концепції «освіченого правління» і ще більше наблизив би Україну до європейського цивілізаційного простору.

У 1764 р., коли було ліквідовано гетьманство, управління Україною знов було доручено колегії, котра дістала назву – Друга Малоросійська колегія, її очолив президент – граф Петро Румянцев, його ж було призначено генерал-губернатором Малої Росії. По суті, Румянцев управляв Україною одноособово. Зовсім не випадково Катерина II називала його головним малоросійським командиром. Серед восьми членів Колегії четверо були українцями, один з них – граф Олексій Безбородько обіймав посаду писаря, тобто канцлера при Румянцеві. Він же був головним комендантом усіх козацьких частин в Україні.

В інструкції Румянцеву Катерина II наказала скасувати усі відмінності в державному устрої України та зрівняти її з іншими імперськими провінціями, витравити в українців погляд на себе як на самостійну народність. Рекомендувалося дотримуватися такого принципу управління Україною – розсварити старшину з народом і згодом усунути її від влади. Метою цього була ліквідація автономії України. Після припинення діяльності Другої Малоросійської колегії у 1787 р. така її фактична місія була виконана.

Шевченко А. Є., д-р юрид. наук, професор, Заслужений юрист України, начальник кафедри теорії та історії держави і права Донецького юридичного інституту МВС України

ЩОДО ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ШЛЯХАХ УКРАЇНИ

Сучасний розвиток суспільства характеризується великим динамізмом як серед процесів державотворення, так і розвитком продуктивних відносин. Подальша розбудова правової держави неможлива без пріоритетного виділення найвищої її цінності – людини. При цьому вкрай необхідно приділяти належну увагу збереженню життя та здоров'я громадян. У даному контексті досить нагально постає питання боротьби з аварійністю на автотранспорті. Ця проблема неодноразово підіймалась

як у минулому, особливо у другої половині XX ст., коли швидкими темпами відбувалася автомобілізація країни та створювалися умови щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, так і в реаліях сьогодення. Однак, якщо перші повоєнні десятиліття XX ст. характеризуються відсутністю комплексного підходу до попередження дорожньо-транспортних пригод (ДТП), то в умовах сьогодення спостерігається необхідність побудови ефективно діючого механізму спроможного ефективно протидіяти аварійності на автотранспорті.

Метою представленої роботи є висвітлення вказаної проблеми з урахуванням минулого і застосуванням позитивного досвіду до реалій сучасності. Особлива увага акцентується на проведенні порівняльного аналізу діяльності органів Державної автомобільної інспекції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на шляхах України. Це зумовлюється як швидкими темпами автомобілізації країни, так і реформуванням всієї владної вертикалі, де від ефективної діяльності органів правопорядку залежать спокій і безпека громадян. Однак, на жаль, у світі спостерігається велика питома вага кількості дорожньо-транспортних пригод, загиблих та травмованих осіб і тому сьогодення вирішення цієї проблеми потребує негайного втручання усіх державних інституцій.

Варто зауважити, що навіть на початку нового десятиліття деякі питання середини минулого сторіччя, які торкалися діяльності органів ДАІ у сфері боротьби з аварійністю, в багатьох випадках так і залишаються невирішеними. Загрожуюча картина смертності та травмування при дорожньо-транспортних пригодах є наразі такою ж актуальною, як у минулому столітті і тому постійно знаходиться пильною увагою органів влади. Але без дієвих кроків відповідних структур, правоохоронних органів, міністерства освіти, а також проведення суттєвих профілактичних заходів дана проблема так і не буде розв'язана в найближчому майбутньому, а її остаточне подолання, взагалі буде віддаленою та міфічною перспективою. Тому тільки за умови мобілізації та застосування всього наявного потенціалу можна створити реально діючий механізм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та зниження як кількості аварій на автотранспорті, так і їх трагічних наслідків.

Задля позитивних зрушень у даному напрямі потрібна консолідація та взаємодія всіх державних інституцій й громадськості, координація їх дій органами Державної автомобільної інспекції, постійний моніторинг

ситуації і цілковита відповідальність кожного громадянина під час дорожнього руху.

