

Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України
Рівненський державний гуманітарний університет

**ФІЛОСОФІЯ.
ПЕДАГОГІКА.
СУСПІЛЬСТВО**

Збірник наукових праць РДГУ

Випуск 1

Засновано у 2011 році

Рівне – 2011

УДК 1+37+316.3
ББК 87+74+60
Ф-561

Рецензенти: **Закович М.М.** – д. філос. н., професор кафедри культурології Національного педагогічного університету імені М.П. Драгоманова;

Лісова С.В. – д. пед. н., професор, директор Інституту педагогічної освіти Міжнародного економіко-гуманітарного університету імені академіка Степана Дем'янчука, дійсний член АПСН;

Троян С.С. – д. і. н., професор, завідувач кафедри міжнародних відносин і країнознавства Рівненського інституту слов'янознавства Київського славістичного університету

Ф-561 **Філософія. Педагогіка. Суспільство :** Збірник наукових праць Рівненського державного гуманітарного університету. Вип. 1. – Рівне : видавець О. Зень, 2011. – 319 с.

ISBN 978-617-601-024-1

Концепція збірника базується на науковій актуалізації методологічних засад гуманітарного знання і висвітленні духовно-практичного потенціалу наук про людину і суспільство. Розрахований на фахівців гуманітарних і соціально-політичних наук.

УДК 1+37+316.3
ББК 87+74+60

ISBN 978-617-601-024-1

© Рівненський державний
гуманітарний університет, 2011

Головний редактор:

Шугасва Л. М. – д. філос. н., професор, завідувач кафедри філософії Рівненського державного гуманітарного університету.

Редакційна колегія:

Булига І. І. – к. філос. н., доцент кафедри філософії Рівненського державного гуманітарного університету (відповідальний редактор);

Вербець В. В. – д. пед. н., професор, декан художньо-педагогічного факультету Рівненського державного гуманітарного університету;

Гон М. М. – д. політ. н., професор, завідувач кафедри політичних наук Рівненського державного гуманітарного університету;

Докаш В. І. – д. філос. н., професор, завідувач кафедри соціології Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича;

Дем'янюк Т. Д. – к. пед. н., професор, завідувач кафедри теорії і методики виховання Рівненського державного гуманітарного університету;

Дичківська І. М. – к. пед. н., професор кафедри педагогіки і психології (дошкільної) Рівненського державного гуманітарного університету, член-кореспондент АПСН (відповідальний редактор);

Жилюк С. І. – д. і. н., професор, завідувач кафедри релігієзнавства Національного університету «Острозька академія»

Литвиненко С. А. – д. пед. н., професор кафедри практичної психології та психотерапії Рівненського державного гуманітарного університету;

Малафійк І. В. – д. пед. н., професор, завідувач кафедри загальної і соціальної педагогіки та акмеології Рівненського державного гуманітарного університету, член-кореспондент АПСН;

Павелків Р. В. – д. псих. н., професор, завідувач кафедри вікової та педагогічної психології, директор Інституту психології та педагогіки, проректор з науково-педагогічної та навчально-методичної роботи Рівненського державного гуманітарного університету, академік Академії наук Вищої школи України;

Пальчевський С. С. – д. пед. н., професор кафедри загальної педагогіки та акмеології Рівненського державного гуманітарного університету;

Петренко О. Б. – д. пед. н., професор кафедри вікової та педагогічної психології Рівненського державного гуманітарного університету;

Поніманська Т. І. – к. пед. н., професор, завідувач кафедри педагогіки і психології (дошкільної), проректор з наукової роботи Рівненського державного гуманітарного університету, член-кореспондент АПСН;

Постоловський Р. М. – к. і. н., професор, завідувач кафедри всесвітньої історії, ректор Рівненського державного гуманітарного університету, член-кореспондент Міжнародної слов'янської академії наук, член-кореспондент АПСН;

Саух П. Ю. – д. філос. н., професор, завідувач кафедри філософії, ректор Житомирського державного університету імені Івана Франка, академік Академії наук Вищої школи України;

Стоколос Н. Г. – д. і. н., професор, завідувач кафедри філософії і соціальних наук Рівненського інституту слов'янознавства Київського славистичного університету;

Швецова-Водка Г. М. – д. і. н., професор кафедри бібліотекознавства і бібліографії Рівненського державного гуманітарного університету;

Яроцький П. Л. – д. філос. н., професор, головний науковий спеціаліст Відділення релігієзнавства Інституту філософії імені Г. С. Сковороди НАН України.

