про автомобільний транспорт» [162]; «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [221]; Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів [197]; Правила дорожнього руху [231]; Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні [202]; Умови охорони небезпечних і цінних вантажів під час їх перевезення автомобільним транспортом та переліку таких вантажів [213], Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу [194] тощо.

Серед правових актів, що регулюють процес перевезення вантажів автошляхами на території України, на особливу увагу заслуговують Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджені наказом МВС України від 26 липня 2004 р. № 822 [197]. Саме вони визначають порядок, а також основні вимоги до забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільними дорогами на території України. Основні положення Правил відповідають вимогам Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, до якої Україна приєдналася у 2002-му році.

Правилами відмінено технічні умови безпечного перевезення небезпечних вантажів та необхідність встановлення пробліскових маячків

оранжевого кольору на транспортних засобах під час перевезення ними небезпечних вантажів. Вимоги щодо додаткового обладнання та маркування транспортних засобів, а також засобів пожежегасіння приведено у відповідність до положень Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів.

У Правилах окрім понять «вантажовідправника», «перевізника», «вантажоодержувача» та «водія», введено також поняття «вантажника», «відповідального за наповнення», «пакувальника» та «оператора контейнера-цистерни (переносної цистерни)».

У документі значно розширено обов'язки відправників небезпечних вантажів. На них покладається видача письмових інструкцій на випадок аварій та надзвичайних ситуацій, перевірка відповідності транспортних засобів встановленим вимогам та наявності у водіїв відповідних документів (свідоцтв про підготовку, дозволів на перевезення небезпечних вантажів, страхових полісів тощо).

Правилами введено інститут уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів. На уповноважених покладено функції із забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів, підготовки щорічного звіту з питань діяльності підприємства, пов'язаних із перевезенням небезпечних вантажів, для адміністрації підприємства або, у разі необхідності, для Державтоінспекції МВС України та інших компетентних органів.

Також викладено вимоги щодо оформлення товаротransпортних документів на перевезення небезпечних вантажів. В цих документах обов'язково повинна вказуватися інформація, що характеризує небезпечний вантаж (ідентифікаційний номер вантажу за переліком ООН, відповідне відвантажувальне найменування, знаки безпеки та група упаковки, якщо така призначена). Наявність цієї інформації в товаротransпортних документах дозволить чітко визначати вимоги, яких необхідно дотримуватися під час здійснення перевезення.

Крім цього, в Правилах наведено перелік небезпечних вантажів із зазначенням номерів зразків знаків безпеки, групи упаковки, номеру виду безпеки, транспортної категорії та максимальних кількостей для небезпечних вантажів, що упаковані в обмеженій кількості.

В цілому нормативні засади перевезення небезпечних вантажів утворює значна кількість нормативно-правових актів, які можна поділити на групи, серед яких, зокрема, правові акти, що визначають: 1) *загальні правила перевезення небезпечних вантажів* (Закони України «Про транспорт» [239], «Про транзит вантажів» [238], «Про дорожній рух» [167], «Про автомобільний транспорт» [162], «Про перевезення небезпечних вантажів» [224], наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» [202]); 2) *порядок спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів* (постанова Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 р. № 1285 «Про порядок проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів» [230]; наказ МВС України від 21 березня 2008 р. № 130 «Про забезпечення перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом» [242], накази Міністерства транспорту та зв'язку від 16 липня 2008 р. № 866 «Про затвердження Положення про центр спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів» [183], від 16 липня 2008 р. № 867 «Про затвердження Порядку визначення центру спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів» [186], від 16 липня 2008 р. № 868 «Про затвердження Положення про орган, уповноважений проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів» [182], від 16 липня 2008 р. № 869 «Про затвердження Порядку визначення органу, уповноваженого проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів» [185]); 3) *вимоги до безпеки перевезень небезпечних вантажів* (постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 1999 р. № 104 «Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час

перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом» [215], накази МВС України від 21 березня 2008 р. № 130 «Про забезпечення перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом» [242], від 30 березня 2001 р. № 31 «Про затвердження Порядку розгляду та узгодження співробітниками Державтоінспекції МВС України питань, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» [195]; 4) *порядок здійснення державного контролю (нагляду) у сфері перевезення небезпечних вантажів* (постанови Кабінету Міністрів України від 4 березня 1997 р. № 204 «Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті» [189], від 3 вересня 2008 р. № 790 «Про затвердження критеріїв розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного транспорту та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю)» [176], розпорядження МВС України від 6 серпня 2009 р. № 683 «Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху» [222]; наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 15 жовтня 2002 р. № 734 «Про здійснення контролю за наявністю договорів про страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів» [216]); 5) *правила обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів* (Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [221], постанова Кабінету Міністрів України від 1 червня 2001 р. № 733 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів» [190]); 6) *порядок застосування заходів юридичної відповідальності за порушення законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів* (Кодекс України про адміністративні правопорушення [88], накази МВС України від 27 березня 2009 р. № 111 [173], від 26 лютого 2009 р. № 77 [172]).

Попри те, що сфера перевезень небезпечних вантажів регулюється досить значною кількістю правових актів, вади правового регулювання не дозволяють забезпечити прийнятний рівень безпеки в названому сегменті перевезень, серед яких варто назвати такі.

Невідповідність положень національного законодавства нормам міжнародного права з питань забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів. На жаль, в Україні дотепер катастрофічно не вистачає багатьох нормативних документів. Причиною називають брак фінансових ресурсів. Як наслідок страждає вся транспортна галузь. Відсутність необхідної нормативної бази не дає можливості ухвалювати адміністративні рішення. Також це не дає можливості контролюючим і наглядовим органам виконувати свої функції, оскільки іноді немає документа, на основі якого можна перевірити те або інше підприємство галузі. На сьогоднішній день в Україні не введені в дію Міжнародний кодекс перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code), який є обов'язковим з 2004 р. для країн-членів ІМО, Міжнародний кодекс перевезення навалювальних вантажів в новій редакції. Не прийняті Поправки до Міжнародної конвенції по охороні людського життя на морі (СОЛАС-74), зокрема до розділів VI, VII. Не ратифіковані інші документи ІМО: Кодекс по навантаженню/розвантаженню навалювальних вантажів (BLU Code); Керівництво по роботі терміналів по перевантаженню навалювальних вантажів; Керівництво по роботі з небезпечними вантажами в порту (Circ/1216). Ухвалення останніх вирішило б багато питань по переробці навалювальних вантажів (у тому числі і небезпечних) в портах, які постійно знаходяться у полі зору екологічних, санітарних і пожежних органів.

Крім названих вище, принциповим питанням на сьогодні є забезпечення розроблення таких нормативно-правових актів як *Державний реєстр небезпечних вантажів* та *Правила безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами в тарі та навалом морським, річковим, залізничним та автомобільним транспортом*. Перший документ дозволив би сформулювати повний перелік небезпечних вантажів відповідно до їх класифікації за

результатами випробувань та законодавчо його закріпити, а другий окреслити чіткі вимоги до безпеки транспортних операцій, яких в жодному нормативно-правовому акті не має.

Використання застарілих підходів, без урахування світової практики, при розробці нових нормативно-правових актів в даній сфері, як приклад, можливе використання небезпечних вантажів при здійсненні терористичних актів.

Наявність розбіжностей в умовах перевезення небезпечних вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях. Для гармонізації умов перевезення окремих небезпечних вантажів (номер ООН, клас безпеки, номер аварійної картки, використання транспортних засобів та нанесення на них відповідних надписів) у внутрішньому та міжнародному сполученнях відповідно до діючих міжнародних документів потрібно внести зміни до чинного законодавства;

Відсутність довгострокової державної програми забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів. Сьогодні у більшості країн світу основні напрями політики забезпечення безпеки транспортних сполучень відображено не стільки у законодавстві, скільки у національних програмах, які покликані розв'язувати два основних завдання: забезпечення безпечних та комфортних перевезень пасажирів і вантажів, а також запобігання скоєнню порушень на транспорті. За роки незалежності України планувально-стратегічним заходам подолання транспортної аварійності нібито приділялося достатньо уваги, про що свідчать численні концепції, програми, стратегії підвищення рівня безпеки в різних галузях транспорту (такими є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р.; Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації; Концепція реформування транспортного сектору економіки; Програма боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 роки; Програма забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів; Програма контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів тощо) [166; 175; 205; 206; 208; 237]. Водночас, слушно відзначає

Т.О. Гуржій, що «за останні десятиліття жоден концептуальний або програмний документ з питань дорожньо-транспортної безпеки не був переглянутий на предмет актуальності прогнозування. Відповідні прогнози залишалися в силі навіть тоді, коли їх нереальність ставала очевидною від самого початку» [52, с. 167].

Стан аварійності на автошляхах України підтверджує тезу про те, що переважна більшість прогнозів, закладених у зміст концептуальних, програмних та інших нормативно-правових документів з питань дорожньо-транспортної безпеки, мають безальтернативний характер [52, с. 164].

Дійсно, серед трьох цільових програм, прийнятих за роки незалежності України, дві (Програма забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 456 [206], та Державна програма забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 р. № 56-р. [235]), не досягли заявлених цілей. Більш того, виконання останньої програми здійснювалось в умовах недофінансування передбачених заходів.

Щодо третьої програми (Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р., затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 294), то виконання її тільки почалося, при цьому метою реалізації визначено зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху [170].

Не передбачила дійсно програмного комплексу заходів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в тому числі і Концепція Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки від 30 жовтня 2008 р. № 1384-р [236].

Отже, практика переконує в тому, що цільові програми, направлені на скорочення дорожньо-транспортної аварійності мають бути засновані на всебічному аналізі статистики транспортних пригод, враховувати як вітчизняний, так і зарубіжний досвід реалізації подібних національних програм. При цьому важливе значення має об'єктивна оцінка динаміки зміни основних показників, що характеризують рівень безпеки руху та його зіставлення з рівнем, досягнутим в інших країнах з розвинутою транспортною інфраструктурою. Такі порівняльні оцінки дозволяють визначити основні напрями і вибрати ефективні заходи щодо скорочення аварійності на транспорті.

Ураховуючи досвід попередніх років, слід констатувати, що вирішення проблеми безпечного перевезення небезпечних вантажів потребує застосування програмного підходу, що дозволить забезпечити принцип комплексності та системності на основі: визначення цілей, завдань і заходів; концентрації ресурсів держави на реалізації заходів, що відповідають пріоритетним цілям і завданням у забезпеченні безпеки перевезення небезпечних вантажів; підвищення ефективності державного управління у зазначеній сфері.

При застосуванні програмного методу будуть забезпечені: розвиток і використання наукового потенціалу під час планування та реалізації заходів, а також формування основ і пріоритетних напрямків профілактики дорожньо-транспортних пригод та зниження тяжкості їх наслідків; координація дій суб'єктів управління у сфері забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів; реалізація комплексу заходів, у тому числі профілактичного характеру на різних видах транспорту.

Вище викладене переконує в доцільності прийняття *Державної програми забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів*, яка надасть можливість окреслити стратегічні напрямки підвищення безпеки названого сегменту перевезень як в цілому, так і на кожному транспорті окремо з відповідними заходами реалізації. Останні мають бути спрямовані на:

чітке розмежування повноважень центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів;

створення системи ефективного контролю за дотриманням вимог законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів;

розроблення та затвердження методики оцінювання втрат від дорожньо-транспортних пригод, спричинених внаслідок порушень правил перевезень небезпечних вантажів;

подальшу адаптацію національного законодавства у сфері перевезень небезпечних вантажів до законодавства ЄС;

використання новітніх технічних засобів організації руху транспорту для перевезення небезпечних вантажів;

забезпечення належної підготовки працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів тощо.

Відсутність гармонізації національних регуляторів до застосування уніфікованого зведення правил перевезень небезпечних вантажів та забезпечення безпеки їх перевезень. Розв'язання цієї проблеми дозволить забезпечити одноманітні підходи до: формування єдиного механізму надання дозволів відносно перевезень небезпечних вантажів, що виконуються як в національному, так і міжнародному сегменті; контролю (нагляду) за виконанням дозвільних вимог учасниками перевезення небезпечних вантажів; веденню єдиних реєстрів виданих дозволів на перевезення небезпечних вантажів; маркування, упакування і транспортування небезпечних вантажів; законодавства відносно конструкції, устаткування і руху транспортних засобів, що використовуються при перевезенні небезпечних вантажів; водіїв (експедиторів) транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі; визначення основних правил використання дозволів на здійснення автоперевезень небезпечних вантажів; застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері перевезення небезпечних вантажів.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що нормативні засади перевезення небезпечних вантажів складають шість груп нормативно-правових актів, які визначають: 1) загальні правила перевезення небезпечних вантажів; 2) порядок спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів; 3) вимоги до безпеки перевезень небезпечних вантажів; 4) порядок здійснення державного контролю (нагляду) у сфері перевезення небезпечних вантажів; 5) правила обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів; 6) порядок застосування заходів юридичної відповідальності за порушення законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів.

Попри значну кількість позначених в підрозділі нормативно-правових актів, вадами правового регулювання транспортування небезпечних вантажів, що не дозволяють забезпечити прийнятний рівень безпеки в названому сегменті перевезень, є: невідповідність положень національного законодавства нормам міжнародного права з питань забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів; використання застарілих підходів, без урахування світової практики, при розробці нових нормативно-правових актів в даній сфері; наявність розбіжностей в умовах перевезення небезпечних вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях; відсутність дотепер довгострокової державної програми забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів; відсутність гармонізації національних регуляторів до застосування уніфікованого зведення правил перевезень небезпечних вантажів та забезпечення безпеки їх перевезень.

1.3. Поняття, сутність та значення адміністративного нагляду у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів

Процес перевезення небезпечних вантажів є досить клопітким та відповідальним, потребує чималих матеріальних витрат, спеціальних знань від суб'єктів здійснення перевезень цих вантажів, додатково затраченого часу на

узгодження з компетентними органами питань пов'язаних з перевезенням і т.ін. Для того щоб досягнути всю серйозність та масштабність окресленого питання весь процес дорожнього перевезення небезпечних вантажів можна умовно розділили на декілька етапів. Так, до *першого етапу* необхідно віднести підготовку вантажу і транспорту до перевезення. В свою чергу, цей етап додатково поділяється на два підетапи відповідно, зокрема підготовку вантажів та підготовку транспорту для їх перевезення.

На першому підетапі організація перевезень небезпечних вантажів та їх інформаційне забезпечення вимагають поділу вантажів за визначеними ознаками. Це дозволяє уніфікувати і стандартизувати технологічні процеси перевезення, властиві одній групі небезпечних вантажів, і упорядкувати збір інформації про різні параметри перевізного процесу. Як зазначалося вище небезпечні вантажі розділяються на класи за ступенем небезпеки. На другому підетапі здійснюється підготовка відповідного транспортного засобу для перевезення небезпечних вантажів.

Таким чином слід зазначити, що перший етап є фундаментальним етапом всього процесу перевезення небезпечних вантажів, тому що від правильної класифікації, маркування, розміщення, кріплення вантажу, а також від відповідної комплектації та відповідності транспортних засобів встановленим вимогам державних стандартів, безпеки, охорони праці та екології залежить безпека усього процесу перевезення небезпечних вантажів в цілому, на всіх його подальших етапах.

До *другого етапу*, на нашу думку, необхідно відносити оформлення спеціальних документів для дорожнього перевезення зазначених вантажів. Сюди, насамперед, слід віднести підготовку товарно-транспортних документів на небезпечні вантажі, письмових інструкцій на випадок аварії або надзвичайних ситуацій, які можуть виникнути під час перевезення цих вантажів, отримання свідоцтва про допущення транспортних засобів до перевезення небезпечних вантажів та ДОПНВ-свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що здійснюють такі перевезення, узгодження маршруту

дорожнього перевезення небезпечного вантажу тощо. Фактично другий етап носить дозвільно-погоджувальний характер всього процесу перевезення вантажів. Проте він є обов'язковим і не менш важливий ніж попередній, оскільки саме на цьому етапі з'являється можливість перевіряти дотримання перевізниками правил, норм і стандартів, що діють у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Третім етапом є безпосередньо саме перевезення небезпечних вантажів. Цей етап з одного боку є найбільш відповідальним, а з іншого найнебезпечнішим в плані високої ймовірності виникнення надзвичайних ситуацій. Тому, на цьому етапі вимагається від суб'єктів, які здійснюють перевезення максимально точного виконання встановлених вимог, правил та інструкцій щодо порядку здійснення цих перевезень, а від суб'єктів, які здійснюють нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів, грамотних та рішучих дій у випадку виявлення порушень або надзвичайних ситуацій.

І до останнього *четвертого етапу* слід віднести передачу небезпечного вантажу вантажоодержувачеві. Це заключна фаза всього процесу перевезення небезпечних вантажів, яка вимагає від суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів не меншої уваги і відповідальності ніж на попередніх етапах перевезення цих вантажів.

На всіх етапах дорожнього перевезення небезпечних вантажів суб'єкти перевезень зобов'язані знати та чітко виконувати свої обов'язки, вимоги та правила відповідно до яких здійснюються перевезення, а також норми і стандарти, що діють у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Поруч з цим необхідно також відзначити, що в умовах високої затребуваності послуг із транспортування небезпечних вантажів і прагнень нашої держави до інтеграції в ЄС перше місце займає розроблення стратегічних планів і рішень щодо забезпечення гарантованої безпеки перевізного процесу. Функціональна стратегія забезпечення надійності перевізного процесу повинна стати пріоритетним напрямом діяльності всіх

апаратів і підрозділів транспортної інфраструктури на всіх етапах його перевезення. Забезпечити це можливо застосуванням усього інструментарію забезпечення законності та дисципліни під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, серед яких найбільш ефективним виглядає адміністративний нагляд. Пояснюється це тим, що у разі чіткого, повного та безпомилкового виконання і дотримання встановлених вимог та рекомендацій під час перевезення названих вантажів можна гарантувати забезпечення абсолютної безпечності перевезення. Навпаки, недотримання встановлених правил, норм і стандартів, недобросовісне та неякісне виконання суб'єктами цих перевезень своїх обов'язків, недостатній нагляд з боку держави може призвести до масштабних аварій, загибелі або травмування людей, забруднення навколишнього середовища і т.д.

На цьому тлі нагляд з боку держави є засобом подолання вище названих проблем. Загалом термін «наглядати» означає «пильнувати, слідкувати за чим-ким-небудь для контролю, забезпечення порядку і т. ін.» [284, с. 729].

Єдиної точки зору щодо сутності та змісту адміністративного нагляду у правничій літературі немає. Вчені використовують таку його ознаку як відсутність організаційної підлеглості в органах нагляду та піднаглядних об'єктів. У цьому зв'язку вони відмічають схожість нагляду і зовнішнього контролю, яка виявляється також і в тому, що нагляд та зовнішній контроль ведуться не за всіма сторонами піднаглядних і підконтрольних об'єктів, а тільки з відповідних питань. Зближує їх і те, що в разі виявлення порушень органи нагляду і зовнішнього контролю застосовують заходи для їх усунення і притягнення винних до відповідальності [243, с. 69-78].

Ф.С. Разаренов відмінність між ними бачить в обсязі їх компетенції. На думку вченого, більш широкою компетенцією володіють органи контролю, яка включає перевірку не тільки з точки зору правильності, а й доцільності, тоді як адміністративний нагляд перевіряє тільки законність дій конкретного об'єкта [243, с. 75-76].

На відміну від зовнішнього контролю діяльність органів

адміністративного нагляду відрізняється, насамперед, об'єктами, на які вони поширюються (насамперед, це посадові особи підприємств, установ, організацій та окремі громадяни). Крім цього, нагляд і контроль відрізняються об'єктом їх діяльності: нагляд обмежується перевіркою дотримання відповідних правил, органи зовнішнього контролю займаються і питаннями господарської діяльності, виконанням планових завдань за кількісними та якісними показниками і т. п. [243, с. 75].

Такі вчені як М.С. Студенікіна надвідомчий контроль та адміністративний нагляд співставляє між собою, оскільки обидва поширюють свій вплив на об'єкти незалежно від їх відомчої підлеглості [267, с. 18].

На думку Є.В. Шоріної, адміністративний нагляд – це самостійна форма контролю, сутність якої одна, незалежно від того, яким органом контроль здійснюється; адміністративний нагляд, подібно до прокурорського, не може бути пов'язаний із втручанням у діяльність піднаглядного об'єкта чи органу управління, а у випадках, коли таке втручання є, нагляд поступається місцем контролю [282, с. 255].

За адміністративного нагляду суб'єкти управління здійснюють перевірку тільки за суворо встановленими законом питаннями, а ініціація таких дій (рішень) можлива лише у встановлених нормами права випадках і відповідних процедурах [31, с. 82]. Отже, управлінського результату вдається досягти не за рахунок того, що керований об'єкт виконує вимоги суб'єкта, який управляє, в межах схвалюваних управлінських рішень і за допомогою відповідного корегування діяльності, а в результаті підтвердження наявного законного і безпечного режиму функціонування піднаглядного об'єкта [31, с. 82].

М.С. Студенікіна розуміє нагляд як особливий організаційно-правовий спосіб забезпечення законності й державної дисципліни, специфічна форма діяльності відповідних державних органів, спрямована на систематичне спостереження за діяльністю суб'єктів управлінських адміністративно-правових відносин із метою перевірки відповідності їх рішень і дій нормам законодавства [267, с. 18].

Непоодинокими є думки щодо визначення нагляду як вида контролю. Так, на думку О.Ф. Андрійко, – поняття контролю є ширшим за нагляд. Під час його здійснення підлягає перевірці не лише систематичність виконання нормативно-правових актів та прийняття рішень. Ураховуючи особливість контролю як функції державного управління, контролюючим органам надане право втручання в оперативну діяльність підконтрольних об'єктів у формі видання обов'язкових для виконання вказівок. Натомість завданням нагляду є лише виявлення та попередження правопорушень, визначення відповідності діяльності підконтрольних об'єктів чітко встановленим правилам. Органи, що здійснюють нагляд, не мають права втручатися в оперативну діяльність або змінювати акти органів державного управління. Отже, нагляд, порівняно з контролем, є більш вузьким видом діяльності [246, с. 213].

В. Я. Малиновський контроль визначає як систему спостереження і перевірки процесу функціонування і фактичного стану керованого об'єкта з метою оцінки обґрунтованості та ефективності прийнятих ним управлінських рішень і результатів їх виконання, виявлення відхилень від вимог, сформульованих у цих рішеннях, усунення несприятливих наслідків їх виконання та інформування про них компетентних органів [115, с. 214].

Значення контролю полягає в перевірці й виявленні результатів діяльності об'єктів управлінських відносин, які отримують оцінку залежно від того, як виконується управлінське рішення, з метою визначення відхилення керованого об'єкта від заданих параметрів [23, с. 240; 70, с. 158-159; 265, с. 199]. У такому ракурсі нагляд постає самостійним специфічним напрямом діяльності органів і посадових осіб управління.

Головним завданням контролю є здійснення перевірки виконання управлінського рішення (внутрішній контроль) та перевірки виконання правових приписів і доручень організаційно не підлеглими суб'єктами контрольної діяльності (зовнішній контроль) [31, с. 83-84]. Нагляд як правовий інструмент сприяє досягненню належної (правомірної) поведінки всіх суб'єктів права (підприємств, установ, організацій, громадян) у певній царині (сфері)

управління. Так, для держави, суспільства і громадян є важливим забезпечення безпеки дорожнього руху, екологічна і пожежна безпека тощо [31, с. 83-84]. Це можливо лише шляхом правового впливу на ці об'єкти. Більше того, виконання вказаних завдань є безпосереднім обов'язком держави, за невиконання якого держава несе повну відповідальність перед суспільством, оскільки суспільство, своєю чергою, делегувало державі виконання такого роду повноважень, пов'язаних із публічним управлінням [31, с. 83-84; 258, с. 61].

Отже, не викликає сумнівів, що багато ознак контролю і нагляду збігаються. Наприклад, відсутність організаційної підлеглості, наявність спеціального об'єкта діяльності, яким є нормативні акти, що містять певні вимоги, стандарти тощо; їх дотримання організаціями, громадянами, надання права застосування заходів примусу. Головна ж відмінність контролю від нагляду полягає в тому, що контроль має на меті не тільки досягнення законності й правопорядку, але і забезпечення ефективності й доцільності. Метою ж нагляду є точне і неухильне виконання законів, що не супроводжується оцінкою доцільності прийнятих актів і виконаних дій [29, с. 154]. Утім окремі учені не поділяють цієї точки зору, стверджуючи, що контрольних заходів відповідні органи вживають відносно тих фізичних і юридичних осіб, на яких вони можуть чинити регулятивний вплив, тобто поведінку підконтрольних суб'єктів всякчас або іноді регульовано вказаними органами [103, с. 16].

У процесі розмежування цих двох понять основна проблема, на наш погляд, полягає в тому, що вчені беруть за основу різні критерії (чи то глибину контрольної діяльності, чи можливість відмінення рішення підконтрольної структури тощо). На нашу думку, критеріями розмежування контролю та нагляду можна назвати такі: глибина перевіркової діяльності (головний критерій); характер повноважень відповідних органів контролю і нагляду; статус, яким наділений кожен із них у системі державних органів; наявність організаційної підлеглості суб'єктів контрольно-наглядової діяльності й підконтрольних або піднаглядних об'єктів.

Найбільш прийнятною є позиція вчених, які наполягають на існуванні самостійної наглядової діяльності. Зокрема, С.Т. Гончарук визначає адміністративний нагляд як особливий вид управлінської діяльності спеціально уповноважених на те органів виконавчої влади (їх посадових осіб) [48, с. 147]. Доречно також підтримати Л.Г. Коняхіна, який контрольну та наглядову діяльність розмежовує та наголошує, що це є різні за змістом види перевіркової діяльності [105, с. 7]. Проте окремо ці два універсальні способи забезпечення законності зустрічаються рідко.

У результаті аналізу спеціальної літератури, В.М. Гаращук дійшов висновку, що адміністративний нагляд, до якого відносять діяльність державних інспекцій і служб, виходячи з того, що ця діяльність, на відміну від прокурорського нагляду, має за мету не лише попередження протиправних дій, усунення причин і умов, що сприяють правопорушенням, а й застосування заходів адміністративного примусу, в тому числі адміністративної відповідальності в разі виявлення порушень загальнообов'язкових правил у сфері діяльності відповідної інспекції чи служби [133, с. 386; 276, с. 23].

Підсумовуючи викладене, характерними ознаками адміністративного нагляду є: а) юридично-владний характер діяльності, за допомогою якого суб'єкти нагляду застосовують заходи адміністративного примусу до порушників чинного законодавства; б) відсутність відносин підлеглості між суб'єктом і об'єктом нагляду; в) для адміністративного нагляду характерна профілактична спрямованість діяльності суб'єктів, що його здійснюють, в умовах, які сприяють здійсненню правопорушень з метою їх попередження, а у разі їх здійснення – своєчасного припинення; г) невизначене коло суб'єктів правовідносин, на яких спрямований адміністративний нагляд; д) вузька спрямованість адміністративного нагляду.

Отже, контроль можна визначити як діяльність уповноважених органів, їх підрозділів (посадових осіб), спрямовану на забезпечення законності та дисципліни в певній сфері публічного управління шляхом оперативного втручання

в діяльність підконтрольних об'єктів із застосуванням до винних осіб за порушення правових норм заходів державного примусу.

З іншого боку нагляд слід розуміти як систематичне спостереження спеціально уповноваженим суб'єктом за діяльністю піднаглядного об'єкта без втручання у його внутрішню діяльність із метою попередження, виявлення та припинення порушень законності, а також притягнення винних до відповідальності.

Підтвердженням того, що адміністративний нагляд є самостійною категорією як раз саме виступає сфера дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Зокрема, це пояснюється тим, що посадові особи ДАІ МВС України, здійснюючи нагляд за дорожнім рухом, не втручаються у внутрішню діяльність суб'єктів перевезення небезпечних вантажів (мова йде про перевізників – суб'єктів господарської діяльності).

Виходячи з цього, перш ніж сформулювати визначення адміністративного нагляду як самостійного способу забезпечення законності і дисципліни під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, необхідно визначитися з його цільовим призначенням, тобто метою нагляду. Досягнення останньої у сфері перевезення небезпечних вантажів можливо за умови здійснення цієї діяльності на основі певних параметрів. Останні відтворюються у принципах нагляду (контролю), визначених у межах загальних принципів публічного управління.

Принцип (від лат. *principium* – початок, основа) – в філософії теж саме, що і основа, тобто те, що лежить в основі деякої сукупності фактів або знань [39, с. 44-45; 269, с. 365]. Принципи є сукупністю керівних ідей, вихідних положень, орієнтирів, що спрямовані на досягнення оптимальних, стабільних результатів будь-якої діяльності [271, с. 154-155].

У нормотворчому та правозастосовчому процесах принципи виступають тим фундаментом, на який спираються усі конкретні правові акти, всі юридичні дії органів і посадових осіб, яким державою надане право нормотворчої та розпорядчої діяльності [26, с. 54-55].

Під принципами управління розуміють керівні правила, основні положення, норми поведінки, які відображають саме загальні риси законів і закономірностей управління, яких необхідно дотримуватись в управлінській діяльності [39, с. 44-45; 150, с. 12].

У Типовому положенні про Систему управління безпекою дорожнього руху (на всіх рівнях – міністерство – підприємство) визначено, що контроль стану безпеки руху повинен ґрунтуватися на таких принципах як: ефективність, повнота та об'єктивність, безперервність та регулярність, своєчасність та оперативність. Одним з головних законодавцем визначено принцип ефективності, який має на увазі, що контроль здійснюється не заради самого контролю і його не можна зводити до простої реєстрації існуючих порушень, він обов'язково повинен закінчуватись своєчасним прийняттям дієвих заходів, управлінських рішень [39, с. 47-48; 211].

В.М. Пригожинський, розглядаючи систему управління безпекою руху автотранспорту, до її принципів відносить принципи: системності, випередження (діяльність випереджувального характеру, спрямована на своєчасне виявлення та усунення негативних факторів, що можуть призвести до ДТП), колективізму (участь не тільки керівників і працівників служби безпеки руху, а всіх працівників у роботі щодо забезпечення безпеки руху згідно зі своїми функціональними обов'язками), інформованості (наявність достовірної інформації про небезпечні фактори, що впливають на рівень безпеки руху), виявлення та усунення причин (профілактична робота), адекватності (відповідність заходів з безпеки руху реальним та потенційним загрозам), відповідальності (усвідомлення кожним працівником своєї відповідальності за конкретні питання, що визначають безпеку руху автотранспорту) [39, с. 48; 161, с. 23].

Деякі російські вчені пішли ще далі, виділяючи принципи організації і здійснення автодорожнього нагляду серед яких: принцип законності; принцип вищого пріоритету прав і свобод людини і громадянина; принцип поєднання збереження таємниці (державної, комерційної і такої, що охороняється

законом) і гласності; принцип постійного і систематичного здійснення; принцип професіоналізму і безперервного підвищення кваліфікації державних службовців наглядових органів; принцип незалежності органів автодорожнього нагляду; принцип чіткого визначення і розподілу прав і обов'язків; принцип загальності автодорожнього нагляду; принцип єдності автодорожнього нагляду; принцип відповідальності [22, с. 275-276].

В наукових колах існує також позиція, коли замість принципів наводять параметри державного контролю (нагляду): законність, доцільність, ефективність [148, с. 786]. Однак такий підхід не зменшує значення його принципів, а навпаки, – робить їх ще більш значущими відправними позиціями застосування контрольних (наглядових) дій. Іншими словами, нагляд має здійснюватися у певних межах (у рамках стандартів), від яких залежить його ефективність та результативність.

Одностайної позиції науковців щодо принципів адміністративного нагляду не має, оскільки переважна більшість вчених нагляд розглядають або як форму, або як вид контролю, або його структурний компонент. Тому цілком очевидно, що визначення принципів нагляду у будь-якій сфері має ґрунтуватися на загальних засадах контрольної діяльності.

Так, наприклад, А.П. Гуляєв визначає лише загальні принципи, під якими розуміє прямо закріплені в нормативно-правових актах або такі, що витікають з них положення, які визначають найважливіші властивості цієї діяльності. Серед них зокрема: здійснення контрольної діяльності виключно в межах і порядку, встановлених законом або іншим нормативно – правовим актом; законність, об'єктивність та справедливість при здійсненні контрольної діяльності; здійснення контрольної діяльності на основі рівності всіх перед законом; дотримання прав, свобод та законних інтересів фізичних та юридичних осіб у процесі здійснення контрольної діяльності; здійснення контрольної діяльності за участю зацікавлених осіб – фізичних та юридичних; верховенство судової влади у здійсненні контрольної діяльності; гласне здійснення контрольної діяльності, крім випадків, що потребують збереження

таємниці, що охороняється законом; презумпція невинуватості особи, діяльність якої підлягає контролю, до встановлення її вини у порядку, встановленому законом [104, с. 13-14].