Аварійність на автомобільному транспорті – це об'єктивне явище, яке виникло не сьогодні й не вчора, а ще в перші роки автомобілізації, і її розвиток тісно пов'язаний саме з цим процесом який має досить багато взаємообумовлених факторів. Сьогодні як і в минулому на розв'язання цієї досить нагальної проблеми, спрямовуються думки багатьох вчених. Втім наразі немає однозначної думки відносно єдиного показника ефективності заходів щодо боротьби з аварійністю на автошляхах. Однак, загально прийнятим мірилом стану дорожньо-транспортних пригод виступають їх кількісні показники та тяжкість наслідків – загибель й травмування людей. Тобто, найоб'єктивнішим критерієм динаміки стану аварійності є статистичні дані. Аналіз значного масиву статистичної інформації надає змогу розробляти та здійснювати різноманітні заходи щодо зниження рівня дорожньо-транспортних пригод. І чим повніше та достовірніше буде така інформація, тим ґрунтовніше будуть зроблені висновки, встановлений причинно-наслідковий зв'язок скоєння аварій, стан діяльності щодо їх попередження, а також можливості нівелювання причин ДТП у майбутньому. Саме це надасть змогу ефективніше здійснювати вдосконалення всіх компонентів системи безпеки дорожнього руху та оперативно реагувати на зміну обстановки. Однак, необхідне підкреслити, все це не буде мати реального ефекту коли статистичні дані не відповідатимуть дійсності. Якщо за часів Радянського Союзу майже вся інформація щодо кількості дорожньо-транспортних пригод і їх трагічних наслідків знаходилася в режимі обмеженого доступу, то зараз теж виникають неабякі труднощі щодо її отримання. І це, незважаючи на великий брак статистичної похибки та значну латентність даного виду правопорушення. Висвітлення різноманітних кількісних показників ДТП для широких верств населення, в першу чергу для науковців, як у межах цілої країни, так і окремих адміністративно-територіальних одиниць, особливо дані у розрізі транспортного навантаження надали б змогу досить швидко відстежувати ефективність тих чи інших заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та розробляти подальші шляхи їх удосконалення. Вбачаємо за необхідність розміщення на офіційному сайті ДАІ не тільки поточних показників ДТП, а й статистичної інформації щодо аварійності протягом попередніх періодів. Однак, створення відповідного

органу – Державної автомобільної інспекції, не змогло повною мірою зняти найгостріших питань вказаної проблематики, насамперед, через вплив різноманітних чинників.

Як і раніше на автошляхах країни багато водіїв низької кваліфікації, і якщо в минулому система підготовки водіїв не встигала за кількістю бажаючих отримати відповідну кваліфікацію, а в другої половині XX ст. вимоги до їх підготовки взагалі були досить сильно знижені. То наразі сама якість підготовки залишається на досить низькому рівні, а кількість безпосередніх учасників дорожнього руху тільки зростає. Тому постійне підвищення вимог до якості підготовки водіїв і періодична перевірка їх професійних знань нададуть змогу запобігти значній кількості ДТП і зберегти людське життя.

Ще одним напрямком, на який потрібно звернути увагу в світлі розв'язання проблеми боротьби з аварійністю є тісна співпраця всіх державних і громадських інституцій. В цьому контексті позитивну роль може відіграти позитивний досвід взаємодії партійних і радянських органів влади з Державтоінспекцією в даній сфері, який вже доказав свою ефективність на післявоєнному етапі відродження країни. Така необхідність зумовлюється й тим фактом, що на протязі значного проміжку часу боротьба з аварійністю не може бути вирішена тільки силами органів Державної автомобільної інспекції. Враховуючи набутий історичний досвід, необхідно постійно проводити роботу серед водійського складу щодо підняття рівня дисципліни та професіональної кваліфікації. А виховання громадян стосовно дотримання ними правил дорожнього руху потрібно починати ще з дитячих садків, розвиваючи їх правову свідомість у цій сфері і протягом навчання у середній та вищий школі. Варто залучати до цієї роботи й засоби масової інформації, насамперед – ресурси Інтернету, радіо, телебачення та друковані періодичні видання.

Ретельний аналіз напрямків боротьби з аварійністю в умовах сьогодення, на основі власних спостережень і аналізу відповідних джерел, а також грунтовного дослідження різноманітних архівних матеріалів свідчить про відсутність реального впливу громадськості на всі процеси в даній сфері. Якщо в минулому це зумовлювалось досить суворою партійною ідеологією державних апаратів, то сьогодні такі ініціативи не можуть бути ефективно реалізовані без реальної підтримки державних органів влади та її правоохоронних органів, насамперед ДАІ.