Друкується за рішенням Вченої ради
Рівненського державного гуманітарного університету
Протокол № 10 від 27 травня 2011 р.

Свідоцтво про державну реєстрацію
друкованого засобу масової інформації:
Серія KB № 17745-6595P

Адреса редакції: кафедра філософії,
Рівненський державний гуманітарний університет,
вул. Остафова, 29, м. Рівне, 33027

ЗМІСТ

Філософія

<i>Гур'янова І. Е.</i>	9	Принцип об'єктивності історії та історичного в пізнанні соціальних явищ
<i>Заглинська Л. В.</i>	22	Філософія економіки ХХ ст. в контексті сучасних соціально-економічних трансформацій
<i>Коберник Н. І.</i>	35	Феномен Кирила і Мефодія: культурно-релігійний аспект
<i>Шугаєва Л. М.</i>	46	Ідейно-світоглядна трансформація православного сектантства в Україні
<i>Шамсутдинова-Лебедюк Т. Н.</i>	54	Глобалізація та іслам
<i>Шевчук К. С.</i>	64	Основні аспекти теорії цінності Романа Інгардена
<i>Шевчук Д. М.</i>	76	Постмодерні виміри політичної філософії

Педагогіка

<i>Безкорвайна О. В.</i>	90	Проблема особистісного самоствердження в педагогічних дослідженнях
--------------------------	----	--

<i>Генсіцька- Антонюк Н. О.</i>	102	Роль системи освіти у формуванні гендерної ідентичності особистості
<i>Гудовсек О. А.</i>	110	Естетичне виховання в філософському ракурсі (історичний аспект)
<i>Дем'янюк Т. Д.</i>	120	Теоретико-методологічні засади формування вчителя як конкурентоспроможного фахівця
<i>Дичківська І. М.</i>	129	Інноваційні підходи у побудові виховного простору школи Саммерхілл
<i>Кособуцька Г. П.</i>	141	Діалогічний рівень підготовки майбутнього педагога: теоретико-методологічні основи
<i>Петренко О. Б.</i>	154	Гене́за гендерного підходу до освіти у контексті української філософської думки
<i>Поніманська Т. І.</i>	165	Гуманізм як ціннісна характеристика педагогічної діяльності
<i>Пироженко Л. В.</i>	176	Проблеми підручникотворення у період реформування змісту загальноосвітньої школи (1964-1976 рр.)
<i>Рицька Н. Ф.</i>	186	Педагогічні аспекти гендерного виховання молодших школярів

<i>Сорочинська Т. А.</i>	195	Становлення професійної підготовки майбутніх учителів у педагогічних закладах Рівненщини (1939-1941 рр.)
<i>Тимочко І. Б.</i>	206	Особливості організації напрямів просвітницької діяльності православних братств Волинської губернії
<i>Ціпан Т. С.</i>	217	Формування громадянськості у підлітків в умовах дитячо-юнацьких об'єднань

Суспільство

<i>Булига І. І.</i>	228	Релігійно-церковне життя Волині у контексті політичних трансформацій (1939-1941 рр.)
<i>Ворон О. П.</i>	238	Місіонерська діяльність Римокатолицької церкви в умовах незалежності української держави
<i>Гон М. М.</i>	250	Забезпечення прав етнічних меншин у Другій Речі Посполитій
<i>Дубей В. І.</i>	262	Правові засади співпраці України з ЄС у галузі міжнародних автомобільних перевезень

<i>Жилюк С. І.</i>	272	Роль духовенства Волині–Житомирщини у соборному русі 1920-х рр.
<i>Мишков В. Я.</i>	286	Діяльність митрополита Адріана (Четвергова) в контексті модернізації Російської Старообрядницької православної Церкви
<i>Слесаренко А. В.</i>	296	Чеський андеграунд 70–80-х років ХХ ст.: історико-культурний аналіз
<i>Шеретюк Р. М.</i>	305	Окремі аспекти конверсії греко-уніатів Правобережної України до римо-католицизму наприкінці ХVІІІ ст.