Одні вчені серед принципів державного контролю (нагляду) виділяють систематичність, системність, гласність, законність, дієвість і прозорість його здійснення [18, с. 15; 39, с. 45], інші – законність, коректність, централізм (або субординація в службових відносинах), фахову спеціалізацію контролю, професіоналізм, науковість, принцип об'єктивності тощо [39, с. 45; 44, с. 17].

Систему принципів, за якими має здійснюватися нагляд, законодавчо закріплено в одному нормативно-правовому акті. Зокрема, Закон України від 5 квітня 2007 р. «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» пропонує такі принципи як: пріоритетності безпеки у питаннях життя і здоров'я людини, функціонування і розвитку суспільства, середовища проживання і життєдіяльності перед будь-якими іншими інтересами і цілями у сфері господарської діяльності; підконтрольності і підзвітності органу державного нагляду (контролю) відповідним органам державної влади; рівності прав і законних інтересів усіх суб'єктів господарювання; гарантування прав суб'єкту господарювання; об'єктивності та неупередженості здійснення державного нагляду (контролю); наявності підстав, визначених законом, для здійснення державного нагляду (контролю); відкритості, прозорості, плановості й системності державного нагляду (контролю); неприпустимості дублювання повноважень органів державного нагляду (контролю); невтручання органу державного нагляду (контролю) в статутну діяльність суб'єкта господарювання, якщо вона здійснюється в межах закону; відповідальності органу державного нагляду (контролю) та його посадових осіб за шкоду, заподіяну суб'єкту господарювання внаслідок порушення вимог законодавства; дотримання умов міжнародних договорів України; незалежності органів державного нагляду (контролю) від політичних партій та будь-яких інших об'єднань громадян [223].

Слід зазначити, що принципи нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів спеціально не визначено, що є суттєвою вадою чинного законодавства. На нашу думку, означений вид нагляду має будуватися на принципах: 1) верховенства права; 2) законності; 3) системності (систематичності); 4) гласності (відкритості); 5) своєчасності; 6) компетентності (професіоналізму); 7) об'єктивності; 8) результативності (дієвості).

Принцип *верховенства права* є основоположним принципом здійснення нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів, адже, з огляду на ст. 8 Конституції України, а також рішення Конституційного Суду України, вимагає від держави його втілення у правотворчу та правозахисну діяльність, зокрема у закони, які за своїм змістом мають бути проникнуті передусім ідеями соціальної справедливості, свободи, рівності тощо. Це означає, що правова ідея справедливості, згідно з якою людина, її гідність, права, свободи та інтереси є вищою соціальною цінністю, визнається в Україні верховним принципом, що втілений в Конституції України і має бути основою всього законодавства в державі [108, с. 30]. «Усі органи держави та їх посадові особи, органи місцевого самоврядування, – відзначає Є.В. Кулага, – мають здійснювати свої повноваження виключно виходячи з пріоритетності права» [108, с. 30]. Втілення принципу верховенства права є передумовою для успішного здійснення низки інших принципів, серед яких особливе місце займає принцип законності.

Принцип *законності* є одним з головних принципів будь-якої наглядової діяльності, в тому числі й у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів. При цьому законність є до речі конституційним принципом. Так, у статті 6 Конституції України закріплено, що органи законодавчої, виконавчої та судової влади здійснюють свої повноваження у встановлених Конституцією межах і відповідно до законів України, а в статті 19 – те, що органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, у межах повноважень та в спосіб, що передбачені

Конституцією та законами України. Відповідно до цього принципу нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів повинен: здійснюватися на підставі чинного законодавства; бути спрямований на захист прав суб'єктів перевезення небезпечних вантажів шляхом дотримання ними норм чинного на транспорті законодавства; вчинятися в межах компетенції відповідного суб'єкта нагляду з дотриманням закріпленої законодавством процедури за допомогою законних методів; бути визначальним принципом діяльності для будь-якого суб'єкта нагляду за перевезенням небезпечних вантажів. З цього приводу слушно зазначає В.М. Гаращук, що з принципом законності пов'язані всі інші принципи контролю, які логічно витікають з нього [44].

Принцип законності означає неухильне і точне дотримання норм і правил, встановлених чинним законодавством, всіма органами (посадовими особами), що уповноважені здійснювати нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.

Наглядові заходи можуть досягти бажаного результату якщо будуть здійснюватися послідовно, комплексно, за певною схемою, постійно, тобто іншими словами будуватися на підставі принципу *системності (систематичності) нагляду*. Цей принцип, на думку вчених, є дуже важливим у діяльності інспекцій як органів нагляду. Саме систематичні, а не разові перевірки, що проводяться інспекторами, допомагають виявленню і запобіганню помилкам в управлінських діях уже на початкових стадіях їх проведення, що дозволяє уникнути значних відхилень від поставлених цілей, вчасно скоригувати управлінське рішення. Наразі у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів нагляд здійснюється підрозділами ДАІ. Більшій ефективності наглядові заходи набувають під час проведення оперативно-профілактичної операції «Небезпечний вантаж», проте остання здійснюється як правило один раз на рік. Проведене анкетування співробітників ДАІ засвідчило необхідність проведення таких заходів щонайменше раз на квартал (78% респондентів підтримали таку пропозицію).

До загальних принципів публічного управління, на основі яких здійснюється і наглядова діяльність у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, належить принцип *гласності* (відкритості), який передбачає відкрите проведення наглядових заходів. Цей принцип припускає можливість, а в деяких випадках і обов'язковість доведення результатів нагляду до суб'єктів перевезення небезпечних вантажів. З одного боку, принцип гласності сприяє вихованню порушників правил перевезення небезпечних вантажів через вплив на них громадської думки, з іншого – гласність відіграє важливу попереджувальну роль [49, с. 44].

Своєчасність, як принцип нагляду в досліджуваній сфері, передбачає, що наглядові заходи повинні мати запобіжний характер, бути спрямовані на попередження порушень правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, недопущення скоєнню інцидентів на транспорті, що можуть завдати шкоди суспільству та державі.

Принцип *компетентності* (*професіоналізму*) передбачає відповідний рівень професійної підготовки суб'єктів нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів. Тільки наявність високої фахової підготовки контролерів дає можливість якісно, на високому професійному рівні провести наглядові заходи, унеможливило обман фахівця, який здійснює нагляд, забезпечує досягнення мети нагляду.

Дотримання цього принципу дійсно є запорукою реальності й надійності нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів, який забезпечується наявністю необхідних кваліфікованих кадрів у наглядовому органі.

Принцип *об'єктивності адміністративного нагляду* полягає в покладанні завдання здійснювати нагляд за дотриманням правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів на осіб, не заінтересованих у результаті нагляду, а також у необхідності одержання повної, об'єктивної інформації (відомостей), на підставі якої посадова особа (наприклад, співробітник ДАІ) приймає рішення щодо відповідності цього виду перевезень вимогам чинного на транспорті законодавства.

Принцип *результативності (дієвості)* є одним з головних принципів нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів, адже через дотримання цього принципу можна рахувати чи досягли наглядові заходи бажаного результату. Не випадково О.В. Шоріна наголошує, що це швидше мета, досягнення якої забезпечується за допомогою дотримання принципів контролю, а не самі принципи [282, с. 77].

Вчені обґрунтовано вважають принцип результативності (дієвості) особливим принципом органів контролю (нагляду). «Всі інші принципи, – відзначає О.В. Мелкадзе, – зливаються в ланки єдиного логічного ланцюга, ступінь кожного з них безпосередньо впливає через рівень здійснення інших на кінцеві результати контролю, вони складають загальний вузол із спрямованістю на дієвість і сприяють не лише своєчасному виявленню недоліків, а і усуненню, і запобіганню їх появі, вихованню кадрів в дусі законності» [131, с. 29]. Підтримуючи думку О.Ф. Андрійко, дійсно дієвість нагляду не визначається кількістю проведених перевірок, ревізій, виступів, звітів, а це лише подоба дієвості, яка не має нічого спільного з результативністю контролю (нагляду), запобіганням чи попередженням неправомірних дій, його охоронною функцією [19, с. 41].

В цілому принципи нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів завдяки своєму сутнісному характеру впливають на зміст чинного законодавства, визначають перспективи його розвитку, сприяють усуненню прогалин. Вони слугують тим правовим орієнтиром, виходячи з якого, законодавець формулює норми, що регулюють дану сферу діяльності, вносить зміни та доповнення в діючі нормативно-правові акти. Чітке окреслення принципів нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів дозволяє визначити тенденції розвитку законодавства в цій сфері, усунути прогалини під час здійснення наглядових заходів при застосуванні правових норм.

Відтак, саме принципи є тими орієнтирами, через які можна сформулювати мету нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.

Мету будь-якого різновиду нагляду вчені-адміністративісти визначають як виявлення та попередження правопорушень, усунення їх наслідків та притягнення винних до відповідальності без права втручання в оперативну та господарську діяльність піднаглядних об'єктів, зміни чи скасування актів управління [11, с. 223-224]. За своїм змістом нагляд характеризується тим, що має за мету перевірку роботи органів та осіб лише з точки зору відповідності їм закону та іншим правовим нормативним актам [259, с. 250-252].

Підтримуючи позицію Х.П. Ярмачі, нагляд здійснюється з метою: отримання об'єктивної та достовірної інформації про стан справ на піднаглядному об'єкті чи у певній сфері суспільних відносин; застосування заходів попередження правопорушень (в деяких випадках з правом прямого втручання в діяльність об'єкта нагляду); надання допомоги піднаглядному об'єкту у поновленні законності і дисципліни; встановлення причин і умов, які сприяють порушенню вимог правових норм; вжиття заходів щодо притягнення винних осіб до юридичної відповідальності [286, с. 26].

Чинне законодавство, зокрема Закон України від 5 квітня 2007 р. «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», визначаючи поняття державного нагляду (контролю), фактично окреслює мету нагляду – як «виявлення та запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання та забезпечення інтересів суспільства, зокрема належної якості продукції, робіт та послуг, прийняттого рівня безпеки для населення, навколишнього природного середовища» [223].

Отже, метою адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів є отримання повної, об'єктивної та достовірної інформації про відповідність перевезення небезпечного вантажу колісними транспортними засобами вимогам чинного на транспорті законодавства, запобігання порушень у цій сфері шляхом встановлення причин та умов їх скоєння, а також застосування заходів адміністративного примусу до винних осіб.

Мета будь-якої діяльності, в тому числі й під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, завжди конкретизується у її завданнях та функціях. При цьому останні є більш широкою категорією порівняно із завданнями, оскільки функції – це основні напрямки здійснення наглядової діяльності компетентними державними органами.

Підтвердженням тому є думка О.Ф. Мураметса, який зазначав, що «...основні функції того або іншого органу визначаються як найзагальніші і найважливіші напрямки його діяльності по здійсненню найбільш глобальних, властивих йому соціальних завдань і цілей стратегічного характеру. Система основних функцій об'єктивно обумовлюється соціальним призначенням даного органу, його місцем у державному механізмі або в системі – політичної організації суспільства. У той же час його завдання реалізуються ним за допомогою здійснення функцій. Кожна з основних функцій містить у собі ряд підфункцій (не основних функцій), що носять локальний характер, охоплюють діяльність з реалізації завдань і цілей у менш загальній галузі соціального життя» [139, с. 45].

Відтак функції державного нагляду – це базові напрями діяльності уповноважених суб'єктів нагляду в цілях досягнення кінцевих результатів позитивної наглядової діяльності, що включають не тільки збір і аналіз інформації про піднаглядний об'єкт, але й виявлення відхилень від заданих параметрів, їх усунення і попередження.

Етимологія слова «функція» походить від лат. «functio» – виконання, обов'язок, коло діяльності; призначення, роль [255, с. 556]. З позиції філології «функція» визначається як: 1) явище, що залежить від іншого явища, є формою його виявлення і змінюється відповідно до його змін; 2) робота будь-кого, будь-чого, обов'язок, повинність, місія [144, с. 707]. В юриспруденції поняття «функції» має різне трактування, проте в переважній більшості воно похідне від поняття «функції управління», яке, на думку багатьох вчених являє собою операції, дії суб'єкта управління, що відповідають послідовним стадіям управлінського циклу та сукупність яких складає зміст управлінського процесу

[23, с. 207]. На думку Д.М. Бахраха, функції управління є типовими видами взаємодії між суб'єктами і об'єктами, тобто він теж прирівнює їх до самого управлінського впливу [27, с. 63-64; 39].

Нагляд і контроль є одними з важливих функцій соціального управління, а відтак їх функції, на думку більшості дослідників контрольно-наглядової діяльності, майже збігаються. До останніх вчені зазвичай відносять функцію регулювання, функцію соціальної превенції (профілактики), правоохоронну функцію та інформаційну функцію [63, с. 345].

На думку А.М. Тарасова, до контрольно-наглядових функцій слід віднести соціальну, політичну, діагностичну, оперативну, захисну, попереджувальну (превентивну) функції. При цьому вчений підкреслює особливу роль превентивної функції, оскільки попереджувальний контроль або нагляд запобігає негативним відхиленням, попереджає від негативних наслідків в результаті тих чи інших рішень, дій чи бездіяльності [268, с. 28].

Профілактична (превентивна) функція нагляду за перевезенням небезпечних вантажів полягає у виконанні обов'язків щодо запобігання скоєння правопорушень на автомобільному транспорті, виявленні причин, що породжують аварійність під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, та відповідно вжитті заходів щодо їх усунення.

Відомо, що основна мета соціальної превенції – недопущення різного роду порушень, в тому числі і шляхом заходів контрольно-наглядового характеру.

Не менш важливою є *виховна функція нагляду*, оскільки ефективна, соціально-корисна та гласна діяльність суб'єктів нагляду, безумовно, завдає як попереджувальний, так і виховний вплив на членів суспільства. Так само і в сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів співробітники ДАІ через наглядові заходи перевіряють перевізників на предмет дотримання ними вимог законодавства про перевезення небезпечних вантажів, тим самим запобігаючи скоєння ними нових порушень, убезпечуючи їх від небажаних наслідків

порушень правил транспортування небезпечних речовин, та насамкінець виховуючи їх в дусі поваги до закону.

Суттєвий вплив на результативність нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів має реалізація його *правоохоронної функції*. Враховуючи мету цього різновиду нагляду, а саме встановлення режиму законності та дисципліни на автомобільному транспорті, правоохоронна функція реалізується: на вулично-дорожній мережі, під час нагляду ДАІ за дорожнім рухом; при розгляді в ДАІ документів, що є підставою для узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу; при перевірці навчального процесу в регіональних центрах, які проводять підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів; під час проведення іспитів для одержання ДОПНВ-свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі та свідоцтва про підготовку уповноваженого з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів; через дотримання приписів та закону суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів під час здійснення контрольних-наглядових заходів; шляхом встановлення та забезпечення додержання закону під час проведення нагляду ДАІ, та притягнення до відповідальності осіб, які порушують чинне на транспорті законодавство.

Регулятивна функція нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів можливо й не впливає прямо на ефективність застосування контрольних-наглядових заходів в названій сфері, проте також є важливою, оскільки спрямовується на те, щоб у разі виявлення розбіжностей між заданими і фактичними діями, шляхами, обраними для досягнення мети, можна було прийняти рішення, спрямоване на виправлення ситуації.

Про наявність в нагляді (контролі) на автомобільному транспорті регулятивної функції вказує Г.В. Галімшина, слушно обґрунтовуючи це тим, що Державтоінспекція за результатами перевірок має право виносити приписи на усунення недоліків, виявлених, наприклад, під час комплексного

обстеження автотранспортного підприємства; приписи навчальному закладу з підготовки водіїв щодо вжиття відповідних заходів за фактом низької успішності складання іспитів кандидатами у водії у реєстраційно-екзаменаційному підрозділі; приписи керівникам регіональних центрів, які проводять підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів, тощо [39, с. 43].

Одержання об'єктивної, оперативної і достовірної інформації про стан дотримання суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів діючого на автомобільному транспорті законодавства, встановлених правил транспортування таких вантажів забезпечує *інформаційна функція нагляду*. Її суть також полягає у здійсненні узгоджених дій ДАІ з іншими органами управління, правоохоронними органами щодо запобігання виникнення інцидентів під час транспортування таких вантажів, боротьби з правопорушеннями, обміну інформацією (наприклад, з органами Міністерства інфраструктури України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства екології та природних ресурсів України тощо) стосовно умов перевезень. Тобто, з одного боку, наявність певної інформації є підставою для проведення повторних контрольно-наглядових дій, а з іншого, – наявність повної та достовірної інформації про піднаглядний об'єкт є умовою забезпечення утримання його в межах належного правового стану.

Ще однією функцією нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів *аналітична функція*. З одного боку вона важлива для забезпечення належного функціонування суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів, а з іншого – для вдосконалення організації і здійснення відповідного нагляду, через опрацювання даних, які отримуються під час проведення наглядових заходів на автомобільному транспорті.

Останньою серед функцій нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів слід виділяти *відновлюючу функцію*. Завдяки їй забезпечується відшкодування заподіяних державі збитків внаслідок

виникнення інцидентів під час транспортування небезпечних вантажів автомобільними транспортними засобами, поновлюється законність та дисципліна на підконтрольному об'єкті. Відновлююча функція є досить актуальною для державного нагляду у зазначеній сфері, оскільки діяльність щодо транспортування небезпечного вантажу є аварійно небезпечною, може призвести до травмування та загибелі людей, завдати істотної шкоди навколишньому природному середовищу. За таких умов роль відновлюючої функції нагляду на сьогодні має зростати.

Кожна з перелічених функцій нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів є важливою, однак перші три (*профілактична (превентивна), виховна та правоохоронна*) – безпосередньо спрямовані на реалізацію головної мети цього нагляду, а відтак їх можна іменувати *основними* функціями. Інші (*регулятивна, інформаційна, аналітична та відновлювальна функції*) – слугують додатковими інструментами досягнення ефективності здійснення наглядових заходів на автомобільному транспорті, тобто є *допоміжними* функціями.

Після функцій мета будь-якої діяльності, в тому числі й під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, завжди конкретизується у її завданнях. При цьому переважна більшість вчених завдання пов'язують із сукупністю проблем, що потребують розв'язання для досягнення певних цілей [110, с. 145]. На думку Р.І. Денисова, головне завдання органів адміністративного нагляду полягає у «спостереженні за відповідністю виробничої або іншої діяльності колективів людей або окремих громадян правовим розпорядженням з метою охорони конкретних суспільних відносин або складних об'єктів у сфері управління від різноманітного роду посягань» [59, с. 58].

У чинному законодавстві завдання адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів дотепер не визначено, оскільки контрольно-наглядовим заходам приділяється недостатньо уваги.

У Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» лише визначено завдання законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів (стаття 4) та основні напрями державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів (стаття 5). Так, основними завданнями законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів є: визначення основних принципів та напрямів державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів; визначення правових засад державного управління та державного регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів; установлення прав, обов'язків і відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів.

Основними напрямками державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів є: виконання вимог екологічної, радіаційної і пожежної безпеки, фізичного захисту, захисту здоров'я людей, охорони праці, санітарно-епідемічного благополуччя населення та безпеки руху; визначення особливостей регулювання підприємницької діяльності з перевезення небезпечних вантажів, установлення критеріїв, норм, правил, вимог до робіт та послуг щодо перевезення небезпечних вантажів, контроль за додержанням умов перевезення, а також створення системи страхування відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів; забезпечення соціального захисту працівників, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів, та осіб, які постраждали від аварій під час перевезення небезпечних вантажів.

Як бачимо, навіть серед завдань законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів законодавець не визначає нагляд (контроль) як важливий спосіб забезпечення дисципліни та законності в названій сфері.

Таким чином, сутність адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів знаходить своє відображення у його завданнях, до яких слід віднести наступні:

– гарантування безпеки суспільства, збереження життя і здоров'я людей від шкоди, якої може бути заподіяно під час перевезення небезпечних вантажів;

– забезпечення дотримання закону суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

– виявлення фактичного стану справ у регіональних центрах, які здійснюють підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, уповноважених із питань безпеки перевезень небезпечних вантажів, та надання об'єктивної інформації про якість суспільних відносин у вказаній сфері;

– охорона довкілля від шкідливого впливу дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

– виявлення причин та умов, що спричинили порушення правових норм у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

– ужиття заходів щодо профілактики та усунення порушень законодавства у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

– притягнення до відповідальності осіб, винних у порушенні норм законодавства, чинного на автомобільному транспорті.

Невід'ємними елементами організації адміністративного нагляду у згаданій сфері, від яких прямо залежить його ефективність, пропонуємо вважати:

1) *планування* адміністративного нагляду у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, важливість якого полягає у його призначенні, яким є: усунення негативного ефекту невизначеності; акцентуація на головних завданнях та їх деталізація; полегшення нагляду. Наприклад, згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 3 вересня 2008 р. № 790 «Про затвердження критеріїв розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного транспорту та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю)» автомобільні перевізники, що надають послуги з перевезення небезпечних, надгабаритних та великовагових вантажів, належать до суб'єктів господарювання з високим ступенем ризику від провадження господарської діяльності для безпеки життя і здоров'я населення, а також навколишнього

природного середовища. Тому заходи державного нагляду (контролю) у сфері діяльності таких суб'єктів господарювання мають здійснюватися з періодичністю один раз на рік [176].

Іншим прикладом є Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567 [187], згідно якого протягом року, на який заплановано проведення перевірки стану виконання суб'єктом господарювання ліцензійних умов провадження господарської діяльності в сфері надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, інші планові перевірки суб'єкта господарювання за його місцезнаходженням не проводяться. При цьому орган державного контролю не пізніше ніж за 10 календарних днів до початку проведення планової перевірки письмово повідомляє про це суб'єкта господарювання, щодо якого буде проведена перевірка [187];

2) *аналітичну роботу*, що безпосередньо пов'язана зі збиранням, аналізом та обробкою інформації щодо різних аспектів діяльності суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів, в числі іншого і стану безпеки перевізного процесу;

3) *діловодство*, що полягає у створенні, фіксації та оформленні необхідних документів на різних етапах (стадіях) нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів. Чинним законодавством передбачено порядок, строки підготовки документів, виконавців тощо. Наприклад, за наказом МВС України від 21 березня 2008 р. № 130 «Про забезпечення перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом» [242] за результатами проведення Департаментом ДАІ МВС України комплексного обстеження центрів спеціального навчання водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, та уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільними дорогами, складається акт довільної форми, у якому зазначаються фактичні дані про навчально-методичне, матеріально-технічне і кадрове забезпечення центру. Акт комплексного

обстеження центру підписується начальником У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС та керівником центру [242].

4) *проведення колегій, нарад та інших заходів.* Так, відповідно до п. 11 Положення про Міністерство інфраструктури України, для погодженого розв'язання питань, що належать до компетенції Мінінфраструктури України, обговорення найважливіших напрямів його діяльності утворюється колегія у складі віце-прем'єр-міністра України – міністра інфраструктури України (голови колегії), першого заступника та заступників міністра за посадою. У разі потреби до складу колегії Міністерства можуть входити керівники структурних підрозділів апарату Мінінфраструктури України, а також у встановленому порядку інші особи. Рішення колегії можуть бути реалізовані шляхом видання відповідного наказу Мінінфраструктури України. Для розгляду наукових рекомендацій та проведення фахових консультацій із основних питань діяльності у Мінінфраструктури України може бути утворено інші постійні або тимчасові консультативні, дорадчі органи.

5) *забезпечення взаємодії та координації між суб'єктами нагляду (контролю) за дотриманням правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів.* Насамперед, мова йде про налагодження постійної взаємодії між підрозділами ДАІ та Укртрансінспекції, вжиття спільних заходів щодо профілактики ДТП за участю суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, швидкого реагування на факти порушень чинного законодавства в згаданій сфері, виявлення та припинення таких порушень, а також причин та умов, що їх викликають. При цьому взаємодія повинна мати місце не тільки під час проведення спільних оперативно-профілактичних заходів та операцій (як приклад операція «Небезпечний вантаж»), але й передбачати щоденний обмін інформацією, обговорення актуальних проблем забезпечення безпечного перевезення небезпечних вантажів, вироблення оптимальних шляхів підвищення рівня безпеки в досліджуваній сфері.

б) *кадрове, економічне, наукове, інформаційне та методичне забезпечення адміністративного нагляду (контролю)* також відіграють

важливу роль в організації нагляду (контролю) у сфері дотримання правил безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів. З цього приводу слушною є думка В.М. Гаращука, що висококваліфіковані кадри контролерів, навіть у разі недостатнього запровадження інших елементів організаційного забезпечення, спроможні виконати окреслене завдання на досить високому рівні, нівелюючи прорахунки й негаразди власним досвідом та професіоналізмом [45, с. 327]. З іншого боку, інформаційне забезпечення адміністративного (нагляду) контролю у сфері дотримання правил безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів полягає у своєчасному забезпеченні його суб'єктів достовірними даними; збиранні, обробці відомостей про стан піднаглядного об'єкта; аналітичній обробці інформації, необхідної для прийняття управлінських рішень тощо.

Таким чином, аналіз чинного законодавства, практики його реалізації, думок вчених щодо сутності нагляду у досліджуваній сфері дозволяє запропонувати його авторське визначення: *адміністративний нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів – це самостійний спосіб забезпечення законності і дисципліни на автомобільному транспорті, який полягає в систематичному спостереженні за діяльністю суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів з метою перевірки відповідності їх діяльності правовим приписам чинного на автомобільному транспорті законодавства, а у разі виявлення порушень встановлених правил і норм притягнення винних до адміністративної відповідальності.*

1.4. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів та місце серед них ДАІ МВС України

Важливою складовою системи забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів є суб'єкти, головне призначення яких полягає в упорядкуванні суспільних відносин у даній сфері.

Так як забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів є невід'ємною частиною державної діяльності, основним суб'єктом цієї діяльності є державні органи. Враховуючи сутність забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів, зміст діяльності відповідних державних органів повинен бути спрямований на запобігання надзвичайних ситуацій з небезпечними вантажами, які становлять загрозу безпеці держави.

В межах своєї компетенції ці органи здійснюють заходи, що забезпечують безпеку дорожнього руху, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, видають нормативні акти, які не суперечать чинному законодавству, сприяють підприємствам, установам та організаціям у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху [261, с. 91].

Залежно від призначення, характеру задач і функцій державні органи наділяються відповідними повноваженнями і є складовими частинами єдиної в країні системи органів по забезпеченню безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Кожний з цих органів виконує визначені функції і задачі у своїй сфері діяльності, при цьому на кожний з них покладаються специфічні задачі по забезпеченню безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Згідно ст. 10 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» державне управління у сфері перевезення небезпечних вантажів здійснюють Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, а також інші спеціально уповноважені державні органи відповідно до їх компетенції [224].

У ст. 3 Закону України «Про дорожній рух» так само зазначено, що державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та спеціально уповноваженими на це державними органами [167].

З іншого боку у статті 52 цього ж закону зазначено, що контроль у сфері дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, органами законодавчої та виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, відповідним державним органом з безпеки дорожнього руху і його місцевими органами, Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на це державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами державної виконавчої влади та об'єднаннями (відомчий контроль) [167].

Тобто на відміну від ст. 3 у ст. 52 Закону України «Про дорожній рух» до суб'єктів контролю додано ще органи законодавчої влади та громадські об'єднання, а також незрозуміло чому окремо виділяється Державтоінспекція, яка входить до системи МВС та по суті є нічим іншим як органом виконавчої влади України. У такому разі логічно сюди було б додати нещодавно створену Державну інспекцію з безпеки на наземному транспорті України (Укртрансінспекцію). Водночас ані в Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів», ані в Законі України «Про дорожній рух» не має будь-якого нагадування про Президента України, органи прокуратури та судові органи, які є активними суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху та в тому числі й дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Недосконалим так само залишається Закон України «Про автомобільний транспорт», де у статті 6 визначено систему органів державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту. Зокрема зазначено, що Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації. Загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень [116, с. 84-85]. Центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті через урядові органи державного управління на автомобільному транспорті, службу міжнародних автомобільних перевезень та місцеві органи виконавчої

влади і органи місцевого самоврядування. Обласні державні адміністрації формують у приміському та міжміському сполученні мережу автобусних маршрутів загального користування, які не виходять за межі території області, та здійснюють контроль за виконанням транспортного законодавства на відповідній території згідно з повноваженнями, визначеними законами України. Органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють контроль за виконанням транспортного законодавства на відповідній території згідно з повноваженнями, визначеними законами України. Служба міжнародних автомобільних перевезень здійснює у пунктах пропуску через державний кордон України та у пунктах видачі дозволів автомобільним перевізникам України контроль за дотриманням ними законодавства України, що стосується виконання міжнародних автомобільних перевезень [116, с. 85; 164].

Отже, статтею 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» до системи суб'єктів регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту віднесено широкий перелік органів державної влади та місцевого самоврядування, в тому числі й службу міжнародних автомобільних перевезень [116, с. 85; 164]. Натомість, так само як і у попередніх законодавчих актах до зазначених суб'єктів чомусь не віднесені Президент України, органи прокуратури, судові органи, громадськість [116, с. 85; 164].

Не має будь-якої згадки в Законі України «Про автомобільний транспорт» і про спеціально створені для забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті органи: Державтоінспекцію Міністерства внутрішніх справ України та Державну інспекцію з безпеки на наземному транспорті України (Укртрансінспекцію).

Система управління безпекою дорожнього руху визначена у наказі Міністерства транспорту України від 12 листопада 2003 р. № 877, яким затверджено Типове положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях - міністерство - підприємство). Мова йде про дорожнє перевезення небезпечних вантажів у ньому не йде,

проте зазначається, що державна система управління безпекою руху на автомобільному транспорті охоплює центральні органи виконавчої влади, урядові та територіальні органи державного управління, а також установи, організації, об'єднання, підприємства всіх форм власності, які мають автомобільні транспортні засоби [211]. Так само надається перелік суб'єктів управління безпекою дорожнього руху, серед яких присутні підприємства, установи й організації, але не має знову ж таки Верховної Ради України, Президента України, органів прокуратури, судових органів та громадськості.

Аналіз чинного на транспорті законодавства дозволяє зробити цілком очевидний висновок про те, що суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів можна умовно за функціональною спрямованістю поділити на *загальні* та *спеціальні*.

До загальних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів насамперед можна віднести *Верховну Раду України*, яка забезпечує законодавче регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів та приймає відповідні закони (наприклад, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»), що визначають загальні засади, правові основи діяльності органів державної влади й органів місцевого самоврядування в цій сфері; встановлюють порядок здійснення контролю і нагляду під час перевезень вантажів.

Президент України відповідно до Конституції України є гарантом прав і свобод людини і громадянина, а також інтегруючим елементом системи державних органів забезпечення транспортної безпеки. В межах своїх повноважень він здійснює керівництво транспортною сферою України: створює, реорганізує та ліквідує органи виконавчої влади, визначає їх функції та основні завдання; видає укази і розпорядження, що стосуються функціонування та розвитку транспорту тощо. Він визначає основні напрямки діяльності держави по захисту життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від внутрішніх і зовнішніх загроз. Президент видає укази з питань забезпечення безпеки дорожнього руху (як приклад, Укази Президента України

від 12 листопада 2004 р. № 1398/2004 «Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні», від 20 листопада 2007 р. № 1121/2007 «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху», від 6 вересня 2007 р. № 824/2007 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України «Про стан керівництва транспортною галуззю», розпорядження Президента України від 19 грудня 2005 р. № 1289/2005 «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху») [214; 219; 220; 233], складовим напрямком яких є безпека дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Він координує і контролює роботу державних органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху, приймає стратегічні й оперативні рішення.

Кабінет Міністрів України бере безпосередню участь у розробці й реалізації державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху й зокрема безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів. На підставі й у виконання Конституції України, законів, нормативних указів Президента України Уряд видає постанови і розпорядження з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, та забезпечує їх виконання.

Варто відзначити, що компетенцію Кабінету Міністрів України в досліджуваній сфері безпосередньо визначено в статті 11 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів». Зокрема, зазначено, що до компетенції Кабінету Міністрів України у сфері перевезення небезпечних вантажів належать:

проведення державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів;

розробка і здійснення загальнодержавної програми забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів;

встановлення порядку спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;

вжиття заходів до запобігання незаконному міжнародному перевезенню небезпечних вантажів;

спрямування і координація роботи органів, спеціально уповноважених здійснювати державне управління та державне регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів [224].