Що ж стосується боротьби з аварійністю, то на основі вищевикладеного можна підсумувати, що розв'язання цієї нагальної проблеми повинно ґрунтуватися на комплексному підході з залученням різноманітних державних і громадських органів з використанням всього наявного механізму впливу на порушників правил дорожнього руху та застосування ефективних заходів щодо їх попередження. Координуюча та провідна роль у цьому процесі повинна відводитися органам Державної автомобільної інспекції, яка на підставі залучення досягнень науки і техніки, впровадження закордонного досвіду та позитивних надбань минулого, відповідно до реалій сьогодення, в змозі забезпечити безпеку громадян на шляхах України.

Список використаних джерел

1. Транспорт [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Держкомстат України. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm

2. Украинцы стали меньше гибнуть в ДТП [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://for-ua.com/ukraine/2010/12/28/172914.html

Балагура О. В., канд. істор. наук, доцент, завідувач кафедри загальнотеоретичних правових дисциплін Кримського юридичного інституту Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ВЛАДИ АВТОНОМНОЇ РЕСПУБЛІКИ КРИМ ЩОДО ОБЛАШТУВАННЯ РЕПАТРІАНТІВ

Надзвичайно важливе значення для України має рішення цілого блоку політико-правових, соціально-економічних і етнокультурних проблем, пов'язаних з поверненням і облаштуванням на її території, зокрема в Криму, кримських татар, німців, болгар, вірмен і греків, депортованих за національною ознакою в роки Другої світової війни. У зв'язку з цим розгляд основних напрямків діяльності органів влади Автономної

ЗМІСТ

Рогожин Анатолій Йосипович (1923–2000) 3

Усенко І. Б. Професор А.Й. Рогожин і розвиток вітчизняної історико-правової науки в 60-х–90-х роках XX століття 6

Андрусишин Б. І. Місцеві органи регулювання трудовими відносинами в Українській державі (1918 р.) 12

Бойко І. Й. Діяльність професора Освальда Бальцера на посаді директора архіву Актів гродських і земських у Львові (1887–1933) 17

Гончаренко В. Д. Законодавчі органи в Україні у XX столітті 21

Демиденко І. Г. Про деякі актуальні методологічні проблеми історії і права України 24

Єрмолаєв В. М. Принципи «Руської Правди» продовжують жити в правовій системі сучасної України 28

Зайчук О. В., Вовк О. Й. Співпраця двох видатних українських правознавців 36

Зінченко О. В. Помісні собори християнської церкви IV–IX століть: проблематика рішень та значення 38

Кириченко В. Є. А.Й. Рогожин – історичний погляд в майбутнє. Селянське малоземелля 42

Кравченко В. І. Новітні теоретико-методологічні засади дослідження проблеми організаційно-правової діяльності представницьких інституцій України 46

Лозо В. И. Историко-правовые проблемы экологической политики Европейского союза и Украины 51

Матвєєва Т. О. Створення Червоної Армії радянської України (1918–1920) 54

Румянцев В. А. Проблема становления украинской государственности в середине XVII–XVIII вв. в научном наследии проф. А.И. Рогожина 59

Ситник О. М., Оліференко Є. В. Державний лад України під час наступу Ро[illegible] автономію (кінець XVII–XVIII ст.) 64

Шевченко А. Є. [illegible] проблеми безпеки дорожнього руху на шляхах У[illegible] 69

Балагура О. В. [illegible] напрями діяльності органів влади Автономної Республіки Крим щодо облаштування репатріантів 73

Беорій М. М. Юрисдикція копних судів на українських землях у XIV–XVIII ст. 77

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
імені ЯРОСЛАВА МУДРОГО»

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ

АСОЦІАЦІЯ ВИПУСКНИКІВ НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
«ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
імені ЯРОСЛАВА МУДРОГО»

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ ІСТОРІЇ ДЕРЖАВИ І ПРАВА

**Матеріали «круглого столу»,
присвяченого пам'яті професора
Анатолія Йосиповича Рогожина**

(Харків, 5 жовтня 2013 р.)

За редакцією В. Д. Гончаренка

Харків
«Право»
2013