- 26–29 серпня 1999. Доповіді та повідомлення. Історія. Частина 2: XX століття / Відп. редактори С. Кульчицький, В. Даниленко. – Одеса; Київ; Львів, 1999. – С. 480–487.
12. Мандрика М. Національні меншості в міжнародному праві / М. Мандрика. – Прага, 1926. – 44 с.
 13. Свобода. – 1922. – 30 грудня.
 14. Сливка Ю. Ю. Західна Україна в реакційній політиці польської та української буржуазії (1920–1939) / Ю. Ю. Сливка. – Львів, 1985. – 271 с.
 15. Стахів М. Західня Україна. Нарис історії державного будівництва та збройної і дипломатичної оборони в 1918–1923 рр. / Матвій Стахів: У 4-х т. – Скрантон, 1960. – Т. IV. – 192 с.
 16. Фелінські М. Українці у Відродженій Польщі / М. Фелінські. – Львів, 1931. – 119 с.
 17. Janusz G. Prawa mniejszości narodowych. Standarty Europejskie / G. Janusz. – Warszawa, 1995. – 189 s.
 18. Tomaszewski J. Mniejszości narodowe w Polsce w XX wieku / J. Tomaszewski. – Warszawa, 1991. – 223 s.
 19. Tomaszewski J. Ojczyzna nie tylko Polaków. Mniejszości narodowe w Polsce w latach 1918–1939 / J. Tomaszewski. – Warszawa, 1995. – 243 s.
 20. Tomaszewski J. Zarys dziejów Żydów w Polsce w latach 1918–1939 / J. Tomaszewski. – Warszawa, 1990. – 114 s.

УДК 327.39(4):341:656

Дубей В. І.

ПРАВОВІ ЗАСАДИ СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ З ЄС У ГАЛУЗІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті розглянуто правові засади співпраці України з ЄС в галузі міжнародних автомобільних перевезень. Проаналізовано окремі нормативні акти ЄС та Концепції формування транспортної політики.

Ключові слова: транспортна політика, автотранспортна політика, міжнародні автомобільні перевезення.

У статье рассмотрены правовые засады сотрудничества Украины с ЕС в сфере международных автомобильных перевозок. Проанализированы отдельные нормативные акты ЕС та Концепции формирования транспортной политики.

Ключевые слова: транспортная политика, авто–транспортная политика, международные автомобильные перевозки.

It is considered the legal bases of cooperation between Ukraine and EU in the sphere of the international road haulage. The some of the EU legal documents and the transport policy conception were analyzed.

Keywords: transport policy, motor transport policy, international road haulage.

Постановка проблеми. Актуальність дослідження обумовлена тим, що міжнародні автомобільні перевезення є важливою складовою транспортної політики України, а їхня ефективна реалізація суттєво впливає на розвиток не лише національної економіки, а й політичної сфери життя соціуму.

Мета статті – узагальнення правових засад співпраці України з ЄС у галузі міжнародних автомобільних перевезень, аналіз окремих нормативних актів ЄС та Концепцій формування національної транспортної політики.

Виклад основного матеріалу. Значним чинником розвитку політичного діалогу зі структурами ЄС було створення договірно-правової бази співробітництва, зокрема у галузі міжнародних автомобільних перевезень.