Серед усього переліченого досить цікавим є другий пункт, яким передбачається розробка і здійснення Кабінетом Міністрів України загальнодержавної програми забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів. Водночас, попри актуальність проблеми забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів, в тому числі дорожнім способом, за роки незалежності України жодної програми такого спрямування не було прийнято. А це зайвий раз підкреслює важливість розв'язання означеної проблеми шляхом прийняття відповідного програмного документу, посилаючись на те, що законодавче підґрунтя для цього було створено ще в 2000 році.

Центральні органи виконавчої влади є наступною ланкою в системі суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Їх коло вельми розгалужене. «Для деяких з них, – наголошує Т.О. Гуржій, – забезпечення безпеки дорожнього руху є основним завданням, інші – впливають на стан безпеки дорожнього руху через адміністрування суміжними сферами суспільних відносин» [52, с. 164].

Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» серед центральних органів виконавчої влади у сфері перевезення небезпечних вантажів визначає спеціально уповноважені органи виконавчої влади (стаття 13), до кола яких входять наступні.

Міністерство промислової політики України бере участь у визначенні умов безпечного перевезення небезпечних вантажів та ліквідації наслідків аварій, що виникли у процесі їх перевезення; у разі дорожнього перевезення - за погодженням з Державтоінспекцією МВС України; визначає порядок перевезення окремих вантажів, які віднесено до їх компетенції відповідно до нормативно-правових актів; у разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів - за погодженням з Державтоінспекцією МВС України [217].

Міністерство соціальної політики України забезпечує організацію та здійснення державного нагляду за додержанням вимог законодавства про охорону праці щодо діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів, а також бере участь у розробленні проектів нормативно-правових актів з питань перевезення небезпечних вантажів [229].

Враховуючи значущість екологічного аспекту перевезення небезпечних вантажів, важливу роль щодо забезпечення безпеки їх перевезень належить *Міністерству екології та природних ресурсів України*. Останнє забезпечує розробку та затвердження нормативів і правил екологічної та радіаційної безпеки, захисту здоров'я людей та санітарно-епідемічного благополуччя населення під час перевезення небезпечних вантажів та ліквідації наслідків аварій, що сталися під час їх перевезення, здійснення нагляду і контролю за виконанням цих нормативів і правил; в разі дорожнього перевезення зазначені нормативи і правила погоджуються з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України.

Міністерство охорони здоров'я України забезпечує реалізацію державної політики у сферах охорони здоров'я, санітарного та епідемічного благополуччя населення, організовує надання медичної допомоги в невідкладних та екстремальних ситуаціях, зокрема пов'язаних з порушенням правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Крім цього, Міністерство охорони здоров'я України згідно ст. 45 Закону України «Про дорожній рух» здійснює медичний огляд кандидатів у водії (в тому числі для перевезення небезпечного вантажу), забезпечує надання допомоги потерпілим внаслідок ДТП, обстеження порушників ПДР щодо спроможності керувати відповідним транспортним засобом тощо.

До центральних органів виконавчої влади, покликаних забезпечувати безпеку дорожнього перевезення небезпечних вантажів, можна також віднести *Міністерство освіти та науки України* (приймає участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху шляхом: розробки типових навчальних планів і програм підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів; встановлення

вимог до закладів водійської підготовки, а також кваліфікаційних вимог щодо їх викладацького складу тощо) та *Державна фіскальна служба* (в частині забезпечення митного контролю за переміщенням транспортних засобів, номерних вузлів та агрегатів через митний кордон України, видачі посвідчення на реєстрацію транспортних засобів в органах ДАІ МВС України, а також вирішення питання пропуску транспортних засобів та вантажів через митний кордон України).

Головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади з питань перевезення небезпечних вантажів є *Міністерство інфраструктури України*. До компетенції останнього в згаданій сфері належать:

розробка і затвердження нормативно-правових актів з питань перевезення небезпечних вантажів (крім нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів, які розробляються Державтоінспекцією та затверджуються Міністерством внутрішніх справ України) та забезпечення ліквідації наслідків аварій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів, а також погодження нормативів і правил екологічної та радіаційної безпеки, захисту здоров'я людей та санітарно-епідемічного благополуччя населення під час перевезення небезпечних вантажів;

контроль за додержанням законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів (крім дорожнього перевезення небезпечних вантажів, яке контролюється Державтоінспекцією МВС України);

прийняття в установленому порядку рішень про умови перевезення небезпечних вантажів (у разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів маршрути і режими перевезення погоджуються з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України), якщо такі умови не передбачені у відповідних нормативно-правових актах;

інформування через Міністерство закордонних справ України Комітету експертів ООН з перевезення небезпечних вантажів про результати

класифікації небезпечних вантажів в Україні, які раніше не були визнані такими, та про зміни у класифікації небезпечних вантажів;

здійснення міжнародного співробітництва у сфері перевезення небезпечних вантажів [179].

Центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України, є *Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція України)*. Укртрансінспекція входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, на перевезення яким видано ліцензію.

Основними завданнями Укртрансінспекції України є:

реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті та ведення дорожнього господарства;

внесення пропозицій щодо формування державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті, міському електричному, залізничному транспорті та ведення дорожнього господарства [228].

Укртрансінспекція України відповідно до покладених на неї завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів:

здійснює організацію роботи та контроль за виконанням загальнодержавних програм, планів, заходів з питань безпеки на автомобільному транспорті;

веде облік та здійснює аналіз катастроф, аварій, подій на автомобільному транспорті;

проводить експертизу умов транспортування небезпечних вантажів на автомобільному транспорті;

розробляє профілактичні заходи щодо попередження катастроф, аварій, подій на автомобільному транспорті;

веде облік пожеж транспортних засобів на автомобільному транспорті;

видає ліцензії на право здійснення господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом;

здійснює контроль за дотриманням ліцензійних умов при здійсненні господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом;

веде електронну базу даних про осіб, які пройшли спеціальне навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом;

здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства, норм та стандартів на автомобільному транспорті тощо.

Відтак, попри те, що у Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» не має будь-якої згадки про Укртрансінспекцію, остання (як свідчить її компетенція) є активним суб'єктом забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Так, наприклад, упродовж 8 місяців 2013 р. Укртрансінспекцією було видано більше 4 тисяч ліцензій на надання послуг із перевезення пасажирів та небезпечних вантажів автомобільним транспортом. Водночас за порушення галузевого законодавства з початку 2013 р. анульовано 1,8 тисяч ліцензій.

Згідно Порядку зупинення транспортного засобу, що здійснює автомобільні перевезення пасажирів та вантажів, посадовими особами Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті та її територіальних органів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20 травня 2013 р. № 422, посадових осіб Укртрансінспекції наділено вагомими повноваженнями щодо зупинення та перевірки транспортних засобів, які виконують автомобільні перевезення вантажів, в тому числі й небезпечних. Зокрема, представник Укртрансінспекції має право зупинити транспортний засіб:

- 1) для перевірки дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт;

2) у разі виявлення ним таких порушень Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні: експлуатації ТЗ, що здійснює перевезення вантажів з явними ознаками технічної несправності; характеру руху ТЗ, що викликає підозру в спроможності водія керувати ним (різка зміна напрямку руху та (або) швидкісного режиму); відсутності номерних знаків на ТЗ, наявності даних, що свідчать про причетність ТЗ, водія до скоєння ДТП.

У разі, коли під час проведення перевірки виявлено порушення правил перевезення небезпечних вантажів складаються відповідні акти та про такі порушення інформується відповідний підрозділ МВС.

Так само й у сфері міжнародних автомобільних перевезень. Згідно Закону України від 20 листопада 2012 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства)» Укртрансінспекцію наділено правом здійснення:

контролю наявності та видачі дозвільних документів на виконання перевезень та відповідність їх виду перевезень, що фактично виконується;

контролю за виконанням автомобільними перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень;

контролю технічного, санітарного та екологічного стану транспортних засобів, що впливає на безпеку руху, екологію та санітарні норми;

контролю дотримання перевізниками вимог ЄУТР, ЄКМТ;

контролю та нагляду за дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та правил перевезень небезпечних вантажів (ДОПНВ).

перевірки транспортно-експедиційної документації на здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

габаритно-вагового контролю транспортних засобів.

Разом з Укртрансінспекцією надзвичайно важлива роль у забезпеченні безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів належить

Міністерству внутрішніх справ України та її безпосередньому виконавцю – Державній автомобільній інспекції.

Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» наділяє Державтоінспекцію МВС України компетенцією у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів у частині:

розробки і поданні на затвердження Міністерству внутрішніх справ України за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

контролю за безпекою дорожнього руху під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, додержанням законодавства у зазначеній сфері, у тому числі за забезпеченням організації підготовки водіїв транспортних засобів та уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, прийманням іспитів та видачею відповідних свідоцтв установленого зразка, розробленням і видачею в установленому порядку погоджень маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Стаття 18 «Умови перевезення небезпечних вантажів» цього ж закону встановлює, що у разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів, умови перевезення встановлюються виключно Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України, зайвий раз підтверджує висновок про особливу роль Державтоінспекції у забезпеченні безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

До речі необхідно також відмітити п. 16.1 Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом МВС України від 26 липня 2000 р. № 822 [197], де вказано, що контроль за дотриманням вимог, що стосуються дорожнього перевезення небезпечних вантажів, покладається на підрозділи Державтоінспекції МВС України, цим самим законодавець автоматично відвів головну роль у забезпеченні безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів Державтоінспекції, поклавши на неї роль контролюючого органу.

Не слід забувати і Закон України «Про дорожній рух» [167], у статті 52-1 якого зазначено, що до повноважень Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належить контроль за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, у тому числі за забезпеченням організації підготовки водіїв транспортних засобів, прийманням іспитів з перевірки знань правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом та видачею відповідних свідоцтв установленого зразка, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Діяльність Державної автомобільної інспекції здійснюється на основі Конституції України, законів України, постанов Верховної Ради України, указів і розпоряджень Президента України, декретів, постанов і розпоряджень Кабінету Міністрів України, нормативних актів МВС України. Підзаконним нормативно-правовим актом, який на підставі та відповідно до законодавства безпосередньо регулює діяльність Державної автомобільної інспекції, є постанова Кабінету Міністрів України «Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ» від 14 квітня 1997 р. № 341 [227]. Згідно цього положення Державтоінспекція відповідно до покладених на неї завдань: здійснює контроль за дотриманням власниками (володільцями) транспортних засобів, а також громадянами, посадовими і службовими особами вимог Закону України «Про дорожній рух», правил, норм та стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, які регламентують вимоги щодо перевезення небезпечних вантажів, забезпечує супроводження в установленому порядку небезпечних, надгабаритних та великовагових вантажів, що перевозяться транспортними засобами; видає в установленому порядку дозволи на рух транспортних засобів з небезпечними вантажами, параметри і перелік яких встановлені Правилами дорожнього руху, державними стандартами, угодами про міждержавні перевезення небезпечних

вантажів і здійснює контроль за дотриманням при цьому відповідними посадовими і службовими особами та громадянами норм, правил та стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху тощо.

Державна автомобільна інспекція є складовою частиною системи МВС. До складу Державтоінспекції входять департамент Державтоінспекції МВС, управління (відділи) Державтоінспекції головних управлінь, управлінь МВС України в областях, місті Києві, Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем, спеціальний підрозділ дорожньо-патрульної служби особливого призначення при департаменті Державтоінспекції МВС, відділи (відділення) Державтоінспекції з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах, підрозділи дорожньо-патрульної служби та центри надання послуг, пов'язаних з використанням автотранспортних засобів [227].

У складі ДАІ можна виділи три підрозділи, які безпосередньо забезпечують безпеку дорожнього перевезення небезпечних вантажів, а саме: Дорожньо-патрульна служба, служба організації дорожнього руху та Державна автотехнічна інспекція.

Безпосередньо здійснення нагляду за перевезенням небезпечних вантажів покладається на підрозділи ДПС, які відповідно до наказу МВС України від 27 березня 2009 р. № 111 «Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС» [173] виконують такі завдання в названій сфері, як: нагляд за дорожнім рухом з метою забезпечення його безпеки; забезпечення безпечного й безперебійного руху транспортних засобів; попередження та припинення злочинів і адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху; винесення відповідно до чинного законодавства постанов про адміністративні порушення; забезпечення ефективного використання технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху; контроль за дорожнім

рухом, тобто виявлення порушень законодавства, правил, норм і стандартів у сфері забезпечення дорожнього руху; застосування в установленому порядку передбачених законодавством заходів впливу до порушників ПДР; супроводження та забезпечення безперешкодного проїзду транспортних засобів, що використовуються для пересування небезпечних, вантажів тощо.

Крім цього згідно п. 22 зазначеної інструкції працівник підрозділу ДПС при контролі за перевезенням небезпечного вантажу повинен перевіряти у водія перераховані в ПДР документи, необхідні для перевезення. В тому числі у випадку якщо небезпечний вантаж не відповідає умовам та режимам перевезення, працівник підрозділу ДПС має право заборонити подальший рух транспортного засобу, про що зобов'язаний повідомити чергову частину управління (відділу) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС та діяти відповідно до отриманих рішень щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та належного збереження небезпечного вантажу [173].

Структурними підрозділами ДАІ МВС України є відділи, відділення, сектора, групи служби організації дорожнього руху. Головним завданням служби є здійснення контролю і нагляду за проектуванням, будівництвом, реконструкцією, ремонтом, утриманням та облаштуванням автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших об'єктів, що впливають на безпеку дорожнього руху; контроль за дотриманням вимог безпеки під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, руху великовагових і великогабаритних транспортних засобів. При цьому працівники служби ОДР виконують свої функціональні обов'язки в тісній взаємодії з відповідними службами МВС України, службами і підрозділами ГУМВС, УМВС, міськрайорганів внутрішніх справ, міністерствами, відомствами, органами місцевого самоврядування, держадміністраціями, дорожніми, комунальними, залізничними, проектними, науково-дослідними, архітектурно-планувальними організаціями і установами, профілюючими учбовими закладами, фізичними та юридичними особами, для створення необхідних дорожніх умов щодо безпечного і безперешкодного руху транспорту і пішоходів.

Згідно розпорядження МВС України від 06 серпня 2003 р. № 683 «Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху» [222] посадові особи служби організації дорожнього руху здійснюють контроль за перевезенням небезпечних вантажів, який здійснюється:

- на вулично-дорожній мережі, під час нагляду за дорожнім рухом;
- при розгляді документів, що є підставою для узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу (ДПНВ – свідоцтва про підготовку водіїв, транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі відповідного класу безпеки; свідоцтва про допуск транспортного засобу до перевезення небезпечного вантажу відповідного класу безпеки; письмових інструкції на випадок аварії чи надзвичайної ситуації; чинного договору обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів; у разі перевезення небезпечних речовин або виробів, на перевезення яких необхідне додаткове погодження або дозвіл інших компетентних органів, відповідних копій цього погодження або дозволу);
- при перевірці навчального процесу в регіональних центрах, які проводять підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів;
- під час проведення іспитів для одержання ДОПНВ-свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі та свідоцтва про підготовку уповноваженого з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів.

В умовах підвищення значення технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів, головне завдання якого полягає в забезпеченні постійної готовності останніх до експлуатації і високої ефективності їх використання, відповідно зростає роль нагляду (контролю) за технічним станом насамперед тих транспортних засобів, що призначені для перевезення небезпечних

вантажів. Контрольно-наглядові заходи за технічним станом зазначеної категорії транспортних засобів здійснюють підрозділи автомобільно-технічної інспекції ДАІ. Так, згідно статті 52-1 до повноважень ДАІ Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать: ведення реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю та здійснення державного контролю за додержанням ними вимог законодавства в цій сфері; формування в порядку, що визначає Кабінет Міністрів України, загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів на підставі інформації про результати перевірки технічного стану транспортного засобу, яка надається суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю, та інформації про укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, яка надається страховиками, тощо.

Відтак, ДАІ займає особливе місце серед інших суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів, що, зокрема, можна пояснити:

значенням нагляду за перевезенням небезпечних вантажів як невід'ємної складової загального нагляду ДАІ за дорожнім рухом;

першочерговою роллю ДАІ у розробці нормативно-правових актів, спрямованих на регулювання суспільних відносин у сфері перевезень небезпечних вантажів;

наявністю у складі ДАІ спеціально створених підрозділів для забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів (служби організації дорожнього руху);

наявністю у посадових осіб ДАІ значного обсягу владних повноважень у досліджуваний сфері;

можливістю застосування адміністративного примусу в межах своєї компетенції;

обов'язковим здійсненням комплексу профілактичних заходів на вантажному транспорті під час: розгляду документів, що є підставою для узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу; перевірки навчального процесу в регіональних центрах, які проводять підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, та уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів; нагляду за дорожнім рухом тощо.

Підтримуючи думку О. Міленіна, роль ДАІ з нагляду за дорожнім рухом у загальнодержавній системі забезпечення безпеки дорожнього руху, можна виокремити таким чином: здійснення державного контролю та нагляду за дотриманням усіх правил, стандартів та інших нормативів, які стосуються безпеки дорожнього руху; обов'язкова участь у розробці такого роду нормативів; роз'яснювальна робота, пропаганда з питань дотримання правил руху; регулювання дорожнього руху [136, с. 20; 275, с. 35].

Водночас ДАІ не є єдиним органом, що забезпечує безпеку дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Паралельно діє Укртрансінспекція, хоча у більшості нормативно-правових актів саме ДАІ визначено головним контролюючим суб'єктом на автомобільному транспорті. Така ситуація із одночасною наявністю в сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів двох контролюючих структур заважає досягненню загальної мети – забезпеченню безпеки перевізного процесу.

Хибність політики створення додаткових контролюючих на транспорті структур у подальшому призводить, як правило, до дублювання їх функцій, зниження ефективності здійснення ними контрольних заходів, збільшення порушень законодавства тощо. Про це раніше наголошувала Г.В. Галімшина, акцентуючи увагу на тому, що така ситуація вимагає якнайшвидшого відмежування діяльності ДАІ від зовнішньо схожих функцій інших органів державного управління, враховуючи її специфіку як державної контрольно-наглядової установи [39, с. 129]. З цього приводу слушною є думка Я.І. Хом'яка про те, що зосередження контрольних функцій у сфері профілактики

дорожньо-транспортних пригод в одному органі при сучасному рівні автомобілізації – це прогресивний метод зміцнення загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху [275, с. 35].

Підтвердженням цих слів виступає зарубіжний досвід, який свідчить, що виконання заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів покладено на спеціалізовані підрозділи внутрішніх справ (у Франції – жандармерії; в Молдові – дорожньої поліції; в Російській Федерації – державної інспекції з безпеки дорожнього руху та ін.) [143, с. 2-3].

Ведучи мову про суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів не можна також не згадати про *місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування*, які згідно Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» (стаття 17) здійснюють реалізацію загальнодержавних та розробку місцевих програм забезпечення перевезення небезпечних вантажів.

Останніми суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів виступають органи прокуратури, судові органи та громадські об'єднання.

Попри те, що у Положенні про ДАІ позначено, що Державтоінспекція провадить свою діяльність у взаємодії з іншими службами і підрозділами органів внутрішніх справ, державними органами та органами місцевого самоврядування і об'єднаннями громадян, в тому числі інших держав, підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності та господарювання, посадовими і службовими особами та громадянами з питань забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасників, охорони громадського порядку, профілактики та розкриття кримінальних правопорушень і зменшення забруднення транспортом навколишнього середовища, а також надає їм необхідну допомогу у розв'язанні цих проблем, дійсно якісної взаємодії, особливо у сфері організації та забезпеченні безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів, дотепер не має. Насамперед мова йде про взаємодію ДАІ та Державної інспекції України з безпеки на

наземному транспорті. Кожен з названих суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів діє самостійно, на низькому рівні залишається обмін оперативною інформацією (відсутній інформаційний банк даних про події на автомобільному транспорті з небезпечними вантажами, видані ліцензії, дозволи та узгодження маршрутів руху, умови роботи автомобільних перевізників тощо).

Наприклад, у Польщі безпека в названій сфері забезпечується різними відомствами, які знаходяться у тісній взаємодії. Так, заходи по контролю за перевезенням небезпечних матеріалів здійснюються особами, що мають право на таку діяльність, тобто поліцією, пожежною охороною (у разі транспортування певних груп небезпечних матеріалів треба повідомити відповідальному за місцем відправлення вантажів на території Польщі Воєводському Комендантові Поліції і Державної Пожежної Охорони. Заява подається письмово), Прикордонною Службою або Головною інспекцією з охорони довкілля. Ці установи дуже часто виявляють випадки порушення закону про транспортування або зберігання небезпечних матеріалів, що представляють загрозу життю і здоров'ю людини або навколишньому середовищу. Тому важливо, щоб постачальники послуг трейдинга цими матеріалами були належним чином підготовлені до виконання завдань, як у сфері логістичної, так і правовій. Така підготовка виявляється також в належній підготовці працівників до виконання певних обов'язків – система основних і додаткових курсів повинна давати гарантію належної підготовки кадрів до цього типу завдань [273].

В Німеччині головним суб'єктом забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів є Дорожня поліція. Однак разом з нею певними функціями в згаданій сфері наділено Федеральне міністерство транспорту, будівництва і житлового господарства (Bundesministerium fuer Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen), Федеральне автотранспортне відомство, Федеральне дорожнє відомство тощо [14].

Проведене соціологічне опитування працівників ДАІ різних регіонів України засвідчило, що 83,5% респондентів підтримують необхідність якнайшвидшої необхідності налагодження взаємодії між підрозділами ДАІ та Укртрансінспекції. З іншого боку 74% опитаних працівників Укртрансінспекції так само підтримують такий висновок (див. додаток Г).

Враховуючи викладене, цілком очевидним є необхідність прийняття *Інструкції про організацію взаємодії Державної автомобільної інспекції МВС України з іншими органами державної влади та місцевого самоврядування щодо забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів.*

При цьому організація такої взаємодії має бути побудована на проведенні спільних заходів, спрямованих на:

забезпечення дотримання вимог законодавства щодо проведення медичного огляду водіїв та огляду технічного стану автотransпортних засобів перед виїздом;

забезпечення відповідності зовнішнього й внутрішнього спорядження (екіпіровки) автотransпортних засобів вимогам безпеки, охорони праці та екології державним стандартам, наявності відповідних сертифікатів;

своєчасне виявлення несправних транспортних засобів, у тому числі експлуатація яких заборонена;

ретельний аналіз кожної дорожньо-транспортної пригоди за участю транспортних засобів, які перевозили небезпечні вантажі;

проведення контрольних перевірок суб'єктів господарювання та індивідуальних власників, у власності яких є транспортні засоби, задіяні для перевезення небезпечних вантажів;

активізації роз'яснювальної роботи щодо виконання перевізниками вимог законодавства України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Підсумовуючи викладене, мусимо відзначити, що безпеку дорожнього перевезення небезпечних вантажів забезпечує значне коло суб'єктів, серед яких виділяються *загальні* (Верховна Рада України, Президент України,

Кабінет Міністрів України, Міністерство промислової політики України, Міністерство соціальної політики України, Міністерства екології та природних ресурсів України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство освіти та науки України, Державна фіскальна служба, Міністерство інфраструктури України, Міністерство внутрішніх справ України, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, органи прокуратури, судові органи та громадські об'єднання) і *спеціальні* (Державна автомобільна інспекція та Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті). Однак наявність такого кола суб'єктів ще не означає досконалість їх роботи, а відтак потребує вдосконалення за рахунок:

чіткого розмежування повноважень центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

прийняття нормативно-правового акту щодо організації взаємодії між зацікавленими відомствами;

створення державного реєстру суб'єктів господарювання, що надають послуги з перевезення небезпечних вантажів, який міститиме інформацію про діяльність перевізників (зокрема про ліцензії, транспортні засоби, власну матеріально-технічну базу, фахівців з вищою профільною освітою, випадки порушення транспортного законодавства тощо), з метою використання такої інформації державними органами;

вжиття додаткових заходів, спрямованих на вдосконалення галузевої системи контролю безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами;

організації належного рівня взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів шляхом прийняття інструкції про порядок такої взаємодії, створення спільних мобільних груп, вдосконалення форм і методів співпраці тощо;

забезпечення формування системи навчання та підвищення кваліфікації працівників і фахівців, що задіяні на всіх етапах транспортування небезпечних вантажів;

надання рекомендацій транспортним вищим навчальним закладам та іншим компетентним органам, що здійснюють підготовку фахівців з перевезень небезпечних вантажів, щодо включення до навчальних планів відповідних спеціальностей та дисциплін питань безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНОГО НАГЛЯДУ ЗА ДОРОЖНІМ ПЕРЕВЕЗЕННЯМ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

2.1. Правова природа адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів

Забезпечення безпеки дорожнього руху в сучасних умовах спрямоване, насамперед, на досягнення головної мети: попередження, нейтралізацію та запобігання загрози безпеці особи, державі, суспільству і ліквідацію шкідливих наслідків від дорожньо-транспортних пригод, відновлення нормальних умов для життєдіяльності людей, підприємств, організацій, установ, створення і підтримка необхідного рівня захищеності всіх об'єктів безпеки.

Перед країною постає завдання: визначити основні напрями державної політики в цьому питанні, створити якісно нове законодавство, що б відображало сучасні умови і сприяло підвищенню рівня безпеки; створити ефективну систему забезпечення громадської безпеки, оптимально розподілити функції і повноваження між суб'єктами цієї системи; організувати ефективне управління суб'єктами забезпечення дорожньої безпеки з необхідними фінансовими і матеріальними коштами і, нарешті, створити дієву систему контролю і нагляду у сфері дорожнього руху.

Не випадково, вважаючи адміністративний нагляд спеціальним видом правоохоронної діяльності, В.К. Колпаков визначає його як здійснення спеціальними державними структурами цільового спостереження за додержанням виконавчо-розпорядчими органами, підприємствами, установами, організаціями та громадянами правил, передбачених нормативними актами. При цьому усіх суб'єктів нагляду він розділяє на дві групи: інспекції та міліція [98, с. 675].

Про правоохоронний характер адміністративного нагляду органів внутрішніх справ наголошує і О.П. Рябченко, визначаючи його як правоохоронну діяльність зі спостереження за додержанням законності організаційно не підпорядкованими об'єктами (підприємствами, установами, організаціями, посадовими особами, громадянами), що здійснюється безперервно у зв'язку з виконанням ними спеціальних міжгалузевих норм, правил та вимог, з використанням комплексу адміністративних засобів впливу з метою охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки, попередження і припинення правопорушень, відновлення порушених правовідносин і притягнення винних до відповідальності [8, с. 127; 286, с. 40-41].

Мета адміністративного нагляду органів внутрішніх справ як бажаний результат її діяльності – це фактично такий ідеальний режим функціонування і життєдіяльності відповідних суб'єктів права (підприємств, установ, організацій, їх посадових осіб, а також громадян), за якого забезпечується належною мірою захищеність певних об'єктів від різноманітних посягань [278, с. 120]. Такими об'єктами є: особистість, власність, держава, суспільство в цілому, тобто сукупність таких суспільних відносин, шкода яким може бути нанесена порушенням або недотриманням установлених норм, інструкцій, правил, стандартів, вимог тощо [278, с. 120].

З позиції розкриття цільової спрямованості адміністративного нагляду, Р.І. Денисов справедливо зазначає, що він (тобто нагляд) «забезпечує недоторканність охоронюваних об'єктів від різноманітного роду посягань, які спроможні завдати матеріальної або моральної шкоди» [59, с. 34].

З іншого боку автори підручника «Адміністративна діяльність» (Ковалів М.В., Кісіль З.Р., Єсімов С.С., Черномаз О.Б., Калаянов Д.П., Тиндик Н.П. та ін.) акцентують увагу на тому, що адміністративний нагляд «з одного боку є засобом адміністративного впливу і трактується як вид виконавчо-розпорядчої діяльності, а з іншого – виступає частиною державного нагляду, своєрідним засобом забезпечення режиму законності» [5, с. 86].

Дійсно діяльність органів адміністративного нагляду є правоохоронною, тому від науково-обґрунтованої спеціалізації її суб'єктів, чітко визначеної їх компетенції і системи піднаглядних об'єктів залежить її ефективність [82, с. 5-6].

Від організаційного і правового забезпечення адміністративного нагляду залежить правопорядок в країні в цілому, оскільки нагляд спрямований на боротьбу з адміністративними правопорушеннями. Органи адміністративного нагляду мають багату практику правозастосування, що визначає підвищені вимоги до дотримання законності в процесі самого нагляду, який впливає на широке коло об'єктів. Забезпечення прав і захист законних інтересів людини і громадянина є найважливішим завданням держави та органів адміністративного нагляду, зокрема. В досліджуваній сфері адміністративний нагляд зачіпає діяльність безлічі об'єктів, які не тільки безпосередньо беруть участь в дорожньому русі, але й забезпечують його процес (виробництво, ремонт і обслуговування транспортних засобів, будівництво, ремонт і утримання доріг тощо) [82, с. 6].

Деякі вчені-адміністративісти трактують адміністративний нагляд міліції як систематичне спостереження органів міліції за точним виконанням посадовими особами і громадянами законів та інших нормативних актів з метою забезпечення громадського порядку, попередження і припинення порушень, виявлення порушників і вжиття до них заходів громадського чи адміністративного впливу [75, с. 89; 84, с. 255].

Схожою є думка В.І. Цимбалюка, який розуміє адміністративний нагляд міліції як систематичне спостереження підрозділів міліції та окремих співробітників, які володіють наглядовими повноваженнями, за дотриманням громадянами і посадовими особами підприємств, установ, організацій (незалежно від форм власності), а також іноземцями та особами без громадянства законів та інших нормативних актів, що регулюють відносини у сфері охорони громадського порядку та різних форм власності, забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки, організації роботи паспортно-

реєстраційної та міграційної служби, дозвільної системи з метою попередження і припинення вчинення порушень та притягнення винних до відповідальності [278, с. 123].

Загалом вчені-адміністративісти адміністративний нагляд міліції наділяють такими рисами:

– державно-владний характер (виконуючи функції щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, співробітники органів внутрішніх справ мають право застосовувати заходи адміністративного примусу, в межах своєї компетенції видавати обов'язкові для виконання вимоги і розпорядження);

– профілактична спрямованість (у процесі здійснення адміністративного нагляду працівники органів внутрішніх справ повинні виявляти, вивчати та досліджувати умови, що сприяють вчиненню злочинів та інших правопорушень; впливати на осіб, схильних до антигромадської поведінки та діяльності з метою недопущення з боку таких громадян протиправних діянь; вчасно припиняти будь-які правопорушення та забезпечувати невідворотність відповідальності правопорушника);

– загальний характер (реалізується усіма службами міліції громадської безпеки, в усіх підконтрольних цим підрозділам сферах життєдіяльності, а в деяких випадках здійснюється оперативними службами ОВС);

– стадійність (у процесі реалізації проходить декілька стадій: спостереження, виявлення та документування фактів (обставин), що потребують відповідного реагування, причому реагування у вигляді обов'язкових для виконання вказівок (розпоряджень), забезпечення притягнення правопорушників до встановленої законом відповідальності);

– цілісність (саме це свідчить про нерозривність зазначених етапів у досягненні конкретних завдань, встановлених на законодавчому рівні для різних служб та підрозділів органів внутрішніх справ. При цьому зміст, форми та методи адміністративного нагляду бувають різні, що зумовлюється колом осіб, відносин та об'єктів, на які він спрямований) [5, с. 86].

Нагляд міліції є суто адміністративно-правовим заходом. Він носить комплексний, міжгалузевий характер. Міліція здійснює адміністративний нагляд за дотриманням піднаглядними встановлених правил та обмежень, спрямовує виховний вплив на них, документує факти порушення піднаглядними закону.

Дорожній рух не є виключенням. Наявність постійного, цілеспрямованого, комплексного спостереження за учасниками дорожнього руху є запорукою забезпечення режиму законності та дисципліни на автомобільному транспорті, зниженню показників аварійності, зменшенню кількості ДТП та постраждалих в них осіб, підвищенню культури водіння транспортними засобами, та навпаки відсутність нагляду веде до незворотних наслідків.

В основу поняття адміністративного нагляду в дорожньому русі покладені такі ознаки, як спостереження, діяльність людей, мета спостереження. Таке спостереження здійснюється за процесом, який складається з дій учасників дорожнього руху: пішоходів, водіїв, пасажирів транспортних засобів [31, с. 85; 112, с. 53].