На думку Новицького «...реалізація завдання щодо узгодження законодавчої бази для України, відповідно до 150 конвенцій Ради Європи, 60 міжнародних європейських угод, 1,5 тисяч інших актів ЄС та численними прецедентними рішеннями Євросуду, видається справою особливо непростюю. Адже належить внести зміни та доповнення не менш як до 4 тис. національних законодавчих актів» [8, с. 692].

Основним документом, який регулює процес європейської інтеграції України, є Угода про партнерство і співробітництво між

Україною і Європейським Союзом (УПС). Вона знаменувала перехід відносин Україна – ЄС на якісно новий рівень, а також заклала правове підґрунтя для багатопланового співробітництва у торгівлі, економіці, соціальній і правовій галузях. Ст. 51 Угода передбачала адаптацію законодавства в різних галузях, зокрема у сфері транспорту. Одночасно, ст. 64 УПС визначила лише модернізацію системи управління в галузі автомобільного транспорту, а не її інтеграцію до відповідної системи ЄС. Угода передбачає обмежені заходи щодо уніфікації законодавства України в галузі автомобільного транспорту із *acquis communautaire* ЄС.

Продовженням курсу до співпраці став План дій Україна–ЄС. Було розроблено та схвалено Заходи щодо виконання у 2005 році Плану дій Україна–ЄС, затверджені розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22. 04. 2005 р. З метою забезпечення належного виконання зазначеного розпорядження наказом Мінтрансзв'язку від 17. 05. 2005 р. було затверджено Галузевий план заходів щодо виконання в 2005 році Плану дій Україна–ЄС в сфері транспорту та інформатизації, який передбачив розробку та впровадження національної транспортної стратегії, включаючи розвиток національної транспортної інфраструктури, адаптацію українського законодавства у галузях транспорту, зв'язку та інформатизації до норм ЄС; безпеку автомобільних перевезень; проведення з залученням європейських і міжнародних фінансових установ інвестиційної політики, спрямованої на розвиток транспортної галузі України. Згідно з документом в секторі міжнародних перевезень необхідно було здійснити заходи щодо забезпечення приєднання України до Європейської угоди стосовно роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення від 1 липня 1970 року; розробити проект Положення про регулювання міжнародного та національного транспортного сектору стосовно доступу до професії (відповідно до стандартів ЄС); прийняти та розпочати реалізацію плану дій щодо підвищення безпеки на дорогах, а також опрацювати механізм реалізації угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів та про взаємне визнання цих оглядів [2].

18 лютого 2006 року Наказом № 153 Міністерства транспорту та зв'язку України затверджено Рекомендації «Засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Передбачалася адаптація українського законодавства в галузі транспорту до *acquis communautaire* спільної транспортної політики ЄС, але лише в окремих питаннях, а саме – доступ до професійної діяльності, умови роботи та відпочинку водіїв, проблеми безпеки на дорогах. Значна частина українських законодавчих актів, які регулюють автомобільні перевезення, продовжує залишатися не уніфікованою або уніфікованою лише частково [3].

Уніфікація законодавства України та ЄС відбувається переважно у форматі універсальних стандартів ЄКМТ та ЄЕК ООН. Міжнародні конвенції та Угоди є договірно-правовою основою для співробітництва у сфері міжнародних вантажних та пасажирських перевезень. В країнах ЄС діє біля 120 багатосторонніх угод, конвенцій і протоколів щодо транспорту. Україна вже приєдналася до 67 з них та провадиться робота щодо приєднання до інших. Україна вже приєдналася до низки міжнародних конвенцій, багатосторонніх угод і протоколів, зокрема щодо дорожнього руху (Конвенції про шляховий рух від 8 листопада 1968 р.; Конвенції про дорожні знаки і сигнали від 8 листопада 1968 р.; Європейської Угоди, що доповнює Конвенцію про дорожній рух від 7 червня 1979 р.); щодо дорожніх транспортних засобів; Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30 вересня 1957 року; Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975 р.; Митної конвенції, що стосується контейнерів від 2 грудня 1972 р.; Європейської угоди про міжнародні автомагістралі від 15 листопада 1975 року, Міжнародної угоди по страхуванню цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів за системою «Зелена карта» від 20 жовтня 1989 року, Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) від 1 березня 1973 року, Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (СМР Європейської угоди

щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), від 1 липня 1970 року. Все це сприяло інтеграції міжнародних автомобільних перевезень до транспортного ринку ЄС, відкриттю для іноземних перевізників українського ринку транспортних послуг, створенню умов для подальшого розвитку міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та вантажів.

Особливий інтерес для України становлять міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів. Впродовж значного часу Україна, як і більшість європейських країн, керувалася положенням Угоди про міжнародні перевезення пасажирів транспортними засобами нерегулярних маршрутів і автобусних рейсів (ASOR), підписаної в Дубліні 26 травня 1982 року. Але Угода ASOR мала закритий характер і не передбачала приєднання до неї нових членів. Отже, наша країна не мала юридично-правових засад для здійснення міжнародних нерегулярних пасажирських автоперевезень. В жовтні 2002 року Рада Європейського Союзу затвердила Європейську угоду з питань міжнародних нерегулярних перевезень пасажирів автобусами (ІНТЕРБУС), яка набула чинності 1 січня 2003 року й стала відкритою для всіх країн-учасниць ЄКМТ. Угода вже підписана всіма країнами-членами Європейського Союзу. Пунктом 1 ст. 30 Угоди визначено, що її відкрито для приєднання держав, які є дійсними членами Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ). Україна, яка є її повноправним членом з 1996 року, вже в 2003 році розпочала процедуру приєднання. Приєднуючись до Угоди ІНТЕРБУС, Україна зобов'язується дотримуватись Директиви Ради ЄС 96/26/ЕС від 29 квітня 1996 р. про допуск до здійснення діяльності оператора вантажних автомобільних перевезень та оператора пасажирських автомобільних перевезень і про взаємне визнання дипломів, свідоцтв та інших доказів офіційної кваліфікації. Приєднання України до Угоди сприятиме інтеграції транспортної галузі України в європейську автотранспортну систему, розширенню ринку надання послуг на міжнародних автобусних сполученнях для українських перевізників, чіткому визначенню правил здійснення міжнародних нерегулярних пасажирських

перевезень [9, с. 12–14]. Угода ІНТЕРБУС є частиною законодавства Європейського Союзу, отже приєднання до неї гарантує адаптацію національного законодавства до європейського і дасть змогу чітко визначити правила здійснення міжнародних нерегулярних пасажирських перевезень.

Погоджуємося з точкою зору Л. Костюченко, який слушно зауважує, що діяльність міжнародного автоперевізника є досить складною у плані правового забезпечення. «Крім того, перевізник сам-один, як правило, не в змозі найефективніше відстояти своє право на працю: іноді це право суперечить численним нормам законодавства, інших нормативно-правових актів іноземних держав та міждержавних об'єднань, а також інтересам іноземних профспілок та громадських організацій, що опікуються процесами міжнародних автотранспортних перевезень» [6, с. 8–12]. Тому включення України у систему світових господарських зв'язків вимагає її участі у міжнародно-правовому регулюванні праці. Це встановлена міжнародними договорами система стандартів з регулювання праці, яку держави, що приєдналися до відповідного міжнародного договору, використовують у національному трудовому законодавстві. Формально-юридичним вираженням міжнародно-правового регулювання праці є норми (стандарти) праці, закріплені у актах, прийнятих міжнародними організаціями, в двосторонніх договорах і угодах окремих держав. Нормативні акти передбачають регулювання праці та трудових відносин на регіональному рівні, зокрема в рамках Ради Європи та Європейського Союзу. Європейські стандарти у галузі праці сформовані на основі Європейської конвенції про захист прав людини і основних свобод та Європейської соціальної хартії. В рамках Європейського Союзу ухвалено низка нормативних актів, які стосуються трудового права. Їх основою є Маастріхський (1992 р.) та Амстердамський (1997 р.) договори. Особливість норм установчих документів ЄС полягає в тому, що вони безпосередньо регулюють трудові відносини в країнах – членах ЄС; не потребують додаткового підтвердження національним законодавством; при наявності колізій у правовому регулюванні мають пріоритет щодо норм національного законодавства.