В процесі спостереження виявляються і припиняються порушення правових розпоряджень, застосовується адміністративний вплив до порушників, надається допомога постраждалим, здійснюються інші заходи наглядового характеру. Ця діяльність полягає в забезпеченні відповідності поведінки водіїв і пішоходів діючим правилам [31, с. 85; 112, с. 53].

У зв'язку з цим адміністративний нагляд за дорожнім рухом можна визначити як спостереження за процесом дорожнього руху в цілях забезпечення відповідності поведінки його учасників правилам дорожнього руху, іншим нормативним актам, що діють в цій сфері [112, с. 53].

Суть адміністративного нагляду в дорожньому русі характеризується його цільовою спрямованістю, яка полягає в утриманні піднаглядних об'єктів в заданому правовому режимі. Так забезпечується готовність об'єктів до подальшого управлінського впливу на них [31, с. 86; 112, с. 55]. З цих позицій

адміністративний нагляд, в процесі якого здійснюється спостереження за «зовнішнім» станом об'єкту, найбільш юридизований вид соціального контролю, але вузько спеціалізований по сферах управління [112, с. 55].

Головне завдання адміністративного нагляду укладається в поняття охоронної діяльності, яка має повноваження, пов'язані із застосуванням заходів примусу до фізичних і юридичних осіб, що діють неправомірно [31, с. 86; 112, с. 55].

Отже, суть нагляду у сфері дорожнього руху полягає в наступному.

По-перше, суспільні відносини у сфері дорожнього руху можуть розглядатися як об'єкт управління. Оскільки адміністративний нагляд – функція державного управління, тобто конкретний різновид управлінської діяльності, то правомірно і припущення про єдність їх загального і спеціального об'єктів впливу [31, с. 85; 112, с. 53-54]. З повною упевненістю можна стверджувати, що адміністративний нагляд здійснюється відносно об'єкта управління дорожнім рухом, тобто суспільних відносин, що виникають в межах вказаних вище інститутів правового режиму [31, с. 85; 112, с. 54].

По-друге, адміністративний нагляд в даній сфері суспільних відносин може характеризуватися як діяльність надвідомчого характеру, адже його суб'єктами є власне органи внутрішніх справ. Що ж до об'єкта нагляду, то він є сукупним продуктом діяльності різних суспільних і державних структур (громадян, громадських організацій, органів управління автотранспортом і т.д.), інтереси яких, як вже наголошувалося, стикаються в єдиному процесі – дорожньому русі [68, с. 87-88; ; 112, с. 54].

По-третьє, оскільки нагляд є функцією управління, то можна говорити про нього як про діяльність державно-владну, таку, що містить елементи розпорядництва. Владний характер діяльності органів нагляду в ідеалі гарантує безумовне виконання розпоряджень, що даються ними, всім учасникам дорожнього руху [112, с. 54].

По-четверте, нагляд, спираючись на силу закону, насамкінець забезпечує дотримання учасниками дорожнього руху встановлених державою

норм, направлених на досягнення певної мети, – забезпечити безпеку дорожнього руху і ефективне використання автотранспорту [31, с. 85; 112, с. 54]].

По-н'яте, нагляд є такою управлінською діяльністю, яка має в своєму розпорядженні всі необхідні форми і методи, сприяючі реальному виконанню учасниками дорожнього руху встановлених норм поведінки не тільки в процесі просторового переміщення, але й під час проведення робіт, які забезпечують дорожній рух [112, с. 54].

З вищевикладеного виходить, що нагляд також виступає і як самостійний спосіб забезпечення законності в управлінні дорожнім рухом і практично реалізується в діяльності спеціальної системи державних органів (Державній автомобільній інспекції МВС України). Саме Державтоінспекція є основним суб'єктом адміністративний нагляду в процесі дорожнього руху [114, с. 45-46].

Таку позицію обстоюють багато вчених-адміністративістів, наголошуючи при цьому, що адміністративно-наглядова діяльність є основним напрямком роботи підрозділів ДАІ щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, виявлення та припинення порушень чинного законодавства, спостереження за дотриманням ПДР усіма учасниками дорожнього руху [31; 114; 285; 257].

Будучи складовою ОВС, на Державтоінспекцію відповідно покладається широке коло як загальноправоохоронних завдань, так і ряд специфічних, таких, що знаходяться в основі її адміністративно-правового статусу як правоохоронного органу. При цьому їх природа обумовлена походженням з функції держави по правовій охороні життя і здоров'я громадян від протиправних посягань і знаходить свій особливий вираз в обов'язку забезпечення безпеки дорожнього руху. Особливий адміністративно-правовий статус ДАІ пов'язаний не тільки із спеціалізацією по лінії особливого напрямку державної діяльності, але і з необхідністю посилення впливу на сферу дорожнього руху, опосередкованою низьким рівнем безпеки функціонування останньої, об'єктивною потребою застосування особливих форм і методів її

впорядковування. Не дивлячись на поліфункціональний характер адміністративної діяльності ДАІ, виконання нею не тільки правоохоронних, але і суто управлінських завдань (в сукупності це дозволяє говорити про неї як про основного суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху), покладання на ДАІ основного об'єму правоохоронної функції держави у сфері її функціонування дозволяє відносити ДАІ до категорії правоохоронних органів [135]. Це пояснюється особливою роллю адміністративного нагляду у забезпеченні дорожньої безпеки, адже він разом з контролем виступає одним з найактивніших способів забезпечення законності та дисципліни в названій сфері.

Так, контрольно-наглядова діяльність за дорожнім рухом полягає в безпосередньому спостереженні за дотриманням усіма учасниками правил дорожнього руху, передбачених нормативів і стандартів. Переважно це здійснює дорожньо-патрульна служба ДАІ та підрозділи технічного нагляду. В окремих випадках залучаються й інші підрозділи ДАІ. Вони забезпечують швидке й безпечно пересування транспорту та пішоходів на вулицях і дорогах населених пунктів та поза ними, виявляють причини дорожньо-транспортних пригод і умови, що сприяють їх виникненню, надають допомогу учасникам руху, попереджають і припиняють порушення правил дорожнього руху, а також притягують винних до відповідальності [30, с. 12].

Російські вчені розглядають дорожній нагляд як врегульовану нормами адміністративного права владну правозастосовчу діяльність органів і посадових осіб ДАІ охоронної спрямованості, зміст якої полягає у встановленні за допомогою використання спеціальних адміністративно-правових методів і форм відповідності діяльності фізичних осіб і організацій, що не знаходяться в організаційній (службовій) залежності від названих органів і посадових осіб за змістом (експлуатації) доріг, вулиць, розташованих на них дорожніх споруд, залізничних переїздів, по установці та експлуатації технічних засобів організації дорожнього руху, стану перерахованих об'єктів, діючих маршрутів руху автобусів (тролейбусів), обов'язковим вимогам правил,

нормативів і стандартів (технічних регламентів) в частині забезпечення безпеки дорожнього руху, визначених законами і підзаконними нормативно-правовими актами, а також в попередженні та припиненні порушень цих вимог, усуненні їх наслідків [69, с. 5-6].

Отже, по суті контрольно-наглядова діяльність ДАІ спрямована на сферу дорожнього руху, тобто на ті складові виробничої та соціальної інфраструктур, які забезпечують задоволення потреб економіки й населення в перевезеннях людей і вантажів на основі використання автомобільного або інших видів дорожнього транспорту.

Погоджуючись з Х.П. Ярмачі, особливість адміністративно-наглядової діяльності ДАІ, полягає у тому, що її працівники:

по-перше, наділені найбільшим об'ємом контрольно-наглядових повноважень щодо попередження аварійності та запобігання вчиненню правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху, їх припинення та притягнення винних до відповідальності;

по-друге, правомочні здійснювати правотворчу діяльність, яка полягає у розробленні обов'язкових для усіх учасників дорожнього руху правил, нормативів та стандартів, а також контролюють їх виконання;

по-третє, несуть відповідальність за виконання загальнодержавних та регіональних (місцевих) програм у сфері дорожнього руху;

по-четверте, під час наглядової діяльності сприяють підприємствам, установам та організаціям, окремим учасникам дорожнього руху у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху [31, с. 90-91; 287, с. 88-89].

Аналогічної позиції дотримується Р.І. Денисов, наголошуючи, що органам адміністративного нагляду, насамперед Державтоінспекції, яка здійснює нагляд в сфері дорожнього руху, притаманне:

– участь в підготовці та розробці нормативних актів, що регламентують поведінку всіх, хто в індивідуальному порядку або в процесі виконання службових обов'язків вступає у відносини з об'єктом нагляду;

- дача обов'язкових розпоряджень об'єктам нагляду;
- розв'язання в односторонньому порядку питань, що стосуються об'єктів, які охороняються;
- застосування заходів адміністративного примусу до тих, хто посягає на недоторканність об'єкта, який охороняється наглядовим органом [58].

Ведучи мову про адміністративно-правову природу нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів, не можна не згадати дисертаційне дослідження Т.О. Мацелик, в якому автор, розглядаючи правову природу суб'єкта адміністративного права, цілком слушно наголошує на тому, що вона проявляється саме в особливих властивостях такого суб'єкта [128, с. 110].

У даному випадку нагляд ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів разом з наглядом за дорожнім рухом, наглядом за станом доріг та наглядом за технічним станом колісних транспортних засобів, є різновидом загального адміністративного нагляду ДАІ [31, с. 9]. Головною особливістю зазначеного виду нагляду ДАІ є те, що він здійснюється відносно певної категорії вантажів, перелік яких визначений чинним законодавством.

Цілком очевидним є те, що сутність адміністративного нагляду ДАІ в названій сфері при всьому його теоретико-прикладному значенні, не розкриває змісту останнього, а це, у свою чергу, не дозволяє напрацювати відповідні пропозиції для вдосконалення адміністративного законодавства в досліджуваній сфері. Тому наукове дослідження адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів припускає обов'язкове з'ясування не лише соціально-правової сутності, а й встановлення його змісту, тобто тих структурних компонентів, які дозволяють, врешті-решт, говорити про останній як про цілісне правове явище.

Зазначимо, що змістовну сторону адміністративного нагляду вчені-адміністративісти визначають по-різному. Так, більшість правників адміністративний нагляд міліції розглядають як сукупність адміністративно-запобіжних заходів [6, с. 92; 7, с. 114].

На нашу думку, адміністративний нагляд ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів доцільно розглядати як сукупність адміністративно-запобіжних заходів, оскільки головною метою його застосування є запобігання вчиненню піднаглядним нових правопорушень.

Розглядаючи правову природу адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів, важливо не забувати, що ефективність забезпечення дорожньої безпеки в значній мірі зумовлюється якістю нормативно-правової урегульованості різних сторін діяльності органів контролю і нагляду, що діють в цій сфері.

Наразі правове регулювання нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів складає значна частина нормативно-правових актів, більшість з яких мають переважно відомчий характер.

З цього можна зробити висновок, що на законодавчому рівні наглядова діяльність у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів за часів незалежності України не піддавалась відкритому ретельному аналізу та критиці, і фактично не переглядалась із часів прийняття Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» [224].

У своїй діяльності підрозділи ДАІ звичайно керуються нормами законів України «Про автомобільний транспорт» [162], «Про дорожній рух» [167], «Про міліцію» [218], «Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)» [232]. Водночас порядок, а також основні вимоги до забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільними дорогами на всій території України, які передбачають питання пов'язані з: підготовкою небезпечного вантажу до перевезення, маркуванням упаковок, способами перевезення небезпечних вантажів, загальними вимогами до транспортних одиниць та їх обладнання, вимогами, що стосуються базових транспортних засобів, підготовкою водіїв та інших осіб, обов'язки яких пов'язані з автомобільними перевезеннями небезпечних вантажів, комплектністю перевізних документів, порядком отримання дозволів на дорожнє перевезення небезпечних вантажів,

завантаженням, розвантаженням та обробкою небезпечних вантажів, розміщенням інформаційних таблиць небезпечного вантажу та знаків безпеки на транспортних засобах, визначені Правилами дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затвердженими наказом МВС України від 26 липня 2004 р. № 822 [197].

В названих правилах певну увагу приділено також нагляду за транспортними засобами, що перевозять небезпечні вантажі. Зокрема, в п. 14.1 позначено, що під час перевезення небезпечних вантажів транспортні засоби, які їх перевозять, повинні перебувати під постійним наглядом, за винятком стоянки на спеціальному складі або у призначених для цього заводських приміщеннях. Однак згадані правила не дають відповіді на запитання, хто має право здійснювати цей нагляд, який порядок його здійснення та які заходи юридичної відповідальності слід застосовувати до порушників чинного на транспорті законодавства тощо.

Такої відповіді не дають й інші нормативно-правові акти галузевого законодавства. Напевно така ситуація викликана тим, що й досі діяльність служби організації дорожнього руху ДАІ належним чином нормативно не врегульована. У своїй діяльності працівники згаданої служби керуються розпорядженням МВС України від 9 червня 2009 р. № 683, яким затверджені Методичні рекомендації співробітникам відділів (відділень, секторів, груп) ОДР підрозділів Державтоінспекції з питань контролю за станом вулично-дорожньої мережі, організацією дорожнього руху, дорожнім перевезенням небезпечних вантажів та рухом великогабаритних і великовагових транспортних засобів [222].

Вказані методичні рекомендації визначають основні напрямки і порядок роботи працівників ДАІ, що здійснюють контроль та нагляд за дотриманням положень правил, норм і стандартів, які регламентують вимоги в частині забезпечення безпеки дорожнього руху щодо: - проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та штучних споруд; - організації дорожнього руху; - організації

маршрутів руху транспорту загального користування; - розміщення об'єктів дорожнього сервісу, зовнішньої реклами тощо; - дорожнього перевезення небезпечних вантажів, руху великовагових і великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Назва цього документу свідчить про його виключно рекомендаційний характер, тим більше що власне порядок здійснення контролю (нагляду) за дотриманням вимог, що стосується дорожнього перевезення небезпечних вантажів, не розкривається. Лише позначено, що такий контроль (нагляд) здійснюється на вулично-дорожній мережі, під час нагляду за дорожнім рухом; при розгляді документів, що є підставою для узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу; при перевірці навчального процесу в регіональних центрах, які проводять підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів; під час проведення іспитів для одержання ДОПНВ-свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі та свідоцтва про підготовку уповноваженого з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів.

Вагоме значення у справі забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів має технічна підготовленість (справність) транспортних засобів до участі в дорожньому русі. Головним контролюючим суб'єктом на автомобільному транспорті є ДАІ, яка здійснює контроль за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації на підставі наказу МВС України від 13 жовтня 2008 р. № 534 [188]. Однак наразі така процедура уповільнюється низьким рівнем технічного оснащення підрозділів ДАІ, недосконалими формами і методами здійснення технічного контролю, недостатньою відпрацьованістю застосування до порушників адміністративно-примусових заходів впливу та ін.

Вважаємо, що така ситуація аж ніяк не може бути визнана прийнятною. Насамперед, вимагає нормативного упорядкування діяльність підрозділів ДАІ, які покликані здійснювати нагляд за станом вулично-дорожньої мережі,

дорожнім перевезенням небезпечних вантажів та рухом великогабаритних і великовагових транспортних засобів. А це може бути зроблено за рахунок прийняття: по-перше, *Положення про службу організації дорожнього руху Державної автомобільної інспекції МВС України*, в якому має бути визначено правову основу діяльності, структуру, функції, завдання, повноваження згаданої служби, організацію взаємодії з іншими підрозділами ДАІ; по-друге, *Порядку здійснення нагляду ДАІ МВС України за перевезенням небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів*, в якому слід обов'язково закріпити положення щодо поняття, мети, завдань, суб'єктів, об'єктів, предмету, видів, форм та методів здійснення контрольних заходів підрозділами ДАІ під час дорожнього перевезення зазначених видів вантажів, процедур здійснення контролю (нагляду) на вантажному транспорті, адміністративно-юрисдикційної діяльності ДАІ, відповідальності за невиконання вимог та перешкоджання під час здійснення контрольних дій тощо.

Підсумовуючи викладене, зазначимо, що правову природу адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів характеризує те, що такий нагляд: по-перше, має надвідомчий характер, тобто спостереження здійснюється за піднаглядними суб'єктами, не підпорядкованими Державтоінспекції; по-друге, має профілактичну спрямованість, що характеризується забезпеченням безпеки громадян, суспільства і держави за допомогою засобів адміністративного регулювання від шкідливого впливу небезпечних вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом; по-третє, характеризується організувальною спрямованістю, що полягає в упорядкуванні за допомогою засобів адміністративного впливу суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів; по-четверте, має спеціалізований характер – спрямований на забезпечення дотримання спеціальних правил піднаглядними суб'єктами, а також ініціативний характер – тобто здійснюється, переважним чином, за ініціативою самих працівників ДАІ, а не у зв'язку з надходженням

заяв чи скарг; по-п'яте, специфічність засобів і методів його здійснення, можливість застосування заходів адміністративного примусу зумовлені вимогами сучасного адміністративного законодавства України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Отже, адміністративний нагляд ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів можна визначити як здійснюване уповноваженими посадовими особами (працівниками ДАІ) систематичне спостереження за діяльністю суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів із метою отримання повної, об'єктивної та достовірної інформації про відповідність таких перевезень вимогам чинного на автомобільному транспорті законодавства, запобігання порушенням у цій сфері шляхом виявлення причин та умов їх скоєння.

2.2. Форми адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів

Адміністративний нагляд ДАІ реалізується в певних формах, характеристика яких дає уявлення про дії посадових осіб ДАІ щодо виконання покладених на них завдань в сфері забезпечення перевезень небезпечних вантажів, дозволяє зрозуміти їх правову природу, умови застосування та поставлені до них вимоги. Саме від правильного вибору форм здійснення нагляду працівниками ДАІ залежить якість виконання останніми завдань, спрямованих на виявлення та припинення порушень правил, норм та стандартів у сфері безпеки дорожнього руху, притягнення винних до відповідальності, а також попередження вчинення зазначених правопорушень. В цьому контексті важливого значення набуває з'ясування сутності цього правового явища, взагалі, та в площині виконання своїх обов'язків працівниками ДАІ, зокрема.

Само слово форма (від лат. *forma* – форма, зовнішній вид) має безліч значень в різних сферах діяльності, в цілому воно являє собою «зовнішнє вираження змісту, організацію процесу, зразок, конструкцію предмету» [57,

с. 1978], «зовнішній вид, зовнішній обрис; устрій, структура будь-чого, система організації» [144, с. 536], «зовнішнє вираження якого-небудь змісту» [107, с. 489], «спосіб існування змісту: невіддільний від нього і є його вираженням» [152, с. 489].

Стосовно наглядової діяльності форма постає зовнішнім її проявом, по суті, у вузькому сенсі форма нагляду – це і є сам нагляд в його загальній організації – спостереження з метою перевірки. Водночас, формам нагляду характерні ті ж ознаки, що й для форм управління взагалі [265, с. 88; 276, с. 68-69], адже наглядова діяльність похідна від управлінської діяльності, під формою якої прийнято розуміти той чи інший спосіб зовнішнього вираження її змісту [259, с. 24].

До форм управлінської діяльності вчені відносять: способи здійснення, виявлення і вираження методів управління; практичне вираження конкретних дій органів та інших суб'єктів управління; зовнішнє виявлення управлінської діяльності; зовнішнє практичне вираження функцій управління в конкретних діях, зовнішнє практичне вираження управлінської діяльності в конкретних умовах [86, с. 26].

Такої ж думки дотримуються Альохін А.П., Кармолицький А.А. та Ю.М. Козлов, наголошуючи, що «під формою управління розуміється зовні виражена дія виконавчого органу (посадової особи), здійснювана в межах його компетенції і викликає певні наслідки» [13, с. 191-194].

М.І. Єропкін, розглядаючи форму управлінської діяльності, здійснив її трактування з позиції організаційно-правового вираження конкретних однорідних дій апарату управління, що здійснюються в цілях практичного здійснення поставлених перед ним завдань [4, с. 115].

Інший вчений-адміністративіст В.Д. Сорокін дійшов висновку, що реалізація функцій управління протікає в межах видів управлінської діяльності, тобто певних процесів; кожен такий вид у свою чергу реалізується в певних формах – правових або не правових [263, с. 38, 41].

Проблема класифікації форм управлінської діяльності в науковій літературі до кінця не розв'язана. Так, Є. Старосцяк запропонував виділяти в якості форм управлінської діяльності: встановлення загальнообов'язкових норм; видання адміністративних актів; укладення договорів; здійснення суспільно-організаційної діяльності; здійснення матеріально-технічних дій [265, с. 16].

Однак відносно вказаних форм управлінської діяльності окремими ученими робиться зауваження, що відноситься до встановлення загальнообов'язкових норм. На їх думку, таке встановлення не відображає реального змісту правоустановчої діяльності органів управління, оскільки не всі нормативно-правові акти управління загальнообов'язкові та їх юридична обов'язковість може носити відомчий або інший обмежувальний характер. Тому ці вчені пропонують називати дану форму встановленням норм права [265, с. 16].

З іншого боку авторами підручника «Адміністративне право» під редакцією А.Е. Луньова запропонована своя класифікація форм управлінської діяльності, зокрема: видання нормативних актів управління; здійснення інших юридично значущих дій; проведення безпосередньо організаційних заходів; здійснення матеріально-технічних дій. Можна припустити, що під іншими юридично значущими діями авторами мається на увазі не правова форма управлінської діяльності, що не викликає необхідності видання індивідуального акту [2, с. 168].

Деякі вчені пропонують наступний варіант класифікації форм управлінської діяльності: встановлення норм права; застосування норм права; здійснення організаційних дій; здійснення матеріально-технічних заходів [259, с. 31]. На їх думку, в правових формах знаходять своє вираження повноваження державно-владного характеру, що виражаються у виданні юридично значущих актів. Друга група форм також пов'язана з компетенцією державного органу щодо здійснення державно-владних повноважень, проте їх

правова регламентація не така опосередкована і знаходить своє вираження у відповідних загальних процедурах.

Перш ніж перейти безпосередньо до форм адміністративно-наглядової діяльності ДАІ слід зауважити, що в юридичній науці на сьогодні не існує загальноприйнятої концепції відмежування форм від методів адміністративного нагляду. Це, у першу чергу, пов'язано з нерозробленістю єдиного загальноправового підходу щодо інтерпретації сутності форм і методів нагляду як такого, різноманітністю наукових підходів до тлумачення цих явищ. Відповідно, не існує і загальноприйнятої, усталеної наукової класифікації форм і методів адміністративного нагляду у транспортній галузі.

Серед вчених точиться жвава дискусія з приводу трактування форм і методів нагляду як важливих його елементів. При цьому в наукових дослідженнях нерідко відбувається змішування форм, методів та предмету контролю (нагляду). «Однією з причин такої ситуації, – відзначає А.О. Собакарь, – є намагання узагальнити форми контролю в його широкому і вузькому сенсах. Прикладом того може слугувати ситуація, коли суб'єкти контролю в одному з напрямів державної діяльності з метою виконання покладених на них завдань застосовують набір різноманітних прийомів та способів (методи діяльності). Натомість, форми контролю іноді отримують свою назву за назвою методу, покладеного в їх основу, але це не надає їх зовнішньому вираженню самостійності» [257, с. 79].

Отже, одні вчені визначають лише форми контролю (нагляду) [32, с. 206; 281, с. 15], інші оперують лише поняттям «правові засоби досягнення цілей контрольної діяльності» [280, с. 69], треті ототожнюють і види, і форми, і методи контролю (нагляду) [115, с. 217]. Непоодинокими є наукові підходи, коли форми нагляду (контролю) ототожнюються з методами, його засобами або заходами [44, с. 165]. Водночас переважна більшість вітчизняних учених виділяють і форми, і методи нагляду (контролю) [16; 17; 18; 42]. При цьому вони вважають, що метод контролю становлять способи і прийоми, засоби реалізації завдань, поставлених перед відповідним органом контролю, а форму

– зовнішній вияв контролю у конкретних діях контролюючого суб'єкта [113, с. 7-11].

Одні вчені формами контролю вважають перевірку виконання, інспектування, ревізію, обстеження, нагляд, спостереження, експертизу, огляд, лабораторний аналіз, проби [282, с. 251; 49 с. 33]. Інші – перевірку виконання обов'язкових вимог, ревізію, експертизу, інспектування, ліцензування певних видів діяльності, реєстрацію актів, документів тощо [264, с. 788].

М.І. Іншин та О.М. Музичук форми контролю поділяють на основні (перевірка; спостереження; ознайомлення зі статистичною звітністю; вивчення та аналіз матеріалів, які містяться в ЗМІ), загальні (інспектування, ревізія, інвентаризація та аудит) та спеціальні (депутатський запит, прийняття законів та ін.) форми контролю [277, с. 148-150].

Водночас нам імпонує думка тих вчених, які адміністративно-правовими формами здійснення дорожнього нагляду вважають передбачені нормами адміністративного права юридичні способи зовнішнього вираження дорожнього нагляду [69, с. 5-8].

«Будь-який метод, – відзначає В.М. Гарашук, – повинен зовні виявлятися у якійсь формі, а форма, у свою чергу, може існувати лише тоді, коли наповнена відповідними методами. Тобто форма – це зовнішній прояв (результат) конкретних контрольних або наглядових процесуальних та організаційних дій, який зримо виявляється в певних актах за результатами діяльності перевіряючих (актах перевірки, ревізії, приписах або постанови прокурора та ін.), а метод – сукупність конкретних процесуальних дій, які передують формальному закріпленню результатів» [45, с. 163-164; 42, с. 98-100]. На думку вченого, такі терміни, як ревізія, перевірка, огляд, обшук та інші можуть розглядатися водночас і як форма, і як метод діяльності контролюючого органу, хоча, зрозуміло, абсолютної тотожності між ними немає [44, с. 164].

Отже, форми наглядової діяльності можуть бути або правовими, або ж неправовими, які визначені нормативними актами, що регламентують

діяльність органів адміністративного нагляду. Класичними формами діяльності органів адміністративного нагляду прийнято вважати: а) встановлення норм права; б) застосування норм права; в) виконання організаційних дій; г) здійснення матеріально-технічних операцій [109, с. 184-194].

Х.П. Ярмачі залежно від настання чи ненастання юридичних наслідків форми адміністративно-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зводять у дві великі групи: правові (правотворча діяльність, тобто розробка та видання нормативних актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; правозастосовна діяльність, яка полягає в реалізації передбачених нормативно-правовими актами повноважень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (з організаційно-аналітичної роботи, зі спостереження за дорожнім рухом, із спостереження за станом доріг і технічних засобів регулювання дорожнього руху, з обліку та реєстрації автотранспортних засобів та контролю за підготовкою водійських кадрів, із спостереження за технічним станом автотранспортних засобів тощо) та неправові (організаційні, матеріально-технічні дії) [285, с. 18-19].

На думку Домрачева Д.Г., адміністративно-правовими формами здійснення дорожнього нагляду є: а) видання (ухвалення) компетентними державними органами, органами місцевого самоврядування, уповноваженими посадовими особами ДАІ індивідуальних адміністративно-правових актів, що юридично забезпечують здійснення заходів дорожнього нагляду і реалізацію їх результатів (наказів про проведення перевірок, рішень про створення комісій для проведення перевірок, розпоряджень про усунення порушень обов'язкових вимог в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху); б) здійснення уповноваженими посадовими особами ДАІ адміністративно-правових дій, що юридично забезпечують здійснення заходів дорожнього нагляду і реалізацію їх результатів (проведення обстежень об'єктів дорожнього нагляду, витребування нормативно-технічної, дорожньо-експлуатаційної та іншої документації та її вивчення, складання актів перевірок і т.п.) [69, с. 5-8].

Д.П. Цвігун класифікує форми адміністративної наглядової діяльності на

такі: участь у розробці загальних правовстановлюючих актів управління; розробка нормативних актів галузевого управління; видання нормативних актів у порядку нагляду; видання індивідуальних актів адміністративного нагляду; проведення безпосередніх організаційних і організаційно-політичних заходів [276, с. 70].

Адміністративний нагляд ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів здійснюється переважно у *правової форми*. В діяльності при здійсненні, адже вона, майже завжди, породжує юридичні наслідки. Ці наслідки проявляються у вигляді виникнення, зміни або припинення правовідносин між суб'єктом – ДАІ та об'єктом – учасниками дорожнього руху. Дані відносини виникають або під час виявлення працівниками ДАІ порушень правил, норм та стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху учасниками дорожнього руху або під час здійснення працівниками ДАІ адміністративно-попереджувальних заходів, таких як зупинка транспортних засобів, перевірка документів у водіїв, звірка номерів вузлів та агрегатів транспортних засобів, перевірка водіїв та їх транспортних засобів за наявними базами даних. Ці дії працівників ДАІ можна назвати виконавчо-розпорядчими, що здійснюються на підставі і з метою виконання закону [70, с. 59].

«Правова форма діяльності, – наголошує О. Ф. Скакун, – це організаційно-управлінська форма функціонування уповноважених на те суб'єктів, котра пов'язана зі здійсненням юридично значущих дій у порядку, визначеному законом... завжди спричинює настання певних правових наслідків» [254, с. 122].

До складових *правової форми* діяльності працівників ДАІ при здійсненні адміністративного нагляду за перевезенням небезпечних вантажів слід віднести: 1) видання нормативних актів управління; 2) видання індивідуальних (ненормативних, адміністративних) актів управління; 3) здійснення інших юридично значущих дій.

Видання нормативних актів управління – специфічна форма діяльності органів адміністративного нагляду. Основне їх призначення полягає у

здійсненні виконавчої діяльності, яка забезпечує застосування норм права. У нормотворчій діяльності органів адміністративного нагляду це виявляється у виданні й затвердженні спеціальних правил, норм, вимог, які не стосуються проблем, пов'язаних з визначенням правового статусу самих піднаглядних органів і об'єктів. Ці питання вирішуються через управлінські рішення вищої ланки [31, с. 118].

Нормативні акти, що видаються органами адміністративного нагляду, мають різні назви (наприклад, «положення», «вимоги», «норми», «правила»). В таких нормативних актах застосовується правило: «відповідальність за порушення цих правил настає згідно з чинним законодавством».

«Основна відмінність між нормативними та індивідуальними актами забезпечення транспортної дисципліни, – цілком слушно наголошує Д.М. Мамчур, – полягає у тому, що перші стосуються широкого загалу учасників досліджуваних відносин (наприклад, правила реєстрації транспортного засобу, проведення його технічного контролю) у зв'язку з чим є довготривалим у часі, інші ж – індивідуальні акти звернені до конкретних суб'єктів управлінських відносин і їх дія припиняється після здійснення встановлених у них прав і обов'язків, тобто після одноактного їх застосування» [116, с. 141].

Яскравим прикладом видання нормативних актів управління в діяльності ДАІ є Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджені наказом МВС України від 26 липня 2004 р. № 822 [197], Інструкція про порядок приймання іспитів, видачі (обміну) ДОПНВ-свідоцтв про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, свідоцтв про підготовку уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів, а також про облік і зберігання документів, що є підставою для видачі ДОПНВ-свідоцтв і свідоцтв про підготовку уповноважених, затверджена наказом МВС України від 21 березня 2008 р. № 130 [242] тощо.

Правоохоронна діяльність органів адміністративного нагляду в основному відображається в індивідуальних актах. Залежно від меж та

характеру індивідуальні акти органів управління можна поділити на *оперативно-виконавчі* та *правоохоронні*. Форма першої групи актів зводиться до юридичного оформлення повноважень органів адміністративного нагляду. Прикладом актів такого виду слугують постанови ДАІ по справі про адміністративне правопорушення про притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

Постанова ДАІ про притягнення до адміністративної відповідальності є правовим актом та стосується інтересів конкретної особи (порушника), тобто є актом індивідуальної дії. Під правовим актом індивідуальної дії суди розуміють акти ненормативного характеру, які породжують права і обов'язки тільки у того суб'єкта (чи визначеного ними певного кола суб'єктів), якому вони адресовані [247].

Актами управління є адміністративні матеріали, які складаються відносно правопорушників. Працівники ДАІ складають протоколи про адміністративні правопорушення та в більшості випадків виносять постанови про притягнення винних до адміністративної відповідальності відповідно до ст. 222 КУпАП. До актів управління ДАІ також відносяться приписи про усунення виявлених порушень, але вони складаються відносно посадових осіб. Так, згідно п. 16.6 Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом МВС України від 26 липня 2004 р. № 822 [197], при виявленні незначних порушень під час організації та здійснення дорожнього перевезення небезпечних вантажів Державтоінспекцією МВС України видається припис на їх усунення, після чого подальший рух не забороняється.

Ще одним видом індивідуальних, письмових адміністративно-правових актів, які надаються ДАІ МВС України, є дозвільні документи, в тому числі на рух з небезпечними вантажами. Такі акти, на думку Д.С. Денисюка, тягнуть настання юридично значимих наслідків; мають державно-владний характер; є засобом зовнішнього вираження юридично владного волевиявлення працівників ДАІ МВС України; приймаються посадовою особою ДАІ МВС

України у односторонньому порядку; закріплюють право здійснення певного виду діяльності, в тому числі й господарської тощо [60, с. 11].

До *інших юридично-значущих дій працівників ДАІ* при здійсненні адміністративного нагляду за перевезенням небезпечних вантажів слід віднести проведення роз'яснювальної роботи щодо норм чинного на транспорті законодавства, видача реєстраційних документів на транспортний засіб (відповідного свідоцтва), видача ДОПНВ-свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, свідоцтва про допущення транспортних засобів до перевезення певних небезпечних вантажів, узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу тощо. Остання дія передбачає видачу однойменного документу терміном на три місяці, при цьому термін його дії обмежується, якщо терміни дії свідоцтва про допущення транспортних засобів до перевезення визначених небезпечних вантажів, чинного договору обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів чи ДОПНВ-свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, закінчується раніше ніж за три місяці з моменту видачі узгодження [60, с. 126].

На сьогодні, для спрощення процедури видачі узгоджень умов та режиму перевезення небезпечного вантажу відповідно до Європейської угоди щодо перевезення небезпечних вантажів об'єктивною є потреба визначення переліку доріг, на які може бути введено обмеження на рух автотранспорту, призначеного для перевезення небезпечних вантажів, та кількість установлених на них дорожніх знаків 3.12 «Рух транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, заборонено».

Іншу групу форм адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів складають *неправові форми*, до яких слід відносити: *проведення організаційних заходів та здійснення матеріально-технічних операцій*. Названі форми, на думку вчених-адміністративістів, є повсякденними та різноманітними виявами управлінської дисципліни, що безпосередньо не

спричиняють юридичних наслідків [99, с. 209], тобто «такими, що пов'язані з правом, але в загальному вигляді є опосередкованими» [12, с. 133].

Проведення організаційних заходів виявляється в обстеженні роботи піднаглядних об'єктів, ознайомленні з документами, проведенні експертиз, спостережень за роботою підприємства, установи, організації.

До неправових форм діяльності працівників ДАІ при здійсненні адміністративного нагляду за перевезенням небезпечних вантажів слід віднести також підготовку, інструктаж та розвід нарядів ДПС перед заступанням на службу із забезпечення безпеки дорожнього руху, а також внутрішній контроль за несенням служби нарядами ДПС. Така діяльність не пов'язана з реалізацією розпорядчих повноважень і не призводить до встановлення правових норм. Її можна віднести до організаційно-технічних дій органів внутрішніх справ.

Слід погодитись з О.Б. Андрєєвою, яка вважає, що основними формами правоохоронної діяльності міліції у сфері охорони громадського порядку та боротьби з правопорушеннями є: патрулювання, виставляння постів, проведення рейдів та здійснення профілактичних заходів [15].

Поширеною формою діяльності міліції є патрулювання, яке використовується під час охорони громадського порядку. Така форма правоохоронної діяльності застосовується також для забезпечення правопорядку під час проведення різних масових заходів, охорони і захисту природних багатств, в умовах стихійних лих та інших надзвичайних обставин [15].

Для підрозділів ДАІ патрулювання є однією з основних форм їх адміністративно-наглядової діяльності. Згідно наказу МВС України від 27 березня 2009 р. № 111 «Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС» основними формами несення служби є: патрулювання на транспортних засобах; піше патрулювання; несення служби на постах, у тому числі стаціонарних; здійснення регулювально-розпорядчих дій; супроводження транспортних засобів та ескортування посадових осіб, відносно яких здійснюється державна

охорона; супроводження транспортних засобів або їх колон (5 і більше одиниць), організованих груп дітей, небезпечних, великовагових або великогабаритних вантажів [173].

Найбільш ефективною та розповсюдженою формою несення служби ДПС є патрулювання на транспортних засобах, оскільки дозволяє контролювати вулиці та дороги, забезпечувати високу мобільність та швидкість пересування нарядів, використовувати засоби зв'язку, контрольньо-діагностичну апаратуру та спеціальну техніку тощо.

До речі варто підтримати думку В.О. Заросила щодо доцільності активного відпрацювання районів і великих міст шляхом створення пересувних патрульних груп, які повинні перевіряти всі транспортні засоби та вносити їх до бази даних ДАІ. Потім ці дані, як вважає вчений, можуть звірятися вже за місцем перебування та реєстрації транспортних засобів [79, с. 15].

До названих вище форм адміністративного нагляду ДАІ слід додати ще одну – проведення цільової оперативно-профілактичної операції «Небезпечний вантаж». Ця форма нагляду є доволі ефективною, адже дозволяє виявляти правопорушення під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, запобігати скоєнню нових, здійснювати профілактичні заходи на автомобільному транспорті тощо. Так, наприклад, за даними Департаменту ДАІ МВС України у липні-серпні 2013 р. в Україні під час проведення комплексу цільових заходів під назвою «Небезпечний вантаж» було перевірено понад 26 тисяч відповідних транспортних засобів. За порушення вимог законодавства у сфері поводження з небезпечними вантажами до адміністративної відповідальності було притягнуто 307 посадових осіб та понад 3,7 тис. водіїв. До місцевих органів виконавчої влади направлено 1214 інформацій з конкретними пропозиціями щодо підвищення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Упродовж проведення операції правоохоронці проаналізували дорожньо-транспортні пригоди за участю транспортних засобів, що перевозили небезпечні вантажі. За результатами аналізу підготовлено та направлено до територіальних підрозділів Державної

інспекції України з безпеки на наземному транспорті 39 подань про анулювання ліцензії на право здійснення перевезень небезпечних вантажів перевізникам, які допустили порушення Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, що призвело до загибелі та поранення людей, забруднення навколишнього природного середовища, матеріальним збиткам та іншим тяжким наслідкам. На жаль не всі водії розуміють відповідальність, яку беруть на себе, перевозячи небезпечні вантажі. Під час проведення операції працівниками ДАІ було виявлено чимало фактів перевезення таких вантажів з порушенням законодавства [78].

Так, 26 липня на Вінниччині працівники ДАІ зупинили для перевірки автомобіль «ГАЗ-52». Водій, який перевозив паливо, знаходився за кермом у стані алкогольного сп'яніння. Ще одного порушника виявили працівники полку ДПС ДАІ за кілька днів потому в столиці. Водій автомобіля «ГАЗ-66» перевозив радіоактивний матеріал з порушенням правил перевезення небезпечних вантажів [78].

Наприклад, у Дніпропетровській області, 29 липня, працівники ДАІ зупинили вантажівку «DAF XF 95430» з напівпричепом. Підставою для перевірки стала не знешкоджена тара від небезпечного вантажу «пропан-бутан», газів вуглеводних сумішей. Узгодження на дорожнє перевезення небезпечного вантажу, що водій надав для перевірки мали явні ознаки підробки, що стало підставою для відкриття кримінального провадження [78].

Також за час проведення заходів були виявлені й факти перевезення небезпечних вантажів без жодних дозвільних документів, з технічними несправностями тощо. До чого могла призвести така недбалість, не важко здогадатися. Керівництву зазначених підприємств було видано 631 вимогу щодо направлення на спеціальне навчання своїх працівників, що займаються оформленням транспортних документів (контролем за відправленням, перевезенням або прийманням небезпечних вантажів, проведенням вантажних та інших операцій, пов'язаних з перевезенням таких вантажів) [78].

Отже, така форма адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів як проведення відповідної оперативно-профілактичної операції, як бачимо, має багато позитивного. Однак подальше підвищення її ефективності нині гальмується слабким рівнем правового забезпечення вказаних заходів, відсутністю уніфікованості щодо здійснення контрольно-наглядових процедур, малою кількістю їх проведення. Тому, першочерговим кроком на шляху вдосконалення цієї важливої форми адміністративного нагляду ДАІ має стати прийняття *Положення про організацію та проведення підрозділами ДАІ цільової оперативно-профілактичної операції «Небезпечний вантаж»*, в якому викласти чіткий порядок її проведення, механізм взаємодії під час здійснення вказаних заходів ДАІ з Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті та Державною екологічною інспекцією, терміни та періодичність проведення (щонайменше двічі на рік), порядок оформлення результатів операції тощо.

Здійснення матеріально-технічних операцій носить додатковий характер в частині здійснення адміністративно-наглядової діяльності ДАІ. До таких матеріально-технічних операцій Битяк Ю.П., Гаращук В.М. та інші вчені відносять діловодські, безпосереднє виконання приписів правових актів, якщо воно має матеріальний (технічний) характер, статистичні; інформаційно-довідкові, по систематизації матеріалів; інформаційно-технологічні [12, с. 137].

Таким чином, чітке правове та організаційне оформлення форм адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів є запорукою успішного проведення наглядових заходів, вдосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності суб'єктів нагляду, зменшення аварійності та підвищення рівня безпеки перевезень таких вантажів.

2.3. Методи адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів

Оскільки адміністративний нагляд у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів здійснюється не лише у відповідних формах, а й за допомогою певних методів, які формуються на основі загальних методів управління, а також методів, характерних власне для адміністративного нагляду як специфічної форми управлінської діяльності.

Методи управління є важливим елементом юридичної характеристики діяльності суб'єкта владних повноважень щодо здійснення публічного управління, способом досягнення цілей та вирішення завдань.

З етимологічної точки зору термін «метод» розуміється як спосіб досягнення мети, певним чином упорядкована діяльність, прийом практичного здійснення чого-небудь [256, с. 235]. Правнича наука визначає метод (метод управління, метод адміністративно-правового впливу, метод управлінських дій), як: 1) сукупність прийомів, операцій і процедур підготовки та прийняття, організації та контролю виконання управлінських рішень, які приймаються учасниками управлінського процесу [10, с. 194]; 2) сукупність засобів здійснення функцій держави, впливу суб'єктів на об'єкт [96, с. 18]; 3) способи, прийоми та засоби безпосереднього, цілеспрямованого впливу органів виконавчої влади, інших органів державного управління, їх посадових осіб на підпорядковані їм об'єкти управління [138, с. 70]; 4) важливий правовий засіб системи державного управління [264, с. 228]; 5) визначена нормами адміністративного права система впливу виконавчої влади (публічної адміністрації) на соціальне середовище за допомогою дозволів, заборон, позитивних зобов'язань, що транслюються ними в межах встановлених методик юридичних засобів, в цілях реалізації публічних функцій [155, с. 35-40]; 6) певні способи чи прийоми, які використовуються органами публічного управління та їх посадовими особами у встановлених законами межах під час здійснення управління, управлінських дій, адміністративного впливу стосовно

відповідних об'єктів та осіб [264, с. 229]; 7) спосіб здійснення управлінських функцій, впливу суб'єкта управління на об'єкт (колектив, групу осіб чи одну особу) [11, с. 146].

Отже, методи управління в узагальненому вигляді є способами впливу суб'єкта владних повноважень на управлінські об'єкти, це певні прийоми, засоби та інструменти, за допомогою яких досягається бажаний результат.

Цілком слушно з цього приводу зазначає Л. В. Коваль, стверджуючи, що методи, які використовують суб'єкти управління (передусім державні органи), адекватні змісту первісної правової матерії, якою є регулятивні або правоохоронні, імперативні чи дозвільні норми адміністративного права. Таким чином, виконавча влада впливає на суспільні відносини методами правового регулювання, заборон, примусу, координації, контролю тощо. Ці юридичні інструменти зорієнтовані на одну з головних якостей адміністративно-правових відносин: вони впливають на характер і прояви вольової поведінки людей (їх асоціацій). Діють методи у правовому просторі, де в один вузол «пов'язано» і дію загальнообов'язкових правил (заборон і дозволів), і економічні чинники (стимули та інтереси), і соціальні вимоги (майнові і трудові), і організаційні, побутові та інші соціальні зв'язки, що у цьому просторі виникають і розвиваються. Така особливість обумовлює певне співвідношення форм і методів управління. Кожна юридична форма управління передбачає використання кількох методів. Так, юридичні акти управління можуть приписувати застосування методів правової регламентації та єдиноначальства, економічних і адміністративних, переконання і примусу [86, с. 108].

Управлінські методи досить поширені, що пояснюється великою кількістю суб'єктів, які застосовують ці методи. Так, наприклад, М.І. Піскотін поділив усі методи управлінської діяльності на два види: методи організації (необхідні для успішного функціонування апарату управління) і методи діяльності (необхідні для безпосереднього управління підвідомчими об'єктами, здійснення на них цілеспрямованого впливу) [260, с. 13]. Тобто вчений

об'єднав усі методи в дві великі групи: загальні (методи прямого та опосередкованого впливу) і спеціальні (методи виконання окремих функцій управління) [260, с. 14].

Інший варіант класифікації методів управління надав Ю.М. Козлов, запропонувавши їх поділ на дві групи: методи економічного впливу та методи зовнішньоекономічного впливу (організаційні та адміністративні) [90, с. 113].

З іншого боку Б.М. Лазарєв методи управління визначає як способи впливу на поведінку керованих. Наведена ним класифікація методів схожа з вищезгаданими, але вчений виділив ще третю групу методів – ідеологічні. «Якщо адміністративні методи, – наголошує вчений, – впливають на поведінку, діяльність керованих безпосередньо шляхом підпорядкування їх волі керівників, а економічні побічно через економічні інтереси керованих, то ідеологічні методи звернуті прямо на їх свідомість» [110, с. 166-172].

Така позиція є не зовсім прийнятною, коли мова йде про адміністративний нагляд. Специфіка наглядової діяльності – у відсутності відносин підлеглості між суб'єктом і об'єктом нагляду. Тому методи так званого «прямого впливу» в наведеній вище класифікації для адміністративного нагляду не характерні в принципі. Так само і економічні методи не можуть бути в повному обсязі використані в адміністративному нагляді, оскільки об'єм повноважень наглядового органу дуже вузький: він не наділений правом управління і розпорядження майном, не має права виділяти бюджетні асигнування, вводити або відмінити податки, і тому подібне. Тому можна стверджувати, що подібна класифікація методів управління застосовна тільки для публічного управління в цілому [279, с. 103].

Водночас, суб'єкти адміністративного нагляду діють завжди владно, отже, адміністративно-правовий метод є визначальним в системі методів нагляду і для обрання конкретних форм наглядової діяльності.

На думку Ю.М. Козлова, слід розрізняти: методи управлінського впливу, які завжди мають зовнішнє юридично-владне значення і вираження, а тому і є власне методами управління; методи організації роботи апарату управління, які

мають чисто внутрішньоапаратне значення; методи здійснення окремих управлінських дій – це методи процедурного характеру [3, с. 285].

Очевидно, що в наглядовій діяльності можуть використовуватися будь-які адміністративно-правові методи, що відповідають цілям і завданням наглядової діяльності і дозволяють забезпечити ефективне виконання наглядових повноважень в межах, встановлених законодавством. В той же час ефективність нагляду багато в чому залежатиме від правильності вибору методів його здійснення [279, с. 104].

Таким чином, в сучасних умовах справедливо стверджувати про наявність особливого кола методів адміністративного нагляду, які формуються на основі методів публічного управління та обумовлені специфікою нагляду. Тому набір методів, використовуваних адміністративним наглядом, значно менший різноманіття управлінських методів [279, с. 105].

Методи адміністративного нагляду вже в деякій мірі вивчені правовою наукою, проте в більшій мірі стосовно діяльності міліції [279, с. 105]. Так, деякі вчені серед методів адміністративного нагляду виділяють: безпосереднє спостереження за дотриманням встановлених правил громадянами і посадовими особами; періодична перевірка виконання установами, підприємствами, організаціями, їх посадовими особами і громадянами правил, нагляд за дотриманням яких віднесений до компетенції; реагування на сигнали - скарги, заяви, що поступають від громадян і посадових осіб, на порушення встановлених правил [127, с. 103-104].

Р.І. Денисов запропонував розглядати економічні та адміністративно-директивні методи здійснення адміністративного нагляду. При цьому він відзначає, що в процесі нагляду застосовуються головним чином ті методи управління, які складають групу організаційних та адміністративних способів управління [58, с. 27; 279, с. 105].

В той же час не можна заперечувати роль економічних методів в адміністративному нагляді, особливо в умовах розвитку ринкових відносин в електроенергетиці. Проте економічні методи в умовах ринкової економіки

матимуть швидше непрямий вплив – органи адміністративного нагляду не наділені економічними повноваженнями, тому економічний вплив можливий тільки під час комплексного управлінського впливу на об'єкт управління. В той же час, роль економічної мотивації в умовах ринку істотно зростає. Це потрібно брати до уваги при розробці конкретних заходів у сфері нагляду, при формулюванні матеріальних норм адміністративного нагляду [279, с. 105-106].

Ю.М. Козлов справедливо зазначав, що суть проблеми економічних методів зводиться до закріплення адміністративних розпоряджень системою економічних важелів, за допомогою яких стимулюється ефективне виконання цих розпоряджень [274, с. 63].

Х.П. Ярмачі до методів адміністративно-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відносить: 1) універсальні методи управління, а відповідно і нагляду: переконання та примус; 2) адміністративні методи, які характеризуються підпорядкуванням волі керованого об'єкта волі управляючого суб'єкта (зобов'язання, уповноваження, заборона, делегування, рекомендація); 3) економічні, основною ознакою яких є опосередкований вплив через майнові інтереси, потреби та стимулювання; 4) організаційні методи, які реалізуються в рекомендаціях органів нагляду, у процесі методичної допомоги при налагодженні взаємодії, координації; 5) психологічні методи, за допомогою яких здійснюється цілеспрямований вплив на свідомість та поведінку учасників дорожнього руху: емпіричні (спостереження, експеримент), психодіагностичні (тести, анкети, соціометрія, бесіда) та ін.; 6) технічні методи, до яких належать різні засоби і прилади, за допомогою яких здійснюється спостереження за дорожнім рухом [285, с. 18-19].

Деякі українські вчені-адміністративісти до методів контрольно-наглядової діяльності пропонують відносити тематичні перевірки, ревізії, опрацювання матеріалів засобів масової інформації, контрольно-інформаційні матеріали, доповіді тощо [257, с. 321].

Під адміністративно-правовими методами здійснення дорожнього нагляду розуміються передбачені нормами адміністративного права спеціальні

організаційно-правові засоби, за допомогою яких підрозділи ДАІ встановлюють відповідність об'єктів дорожнього нагляду обов'язковим вимогам правил, нормативів і стандартів в частині забезпечення безпеки дорожнього руху, визначеним законами і підзаконними нормативно-правовими актами [69, с. 6-7].

На думку російських вчених, до адміністративно-правових методів здійснення дорожнього нагляду слід відносити метод проведення перевірок (комплексних, спеціальних, контрольних і оперативних) і метод повсякденного дорожнього нагляду [69, с. 7-8]. Проте з такою позицією важко погодитись, адже щоденний нагляд за дорожнім рухом як раз і здійснюється шляхом перевірок, оглядів, обстежень тощо.

Чинне українське законодавство не дає вичерпної відповіді на питання про методи адміністративного нагляду ДАІ взагалі та за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів зокрема. Згідно Методичних рекомендацій співробітникам Державтоінспекції з питань контролю за станом вулично-дорожньої мережі, організацією дорожнього руху, дорожнім перевезенням небезпечних вантажів та рухом великогабаритних і великовагових транспортних засобів [222], затверджених розпорядженням МВС України від 9 червня 2009 р. № 683, контроль за дотриманням вимог, що стосується дорожнього перевезення небезпечних вантажів здійснюється: на вулично-дорожній мережі, під час нагляду за дорожнім рухом; при розгляді документів, що є підставою для узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу; при розгляді документів, що є підставою для видачі дозволу на рух великогабаритного та великовагового транспортного засобу автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами; при перевірці навчального процесу в регіональних центрах, які проводять підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів; під час проведення іспитів для одержання ДОПНВ-свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі та

свідоцтва про підготовку уповноваженого з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів.

Порядком здійснення нагляду за перевезенням небезпечних вантажів автомобільним транспортом і станом утримання вулично-дорожньої мережі, визначено, що нагляд за перевезенням небезпечних вантажів автомобільним транспортом здійснюється шляхом: огляду транспортних засобів, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, на відповідність їх комплектації вимогам нормативних документів, з заповненням контрольної картки та подальшою її передачею на центральний сервер ДДАІ МВС України; проведення експертної оцінки і погодження умов (правил, стандартів, технічних умов), необхідних для дорожнього перевезення автомобільним транспортом небезпечних вантажів; організації проведення спеціальної підготовки водіїв, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів та прийняття іспитів і видачі (обміну) ДОПНВ-свідоцтв; узгодження умов та режиму перевезення небезпечних вантажів автотранспортом, руху транспортних засобів та їх составів у разі, коли, хоч один з їх габаритів чи їх вага перевищують наведені в пункті 22.5 Правил дорожнього руху, з видачею відповідних дозволів; здійснення контролю за дотриманням вимог чинного законодавства з питань перевезень небезпечних вантажів автомобільним транспортом та фіксації порушень у контрольній картці.

В який спосіб здійснюється такий нагляд не дає відповіді і Закон України «Про дорожній рух». Лише у статті 52-1 зазначено, що до повноважень Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належить «державний контроль, у тому числі шляхом проведення перевірок, за додержанням підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності законів, правил і нормативів у цій сфері» [167].

Водночас п. 5 Положення про ДАІ МВС свідчить, що працівники Державтоінспекції під час виконання службових обов'язків мають право: перевіряти виконання власниками (володільцями) транспортних засобів вимог

законодавства, в тому числі правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху і охорони довкілля, а також вимагати і отримувати від них безплатно необхідні відомості та документацію; забороняти подальший рух та відстороняти від керування транспортними засобами водіїв у випадках, передбачених Правилами дорожнього руху та іншими актами законодавства; вживати заходів до заборони експлуатації пасажирського транспорту, а також перевезення надгабаритних, великовагових та небезпечних вантажів у разі невиконання водіями, посадовими і службовими особами правил норм, стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, притягати винних у цьому до відповідальності згідно із законами та стягувати з них установлені суми зборів; проводити в установленому законодавством порядку огляд осіб, які підозрюються у вчиненні кримінального або адміністративного правопорушення для визначення наявності в їх організмі алкоголю, наркотичних засобів, психотропних чи токсичних речовин або направляти чи доставляти зазначених осіб до медичних установ, якщо результат огляду необхідний для підтвердження чи спростування факту правопорушення або об'єктивного розгляду тощо [227].

Отже, аналіз чинного законодавства та практики його реалізації дозволяє стверджувати, що перевірка є одним з основних методів нагляду (контролю) ДАІ за безпекою дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

За умови своєчасності та обґрунтованості перевірка дозволяє попереджати різні правопорушення, серед іншого й найбільш суспільно небезпечні з них – злочини. Відповідно до п. 2 ст. 11 Закону України «Про міліцію» працівники міліції при підозрі у вчиненні правопорушення мають право перевірити у громадян документи, що посвідчують їх особу, а також інші документи, необхідні для з'ясування питання щодо додержання правил, нагляд і контроль за виконанням яких покладено на міліцію [46, с. 91]. Для здійснення перевірки документів не вимагається складання якогось спеціального документа чи отримання санкції, навпаки, як захід адміністративного

попередження перевірка документів нерідко передує застосуванню інших заходів адміністративного примусу, наприклад, адміністративного затримання, огляду тощо [244, с. 217-220; 257, с. 148].

При цьому, як переконає зарубіжна практика, саме перевірки є важливим превентивним заходом порушень правил дорожнього руху, змушують водіїв відмовлятися від вживання алкоголю, перевищення встановленої швидкості руху, керування транспортом без посвідчення водія і перевезення небезпечних вантажів без відповідного дозволу [132, с. 92-93].

У сфері безпеки дорожнього руху вчені виділяють різні види перевірок (гласні, негласні, планові, позапланові, рейдові тощо) [39, с. 16; 249, с. 9-10; 132, с. 90-94]. Проте в досліджуваній сфері такі перевірки мають певну особливість, пов'язану із специфікою вантажів, що підлягають перевезенню. Насамперед, важливу роль відіграє *перевірка у водія необхідних документів для транспортування небезпечного вантажу*. Такими документами на сьогодні є [180]: посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії; реєстраційний документ на транспортний засіб або інший засвідчений в установленому порядку документ, що підтверджує право керування, користування чи розпорядження транспортним засобом; протокол обов'язкового технічного контролю транспортного засобу; поліс (сертифікат) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення визначених небезпечних вантажів; ДОПНВ-свідоцтво про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі; інструкція на випадок аварії або надзвичайної ситуації; узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу, видане Державтоінспекцією. Для водія юридичної особи необхідним є також дорожній лист з відмітками про проведення передрейсових медичного огляду водія та огляду технічного стану транспортного засобу. Крім цього, для водія юридичної особи або фізичної особи-підприємця, що здійснює вантажні перевезення на договірних умовах, обов'язковим є фотокопія ліцензії,

засвідчена автомобільним перевізником, або ліцензійна картка, а також товарно-транспортна накладна. На сьогодні непоодинокими є випадки транспортування таких вантажів водіями, що не мають відповідних дозвільних документів на перевезення небезпечного вантажу, без права керування таким транспортним засобом або часто-густо без інструкцій на випадок аварії або надзвичайної ситуації.

Перевірка виконання власниками (володільцями) транспортних засобів вимог законодавства, у тому числі правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху і охорони довкілля, здійснюється на підприємствах, в організаціях та установах усіх форм власності, що беруть участь у дорожньому перевезенні небезпечних вантажів або його організації. Згідно п. 16.4 Правил перевезення небезпечних вантажів [197] можуть проводитись планові перевірки виконання чинного законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів. Однак не зрозуміло: якщо є планові перевірки, тоді логічно внести зміни до названих вище правил та передбачити також проведення ДАІ позапланових перевірок.

Ще одним видом перевірок, які здійснюються працівниками ДАІ у процесі нагляду за перевезенням небезпечних вантажів, є *перевірка відомостей про водіїв та транспортні засоби на наявність їх у базах даних автоматизованих інформаційно-пошукових систем Державтоінспекції* має за мету отримання працівником ДАІ достовірної інформації про транспортний засіб, його реєстрацію, наявність чи відсутність у розшуку, про водія тощо. Водночас відсутність єдиного інтегрованого банку даних ОВС створює труднощі працівникові ДАІ перевірити необхідний транспортний засіб за відповідними інформаційно-пошуковими системами, гальмує виконання наглядових заходів, негативно впливає на оперативність прийняття рішення. З цього приводу ще раз треба підтримати пропозиції вчених щодо необхідності обладнання всіх патрульних автомобілів ДПС ДАІ пристроями безперервного відеонагляду, електронними системами диспетчеризації рухомих об'єктів, потужною комп'ютерною технікою, яка забезпечує миттєвий доступ до

пошукових баз «Угон», «Автомобіль», «Адміністративна практика» тощо [52, с. 378].

Підтвердженням правильності такого висновку може слугувати позитивний досвід роботи поліції Німеччини, США, Франції, Великобританії та інших країн, де створена єдина інформаційна база даних, а патрульні автомобілі обладнані необхідною комп'ютерною технікою для ефективного здійснення дорожнього нагляду [68, с. 85-93; 80; 252, с. 286-296; 270].

Особливим методом адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів є *перевірка технічного стану транспортних засобів*, оскільки чинним законодавством працівникам цієї служби надано право здійснювати контроль в цьому напрямку, додержанням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та шкідливого впливу фізичних факторів, встановлених для відповідного типу автомобільного транспорту (п. 13 Положення про ДАІ) та дозволено використовувати в установленому порядку спеціальні технічні і транспортні засоби для нагляду за технічним станом транспортних засобів (п. 10 Положення про ДАІ). Попри те, що на підрозділи ДАІ покладено функції щодо здійснення контролю за дотриманням вимог нормативно-правових актів, які регламентують порядок проведення державного технічного огляду, діяльність суб'єктів господарювання з перевірки технічного стану колісних транспортних засобів під час державного технічного огляду, правомірність їх експлуатації та сплату обов'язкових платежів власниками цих засобів, власне сам обов'язковий технічний контроль здійснюють визначені на те юридичні або фізичні особи – підприємці [194]. Водночас на працівників ДАІ покладено обов'язок щодо здійснення перевірок технічного стану колісних транспортних засобів під час їх експлуатації [188]. До речі такі перевірки є доволі ефективним заходом нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів, оскільки іншим чином встановити придатність транспортного засобу до експлуатації на вулично-шляховій мережі, відповідність його технічного стану вимогам правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху здається проблематичним. Свідченням тому є

практика діяльності підрозділів ДАІ, якими, наприклад, під час проведення операції «Небезпечний вантаж – 2013» лише у Дніпропетровській області було перевірено 501 транспортний засіб, серед яких виявлено 9 технічно несправних та 170 неукомплектованих автомобілів. В той час у Тернопільській області було перевірено 864 транспортних засобів, серед яких виявлено 18 технічно несправних та 36 неукомплектованих відповідно до вимог чинного законодавства (див. додаток Б).

Отже, на підставі викладеного, можна виділити наступні *види перевірок, що здійснюються ДАІ під час нагляду за перевезенням небезпечних вантажів:*

- а) перевірка документів;*
- б) перевірка виконання власниками (володільцями) транспортних засобів вимог законодавства, у тому числі правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху і охорони довкілля;*
- в) перевірка відомостей про водіїв та транспортні засоби на наявність їх у базах даних автоматизованих інформаційно-пошукових систем Державтоінспекції;*
- г) перевірка технічного стану транспортних засобів.*

Ще одним методом адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів є *обстеження центрів спеціального навчання водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, та уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільними дорогами.* Таке обстеження здійснюється на основі Положення про порядок спеціального навчання водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, та про уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільними дорогами, затвердженого наказом МВС України від 21 березня 2008 р. № 130 [242]. Комплексне обстеження Центру проводиться працівниками ДДАІ та/або відділу (відділення) організації дорожнього руху в управліннях (відділах) Державної автомобільної інспекції головних управлінь, управлінь МВС України в областях, містах Києві та Севастополі (далі – У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС). За результатами проведення комплексного обстеження складається акт довільної форми, у якому зазначаються фактичні дані про навчально-методичне, матеріально-технічне і

кадрове забезпечення Центру. Акт комплексного обстеження Центру підписується начальником У(В)ДАІ ГУМВС, УМВС та керівником Центру. На підставі акта комплексного обстеження Департаменту ДАІ здійснює реєстрацію Центру та укладає з ним договір про організацію проведення спеціального навчання водіїв та/або уповноважених.

Методом нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів можна також вважати *огляд*. Відповідно до п.14, 21 ст. 11 Закону України «Про міліцію» працівники міліції, зокрема, працівники Державтоінспекції мають право оглядати транспортні засоби на предмет крадіжки, перевіряти у водіїв документи на право використання і керування транспортним засобом, перевіряти відповідність вантажів, що перевозяться, товарнотранспортним документам, проводити огляд технічного стану транспортного засобу, номерів агрегатів і комплектність, а також при необхідності – медичний огляд водіїв з метою запобігання фактам керування транспортними засобами особами, які перебувають у нетверезому стані. Стаття 264 КУпАП встановлює однакові правила застосування огляду і як попереджувальної міри і як заходу адміністративного припинення, що слід визнати недоліком зазначеної норми. Тому давно вже назріла необхідність законодавчо розмежувати випадки застосування огляду транспортних засобів як різних заходів адміністративного примусу та передбачити прийняття спеціального нормативного акту, у якому були б визначені поняття огляду, підстави і порядок його застосування з метою недопущення випадків незаконного обмеження конституційних прав і свобод громадян [251, с. 554-559].

Як метод нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів огляд буває двох видів: транспортного засобу або водія. Перший вид огляду здійснюється працівником ДАІ стосовно транспортного засобу на відповідність його комплектності вимогам Закону України «Про дорожній рух», Правил дорожнього руху, Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів тощо. Надзвичайно важливим є другий вид огляду, який здійснюється відносно водіїв транспортних засобів з метою виявлення ознак стану алкогольного,

наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції [169; 191]. Такий огляд проводиться уповноваженою особою Державтоінспекції МВС на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом. Проблема керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння була і залишається актуальною. При цьому з року в рік кількість таких порушень тільки зростає. Щорічно на автошляхах України нетверезі водії стають винуватцями 4,5 тис. ДТП, у яких гине 150-250 чоловік, до 2,5 тис. – зазнають серйозних травматичних ушкоджень [52, с. 75]. Так, наприклад, у 2011 році було скоєно 6035 ДТП в нетверезому стані, з яких 1938 з постраждалими (в них 263 особи загинули та 2674 травмовані). У 2012 році вже було скоєно 6961 (+10,4%) ДТП, з яких 2120 (+9,4%) з постраждалими (в них 268 осіб загинули та 2879 травмовані). Особливо виразною є тенденція збільшення кількості таких ДТП в окремих областях, а саме: Вінницька – 185 (+66,7%), Закарпатська – 51 (+82,1%), Івано-Франківська – 101 (+741,7%), Дніпропетровська – 609 (+42,3%), Рівненська – 72 (+50%). Суттєвим є зростання кількості загиблих і поранених в ДТП, причиною яких став нетверезий стан водія. Наприклад, кількість загиблих у 2012 році порівняно з 2011 зростає у: Волинській області на 50 %, Дніпропетровській області на 53,8%, Рівненській на 800%, Чернігівській на 71,4% тощо. До речі, тільки у 2011 році за статтею 130 КУпАП було накладено 205771 стягнень на порушників ПДР (див. додаток Б).