В даному аспекті важливе місце займає проблема регламентації права працівника на справедливі і сприятливі умови праці в сфері автомобільного транспорту, зокрема стосовно водіїв, які працюють на міжнародних лініях.

В 1970 році комітетом по внутрішньому транспорту ЄЕК ООН за участю Міжнародної організації праці ООН була розроблена Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР). Основною метою угоди було підвищення безпеки дорожнього руху та захист прав водіїв, однакові умови праці та конкуренції для перевізників різних країн. ЄУТР вводить нові правові норми стосовно робочого часу і часу відпочинку водіїв автотранспортних засобів, передбачає застосування інструментальних засобів реєстрації режимів праці і відпочинку та здійснення об'єктивного контролю дотримання цих режимів. Норми ст.5 ЄУТР визначили мінімальний вік для водіїв: 1) 18 років для водіїв, які зайняті перевезенням вантажів, якщо дозволена максимальна вага транспортного засобу не перевищує 7,5 т.; 2) 21 рік – для водіїв інших транспортних засобів та для водіїв зайнятих перевезенням пасажирів. ЄУТР чітко регламентує щоденний та щотижневий робочий час та час відпочинку, максимальну тижневу та двотижневу тривалість управління транспортним засобом, що повинно забезпечити зменшення аварійності та покращення безпеки руху.

За статистикою близько 75% дорожньо-транспортних пригод (ДТП) виникло саме з вини водіїв транспортних засобів. 13% з цих ДТП пояснюється перевищенням швидкості, а на долю причини «перевтома, сон за кермом» припадає лише 2,4%. Яка частка ДТП викликана насправді перевтомою водія серед ДТП, віднесених на рахунок «порушень правил маневрування», «недодержання дистанції», «відвертання від управління» тощо, – не відомо [5, с. 8–12]. Досвід інших країн свідчить про те, що цьому аспекту приділяють велику увагу, тому більшість комерційних транспортних засобів (автобусів, великих вантажівок) в обов'язковому порядку обладнують спеціальними контрольними приладами (тахографи, системи на базі ОРК5/С5М, «чорні скриньки»). Офіційної статистики зниження аварійності завдяки тахографам немає. Але в країнах Європи при ДТП перше, що

перевіряє поліція – записи тахографа на предмет дотримання водієм режиму праці та відпочинку.

Поправка «2» до угоди ЄУТР передбачає обладнання транспортних засобів, які належать країнам – учасникам ЄУТР, спеціальними контрольно-вимірювальними приладами – тахографами. Він реєструє час управління членами екіпажу транспортним засобом, час відпочинку, швидкість руху, пройденої відстань та інші параметри, які записуються на діаграмному диску – тахограмі.

Європейська угода про роботу екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення, набрала чинності в Україні 2 серпня 2006 року. Хоча на території України дана угода вже діяла з 11 жовтня 2005 року, після підписання Президентом Закону «Про приєднання України до ЄУТР». Приєднання України до ЄУТР вимагає створення відповідної системи для забезпечення виконання угоди. Важливим кроком є затвердження 23 лютого 2006 року «Концепції підвищення безпечності автомобільних перевезень запровадженням системи об'єктивного контролю за режимом руху транспортних засобів, використанням робочого часу та часу відпочинку водіїв шляхом реалізації в Україні положень Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), укладену 1 липня 1970 року в м. Женева», в якій приділено велику увагу питанням впровадження вимог положень угоди ЄУТР. Концепцією передбачено поступове введення відповідних механізмів контролю для всіх комерційних транспортних засобів по території України. Основне завдання Концепції – організація взаємодії департаментів, управлінь Мінтрансв'язку України та державних підприємств, підпорядкованих йому, а також інформування центральних органів виконавчої влади, урядових органів, органів контролю, стосовно необхідності та порядку застосування тахографів для підвищення безпечності перевезень введенням системи об'єктивного контролю за додержанням норм законодавства щодо швидкісного режиму та режиму роботи і відпочинку водіїв.