На жаль, нормативно-правове регулювання багатьох методів здійснення адміністративного нагляду залишає бажати кращого [82, с. 97]. Так, п. 2.9 б) ПДР забороняє водієві керувати транспортним засобом у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу. Водночас, чинне законодавство визначає лише порядок огляду на стан сп'яніння, а нормативно-правові акти, що регламентують несення служби співробітниками ДАІ, визначають порядок заборони руху, усунення від керування водіїв, що знаходяться тільки в стані

сп'яніння. Той факт, що водій, який знаходиться в стомленому стані, представляє не меншу небезпеку для тих, що оточують, не враховується, що нерідко ставить співробітників ДПС в скрутне положення [82, с. 97]. Не передбачена і відповідальність водіїв за подібні правопорушення, особливо тих, хто перевозить небезпечні вантажі.

Для органів адміністративного нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху велике значення має виконання різних профілактичних заходів та їх організаційне забезпечення [82, с. 94]. Р.І. Денисов надавав велике значення такому методу діяльності наглядових органів, як пропаганда безпеки дорожнього руху. Вона включає проведення бесід на підприємствах, в організаціях та установах усіх форм власності, що беруть участь у дорожньому перевезенні небезпечних вантажів або його організації, виступи в засобах масової інформації, узгодження програм навчання фахівців, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху в автотранспортних підприємствах тощо [58; 82, с. 94].

Наприклад, в Тернопільській області поширеною є практика інформування співробітниками ДАІ керівників підприємств, установ та організацій, які займаються виробництвом або реалізацією небезпечних речовин, про обов'язкове надання перевізникам відповідних документів з достовірною інформацією про небезпечний вантаж та здійснення страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків під час його перевезення (відповідно до вимог статті 7 «Права та обов'язки відправника у сфері перевезення небезпечних вантажів» Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів»), проведення через засоби масової інформації роз'яснювальної роботи щодо виконання перевізниками вимог законодавства України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, а саме тільки протягом місяця проведення операції «Небезпечний вантаж» працівниками служби організації дорожнього руху ДАІ було показано 2 відеоматеріали по обласному телебаченню, здійснено 23 виступи по місцевому радіомовленню, розміщено 14 статей в місцевих газетах тощо.

Широко застосовуються методи попередження учасників дорожнього руху, застереження їх від здійснення правопорушення, в тому числі і з використанням різних технічних засобів.

Іноземні фахівці у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху найбільш ефективними і надійними вважають стратегічні заходи попередження ДТП, тобто заходи, які не пов'язані з прямим впливом на людину, а впливають на поведінку людей опосередковано. У практиці розвинутих закордонних країн значна увага приділяється підвищенню конструктивної безпеки транспортних засобів; підвищенню якості доріг; організації безпечного врегульованого дорожнього руху; оснащенню доріг автоматизованими та іншими технічними засобами регулювання руху та нагляду за рухом із створенням єдиної державної інформаційної бази; створенню мережі сервісних послуг, які б сприяли підвищенню безпеки дорожнього руху (розвинення мережі авторемонтних майстерень на трасі, створення умов для відпочинку і харчування водіїв); створенню різних інформаційно-пошукових систем у сфері дорожнього руху [248, с. 99].

Результати експериментів, які проводилися в Росії, Казахстані та Україні, показали, що локальне збільшення кількості постів ДПС в 2-4 рази, переведення більшості з них до режиму «вільного пошуку» й формування нарядів з осіб, які не проживали раніше в цій місцевості, дозволяють зменшити аварійність до 50 %. Даний висновок підтверджується дослідженнями, які проводились у Данії, Ізраїлі, США, Швеції. Наприклад, п'ятиразове збільшення кількості постів в Данії привело до зниження кількості водіїв, які порушують швидкісний бар'єр руху на 15-40 % [248, с. 100].

Отже, методи адміністративно-наглядової діяльності ДАІ в сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів досить різноманітні та покликані забезпечити високу ефективність діяльності працівників ДАІ, злагодженість роботи, сприяти нормальній взаємодії з іншими правоохоронними органами та громадськістю в питаннях забезпечення безпеки дорожнього руху. Найвагомими серед них є *переконання* та *примус* як

універсальні і всеохоплюючі методи публічного управління в цілому [7; 24, с. 16; 32, с. 107; 33; 84; 94, с. 43; 95; 100]. Їх широко застосовують в усіх сферах управлінської діяльності, в т. ч. у боротьбі із правопорушеннями на автомобільному транспорті; вони становлять систему засобів впливу держави (в особі її відповідальних органів та посадових осіб) на свідомість і поведінку учасників дорожнього руху, є необхідною умовою нормального функціонування транспортної галузі. Застосовуючи ці засоби, держава забезпечує функціонування всієї суспільної системи, організованість, дисциплінованість, охороняє працю та побут людей, нормальну соціальну обстановку в країні [100, с. 28]. Але в даному виді адміністративної діяльності застосовуються різні варіанти переконання та примусу, що дає підставу для виділення інших методів цієї діяльності, зокрема психологічних (психологічне спонукання, мотивація, авторитет), адміністративних та економічних.

Отже переконання є надзвичайно важливим засобом правового впливу на учасників дорожнього руху, з метою дотримання останніми правових приписів транспортного законодавства.

Система заходів правового і не правового характеру, яка проводиться працівниками ДАІ та виявляється у здійсненні виховних, роз'яснювальних і заохочувальних заходів, спрямованих на формування у учасників дорожнього руху розуміння необхідності чіткого виконання вимог законів та інших правових актів в транспортній сфері, складає зміст переконання [33, с. 4].

Таким чином, у діяльності підрозділів ДАІ особливе місце посідає переконання як основний метод, який полягає в тому, що вони повинні свідомо та самовіддано виконувати покладені на них обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху, що є необхідною умовою виконання поставлених перед ними завдань. Переконання полягає у запровадженні виховних, роз'яснювальних та інших заходів, що становлять певну, чітко визначену систему, спрямовану на правове виховання учасників дорожнього руху. Це, так би мовити, система заходів як правового, так і не правового характеру щодо громадян, державних і громадських організацій, яка виявляється у застосуванні

виховних, роз'яснювальних, заохочувальних заходів з метою формування у громадян розуміння необхідності чіткого виконання вимог нормативно-правових актів [41, с. 193].

Найчастіше метод переконання виконують служби органів внутрішніх справ України під час своєї профілактичної роботи, контактуючи з посадовими особами та громадськістю щодо виявлення правопорушень.

В сфері забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів вважаємо за доцільне застосовувати такі форми переконання як: проведення семінарів, зборів та інших заходів, навчання та правове виховання, роз'яснення основних завдань підрозділів ДАІ, моральне та матеріальне заохочення тощо. Крім того, переконання повинне реалізовуватися в роз'ясненні громадянам законодавства про дорожній рух, профілактичній роботі з правопорушниками, систематичному інформуванні населення про діяльність суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху та результати боротьби з правопорушеннями на автомобільному транспорті тощо. Але, на жаль, профілактичні бесіди, пропаганда чи критика не вирішують питань ефективного забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Переконання, на превеликий жаль, не завжди дає бажаного результату, тим більше в такій важливій сфері як дорожній рух. Масштаби скоєння правопорушень на автомобільному транспорті підтверджують необхідність застосування державного примусу як основного методу впливу на поведінку учасників дорожнього руху. Державний примус, який застосовується до порушників чинного на транспорті законодавства, у свою чергу, відіграє роль непрямого попередження.

2.4. Особливості застосування заходів адміністративного примусу за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів

Застосування заходів примусу є об'єктивною потребою досягнення мети забезпечення прийняттого рівня безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів та одним з ефективних засобів забезпечення законності в цій сфері.

У досліджуваній сфері адміністративний примус розглядається як один із методів наглядової діяльності. Разом із переконанням адміністративний примус, як уже було відзначено вище, доцільно відносити до групи прямих (загальних) методів. Непрямі (спеціальні) методи мають альтернативний характер застосування. Їх зміст полягає у досягненні остаточного, бажаного результату на основі встановлення таких умов, режимів діяльності, що створюють можливість для альтернативи конкретної поведінки, стимулюють пошук найбільш оптимальних рішень, ураховуючи необхідність забезпечення ефективного результату. До непрямих (спеціальних) методів контролю (нагляду), – як справедливо наголошує О.В. Шоріна, – належать прийоми отримання інформації, ознайомлення з фактичною ситуацією на місці, інвентаризація, участь у процесі прийняття об'єктів до експлуатації, аналіз та зіставлення інформації реальною ситуацією [282, с. 53]. Головним є те, що нагляд у різних сферах, серед іншого й під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, здійснюється засобами та прийомами, що найбільш ефективні та доцільні в конкретних умовах його проведення.

Нині необхідність застосування наглядових заходів в дорожній галузі обумовлена потребами практики, адже аналіз показників аварійності свідчить, що за останні 30 років в Україні відбулося понад 1,2 млн ДТП, у яких загинуло більше 200 тис. та поранено близько 1,3 млн людей [134, с. 11]. Кожні 15 хвилин в Україні трапляється ДТП, кожні дві години гине людина. Щодоби в автотранспортних аваріях втрачають життя приблизно 16 і зазнають тяжких каліцтв 104 особи. У 80 % дорожньо-транспортних пригод винуватцями є водії,

4,5 тис. людських життів – на їх совісті. Кожен рік з карти України умовно зникає населений пункт із населенням більше 6,6 тис. чоловік [64, с. 84].

Поліпшення цієї ситуації вбачається в активізації діяльності контрольно-наглядових органів шляхом цілеспрямованого впливу на свідомість та поведінку учасників дорожнього руху, використанні при цьому разом із переконанням певного набору примусових засобів.

Визначаючи пріоритетність застосування на практиці заходів примусу чи переконання, деякі вчені на сьогодні схиляються до останніх. Відомий вчений-адміністративіст Т.О. Коломонець з цього приводу слушно каже, що «надмірне використання адміністративного примусу перетворює державні органи в суто каральні, що створює певну загрозу правам, свободам та інтересам особи. В Україні при переході до нової моделі взаємовідносин особи і держави акцент зроблено на пріоритетності правового статусу першої, на сервісно-обслуговувальному призначенні державних органів. Це дозволяє говорити про потребу звуження сфери застосування правового (адміністративного в тому числі) примусу...» [97, с. 57; 132, с. 68].

Аналогічної думки дотримується Т.О. Гуржій, який відзначає, що політика безпеки дорожнього руху повинна спиратися на переконання, як найбільш демократичний та оптимальний метод соціального управління [52, с. 44]. «Головне, – наголошує вчений, – постійно усвідомлювати той факт, що примус не може і не повинен бути основним засобом реалізації галузевої політики. Він має підкріплювати «позитивні» методи реалізації галузевої політики, виступати їх логічним продовженням у випадках, коли вони не принесли позитивного результату» [52, с. 286].

Відмовлятися від застосування заходів примусу мабуть і не доцільно. З цього приводу слушно зазначає А.В. Гаркуша, що за нинішніх умов базовим методом правозастосовної діяльності хоча і служить переконання, при високому рівні аварійності й зниженні загальної дисципліни учасників дорожнього руху немає об'єктивних підстав відмовлятися від державного примусу [46, с. 43]. Адже ні для кого не секрет, що поліпшити ситуацію на

автошляхах країни в останні роки вдалося аж ніяк методом переконання [257, с. 147].

«У сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, – наголошує А.О. Собакарь, – заходи адміністративного примусу застосовуються досить широко, а у ряді випадків вони є єдиним засобом упорядкування суспільних відносин та розв’язання конфліктних ситуацій» [257, с. 147].

Суть і призначення адміністративного примусу у сфері безпеки дорожнього руху полягає в регулюванні суспільних відносин в дорожній сфері, а єдиною підставою для застосування заходів адміністративного примусу є відмова особи від добровільного виконання розпорядження, що міститься в правовій нормі, тобто протиправна поведінка [81, с. 6-7]. Він застосовується виключно з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, становить сукупність різноманітних заходів фізичного і психічного впливу на свідомість учасників дорожнього руху з метою охорони правопорядку в цій сфері публічного управління. Форми прояву цих заходів дуже різноманітні [250, с. 69].

Примус, що застосовується працівниками ДАІ, так само як й іншими органами публічного управління, не має за мету завдати особі фізичних страждань чи приниження її гідності. Він є засобом захисту врегульованих нормами права суспільних відносин. Примус застосовується на основі переконання і у відповідності з вимогами законності.

У літературі адміністративно-правового спрямування загальні питання адміністративного примусу досліджено досить ґрунтовно [24; 28; 91; 92; 100; 101], чого не можна зазначити про заходи примусу, застосовувані за порушення правил, норм і стандартів у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів в Україні. Втім, вже є поодинокі спроби дослідити різні аспекти згаданого питання [51; 129].

Посилаючись на загальновизнану практику класифікації адміністративно-примусових заходів [11, с. 152; 102, с. 146], у сфері забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів так само

пропонуємо виділяти адміністративно-запобіжні заходи, заходи адміністративного припинення та адміністративні стягнення (заходи відповідальності за порушення адміністративно-правових норм).

Так, до заходів адміністративного попередження (запобігання), які здебільшого направлені на попередження порушень правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів і мають профілактичний характер можна віднести: перевірку документів; особистий огляд і огляд речей; перевірку виконання власниками (володільцями) транспортних засобів вимог законодавства, у тому числі правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху; відвідування підприємств, установ, організацій для виконання контрольних і профілактичних функцій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху; обстеження (огляд) вантажів, багажу, транспортних засобів; перевірка відомостей про транспортні засоби наявність у інформаційних системах ДАІ тощо.

В цілому в діяннях такого роду відсутня така ознака правопорушення як протиправність, але передбачається обмеження свободи дій правопорушника, бо заходи такого роду застосовуються до нього незалежно від його волі та бажання.

Важливу роль у забезпеченні прийнятного рівня безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів складають заходи адміністративного припинення, що застосовуються працівниками ДАІ. Підставою для їх застосування виступає не можлива, а безпосередня небезпека для об'єктів, що охороняються правом. У багатьох випадках заходи адміністративного припинення правопорушень на автомобільному транспорті застосовуються безпосередньо на підставі факту порушення без видання письмових актів управління, оскільки необхідність терміново зупинити протиправні дії виключає таку можливість. Юридичним фактом, що тягне за собою застосування заходу адміністративного примусу, є правопорушення, для припинення якого посадова особа виконує певні дії, які також є актами управління.

Відтак, серед заходів адміністративного припинення, що можуть застосовувати працівники ДАІ під час нагляду за перевезенням небезпечних вантажів, можна виділити такі: зупинка транспортних засобів; заборона експлуатації транспортних засобів; адміністративне затримання і особистий огляд громадян, які вчинили адміністративні проступки; доставляння порушника в міліцію; огляд транспортного засобу у разі підозри, що водій використовує його з протиправною метою, а також огляд вантажу за наявності підстав вважати, що він незаконно перевозиться; вилучення речей і документів; огляд водія уповноваженою особою Державтоінспекції на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції; направлення водіїв транспортних засобів для проведення такого огляду лікарем закладу охорони здоров'я; відсторонення водіїв від керування транспортними засобами, коли є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння або не мають документів на право керування чи користування транспортним засобом; тимчасове вилучення посвідчення водія або ліцензійної картки на транспортний засіб; тимчасове затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках; застосування заходів фізичного впливу, спеціальних засобів і вогнепальної зброї.

Серед перелічених заходів адміністративного припинення на особливу увагу заслуговує зупинка транспортного засобу. Її деякі вчені цілком слушно пропонують розглядати у двох аспектах: як адміністративно-запобіжний захід, і як захід адміністративного припинення. Про припинення мова йде тільки тоді, коли водій порушує правила дорожнього руху чи є відомості про вчинення інших правопорушень, до яких причетні водій або пасажери. Підстави застосування зупинки транспортних засобів як заходу адміністративного попередження ніде не сформульовано, тому в літературі стверджується, що в інших випадках цей захід може застосовуватись із попереджувальною метою

[83, с. 51; 250, с. 84-84]. Зрозуміло, що здійснення цього заходу не фіксується в якихось спеціальних документах, його суть складає певна дія (жест), необхідний для забезпечення виконання різних дій, зокрема, застосування інших заходів адміністративного примусу. Тому статистичні дані про частоту застосування зупинки транспортних засобів як запобіжного заходу відсутні. Їх можна встановити тільки щодо застосування даного заходу з метою припинення адміністративних проступків, злочинів та інших об'єктивно протиправних діянь [250, с. 85; 251, с. 554-559].

Одним із заходів адміністративного припинення правопорушень у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, як вже було зазначено, є заборона експлуатації транспортного засобу. Водночас в діяльності ДАІ виникають труднощі до застосування цього заходу, коли транспортний засіб, що перевозить небезпечний вантаж, експлуатується зі значними порушеннями в межах населеного пункту. Пояснюється це тим, що згідно з Європейською угодою про дорожнє перевезення небезпечних вантажів – транспортні засоби, що перевозять небезпечні вантажі, повинні перебувати під наглядом або ставитися на стоянку без нагляду на безпечному складі чи в безпечних заводських приміщеннях (місці). За відсутності таких умов стоянки транспортний засіб, після вжиття відповідних заходів безпеки, може ставитися на стоянку в ізольованому місці. Однак таких стоянок, які б відповідали вимогам чинного законодавства та були належним чином обладнані, не вистачає.

У зв'язку з цим, доцільно внести доповнення до наказу МВС України від 26 липня 2004 р. № 822 та конкретизувати: - дії працівників ДАІ при забороні подальшого руху в населеному пункті транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі та внести зміни до Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів; - дії водіїв, яким заборонено подальший рух та правила постановки транспортного засобу в населеному пункті; - дії водіїв, яким заборонено подальший рух та правила постановки транспортного засобу поза населеним пунктом; - умови перевезення небезпечного вантажу щодо заборони

руху вночі, а також інші умови, що можуть підвищити рівень безпеки перевезень; - додаткові умови для конкретного перевезення залежно від ступеня небезпеки вантажів, які перевозяться, їх кількості, технічного стану транспортних засобів, маршруту перевезення, тощо.

Слід ще додати. Розділом 16 наказу МВС України від 26 липня 2004 р. № 822 «Про затвердження дорожнього перевезення небезпечних вантажів» передбачено, що в разі виявлення значних порушень цих правил, забороняється перевозити небезпечний вантаж до усунення цих недоліків. А при виявленні незначних порушень під час організації та здійснення дорожнього перевезення небезпечних вантажів Державтоінспекцією МВС України видається припис на їх усунення, після чого подальший рух не забороняється. Однак Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів не встановлюють переліку порушень, які треба розцінювати як значні. Проте Директивою Європейської Ради від 6 жовтня 1995 р. № 95/50/ЄС «Про єдиний порядок проведення дорожнього контролю транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі» закріплено порушення, які розглядаються всіма країнами-учасницями Європейської угоди як тяжкі. До них належать такі: вантаж не допущений до перевезення; відсутня заява відправника/відповідального за відвантаження про відповідність умов перевезення речовини згідно з розпорядженням ДОПНВ і немає транспортної упаковки; з транспортного засобу під час контролю через негерметичність цистерни або упаковки проникають назовні небезпечні речовини; відсутнє свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення небезпечних вантажів; транспортний засіб не обладнано інформаційними таблицями оранжевого кольору або транспортний засіб маркірований інформаційними табличками з порушенням приписів; на транспортному засобі відсутні письмові інструкції або письмові інструкції недостатні; транспортний засіб або упаковка не придатні для цього перевезення; у водія відсутнє свідоцтво ДОПНВ; транспортний засіб не обладнаний вогнегасниками; на транспортному засобі або на упаковці відсутні передбачені знаки безпеки; на транспортному засобі відсутні транспортні

супровідні документи або вантажі, що перевозяться, не відповідають цим документам. Транспортний документ заповнений з порушеннями встановлених вимог; відсутня двостороння або багатостороння угода країн-учасниць ДОПНВ. Угода виконується з порушенням встановлених вимог; цистерна переповнена.

Для того щоб працівники ДАІ знали та орієнтувалися, в яких випадках і при яких значних порушеннях необхідно заборонити подальший рух зі складанням необхідних адміністративних матеріалів, а в яких необхідно скласти припис без подальшої заборони руху, необхідно привести вітчизняні нормативні акти у відповідність до Європейської угоди, тобто внести перелік значних порушень, які перераховані у Директиві Європейської Ради від 6 жовтня 1995 р. № 95/50/ЄС «Про єдиний порядок проведення дорожнього контролю транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі» до Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

І нарешті, останнім різновидом заходів адміністративного примусу, що може застосовуватися працівниками ДАІ під час нагляду за перевезенням небезпечних вантажів, є адміністративні стягнення (тобто заходи відповідальності за порушення адміністративно-правових норм). Важливість цього заходу не викликає сумніву, адже статистика свідчить, що кількість порушень правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів у країні не зменшується. Тільки в 2012 р. працівниками Державтоінспекції МВС України виявлено 21423 порушення порядку перевезення небезпечних вантажів, у тому числі 128 порушень під час перевезення вибухових речовин.

Адекватним реагуванням на такі прояви протиправної поведінки є застосування компетентними посадовими особами заходів адміністративної відповідальності, адже остання, як каже С.Т. Гончарук, є специфічною формою негативного реагування з боку держави в особі її компетентних органів на відповідну категорію протиправних проявів (передусім, адміністративних проступків), згідно з якою особи, що скоїли ці правопорушення, повинні дати відповідь перед повноважними державними органами за свої неправомірні дії і

понести за це адміністративні стягнення в установленому законом порядку [47, с. 19].

На працівників ДАІ покладено обов'язок щодо виявлення порушень правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, їх процесуального оформлення шляхом складання адміністративних протоколів. Наприклад, у серпні 2013 р. працівниками ДАІ в Донецькій області при проведенні цільових заходів під назвою «Небезпечний вантаж» було складено 53 адміністративних протоколів на водіїв та 8 на посадових осіб. В Тернопільській області – 83 адміністративних протоколів на водіїв та 7 на посадових осіб.

У Рівненській області у 2013 році взагалі відбувається тенденція збільшення кількості виявлених порушень правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та складених за цими фактами протоколів про адміністративні правопорушення. Так, якщо за 12 місяців 2012 р. працівниками ДАІ було складено 70 протоколів, то тільки за 8 місяців 2013 р. – вже 117.

У багатьох зарубіжних країнах напрацьований механізм обліку повторних грубих правопорушень і в більшості з них на такі порушення діє значний адміністративний ресурс, який сприяє покращенню транспортної дисципліни. Іноді підвищені розміри штрафів сприяють покращанню ситуацій на шляхах. Наприклад, за порушення правил перевезення небезпечних, великогабаритних великовагових вантажів на автомобільному транспорті штрафи, перераховані на українські гривні, складають: в Угорщині від 190 до 1,9 тис. грн.; в Австрії від 2,5 до 14,5 тис. грн.; в Чехії від 9 до 150 тис. грн.; Польщі від 300 грн. до 21 тис. грн.; Німеччині від 550 грн. до 8 тис. грн. Тому цих порушень у десятки разів менше, ніж на Україні, де, згідно ст. 132-1 КУпАП, штраф становить для водіїв від 510 до 680 грн., для уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, громадян-суб'єктів підприємницької діяльності – від 680 до 850 грн. У зв'язку з цим і виникають чисельні порушення перевізниками правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів [80].

Цікавою є наявність у Польщі згідно з законом «Право на дорожній рух» накопичувальної системи штрафних балів. Міністерством юстиції визначений перелік правопорушень, за які водію нараховуються штрафні бали, та їх розмір за конкретне порушення (від 1 до 10 балів за порушення), а також розроблено Порядок застосування системи обліку штрафних балів [80]. У разі перевищення максимально допустимих 24 балів інформація про цей факт надсилається до відділу дорожньої поліції за місцем проживання правопорушника для вилучення у нього посвідчення водія та направлення для перездачі теоретичних і практичних іспитів з Правил дорожнього руху [46, с. 78]. На сьогодні, в Україні відсутній загальнодержавний автоматизований банк даних, який би дозволяв здійснювати реєстрацію та облік фактів порушення адміністративного законодавства, а також чіткий механізм контролю за сплатою порушниками штрафів, тому забезпечити невідворотність покарання повинні пропозиції Департаменту ДАІ про введення збільшення покарання за повторні правопорушення з вилученням посвідчень водія за такі порушення [46, с. 78-79].

У цьому контексті необґрунтованим є виключення ч. 5 ст. 265 КУпАП, яка передбачала вилучення посвідчень водія за грубі повторні порушення, зруйнований напрацьований механізм адміністративного впливу на транспортну дисципліну [46, с. 79].

З метою попередження виникнення надзвичайних ситуацій та підвищення безпеки під час перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових автотransпортних засобів, що можуть призвести до руйнування або пошкодження доріг та вулиць, споруд, транспортних засобів або створити небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, на нашу думку, необхідно підвищити відповідальність водіїв транспортних засобів за порушення чинних правил, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 р. № 30 [234], хоча б до розмірів стягнення штрафів у вищенаведених країнах [46, с. 79-80].

Не менш важливим у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів є вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства України. Наразі адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами передбачена статтею 132-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Кодекс було доповнено цією статтею відповідно до змін, внесених до КУпАП Законом України № 586-VI від 29 вересня 2008 р., при цьому склад названого вище порушення було виключено зі статті 133. У порівнянні з попередньою редакцією було уточнено склад діянь, в яких містяться ознаки правопорушення, – замість досить загального «на автомобільному транспорті» чинна редакція передбачає адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами. Зазнав змін і перелік суб'єктів даного правопорушення: якщо раніше до них, окрім водіїв, належали посадові особи, без уточнення їх компетенції, то у чинній редакції таку компетенцію уточнено: це посадові особи, відповідальні за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів. Крім того, до кола суб'єктів адміністративної відповідальності віднесено і громадян – суб'єктів господарської діяльності [142, с. 300].

Незалежно від того, які саме порушення встановлених правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів були допущені суб'єктами перевезення, яку суспільну шкоду вони можуть завдати суспільству, законодавець не розділяє ці правопорушення на значимі та малозначимі. Єдине, що було розмежовано законодавцем, то це відповідальність водія, який здійснює цього роду перевезення, від інших суб'єктів зазначеної сфери.

Нажаль, таке становище не може не турбувати, адже адміністративне правопорушення, яке сталося внаслідок неповної комплектації транспортного

засобу, який перевозить ці вантажі, наприклад, відсутність одного конуса зі світловідбивною поверхнею, відхилення від установленого маршруту руху даного транспортного засобу чи взагалі непогодження його з Державтоінспекцією, в кінцевому результаті зводиться до притягнення суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів до ідентичної відповідальності. І це незалежно від того, яку суспільну шкоду завдають зазначені вище правопорушення, що, на нашу думку, є неприпустимим.

Адміністративна відповідальність повинна встановлюватися відповідно до завдання тим чи іншим правопорушенням великої чи незначної суспільної шкоди, з урахуванням, чи є воно небезпечне для суспільних відносин та настанням тяжких наслідків в результаті його допущення. Аналогічна ситуація існує сьогодні і в сфері перевезення великогабаритних та великовагових вантажів. Зокрема, законодавець не розділяє правопорушення, скоєні під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів чи руху великогабаритних та великовагових транспортних засобів, що наразі унеможлиблює безпомилково, ґрунтовно і всебічно оцінити стан справ із організації безпеки таких перевезень, спотворює статистичні дані щодо виявлення порушень, передбачених статтею 132-1 КУпАП [119, с. 116].

Наприклад, під час проведення комплексу цільових заходів під назвою «Небезпечний вантаж» було з'ясовано, що звітність, яку ведуть підрозділи ДАІ, є недостовірною і спотвореною. Оскільки в загальну кількість складених адміністративних протоколів за статтею 132-1 входить і кількість складених адміністративних протоколів за порушення правил перевезення великогабаритних та великовагових вантажів, то це не дає можливості реально оцінити стан справ у досліджуваній сфері.

Розв'язання цієї проблеми вбачається наступним чином:

1. Необхідно замінити для зручності статтю 132-1 статтею 131 КУпАП та передбачити в ній адміністративну відповідальність виключно за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

2. Передбачити відповідальність за повторне порушення правил

дорожнього перевезення небезпечних вантажів (див. додаток В).

3. Нову статтю 131 КУпАП викласти у такій редакції:

«Стаття 131. Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів

Перевезення небезпечних вантажів водієм, що не має або не пред'явив свідоцтво про підготовку водіїв транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі, свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення небезпечних вантажів, узгоджений маршрут на дорожнє перевезення небезпечного вантажу або відхилення від нього, письмових інструкцій в разі аварії чи надзвичайної ситуації, товарно-транспортний документ (за винятком випадків, коли відповідно до вимоги нормативних документів наявність товаротранспортного документа є необов'язковою), а також перевезення небезпечних вантажів на транспортному засобі конструкція, технічний стан або обладнання якого не відповідають вимогам правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, відсутність на транспортному засобі, що перевозить небезпечний вантаж, тарі або упакувці відповідного маркування, відсутність устаткування або засобів, які використовуються для ліквідації наслідків надзвичайних подій, які виникають під час перевезення небезпечних вантажів, –

тягне за собою накладення штрафу на водіїв від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, громадян - суб'єктів господарської діяльності – від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення правил перевезення небезпечних вантажів, за винятком випадків, передбачених частиною 1 цієї статті, –

тягне за собою накладення штрафу на водіїв від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб,

відповідальних за перевезення, громадян - суб'єктів господарської діяльності – від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

повторне порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, –

тягне за собою накладення штрафу на водіїв від п'ятдесяти до вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до трьох років з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого і на посадових осіб, відповідальних за перевезення, громадян - суб'єктів господарської діяльності накладення штрафу – від ста до ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» [119, с. 117].

4. Необхідно доповнити КУпАП новою редакцією статті 132, в якій передбачити адміністративну відповідальність виключно за порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів, які розподілити аналогічно вище наведеному (назва «*Порушення правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами*») [119, с. 117].

Невирішеним дотепер залишається також питання щодо винесення постанови про накладення адміністративного стягнення за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, передбаченого статтею 132-1 КУпАП. Згідно чинного законодавства відповідну постанову про накладення адміністративного стягнення виносить начальник або заступник начальника відділення (відділу, управління, Департаменту), командир або заступник командира окремого підрозділу Державтоінспекції МВС України, начальник відділу внутрішніх справ або особа, яка виконує його обов'язки, як ми вже зазначали за місцем скоєння правопорушення. Однак, враховуючи, що останнє може бути скоєно в нічний час або правопорушником, який не є мешканцем даного міста, то відповідь на запитання, хто тоді виносить постанову про

накладення адміністративного стягнення, Кодекс України про адміністративні правопорушення не дає [119, с. 117].

Тому, на нашу думку, необхідно передбачити, що за скоєння правопорушення, передбаченого статтею 132-1 КУпАП, постанова про накладення адміністративного стягнення повинна вноситися керівником ДАІ за місцем мешкання правопорушника або за місцем обліку транспортного засобу. З огляду на це логічно *частину другу статті 276 КУпАП доповнити статтею 132-1 КУпАП* [119, с. 118].

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що: по-перше, розподіл правопорушень у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів відповідно до завдання ними суспільної шкоди та настанням тяжких наслідків сприятиме виявленню найбільш істотних ознак зазначених протиправних діянь, їх розмежуванню та встановленню справедливих санкцій за вчинення; по-друге, від правильної та повної кваліфікації адміністративних правопорушень залежить вплив відповідних органів на забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів, а також визначення причин та умов їх скоєння та застосування адекватних заходів профілактики названих видів деліктів; по-третє, посилення нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів з боку дорожньо-патрульної служби є нагальною потребою, доцільним є створення спеціалізованих мобільних груп нарядів ДПС для проведення перевірок правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів на під'їзних шляхах до підприємств, що здійснюють перевезення або приймання таких вантажів.

ВИСНОВКИ

У результаті дослідження, виконаного на основі теоретичного осмислення наукових праць у різних галузях права, аналізу чинного законодавства і практики його застосування, здійснено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукового завдання, що полягає в необхідності удосконалення теорії та практики здійснення адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів. Як наслідок проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень та висновків. Основні з них такі:

1. Дорожнє перевезення небезпечних вантажів, на відміну від інших перевезень автомобільним транспортом, є складним процесом, чим зумовлена необхідність застосування особливого обладнання, використання дозволів, погоджень маршрутів руху, особливих навичок водіння, забезпечення супроводу тощо. Нагляд за дотриманням законодавства у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів визнано одним з найдієвіших способів підтримання правопорядку в цій сфері.

Найбільш типовими порушеннями, що мають місце у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, що викликають необхідність застосування наглядових заходів, є: відсутність у водіїв, котрі здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, необхідних документів; перевезення небезпечних вантажів транспортними засобами, не призначеними для цього, або з технічними несправностями і невідповідністю вимогам правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а також не укомплектованими відповідно до призначення; недотримання маршрутів перевезення небезпечних вантажів; перевезення небезпечних вантажів без погодження маршруту з ДАІ тощо.

2. Перевезення небезпечних вантажів регульовано розгалуженою системою нормативно-правових актів, розподілених на групи, що визначають: 1) загальні правила перевезення небезпечних вантажів; 2) порядок

спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів; 3) вимоги щодо безпеки перевезень небезпечних вантажів; 4) порядок здійснення державного контролю (нагляду) у сфері перевезення небезпечних вантажів; 5) правила обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів; 6) порядок застосування заходів юридичної відповідальності за порушення законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів.

3. Призначення адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів полягає в отриманні повної, об'єктивної та достовірної інформації про відповідність перевезення небезпечного вантажу колісними транспортними засобами вимогам чинного на транспорті законодавства, запобіганні порушенням у цій сфері шляхом виявлення причин та умов їх скоєння, а також застосування заходів адміністративного примусу до винних осіб.

Сутність адміністративного нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів відображено в його завданнях, як-от: гарантування безпеки суспільства, збереження життя і здоров'я людей від шкоди, якої може бути заподіяно під час перевезення небезпечних вантажів; забезпечення дотримання закону суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів; виявлення фактичного стану справ у регіональних центрах, які здійснюють підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, уповноважених із питань безпеки перевезень небезпечних вантажів, та надання об'єктивної інформації про якість суспільних відносин у вказаній сфері; охорона довкілля від шкідливого впливу дорожнього перевезення небезпечних вантажів; виявлення причин та умов, що спричинили порушення правових норм у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів; ужиття заходів щодо профілактики та усунення порушень законодавства у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів; притягнення до відповідальності осіб, винних у порушенні норм законодавства, чинного на автомобільному транспорті.

4. Безпеку дорожнього перевезення небезпечних вантажів віднесено до компетенції широкого кола суб'єктів, серед яких загальні (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, Міністерство промислової політики України, Міністерство соціальної політики України, Міністерство екології та природних ресурсів України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство освіти та науки України, Державна фіскальна служба України, Міністерство інфраструктури України, Міністерство внутрішніх справ України, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, органи прокуратури, судові органи та громадські об'єднання) і спеціальні (Державна автомобільна інспекція МВС України та Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті).

5. Особливе значення ДАІ серед інших суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів можна пояснити: важливістю нагляду за перевезенням небезпечних вантажів як невід'ємної складової загального нагляду ДАІ за дорожнім рухом; провідною роллю ДАІ в розробленні нормативно-правових актів, спрямованих на регулювання суспільних відносин у сфері перевезень небезпечних вантажів; функціонуванням у складі ДАІ підрозділів, спеціально створених для забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів (служби організації дорожнього руху); наявністю в посадових осіб ДАІ значного обсягу владних повноважень у досліджуваній сфері; можливістю застосування ними адміністративного примусу в межах своєї компетенції; обов'язковим здійсненням комплексу профілактичних заходів на вантажному транспорті під час: розгляду документів, що є підставою для узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу; перевірки навчального процесу в регіональних центрах, які проводять підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, та уповноважених із питань безпеки перевезень небезпечних вантажів; нагляду за дорожнім рухом тощо.

6. Адміністративний нагляд ДАІ має певні форми, характеристика яких надає уявлення про дії посадових осіб у зазначеній сфері щодо виконання покладених на них завдань у сенсі забезпечення перевезень небезпечних вантажів, дозволяє зрозуміти їх правову природу, умови застосування та визначені до них вимоги. Форми адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів пропонується розподілити на правові (видання нормативних актів управління, видання індивідуальних (ненормативних, адміністративних) актів управління, здійснення інших юридично значущих дій) та неправові (ужиття організаційних заходів і здійснення матеріально-технічних операцій).

7. Методи адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів є універсальними (примус і переконання) та спеціальними. До спеціальних методів належать: а) перевірки; б) обстеження центрів спеціального навчання водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, та уповноважених із питань безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільними дорогами, вулицями й залізничними переїздами; в) огляди.

8. Розроблено низку пропозицій та рекомендацій, спрямованих на підвищення ефективності здійснення адміністративного нагляду ДАІ за перевезенням небезпечних вантажів. Зокрема пропонується ухвалити:

- Державну програму забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів, де чільне місце відвести заходам із забезпечення їх транспортування автомобільним транспортом, у їх числі контрольно-наглядового характеру;

- Положення про службу організації дорожнього руху Державної автомобільної інспекції МВС України, де визначити правову базу діяльності, структуру, функції, завдання, повноваження згаданої служби, організацію взаємодії з іншими підрозділами ДАІ;

- Порядок здійснення нагляду ДАІ МВС України за перевезенням небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів, де закріпити положення щодо поняття, мети, завдань, суб'єктів, об'єктів, предмету, видів, форм і методів здійснення контрольно-наглядових заходів підрозділами ДАІ

під час дорожнього перевезення зазначених видів вантажів, процедур здійснення контролю (нагляду) на вантажному транспорті, адміністративно-юрисдикційної діяльності ДАІ, відповідальності за невиконання вимог та перешкоджання здійсненню функцій контролю тощо;

– Положення про організацію та проведення підрозділами ДАІ цільової оперативно-профілактичної операції «Небезпечний вантаж», де викласти чіткий порядок її проведення, механізм взаємодії під час здійснення вказаних заходів ДАІ з Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті та Державною екологічною інспекцією, терміни й періодичність проведення, порядок оформлення результатів операції тощо;

– Інструкцію про організацію взаємодії Державної автомобільної інспекції МВС України з іншими органами державної влади та місцевого самоврядування щодо забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

– Державний реєстр небезпечних вантажів.

Удосконалити адміністративно-деліктне законодавство у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, а саме:

1) розділити склад адміністративного правопорушення, передбаченого статтею 132–1 КУпАП, на два самостійні:

а) за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

б) за порушення правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами;

2) доповнити КУпАП статтею 131 КУпАП, що викласти в такій редакції:

«Стаття 131. Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів

Перевезення небезпечних вантажів водієм, який не має або не надав свідоцтво про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі; свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення небезпечних вантажів; узгоджений маршрут на дорожнє

перевезення небезпечного вантажу або відхилення від нього; письмові інструкції в разі аварії чи надзвичайної ситуації; товарно-транспортний документ (за винятком випадків, коли, відповідно до нормативних документів, наявність товарно-транспортного документа не обов'язкова), а також перевезення небезпечних вантажів на транспортному засобі, конструкція, технічний стан чи обладнання якого не відповідають вимогам правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, відсутність на транспортному засобі, що перевозить небезпечний вантаж, тарі або упаковок відповідного маркування, відсутність устаткування або засобів, необхідних для ліквідації наслідків надзвичайних подій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів, –

тягне за собою накладення на водіїв штрафу від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, уповноважених із питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, громадян-суб'єктів господарської діяльності – від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення правил перевезення небезпечних вантажів, за винятком випадків, передбачених частиною 1 цієї статті, –

тягне за собою накладення на водіїв штрафу від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, відповідальних за перевезення, громадян-суб'єктів господарської діяльності – від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів –

тягне за собою накладення на водіїв штрафу від п'ятдесяти до вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до трьох років із оплатним вилученням транспортного засобу в його власника чи без такого, а на посадових осіб, відповідальних за перевезення, громадян-суб'єктів

господарської діяльності накладення штрафу – від ста до ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

3) передбачити підвищену адміністративну відповідальність за повторне порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

4) внести зміни до частини другої статті 276 КУпАП, чим визначити, що за скоєння правопорушення, передбаченого статтею 132–1 КУпАП, постанову про накладення адміністративного стягнення повинен виносити керівник ДАІ за місцем мешкання правопорушника або за місцем обліку транспортного засобу.

ДОДАТКИ

Додаток А

ПОЛОЖЕННЯ

про організацію та проведення підрозділами ДАІ цільової оперативно-профілактичної операції «Небезпечний вантаж»

(проект)

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Метою проведення цільової оперативно-профілактичної операції «небезпечний вантаж» є запобігання надзвичайним подіям та посилення контролю за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.

1.2. Положення про організацію та проведення підрозділами ДАІ цільової оперативно-профілактичної операції «Небезпечний вантаж» (надалі – Положення) розроблено відповідно до Законів України 28.01.1993 «Про дорожній рух», від 20.12.1990 «Про міліцію», Законів України 02.03.2000 «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)», постанов Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341 «Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ», від 10.11.2001 № 1306 «Про затвердження Правил дорожнього руху», від 01.06.2002 № 733 «Про затвердження Порядку і правил обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів: постанова Кабінету Міністрів України», від 31.10.2007 № 1285 «Про затвердження Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів: постанова Кабінету Міністрів України», наказів Міністерства внутрішніх справ України від 26.07.2004 № 822 «Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів : наказ МВС України», від 26.02.2009 № 77 «Про затвердження Інструкції з

оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: наказ МВС України», від 13.11.2006 № 111 «Про затвердження Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України: наказ МВС України», від 21.03.2008 № 130 «Про забезпечення перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом : наказ МВС України».

1.3. Це Положення визначає завдання і порядок проведення операції «Небезпечний вантаж».

1.4. Організація проведення операції «Небезпечний вантаж» здійснюється підрозділами Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України.

1.5. План проведення операції «Небезпечний вантаж» розробляється на рік за узгодженням з місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

1.6. Кількість і склад груп (комісій), що беруть участь в операції «Небезпечний вантаж», затверджується Департаментом Державної автомобільної інспекції МВС України. До складу груп додатково можуть включатися представники інших відомств і громадських організацій.

1.7. Розробка плану проведення операції «Небезпечний вантаж», визначення кількості і складу груп (комісії) здійснюється виходячи з реальних можливостей органів, що залучаються до роботи.

2. ЗАВДАННЯ ОПЕРАЦІЇ «НЕБЕЗПЕЧНИЙ ВАНТАЖ»

2.1. Посилення контролю нарядами ДПС за транспортними засобами, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів, та наявністю у водіїв необхідних документів (свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення визначених небезпечних вантажів, ДОПНВ-свідоцтво про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, письмові інструкції на випадок аварії чи надзвичайної ситуації, договір

обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів, узгодження Державтоінспекції маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу), наближення нарядів ДПС або періодичне несення служби нарядами ДАІ на під'їзних шляхах до підприємств, що здійснюють перевезення або приймання небезпечних вантажів;

2.2 Проведення додаткових занять у системі службової підготовки працівників підрозділів ДАІ з вивченням вимог щодо здійснення перевірки технічного стану, обладнання та комплектації транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, порядку оформлення та термінів дії дозвільних документів тощо;

2.3 Аналіз дорожньо-транспортних пригод за участю транспортних засобів, які перевозили небезпечні вантажі та виявлених порушень Правил перевезень небезпечних вантажів. Підготовка та направлення до територіальних підрозділів Укртрансінспекції подання про анулювання ліцензій на право здійснення вантажних перевезень перевізникам, які допустили порушення Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, що призвело до загибелі та поранення людей, забруднення навколишнього природного середовища, нанесення матеріальних збитків та настання інших тяжких наслідків;

2.4 Забезпечення жорсткого контролю за технічним станом транспортних засобів, задіяних у дорожньому перевезенні небезпечних вантажів під час проведення технічного огляду, їх укомплектованістю та наявністю визначеного маркування (відповідно до вимог наказу МВС України від 26.07.2004 № 822);

2.5 Організація зустрічей із керівниками підприємств, установ та організацій, які займаються виробництвом або реалізацією небезпечних речовин. Доведення до них вимог статті 7 «Права та обов'язки відправника у сфері перевезення небезпечних вантажів» Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» у частині зобов'язання надання необхідних документів з достовірною інформацією про небезпечний вантаж та здійснення страхування

відповідальності на випадок настання негативних наслідків під час його перевезення, а також відповідних постанов Кабінету Міністрів України та наказів МВС;

2.6 Проведення обстежень вулиць (доріг), на які введено обмеження на рух автотранспорту, що здійснює перевезення небезпечних вантажів та перевірка наявності кількості установлених на них дорожніх знаків 3.12 «Рух транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі»;

2.7 Залучення засобів масової інформації всіх рівнів до роз'яснювальної роботи щодо виконання перевізниками вимог законодавства України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів. У ході проведення цієї роботи використання прикладів негативних наслідків порушень перевізниками небезпечних вантажів вимог чинного законодавства.

3. ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОВЕДЕННЯ ОПЕРАЦІЇ «НЕБЕЗПЕЧНИЙ ВАНТАЖ»

3.1. Оперативно-профілактична операція «Небезпечний вантаж» проводиться у два етапи.

3.2. Перший етап – організаційний, що включає наступні заходи.

3.2.1. Для координації дій щодо забезпечення збору, опрацювання, аналізу результатів роботи та відповідного реагування, з числа досвідчених працівників, створюється робоча група.

3.2.2. Підготовка та направлення у відомства інформаційні листи про мету та основні завдання проведення профілактичних заходів на автомобільному транспорті що перевозять небезпечний вантаж.

3.2.3. Розміщення в ЗМІ матеріалів про проведення профілактичних заходів на автомобільному транспорті що перевозять небезпечний вантаж та заходів щодо попередження аварійності.

3.2.4. Налагодження взаємодії з Укртрансінспекцією та розроблення спільних заходів щодо здійснення контролю за суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів під час проведення профілактичних заходів.

3.2.5. Підготовка та проведення в автотранспортних господарствах (далі - АТГ) інструктивних нарад з суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів про мету та основні завдання проведення профілактичних заходів на автомобільному транспорті що перевозять небезпечний вантаж.

3.2.6. Складання на підставі аналізу стану аварійності планів перевірок АТГ, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів та організація їх виконання.

3.2.7. Складання планів та графіків перевірок регіональних центрів, що здійснюють підготовку (перепідготовку) водіїв транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі та організація їх виконання.

3.2.8. Формування спільних з Укртрансінспекцією рейдових груп для перевірки та документування фактів порушень суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

3.3. Другий етап – організація контролю за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів, що включає наступні заходи.

3.3.1. Перевірка у суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів необхідної документації.

3.3.2. Перевірка технічного стану та наявності додаткового обладнання колісних транспортних засобів, призначених для перевезення небезпечних вантажів, з видачею актів технічного огляду для отримання свідоцтв про їх допуск до перевезення конкретних видів небезпечних вантажів.

3.3.3. Перевірка центрів спеціального навчання суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів, що включає в себе:

3.3.3.1. Проведення обстеження учбових організацій та установ, що здійснюють навчання.

3.3.3.2. Прийняття іспитів у водіїв-перевізників небезпечних вантажів.

3.3.3.3. Прийняття іспитів в уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів.

3.3.3.4. Визначення можливості укладання (розірвання) угоди на здійснення такої діяльності.

3.3.4. Перевірка забезпечення водіїв необхідною документацією :

документи на вантаж (товарно-транспортна накладна встановленого зразку);

посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії і талон, що додається до посвідчення;

реєстраційний документ на транспортний засіб або інший засвідчений в установленому порядку документ, що підтверджує право керування, користування чи розпорядження транспортним засобом;

талон про проходження технічного контролю транспортних засобів;

договір обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів;

свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення визначених небезпечних вантажів;

ДОПНВ-свідоцтво про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі;

письмова інструкція на випадок аварії або надзвичайної ситуації;

узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу, видане Державтоінспекцією.

3.3.5. Перевірка обладнання транспортного засобу, що здійснює перевезення небезпечного вантажу.

3.3.6. Організація роботи нарядів ДПС ДАІ щодо документування, у тому числі з використанням засобів фото-, відеофіксації, допущених водіями транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі порушення Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

4. ОФОРМЛЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ОПЕРАЦІЇ

4.1. За результатами перевірки центрів спеціального навчання суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів складається Акт.

4.2. У разі виявлення порушень Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів на відповідних суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних вантажів складаються відповідні матеріали (припис, адміністративний протокол, акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу)

4.2. Складені акти перевірки, відповідні матеріали та матеріали фото- і кінозйомки, відеозйомки, якщо такі робились, протягом доби реєструються в підрозділі Державтоінспекції.

4.3. Проведення у справах про адміністративні правопорушення здійснюється відповідно до вимог наказу МВС України від 26.02.2009 № 77 «Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

4.4. Перші примірники протоколу про вчинення адміністративного правопорушення надсилаються до підрозділу Державтоінспекції за місцем реєстрації транспортного засобу чи тимчасового його обліку.

4.5. Результати перевірки можуть бути оскаржені в установленому законодавством порядку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авер'янов В. Б. Державне управління та адміністративне право в сучасній Україні : актуальні проблеми реформування / В. Б. Авер'янов, І. Б. Коліушко. – К. : Видавництво УАДУ, 1999. – 46 с.
2. Административное право : учебник / Под ред. А. Е. Лунева. – М. : Юридическая литература, 1975. – 168 с.
3. Административное право : Учебник / Под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. – М. : Юристъ, 1999. – 728 с.
4. Административное право: [Общая и Особенная части]. Учебник для сред. учеб. заведений / под. ред. М. И. Еропкина. – М. : Юрид. лит., 1971. – 415 с.
5. Адміністративна діяльність : навчальний посібник [для студ. вищ. навч. закл.] / М. В. Ковалів, Д. П. Калаянов та ін. – К. : Правова єдність, 2009. – 432 с.
6. Адміністративна діяльність міліції : підруч. / за заг. ред. проф. О. М. Бандурки. – Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2004. – 448 с.
7. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ. Загальна частина : підручник / за заг. ред. І. П. Голосніченка, Ю. А. Кондратьєва. – К. : Атіка, 1995. – 179 с.
8. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ. Загальна частина : підручник / за заг. ред. О. П. Рябченко. – Х. : Вид-во Харк. нац. ун-ту внутр. справ, 2009. – 256 с.
9. Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : науково-практичний коментар / за заг. ред. В. К. Колпакова / С. М. Протченко, М. М. Уздемир, М. Ю. Веселов, Ю. І. Марценишин та ін. – Донецьк : Норд-Прес, ДЮІ ЛДУВС імені Е.О. Дідоренка, 2010 – 267 с.
10. Адміністративне право : Навч. посіб. / О. І. Остапенко, З. Р. Кисіль, М. В. Ковалів, Р. В. Кисіль. – К. : Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008. – 194 с.

11. Адміністративне право України : [підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл.] / Ю. П. Битяк, В. В. Богуцький, В. М. Гаращук та ін. ; за ред. Ю. П. Битяка ; Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. – Х. : Право, 2000. – 520 с.
12. Адміністративне право України : Підручник / Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, О. В. Дьяченко та ін. ; За ред. Ю. П. Битяка. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – 544 с.
13. Алехин А. П. Административное право Российской Федерации : Учебник / А. П. Алехин, А. А. Кармолицкий, Ю. М. Козлов. – М. : Зерцало-М, 2001. – 592 с.
14. Аналитическая справка о распределении функций в системе государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения в Германии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.fcr-pbdd.ru/int_exp/detail.php?BLOCK=58&ID=2626
15. Андреева О. Б. Форми та методи забезпечення громадського порядку органами внутрішніх справ / О. Б. Андреева [Електронний ресурс]. – Режим доступа : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pib/2011_4/PB-4/PB-4_25.pdf
16. Андрійко О. Ф. Контроль в демократическом государстве : проблемы и тенденции / О. Ф. Андрійко. – К. : Наукова думка, 1994. – 115 с.
17. Андрійко О. Ф. Державний контроль у сфері виконавчої влади України / О. Ф. Андрійко. – К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького, 1999. – 48 с.
18. Андрійко О. Ф. Організаційно-правові проблеми державного контролю у сфері виконавчої влади : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 / Ольга Федорівна Андрійко. – К., 1999. – 38 с.
19. Андрійко О. Ф. Організаційно-правові проблеми державного контролю у сфері виконавчої влади: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / Ольга Федорівна Андрійко. - К., 1999. – 378с.
20. Андронов Л. П. Перевозка опасных грузов морем / Л. П. Андронов. – М. : Транспорт, 1971. – 208 с.

21. Антипов Б. С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности / Б. С. Антипов. – М. : Госюриздат, 1952. – 295 с.

22. Асташева И. В. Автодорожный надзор : понятие, признаки, принципы организации и осуществления / И. В. Асташева // Вестник Воронежского государственного университета (Серия право). – 2009. – № 1. – С. 267–277.

23. Афанасьев В. Г. Научное управление обществом (опыт системного исследования) / В. Г. Афанасьев. – 2-е изд., дополн. – М. : Политиздат, 1973. – 125 с.

24. Бандурка О. М. Заходи адміністративного припинення в діяльності міліції : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.02 / Олександр Маркович Бандурка. – Х., 1994. – 158 с.

25. Барановський Д. М. Підвищення ефективності вантажних перевезень автомобільним транспортом / Д. М. Барановський / Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. – 2010. – № 3. – С. 4-12.

26. Басова Ю. Ю. Контрольно-наглядова діяльність міліції громадської безпеки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Басова Юлія Юріївна. – Х., 2006. – 175 с.

27. Бахрах Д. Н. Основные понятия теории социального управления : Учебное пособие по спецкурсу / Д. Н. Бахрах. – Пермь : ПГУ, 1978. – 102 с.

28. Безсмертний Є. О. Адміністративно-запобіжні заходи, що застосовуються органами внутрішніх справ : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Є. О. Безсмертний. – Х., 1997. – 19 с.

29. Беляев В. П. Контроль и надзор в Российском государстве : монография / В. П. Беляев. – М. : Проспект, 2005. – 271 с.

30. Бесчастний В. М. Державне управління в сфері дорожнього руху : монографія / В. М. Бесчастний. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2011. – 476 с.

31. Белих Д. В. Адміністративна діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Дмитро Володимирович Белих. – Донецьк, 2013. – 254 с.

32. Битяк Ю. П. Административное право Украины (Общая часть) : учеб. пособие / Ю. П. Битяк, В. В. Зуй. – Харьков : Одиссей, 1999. – 224 с.

33. Битяк Ю. П. Переконання і примус у державному управлінні. Адміністративна відповідальність : конспекти лекцій / Ю. П. Битяк, В. В. Зуй, А. Т. Комзюк. – Х. : Укр. юрид. акад., 1994. – 45 с.

34. Бубела А. В. Вдосконалення логістичного сервісу в проектах перевезень вантажів : автореф. дис. ... канд. техн. наук : спец. 05.13.22 «управління проектами та програмами» / Андрій Володимирович Бубела ; Національний транспортний університет. – Київ, 2011. – 20 с.

35. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел]. – К. – Ірпінь : Перун, 2002. – 1440 с.

36. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К., Ірпінь : ВТФ «Перун», 2007. – 1736 с.

37. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Веселов Микола Юрійович. – Донецьк, 2009. – 236 с.

38. Ворушило С. В. Адміністративно-правова охорона атмосферного повітря : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Сергій Вікторович Ворушило. – Донецьк, 2010. – 252 с.

39. Галімшина Г. В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Ганна В'ячеславівна Галімшина. – Донецьк, 2010. – 245 с.

40. Галімшина Г. В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Ганна В'ячеславівна Галімшина. – Дніпропетровськ, 2010. – 20 с.

41. Галуцько В. В. Методи переконання і примусу при здійсненні охорони власності / В. В. Галуцько // Держава і право. – 2006. – № 33. – С. 192–196.

42. Гаращук В. М. Контроль та нагляд у державному управлінні : навч. посібник / В. М. Гаращук. – Харків : Нац. юрид. акад. України, 1999. – 55 с.
43. Гаращук В. М. Контроль та нагляд у державному управлінні / В. М. Гаращук ; худ. оформл. О. Агєєв. – Харків : Фоліо, 2002. – 176 с.
44. Гаращук В. М. Теоретико-правові проблеми контролю та нагляду у державному управлінні : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 / Володимир Миколайович Гаращук ; Нац. юрид. академія ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2003. – 35 с.
45. Гаращук В. М. Теоретико-правові проблеми контролю та нагляду у державному управлінні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Володимир Миколайович Гаращук ; Нац. юрид. академія ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2003. – 412 с.
46. Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / А. В. Гаркуша ; Нац. акад. державної податкової служби України. – Ірпінь, 2004. – 212 с.
47. Гончарук С. Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України. Адміністративно-юрисдикційні повноваження органів внутрішніх справ : навч. посіб. / С. Т. Гончарук ; М-во внутр. справ України, Укр. акад. внутр. справ. – К. : КМУЦА, 1995. – 78 с.
48. Гончарук С. Т. Адміністративне право України : навчальний посібник / С. Т. Гончарук. – К. : Генеза, 2000. – 239 с.
49. Государственный и общественный контроль в СССР / [В. И. Туровцев и др.] ; под ред. В. И. Туровцева ; Акад. наук СССР, Ин-т государства и права. – М. : Наука, 1970. – 332 с.
50. Гуржий Т. А. Основные начала государственной политики безопасности дорожного движения в Украине / Т. А. Гуржий // Административное право и процесс. – 2009. – № 5. – С. 29–30.
51. Гуржий А.В. Соціально-економічні передумови адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього перевезення вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів /

А. В. Гуржій // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2011. – № 4. – С. 65–72.

52. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху : теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – Дніпропетровськ, 2011. – 553 с.

53. Гуржій Т. О. Основи формування державної політики в сфері безпеки дорожнього руху : монографія / Тарас Олександрович Гуржій. – К. : ДНДІ МВС України, 2010. – 256 с.

54. Гуржий Т. А. Основные начала государственной политики безопасности дорожного движения в Украине / Т. А. Гуржий // Административное право и процесс. – 2009. – № 5. – С. 29–30.

55. Гущин В. В. Общественная безопасность и чрезвычайные ситуации : монография / В. В. Гущин. – М. : ВНИИ МВД России, 1996. – 184 с.

56. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. / Даль В. – Т. 3 : П. – М. : Рус. яз., 1990. – 555 с.

57. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка. – М. : Цитадель, 1998. – 2800 с.

58. Денисов Р. И. Административный надзор в сфере дорожного движения / Р. И. Денисов. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1981. – 194 с.

59. Денисов Р.И. Административный надзор : сущность и соотношение с контролем / Р.И. Денисов // Проблемы теории и практики административной ответственности : сб. науч. тр. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1983. – № 68. – С. 58

60. Денисюк Д. С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Денис Станіславович Денисюк. – Х., 2010. – 192 с.

61. Денисюк Д. С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Денис Станіславович Денисюк. – Х., 2010. – 18 с.

62. Державне управління в Україні : Навчальний посібник / За заг. ред. В. Б. Авер'янова. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 265 с.

63. Державне управління : проблеми адміністративно-правової теорії та практики / В. Б. Авер'янов, Н. В. Александрова, Ю. П. Битяк та ін. – К. : Факт, 2003. – 384 с.

64. Джагупов Г. В. Удосконалення адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху / Г. В. Джагупов, В. Ф. Ненюк // Право і Безпека. – 2003. – № 2'2. – С. 84– 86.

65. Для безопасной перевозки опасных грузов // Порты Украины. – 2013. – № 3. – С. 22– 23.

66. Довідник інспектора ДПС ДАІ МВС України : нормативно-методичний посібник / Марківський О. Й., Сірий О. В., Уздемир М. М., Марценишин Ю. І. та ін. – Донецьк : Цифрова типографія, 2010 – 70 с.

67. Довідник інспектора ДПС ДАІ МВС України : нормативно-методичний посібник (друге видання) / Марківський О. Й., Уздемир М. М., Веселов М. Ю., Марценишин Ю. І. та ін. – Донецьк : ДЮОІ МВС України, 2013 – 94 с.

68. Долгополова М. М. Європейський досвід системи забезпечення безпеки дорожнього руху як фактор впливу на процес просторового переміщення дорогами України / М. М. Долгополова // Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2009. – № 3. – С. 85-93.

69. Домрачев Д. Г. Дорожный надзор государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Д. Г. Домрачев. – Киров, 2009. – 168 с.

70. Дроздов О. В. Адміністративно-юрисдикційна діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Олександр Валерійович Дроздов. – Донецьк, 2014. – 230 с.

71. ДСТУ 4500-3:2008 «Вантажі небезпечні. Класифікація». – К. : Держстандарт України, 2009. – 62 с.

72. ДСТУ 4500-1: 2008 «Вантажі небезпечні. Терміни та визначення понять». – К. : Держстандарт України, 2009. – 41 с.

73. ДСТУ 4500-4 : 2006 «Вантажі небезпечні. Методи випробовувань». – К. : Держстандарт України, 2007. – 43 с.

74. Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/euro_agreement.shtml.

75. Еропкин М. И. Управление в области охраны общественного порядка / М. И. Еропкин. – М. : Юрид. лит., 1965. – 215 с.

76. Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) // Офіційний вісник України. – 2009. – № 96. – Ст. 3307.

77. Желібо Є. П. Безпека життєдіяльності : навчальний посібник / Є. П. Желібо, Н. М. Заверуха, В. В. Зацарний ; за ред. докт. хім. наук, проф. Є. П. Желібо, докт. соціол. наук, проф. В. М. Пічі. – Київ : Каравела, 2001. – 317 с.

78. За результатами проведеної операції підготовлено 39 подань про анулювання ліцензії на право здійснення перевезень небезпечних вантажів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/news/1/2665.htm>.

79. Заросило В. О. Форми та методи діяльності Державної автомобільної інспекції : напрями вдосконалення в сучасних умовах / В. О. Заросило, О. В. Берест // Вісник Академії управління МВС. – 2010. – № 2(14). – С. 13-20.

80. Зарубіжний досвід застосування адміністративних засобів підвищення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.referaty.pp.ua/abstracts/ua/pravo/pravo_23953_5.php.

81. Здольник А. В. Административная ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / А. А. Здольник ; Академия управления МВД России. – М., 2010. – 20 с.

82. Зырянов С. М. Административный надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Сергей Михайлович Зырянов. – М., 2003. – 181 с.

83. Ключниченко А. П. Меры административного принуждения, применяемые милицией (Особенности. Классификация. Системовыражение) : учеб. пособие / А. П. Ключниченко. – К. : КВШ МВД СССР, 1979. – 87 с.
84. Ключниченко А. П. Советское административное право : учеб. для сред. юрид. учеб. заведений / А. П. Ключниченко, Л. М. Колодкин, А. П. Коренев ; под ред. А. П. Коренева. – М. : Юрид. лит., 1986. – 398 с.
85. Коваленко Ю. Моделювання ризиків при перевезенні небезпечних вантажів // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2011. – № 5. – С. 82-97.
86. Коваль Л. В. Адміністративне право : курс лекцій : для студ. юрид. вузів та ф-тів / Л. В. Коваль. – К. : Вентурі, 1996. – 208 с.
87. Коваль Л. В. Адміністративне право України : Курс лекцій / Л. В. Коваль. – 3-є вид. – К. : Вентурі, 1998. – 208 с.
88. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р., № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
89. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 21 листопада 1995 р. – № 47. – Ст. 349.
90. Козлов Ю. М. Управление народным хозяйством СССР. Сущность, функции, методы / Ю. М. Козлов. – Ч. 1. – М. : Изд-во Моск. Ун-та, 1969. – 159 с.
91. Козырева Т. И. Административное принуждение и его виды / Т. И. Козырева. – М. : Юрид. лит., 1975. – 189 с.
92. Козюбра М. І. Переконавання та примус / М. І. Козюбра. – К. : Вища школа, 1970. – 145 с.
93. Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. : дис. ... канд. юрид. наук / 12.00.07. – Київ : Державний науково-дослідний інститут МВС України, 2012. – 244 с.