Починаючи з 17 червня 2006 року набрала чинності Поправка № 5 (з Додатком і Доданням 1 В і 2) до ЄУТР, що стосується нових

положень, пов'язаних з впровадженням цифрових тахографів. Відповідно до статті 13 нової редакції ЄУТР «Всі нові положення Угоди, враховуючи додаток і додання 1В і 2 до нього, які стосуються введення цифрового контрольного пристрою, стають обов'язковими для країн, які є Договірними Сторонами цієї Угоди, не пізніше ніж через 4 роки після дати набуття чинності додатків...».

Нормативні акти в Україні приводяться у відповідність до міжнародного законодавства. Так згідно ст. 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» до перевізників застосовуються фінансові санкції за порушення режимів праці і відпочину водіями транспортних засобів, перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм; управління транспортними засобами при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень без контрольних пристроїв (тахографів) реєстрації режимів праці чи відпочинку водіїв транспортних засобів чи вимкненими такими контрольними пристроями.

В країнах – членах ЄС з 1 травня 2006 року набрали чинності нові Правила часу відпочинку та роботи водіїв. Ними встановлено дещо відмінні від ЄУТР норми праці та відпочинку. Дані зміни стосуються лише країн – членів ЄС, а країни – учасниці ЄУТР, які не є членами ЄС (в тому числі і Україна), повинні здійснювати перевезення у відповідності до вимог ЄУТР. ЄУТР – це міжнародна угода, укладена в рамках ЄЕК ООН, і тому вона є вищого рівня, ніж будь-яке національне законодавство. Хоча в країнах ЄС вважають, що всі автоперевізники під час перевезення із країни в країну на території цієї співдружності мають виконувати законодавство ЄС. І тому до українських перевізників почали застосовувати законодавство ЄС, а саме Постанову № 561/2006/ЕС, що суперечить нормам міжнародного права [7, 22–23].

Висновки. Отже, відбулася гармонізація європейського та українського законодавства щодо норм робочого часу і часу відпочинку водіїв транспортних засобів, здійснення об'єктивного контролю за дотриманням встановлених режимів, визначення прав і обов'язків підприємств, установ та організацій з питань організації роботи водіїв.

Таким чином, співпраця України з ЄС в галузі міжнародних автомобільних перевезень є одним з етапів приведення національного законодавства до законодавства Європейського Союзу. Хоча більшість сфер діяльності автомобільної транспортної галузі має вже досить розгалужену правову базу, ще є низка важливих ділянок, які вимагають нормативно-правового врегулювання.

Список використаних джерел і літератури

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – С. 105.
2. Наказ Мінтрансзв'язку України «Про галузевий План заходів щодо виконання в 2005 році Плану дій Україна–ЄС в сфері транспорту та інформатизації» від 17 травня 2005 р. – № 217. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uazakon.com/document/fpart46/idx46922.htm>.
3. Наказ Мінтрансзв'язку України «Про затвердження Рекомендацій «Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18 лютого 2006 р. № 153. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uazakon.com/document/fpart26/idx26485.htm>.
4. «Концепція підвищення безпечності автомобільних перевезень». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.insat.org.ua/phpfiles/other/news/>.
5. Агеев В, Симоненко Р. Проблеми запровадження та використання тахографів в Україні... / В. Агеев, Р. Симоненко // Перевізник У/А. –2006. – № 65.
6. Інтереси перевізників понад усе // Перевізник. – 2006. – № 15. – С. 8–12.
7. Коли тахограф прийде до України // Перевізник. – 2008. – № 18. – С. 22–23.
8. Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України: Підручник / В. Є. Новицький – К. : КНЕУ, 2003. – 948 с.
9. Очікуючи на зміни // Укравтоконтинент. – 2004. – № 11. – С. 12–14.