94. Коломоєць Т. О. Адміністративний примус у публічному праві України : теорія, досвід та практика реалізації : монографія / Т. О. Коломоєць ; за заг. ред. В. К. Шкарупи. – Запоріжжя : Поліграф, 2004. – 404 с.

95. Коломоєць Т. О. Адміністративний примус у публічному праві України : теорія, досвід та практика реалізації : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Т. О. Коломоєць. – Х., 2005. – 43 с.

96. Коломоєць Т. О. Адміністративне право / Т. О. Коломоєць, Г. Ю. Гулевська. – Запоріжжя : ЗНУ, 2006. – 140 с.

97. Коломоєць Т. О. Законодавство України про адміністративний примус: деякі орієнтири формування в аспекті забезпечення прав і свобод людини: Матеріали Міжнар. наук.-практич. конф. [«Проблеми й напрями формування світогляду майбутніх працівників органів внутрішніх справ та забезпечення прав і свобод людини»]. – Запоріжжя : Юридичний ін-т МВС України, 2003. – Ч. 1. – С. 56-58.

98. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.

99. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.

100. Комзюк А. Т. Адміністративний примус в правоохоронній діяльності міліції в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Анатолій Трохимович Комзюк. – Х., 2002. – 363 с.

101. Комзюк А. Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції : поняття, види та організаційно-правові питання реалізації: монографія / А. Т. Комзюк ; за заг. ред. О. М. Бандурки. – Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2002. – 336 с.

102. Комзюк А. Т. Державно-владний аспект адміністративного примусу / А. Т. Комзюк // Вісник Академії правових наук України : зб. наук. пр. – 2000. – № 4 (23). – С. 129– 137.

103. Кононов П. И. Административно-правовой статус органов государственного контроля и органов государственного надзора : основные

подходы к пониманию и разграничению / П. И. Кононов, И. В. Потокин // *Полицейское право.* – 2006. – № 1. – С. 16.

104. Контролирующие органы и организации России : Компетенция и полномочия / Под ред. А. П. Гуляева. – М. : ПИК «Калита», 2000. – 230 с.

105. Коняхин Л. Г. Надзор и контроль за соблюдением законодательства о труде / Л. Г. Коняхин. – М. : Изд-во МГУ, 1982. – 198 с.

106. Красавчиков В. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / В. А. Красавчиков. – М. : Юрид. лит., 1966. – 200 с.

107. Краткая философская энциклопедия / под ред. Е. Ф. Губского, Г. В. Кораблевой, В. А. Лутченко – М. : Прогресс, 1994. – 576 с.

108. Кулага Е. В. Конституційні засади розвитку системи органів внутрішніх справ України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02 / Еліна Вікторівна Кулага. – К., 2005. – 198 с.

109. Курс адміністративного права : підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, В. Д. Сущенко [та ін.] / за ред. В. В. Коваленка. – К. : Юрінком Інтер, 2012. – 808 с.

110. Лазарев Б.М. Государственное управление на этапе перестройки / Б. М. Лазарев. – М. : Юрид. лит., 1988. – 320 с.

111. Левковець П. Р. Міжнародні перевезення і транспортне право : навч. посібник [для студ. вузів] / П. Р. Левковець, В. С. Маруніч. – [3-тє видання, виправлене та доповнене]. – К. : Арістей, 2006. – 416 с.

112. Луконин Ю. П. Правовые основы контрольно-надзорной деятельности органов внутренних дел в сфере дорожного движения : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.02 / Юрий Павлович Луконин. – Екатеринбург, 1999. – 223 с.

113. Лученко Д. В. Контрольні провадження : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Дмитро Валентинович Лученко. – Харків, 2003. – 19 с.

114. Майоров В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дисс. ... д-ра юрид. наук : 12.00.02 / Владимир Иванович Майоров. – Екатеринбург, 1997. – 326 с.

115. Малиновський В. Я. Державне управління : навчальний посібник / В. Я. Малиновський. – Луцьк : Ред.-вид. відд. «Вежа» Вол. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2000. – 558 с.

116. Мамчур Д. В. Адміністративно-правові засади забезпечення транспортної дисципліни в державі : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Дмитро Віталійович Мамчур. – Київ, 2010. – 223 с.

117. Марценишин Ю. І. Небезпечний вантаж як об'єкт адміністративного нагляду / Марценишин Ю. І. // Наше право. – 2011. – № 3. – С. 38-44.

118. Марценишин Ю. І. Сутність, значення та зміст адміністративного нагляду за перевезенням небезпечних вантажів / Марценишин Ю. І. // Вісник Донецького національного університету. – 2011. – Серія В, № 2. – С. 273-277.

119. Марценишин Ю. І. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів / Марценишин Ю. І. // Європейські перспективи. – 2012. – № 2, ч. 1. – С. 114-119.

120. Марценишин Ю. І. Місце та роль ДАІ МВС України у забезпеченні безпеки перевезення небезпечних вантажів / Марценишин Ю. І. // Наше право. – 2013., № 2., - С. 48 - 53.

121. Марценишин Ю. І. Правова основа перевезень небезпечних вантажів автомобільним транспортом / Ю. І. Марценишин // Держава і право в умовах глобалізації : реалії та перспективи : міжнар. наук.-практ. конф., 16-17 квіт. 2010 р., тези доп. – Сімферополь, 2010. – С. 187-188.

122. Марценишин Ю. І. Державтоінспекція як суб'єкт нагляду за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів / Ю. І. Марценишин // Безпека дорожнього руху : правові та організаційні аспекти : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Донецьк, 15 жовтня 2010 р.). – С. 281-283.

123. Марценишин Ю. І. Аналіз стану корупції в підрозділах Державтоінспекції / Ю. І. Марценишин // Сучасні проблеми надання адвокатами правової допомоги при застосування закону України «Про засади запобігання та протидії корупції» : круг. стіл, 03 лют. 2010 р., тези доп. – Х., 2010. – С. 43-50.

124. Марценишин Ю. І. Суб'єкт забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом / Ю. І. Марценишин // актуальні проблеми юридичної науки очима молодих вчених : матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції (Донецьк 25 лютого 2011) : матеріали у 2 ч. – Донецьк: ООО «Цифрова типографія». 2011 – Ч.1. – С. 147-148.

125. Марценишин Ю. І. Аналіз поняття «Небезпечний вантаж» / Марценишин Ю. І. // Молода наука України – третє тисячоліття : матеріали V Всеукраїнської з міжнародною участю науково-практичної заочної конференції «Молода наука України – третє тисячоліття» Частина II (м. Запоріжжя, 20-22 квітня 2011 р.) Всеукраїнське громадське об'єднання «Нова Освіта» – Запоріжжя. : 2011. – С. 56-58.

126. Марценишин Ю. І. Класи небезпечних вантажів / Марценишин Ю. І. // Актуальні проблеми нормативно-правового забезпечення діяльності та професійної підготовки працівників правоохоронних органів (м. Івано-Франківськ, 15-16 квітня 2011 р.). Частина II. – Івано-Франківськ : «Тіповіт», 2011. – С. 98-100.

127. Марчук В. І. Адміністративно-правове забезпечення встановленого порядку управління в Україні органами внутрішніх справ : дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Валерій Іванович Марчук. – Л., 2011. – 234 с.

128. Мацелик Т. О. Суб'єкти адміністративного права : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Тетяна Олександрівна Мацелик. – Ірпінь, 2014. – 533 с.

129. Медведєв Д. К. Особливості адміністративно-правової відповідальності при перевезенні вантажів автомобільним транспортом / Д. К. Медведєв // Форум права. – 2010. – № 1. – С. 230–236 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ejournals/FP/2010-1/10mdkvat.pdf>.

130. Медведєв Д. К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Дмитро Костянтинович Медведєв. – Донецьк, 2010. – 209 с.

131. Мелкадзе О. В. Контроль: информация, координация, эффективность / О. В. Мелкадзе . – Тбилиси : Сабчота Сакартвело, 1986. – 238 с.
132. Микитюк М. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Микола Андрійович Микитюк. – Львів, 2008. – 214 с.
133. Микулець В. Ю. Специфіка правового контролю і нагляду за інформаційним забезпеченням відносин у сфері безпеки дорожнього руху / В. Ю. Микулець // Митна справа. – 2011. – № 5 (77). Ч. 2. – С. 383– 387.
134. Мисливий В. А. Реформування Державтоінспекції та шляхи протидії аварійності / В. А. Мисливий // Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ. – 2005. – № 4 (24). – С. 10– 14.
135. Михайловский И. Г. Административная правосубъектность государственной инспекции безопасности дорожного движения в сфере правоохранительной деятельности : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.14 / И. Г. Михайловский. – Хабаровск, 2009. – 216 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.dissercat.com/content/administrativnaya-pravosubektnost-gosudarstvennoi-inspektsii-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizhen>.
136. Міленін О. Друг водія – інспектор / О. Міленін // Сигнал. – 2000. – № 5. – С. 20– 21.
137. Мінтрансв'язку вживає системних заходів забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ameu.org.ua/index.php?id=38&L=&tx_ttnews%5Bpointer%5D=54&tx_ttnews%5Btt_news%5D=153&tx_ttnews%5BbackPid%5D=7&cHash=a4db74113f.
138. Мосьонз С. О. Адміністративне право України у визначеннях та схемах / С. О. Мосьонз – К. : Прецедент, 2006. – 176 с.
139. Мураметс О. Ф. Основные функции советской милиции / О. Ф. Мураметс / Сб. Проблемы совершенствования административной деятельности органов внутренних дел. – М. : ВНИИ МВД СССР. – 1982. – № 61. – С. 45.

140. Нагляд Державтоінспекції за перевезенням небезпечних вантажів : навчальний посібник / Уздемир М. М., Собакарь А. О., Марценишин Ю. І., Карфідов О. П. : ДЮІ ЛДУВС. – Донецьк, 2011. – 205 с.

141. Нагляд за станом доріг : підручник / Веселов М. Ю., Колпаков В. К., Курінний А. В., Марценишин Ю. І. та ін. ; Донецький юридичний інститут ЛДУВС. – Донецьк : ПБ «Донеччина», 2010. – 408 с.

142. Науково-практичний коментар кодексу України про адміністративні правопорушення / Р. А. Калюжний, М. І. Іншин, І. М. Шопіна та ін. – Видання п'яте, із змінами та доповненнями станом на 10 вересня 2013 р. – К. : Алерта, 2013. – 976 с.

143. Недригайло В. Моральний клімат дороги. ДАІ : вчора, сьогодні, завтра / В. Недригайло // Сигнал. – 1994. – № 3-4. – С.4-7.

144. Новий тлумачний словник української мови : у 4 т. : 42 000 сл. : [для студ. вищ. та серед. навч. закл.] / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. – К. : Аконіт, 1998. – 944 с.

145. Новий тлумачний словник української мови : у 4-х т. – Т. 3. Обє-Роб. / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. – К. : Аконіт, 1998. – 927 с.

146. Об утверждении инструкции по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом : приказ МВД СССР от 23 сентября 1985 г. № 181 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://pravo.levonevsky.org/baza/soviet/sssr2502.htm>.

147. Обзор существующего национального и международного законодательства в области контроля трансграничных перемещений опасных отходов и экологически безопасного управления ими. – Москва : Центр международных проектов, 2005. – 245 с.

148. Общее административное право : учебник / под ред. Ю. Н. Старилова. – Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2007. – 848 с.

149. Овсянко Д. М. Административное право : учеб. пособие / Д. М. Овсянко. – Изд. 3-е, перераб. и доп. – М. : Юристъ, 2001. – 468 с.

150. Одінцова Г. С. Теорія і історія державного управління : опорний конспект лекцій і методичні вказівки до проведення практичних занять / Г. С. Одінцова, Н. М. Мельтюхова. – Х. : УАДУ (ХФ), 2001. – 136 с.

151. Організація роботи дорожньо-патрульної служби Державної автомобільної інспекції: підручник / Лозовий В. М., Сірий О. В., Уздемир М. М., Марценишин Ю. І. та ін. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2011. – 608 с.

152. Ожегов С. И. Словарь русского языка : ок. 57 000 слов / С. И. Ожегов ; под ред. Н. Ю. Шведовой. – 18-е изд., стереотип. – М. : Русский яз., 1987. – 798 с.

153. Ожегов С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. – Изд. 5-е стереотип. – М. : Гос. издат. иностр. и нац. словарей, 1963. – 900 с.

154. Організація перевезення небезпечних вантажів : підручник / І. П. Енглезі, О. Є. Пахно. – Донецьк : ДІАТ, 2008. – 240 с.

155. Осинцев Д. В. Методы административно-правового воздействия / Д. В. Осинцев. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2005. – 277 с.

156. Памятка інспектора ДПС ДАІ МВС України. Нормативно-правова регламентація дій інспектора ДПС під час несення служби / Уздемир М. М., Введенська В. В., Веселов М. Ю., Марценишин Ю. І. – Донецьк : Цифрова типографія, 2010 – 63 с.

157. Пефтїєв О. В. Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Олег Володимирович Пефтїєв. – Донецьк, 2011. – 246 с.

158. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т. РК 4. Автомобільний транспорт. Заключний звіт 4.1. –К., 2010. – 56 с.

159. Пістун І. П. Безпека життєдіяльності / І. П. Пістун. – Суми : Університетська книга, 1999. – 301 с.

160. Правила перевозки опасных грузов учреждениями, предприятиями, организациями и отдельными личностями по безрельсовым дорогам гужевым и

автомобильным транспортом. Народный комиссариат путей сообщения. – М. : Транспечать, 1931. – 156 с.

161. Пригожинський В. М. Впровадження системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті – запорука безаварійної експлуатації автотранспорту в Україні / В. М. Пригожинський // Автошляховик : науково-виробничий журнал. – 2004. – № 2. – С. 23.

162. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2344-III // Офіційний вісник України. – 2001. – № 17. – Ст. 719.

163. Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку : Закон України від 8 лютого 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 12. – Ст.81.

164. Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» : закон України від 23 лютого 2006 р. № 3492-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2006. – № 32. – Ст. 273.

165. Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 та Правил перевезення наливних вантажів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 р. № 1430 // Офіційний вісник України. – 16 березня 2009 р. – № 17.

166. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 20 лютого 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.

167. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

168. Проект концепції державної програми підвищення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mintrans.gov.ua/article/show/article_id/2187/highlight.

169. Про єдиний порядок огляду водіїв для встановлення стану алкогольного сп'яніння із використанням технічних засобів : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 1 липня 2010 р., № 500. [Електронний ресурс]. –

Режим доступу : <http://www.docme.ru/doc/84095/-rozporyadzhennya-vid-01.07.2010-N-500--pro-edinij-poryadok-o>.

170. Про затвердження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. : постанова Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 294 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/294-2013-%D0%BF>.

171. Про затвердження Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом : наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 2 листопада 2005 р. № 822 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1403-05>.

172. Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Наказ МВС України від 26 лютого 2009 р., № 77 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0374-09>.

173. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України : Наказ МВС України від 27 березня 2009 р., № 111 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/Re16592.html.

174. Про затвердження Інструкції про порядок прийому іспитів, видачі (обміну) ДОПНВ-свідоцтв про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, а також про облік і зберігання документів, що є підставою для видачі ДОПНВ-свідоцтв : наказ Департаменту ДАІ МВС України від 13 жовтня 2004 р. № 66. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0310-08>.

175. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р., № 1684 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1684-2000-%EF>.

176. Про затвердження критеріїв розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного транспорту та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю) : постанова Кабінету Міністрів України від 3 вересня 2008 р. № 790 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/790-2008-%D0%BF>.

177. Про залізничний транспорт : закон України від 04 липня 1996 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр>.

178. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу залізничним транспортом : наказ Міністерства інфраструктури України від 28 травня 2013 р. № 321 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1017-13>.

179. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : Указ Президента України від 12 травня 2011 р., № 581/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/U581_11.html

180. Про затвердження Переліку документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні : постанова Кабінету Міністрів України від 25 лютого 2009 р. № 207 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/207-2009-п>.

181. Про затвердження переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 р. № 723 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/723-2007-%D0%BF>.

182. Про затвердження Положення про орган, уповноважений проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 16 липня 2008 р. № 868. [Електронний

ресурс]. – Режим доступу :
http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE15448.html.

183. Про затвердження Положення про центр спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 16 липня 2008 р. № 866. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE15446.html.

184. Про затвердження Положення про здійснення контролю за дотриманням вимог законодавства у сфері страхування при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом : наказ Міністерства транспорту України від 19 листопада 2003 р. № 898. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/REG8453.html.

185. Про затвердження Порядку визначення органу, уповноваженого проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 16 липня 2008 р. № 869. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :
http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE15449.html.

186. Про затвердження Порядку визначення центру спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 16 липня 2008 р. № 867. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE15447.html.

187. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 45. – Ст. 3011.

188. Про затвердження Порядку здійснення контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації : Наказ МВС України від 13 жовтня 2008 р., № 534 // Офіційний вісник України. – 2008. – № 89. – Ст. 2997.

189. Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 4 березня

1997 р. № 204 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/204-97-%D0%BF>.

190. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів : постанова Кабінету Міністрів України від 1 червня 2001 р. №733 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/733-2002-%D0%BF>.

191. Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду : постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р., № 1103 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1103-2008-%D0%BF>.

192. Про затвердження Порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення товарів військового та подвійного призначення : наказ Міністерства транспорту України від 17 липня 2001 р. № 447 // Офіційний вісник України від 14.12.2001 – 2001. – № 48. – С. 82, стаття 2162.

193. Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу залізничним транспортом : наказ Мінінфраструктури України від 28 травня 2013 р. № 322 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1019-13>.

194. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу: постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. № 137 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF>.

195. Про затвердження Порядку розгляду та узгодження співробітниками Державтоінспекції МВС України питань, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 30 березня 2001 р. № 31 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/info/17.htm>.

196. Про затвердження Правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом : наказ Міністерства транспорту України від 16 жовтня 2000 р. № 567 // Офіційний вісник України від 22.12.2000. – 2000. – № 49. – Т. 1. – С. 196. – Ст. 2145.

197. Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів : наказ МВС України від 26 липня 2004 р. № 822 // Офіційний вісник України від 17.09.2004 р. – № 35. – С. 357.

198. Про затвердження правил охорони праці при переробці та зберіганні аміачної селітри насипом : наказ Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 1 вересня 2009 р. № 142 // Офіційний вісник України від 12 жовтня 2009 р.. – 2009. – № 76. – С. 65. – Ст. 2592.

199. Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України : наказ Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 р. № 91 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04>.

200. Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України : наказ Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0050-97>.

201. Про затвердження Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : наказ Міністерства транспорту України від 28 липня 1998 р. № 297 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0620-98>.

202. Про затвердження Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363 / Міністерство транспорту України // Офіційний вісник України. – 1998. – № 8. – С. 283.

203. Про затвердження Правил перевезення наливних вантажів : наказ Міністерства транспорту України від 18 квітня 2003 р. № 299 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gktb.org/post-1796>.

204. Про затвердження Правил ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів : наказ Державного комітету ядерного регулювання України від 30 серпня 2006 р. № 132 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0591-01>.

205. Про затвердження Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 роки : постанова Кабінету Міністрів України від 26 грудня 2003 р., № 2029 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52. Т. 1. – Ст. 2801.

206. Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., № 456. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=456-98-%EF>.

207. Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства : наказ Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 р. № 545. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04>.

208. Про затвердження Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 квітня 2007 р., № 329 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0493-07>.

209. Про затвердження Статуту залізниць України : постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>.

210. Про затвердження Тимчасової методики визначення очікуваних збитків від забруднення довкілля при транспортуванні небезпечних речовин та відходів : наказ Міністерства екології та природних ресурсів України від 15 травня 2001 р. № 181 // Офіційний вісник України від 29 червня 2001. – 2001. – № 24. – С. 135. – Ст. 1083.

211. Про затвердження Типового положення Про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях - міністерство - підприємство) : наказ Міністерства транспорту України від 12 листопада 2003 р. № 877 // Зібрання законодавства України. – 2003. – № 22. – 27 листопада.

212. Про затвердження Технічного регламенту надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 1 березня 2010 р. № 193 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://kodeksy.com.ua/norm_akt/source-КМУ/type-Постанова/193-2010-п-01.03.2010.htm.

213. Про затвердження Умов охорони небезпечних і цінних вантажів під час їх перевезення автомобільним транспортом та переліку таких вантажів : постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2013 р. № 55 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/55-2013-%D0%BF>.

214. Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : Указ Президента України від 12 листопада 2004 р. № 1398/2004 // Урядовий кур'єр від 17 листопада 2004. – № 219. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1398/2004>.

215. Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 1999 р. № 104 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/104-99-%D0%BF>.

216. Про здійснення контролю за наявністю договорів про страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів : наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 15 жовтня 2002 р. № 734

[Електронний ресурс]. – Режим доступу :
<http://lawua.info/jurdata/dir235/dk235888.htm>.

217. Про Міністерство промислової політики України : Указ Президента України від 19 липня 2013 р. № 389/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/389/2013>.

218. Про міліцію : Закон України від 20 грудня 1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 4. – Ст. 20.

219. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президента України від 20 листопада 2007 р. № 1121/2007 // Офіційний вісник Президента України. – 2007. – № 37. – Ст. 929.

220. Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : розпорядження Президента України від 19 грудня 2005 р. № 1289/2005 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 51. – Ст. 3190.

221. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.

222. Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху : розпорядження МВС України від 6 серпня 2009 року № 683 // Збірник нормативних документів по нагляду за станом автомобільних доріг та вулиць, частина 1; [для службового користування] / під загальн. ред. О.М. Кав'юка. – Тернопіль, УДАІ УМВС України в Тернопільській області, 2008. – 531 с., 16 с. іл.

223. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 7 квітня 2007 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2007. – № 29. – Ст. 389 (з наступними змінами та доповненнями).

224. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 6 квітня 2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

225. Про пестициди і агрохімікати : Закон України від 2 березня 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 14. – Ст. 91.

226. Про поводження з радіоактивними відходами : Закон України від 30 червня 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 27. – Ст. 198.

227. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р., № 341 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – С. 52– 63.

228. Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті : Указ Президента України від 6 квітня 2011 р. № 387 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=387%2F2011>.

229. Про Положення про Міністерство соціальної політики України : Указ Президента України від 6 квітня 2011 р. № 389/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/389/2011>.

230. Про порядок проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів : постанова Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 р. № 1285 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1285-2007-%D0%BF>.

231. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Збірник урядових нормативних актів України. – 2001. – № 35. – Ст. 635.

232. Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) : Закон України від 2 березня 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 13. – Ст. 116.

233. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України «Про стан керівництва транспортною галуззю» : Указ Президента України від 6 вересня 2007 р. № 824/2007 // Офіційний вісник Президента України. – 2007. – № 25. – Ст. 575.

234. Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами : постанова Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 р. № 30. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/30-2001-п>.

235. Про схвалення Державної програми забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки : розпорядження Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 р., № 56-р // Офіційний вісник України. – 2003. – № 5. – Ст. 191.

236. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 р., № 1384-р // Офіційний вісник України. – 2008. – № 84. – Ст. 2829.

237. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р. : розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 р., № 480-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=480-2011-%F0>.

238. Про транзит вантажів : Закон України від 20 жовтня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 51. – Ст. 446.

239. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

240. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 1 липня 2004 р. // Урядовий кур'єр. – 2004. – 1 вересня. – № 163.

241. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період : Закон України від 20 жовтня 1998 р. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 47. – Ст. 1722.

242. Про забезпечення перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом : наказ МВС України від 21 березня 2008 р. № 130 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0309-08>.

243. Разаренов Ф. С. О сущности и значении административного надзора в советском государственном управлении / Ф. С. Разаренов // Вопросы

административного права на современном этапе. – М. : Госюриздат, 1963. – С. 69–78.

244. Развадовський В. Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України : монографія / В. Й. Развадовський. – Х. : Вид-во Нац. Ун-ту внутр. справ, 2004. – 284 с.

245. Рекомендации по перевозке опасных грузов – Типовые правила. Семнадцатое пересмотренное издание. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.unecce.org/ru/trans/danger/publi/unrec/rev17/17files_e.html.

246. Реформування державного управління в Україні : проблеми і перспективи / кол. авт. ; наук. керів. В. В. Цветков. – К. : Оріяни, 1998. – 364 с.

247. Роз'яснення Президії Вищого арбітражного суду України від 26.01.2000 № 02-5/35 «Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних з визнанням недійсними актів державних чи інших органів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v5_35800-00.

248. Росинский Б. В. Некоторые направления совершенствования надзорной деятельности подразделений дорожно-патрульной службы ГИБДД / Б. В. Росинский // Вестник Московского университета МВД России. – 2005. – № 3. – С. 97–104.

249. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Олена Юріївна Салманова ; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2002. – 19 с.

250. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Олена Юріївна Салманова ; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2002. – 232 с.

251. Салманова О. Ю. Питання гарантованості прав і свобод громадян при забезпеченні міліцією безпеки дорожнього руху / О. Ю. Салманова // Форум права. – 2009. – № 3. – С. 554–559. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nbu.gov.ua/ejournals/FP/2009-3/09cojbd.pdf>.

252. Самотуга А. В. Окремі питання діяльності поліції США у сфері безпеки дорожнього руху / А. В. Самотуга // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2007. – № 4. – С. 286-296.

253. Самсонов В. Н. Административное законодательство: понятие, содержание, реформа : монография / В. Н. Самсонов. – Х. : Основа, 1991. – 120 с.

254. Скакун О. Ф. Теорія держави і права: Підручник / Пер. з рос. / О. Ф. Скакун. – Харків : Консум, 2001. – 656 с.

255. Словарь иностранных слов. – 18-е изд., стер. – М. : Рус. яз., 1989. – 620 с.

256. Словник іншомовних слів / уклад.: С. М. Морозов, Л. М. Шкарапута. – К. : Наук. думка, 2000. – 662 с.

257. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів : проблеми теорії і практики : монографія / А. О. Собакарь. – Донецьк : ДЮІ МВС України, ПП «ВД «Кальміус», 2011. – 492 с.

258. Собакарь А. О. Співвідношення контролю та нагляду як функцій публічного управління / А. О. Собакарь // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. праць. – 2010. – № 2. – С. 61.

259. Советское административное право / Под ред. В. М. Манохина. – М. : Юрид. лит., 1977. – 544 с.

260. Советское административное право. Методы и формы государственного управления / Под ред. Ю. М. Козлова, Б. М. Лазарева, А. Е. Лунева, М. И. Пискотина. – М., 1977. – 336 с.

261. Сопільник Л. І. Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : монографія / Л. І. Сопільник. – Х. : Золота миля, 2012. – 390 с.

262. Сопільник Л. І. Зміст безпеки дорожнього руху як адміністративно правова категорія / Л. І. Сопільник // Митна справа №5 (77) – 2011, частина 2. – С. 287– 291.

263. Сорокин В. Д. Проблемы административного процесса / В. Д. Сорокин. – М. : Юридическая литература, 1968. – 144 с.

264. Старилов Ю. Н. Курс общего административного права : в 3 т. / Ю. Н. Старилов. – М. : Норма, 2002. – Т. 1 : История. Наука. Предмет. Нормы. Субъекты. – 728 с. ; Т. II : Государственная служба. Управленческие действия. Правовые акты управления. Административная юстиция. – 600 с.

265. Старосьцяк Е. Правовые формы административной деятельности. [Пер. с польского] / Е. Старосьцяк. – М. : Госюриздат, 1960. – 330 с.

266. Старосьцяк Е. Элементы науки управления / Е. Старосьцяк. – М. : Прогресс, 1965. – 423 с.

267. Студеникина М. С. Государственный контроль в сфере управления / М. С. Студеникина. – М. : Юрид. лит., 1974. – 160 с. .

268. Тарасов А. М. Государственный контроль: сущность, содержание, современное состояние / А. М. Тарасов // Российское право. – 2002. – №1. – С. 28.

269. Теория юридического процесса / под общ. ред. В. М. Горшенёва. – Х., 1985. – 192 с.

270. Товстуха С. Застосування європейського досвіду державного управління безпекою дорожнього руху в Україні / С. Товстуха // Державне управління та місцеве самоврядування : зб-к наук. праць. – 2011. – Вип. 2(9). [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Dums/2011_2/index.html.

271. Философская энциклопедия : в 5 т. / гл. ред. Ф. В. Константинов. – М. : Советская энцикл. – 1960. – Т. 4. – 591 с.

272. Флейшиц Г. А. Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения / Г. А. Флейшиц. – М. : Госполитиздат, 1951. – 312 с.

273. Хат-Гарнцаж Г., Гарнцаж Я. Логистические и правовые аспекты международного транспорта опасных грузов / Г. Хат-Гарнцаж, Я. Гарнцаж

[Електронний ресурс]. – Режим доступу :
nbuv.gov.ua›portal/Soc_Gum...2010_10_2/Graghina.pdf

274. Хозяйственная реформа, управление и право / Ю. М. Козлов, А. П. Алехин, С. Д. Цыпкин, В. В. Бесчеревных ; под ред. Ю. М. Козлова. – М. : Изд-во Моск. Ун-та, 1973. – 412 с.

275. Хом'як Я. І. Становлення і розвиток органів Державної автомобільної інспекції МВС України (1936–2000 рр.) : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 / Ярослав Іванович Хом'як ; Львівський національний університет імені Івана Франка. – Львів, 2002. – 193 с.

276. Цвігун Д. П. Адміністративний нагляд органів внутрішніх справ у сфері забезпечення громадського порядку і громадської безпеки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Дмитро Петрович Цвігун. – К., 2002. – 169 с.

277. Цивільний контроль за діяльністю міліції: організаційно-правові питання : наук.-практ. посіб. / [за заг. ред. М. І. Іншина, О. М. Музичука, Р. С. Веприцького]. – Х. : Вид-во Харк. нац. ун-ту внутр. справ, 2007. – 206 с.

278. Цимбалюк В. І. Сутність адміністративного нагляду органів внутрішніх справ у сфері забезпечення громадського порядку і безпеки / В. І. Цимбалюк // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – 2011. – № 1(2). – С. 120– 123.

279. Шафранов А.П. Административный надзор в сфере электроэнергетики в Российской Федерации : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Андрей Павлович Шафранов. – Москва, 2006. – 164 с.

280. Шестак В. С. Державний контроль у сучасній Україні (теоретико-правові питання) : монографія / В. С. Шестак. – Харків : Держ. спец. вид-во «Основа», 2003. – 208 с.

281. Шорина Е. В. Контроль и проверка исполнения – важные средства укрепления государственной дисциплины / Е. В. Шорина. – М. : Наука, 1978. – 318 с.

282. Шорина Е. В. Контроль за деятельностью органов государственного управления в СССР / Е. В. Шорина ; отв. ред. Б. М. Лазарев. – М. : Наука, 1981. – 301 с.

283. Эволюция транспортирования опасных грузов. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.china-cargo.ru/dostavka_123.html.

284. Яременко В. Новый тлумачний словник української мови / В. Яременко, О. Сліпушко. – К.: Аконіт, 1998. – Т. 2. – 855 с.

285. Ярмакі Х. П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні : автореф. дис... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Х. П. Ярмакі ; Харківський нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2006. – 38 с.

286. Ярмакі Х.П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Ярмакі Христофор Петрович. – Х., 2006. – 437 с.

287. Ярмакі Х. П. Сфера забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкт адміністративно-наглядової діяльності міліції / Х. П. Ярмакі // Забезпечення безпеки дорожнього руху: науково-методичні аспекти, організаційно-практичні проблеми, перспективи та шляхи їх вирішення : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Донецьк, 2 червня 2006 р. – Донецьк : ДЮОІ ЛДУВС, 2006. – С. 88-89.

288. Dewar R. Warning : Hazardous road signs ahead // *Ergonomics in Design*. – 1993. – July, p.p. 26-31.

289. Martsenyshyn Y. Administrative supervision of road safety / Martsenyshyn Y. // *Nayka i studia. Filosofia, pravo, politologija*. – 2013. – № 24 (92). – С. 73-78.

290. National transportation Statistics 2010. U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics [Електронний ресурс]. – Way of access : http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/df/entire.pdf.

Наукове видання

Марценишин Ю.І.,

Собакаръ А.О.

**АДМІНІСТРАТИВНИЙ НАГЛЯД ЗА ДОРОЖНІМ
ПЕРЕВЕЗЕННЯМ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ:
ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ**

Монографія

Підписано до друку 21.10.2016. формат 60x84/16
Папір офсетний. Гарнітура Таймс. Друк офсетний.
Ум. друк. арк. 12,5. Наклад 300. Зам. № 324.

Надруковано в “МП Леся”.
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру
Суб’єктів видавничої справи серія ДК № 892 від 08.04.2002.
“МП Леся”
03148, Київ, а/с 115.
Тел./факс: +38 050 469 7485, 068 340 8332
E-mail: lesya3000@ukr.net