

джерел забруднення та з використанням пересувних джерел (як-от автомобільний, залізничний, морський, авіаційний транспорт).

Виходячи із змісту статті 46 Закону України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» та ст. 182 Кодексу України про адміністративні правопорушення можна зробити висновки, що особа може бути притягнута до адміністративної відповідальності лише в разі створення шуму у вигляді гучного співу і викриків, користування звуковідтворювальною апаратурою й іншими джерелами побутового шуму, проведення салютів, феєрверків, використання піротехнічних засобів із двадцять другої до восьмої години на захищених об'єктах.

Для забезпечення власного комфорту в житловому приміщенні та створення сприятливих побутових умов кожна особа може себе захистити від шумового забруднення, яке створюють сусіди багатопверхового будинку, або розташовані поруч розважальні заходи, звернувшись до Національної поліції, до компетенції якої належить: вжиття заходів, спрямованих на усунення загроз життю та здоров'ю фізичних осіб внаслідок учинення адміністративного правопорушення, зокрема порушення шумового режиму.

Основною проблемою адміністративно-правового регулювання зменшення рівня шуму, залишається відсутність нормативної бази, яка б відповідала сучасним умовам господарювання, та вимушене застосування суб'єктами «Державних стандартів» (ГОСТ) та «санітарних норм», затверджених ще до набуття Україною незалежності. Також на сьогодні, нерегульованим залишається питання можливості притягнення до відповідальності осіб, що користуються звуковідтворювальною апаратурою та іншими джерелами шуму під час руху транспортного засобу у нічний час, із двадцять другої до восьмої години.

Одержано 28.04.2020



УДК 51.74.(091)(477)

Дмитро Вікторович Галкін,

*кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,
докторант Харківського національного
університету в внутрішніх справах*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УРСР

Однією з найбільш ефективних форм забезпечення безпеки дорожнього руху виступає адміністративно-правове регулювання, відповідне вдосконалення якого дозволить більш результативно протидіяти негативним явищам у цій сфері. І хоча спеціальні органи державної влади, що забезпечують належний стан безпеки дорожнього руху, почали діяти на території України не так давно, але розгляд історико-правового аспекту адміністративно-правового регулювання цих суспільних відносин дозволить дослідити та узагальнити позитивний досвід попередніх періодів, а також визначити пріоритети у процесі їх подальшого розвитку.

Становлення системи спеціальних органів та спеціальних норм права у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є тісно пов'язаним з розвитком автомобілебудування і обсягом негативного впливу, який міг бути завданним невиконанням вимог щодо безпеки використання транспортних засобів. Певна частина дослідників вважають початковим етапом у розвитку адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в Україні 1936 рік, коли Радою Народних Комісарів було затверджено Положення про Державну автомобільну інспекцію. В той же час, необхідність здійснення відповідного впливу на розвиток суспільних відносин з боку спеціальних органів державної влади виникла набагато раніше. Вимоги розвитку суспільства зумовили покладення відповідних функцій на уповноважені органи влади. Зокрема, 10 листопада 1917 р. новостворений орган більшовицького режиму – РНК прийняв Постанову «Про робочу міліцію». В даному нормативному акті чітко не визначено структури, завдань та функціональних обов'язків правоохоронних органів, саме тому, від імені міліції завдання по охороні громадського порядку виконувалися дружинниками революційної охорони. Виходячи з цього, варті уваги також положення Інструкції про несення патрульно-постової служби, що встановлюють серед завдань дружинників по охороні громадського порядку наступні: охороняти безпеку і порядок пересування по вулицях, а саме: забороняти швидку їзду; огорожувати вдень рогатками, а вночі кольоровими ліхтарями

ями, обвали та інші перешкоди для руху, вживати заходів для прибирання впалих стовпів, ліхтарів, пошкоджених екіпажів та інше.

Зрозуміло, що виконання таких важливих функцій як охорона безпеки дорожнього руху, не могло реалізовуватися виключно на громадських засадах. Це розуміла і тодішня влада. Саме тому, 12 жовтня 1918 року Народним комісаріатом з внутрішніх справ і юстиції було прийнято Постанову «Про організацію Радянської Робітничо-Селянської міліції», де вже більш чіткіше встановлювалася структурна побудова і завдання цього органу державної влади. Згідно положень цього нормативно-правового акту, саме на міліцію покладалися обов'язки щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Наприклад, у прийнятій згідно зазначеної Постанови «Інструкції міліціонерам Робітничо-Селянської міліції» передбачалося, що міліціонер повинен підтримувати на вулицях свого посту вільний і безпечний рух, для чого він зобов'язаний:

- а) не допускати їзди на конях і велосипедах по тротуарах;
- б) спостерігати, щоб малярі з відрами, інші категорії робітників з ручними візками по тротуарах не ходили, а слідували по дорогах, підкоряючись загальному порядку руху на вулиці;
- в) не дозволяти носити непокрите дзеркала, щоб не лякати коней, захарашувати тротуари бочками, тарними ящиками, дровами; рознощикам і торговцям не загороджувати своїми лотками вільний проїзд по мосту і прохід по тротуару;
- г) якщо для навантаження або вивантаження товарів покладені впоперек тротуару так звані спуски, то спостерігати, щоб ця робота не затримувала рух на вулиці;
- д) спостерігати, щоб ломові візники з поклажею слідували по правій стороні вулиці в один ряд.

Наступним етапом у процесі розвитку спеціального адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в Україні було прийняття 3 липня 1936 року Постанови РНК СРСР, що затверджувала Положення про Державну автомобільну інспекцію Головного управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР. Перед Державтоінспекцією ставилися такі завдання: боротьба з аваріями на дорогах; розробка технічних норм експлуатації автотранспорту; спостереження за підготовкою шоферів; облік автопарку.

Для вирішення цих завдань на Державтоінспекцію були покладено наступний перелік обов'язків: облік аварій; аналіз і

виявлення їхньої причини; залучення осіб, винних у ДТП, до відповідальності; керівництво роботою кваліфікаційних комісій з іспиту водіїв і призначених для їхньої підготовки інструкторів; контроль за проведенням автомобільними господарствами, а також народними комісаріатами, установами й організаціями необхідних заходів, направлених на утримання автопарку в технічно справному стані, що забезпечує належну безпеку руху; облік автомобілів і мотоциклів за марками, власниками і категоріями; видача номерних знаків і технічних паспортів і періодичні технічні огляди машин; інші заходи.

ДАІ були надані права: безперешкодно відвідувати і здійснювати обстеження автогосподарств, ремонтних заводів і майстерень; вимагати в їхніх керівників надання узагальнених відомостей про стан автопарку, про витрату паливно-мастильних матеріалів, шоферські кадри та ін.; припиняти експлуатацію технічно несправних автомобілів і мотоциклів; ставити перед кваліфікаційною комісією питання про позбавлення водіїв права керувати транспортними засобами за систематичне грубе порушення правил дорожнього руху; накладати на осіб, винних у порушенні встановлених на автомобільному транспорті норм і правил, грошові штрафи (до 100 руб. – самостійно, до 300 руб. – за рішенням начальника міліції). Положенням про Державну автомобільну інспекцію передбачалося, що її працівники користуються всіма правами, встановленими для співробітників міліції.

У тісній взаємодії зі співробітниками Державтоінспекції успішно виконували свої функції Відділи з регулювання вуличного руху. В перші роки створення Державтоінспекції НКВС СРСР у деяких містах ці Відділи стали входити до її складу. Однак практика показала недоцільність такого рішення, і вже напередодні Великої Вітчизняної війни вони знову існували як два самостійні відділи міліції. Функції Відділів з регулювання вуличного руху в той період були дуже складні: організація дорожнього руху в місті, вивчення умов міського руху, встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, дорожніх знаків тощо, регулювання дорожнього руху в найбільш складних пунктах, здійснення широкої пропаганди безпеки дорожнього руху. У багатьох Державтоінспекціях стала функціонувати чергова частина – штаб зі збору й

аналізу інформації про міський транспорт, що видавав відповідні рекомендації для прийняття управлінських рішень.

У воєнний та післявоєнний час працівники ДАІ безпосередньо брали участь у відновленні автомобільного парку країни, здійснювали контроль за правильним і раціональним його використанням, чіткою й ефективною організацією дорожнього руху.

Наказ МВС СРСР № 587 від 2 лютого 1947 р. визначив обов'язки ДАІ в галузі організації та регулювання руху. З метою узагальнення в єдиному нормативному документі завдань, функцій та прав ДАІ у вересні 1963 р. Рада міністрів СРСР прийняла постанову, якою затверджувалося Типове положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства охорони громадського порядку.

В листопаді 1967 р. Рада міністрів СРСР прийняла Постанову «Про підвищення безпеки руху в містах, інших населених пунктах і на автомобільних дорогах», яка визначила головні напрямки і зміст діяльності по попередженню аварійності на транспорті. З 1971 р. почалося систематичне обстеження умов руху на автомобільних дорогах, на вулицях. Великих зусиль вимагало обладнання знаками і покажчиками автомобільних доріг Москва-Ленінград, Москва – Харків – Ялта та інших, що проходили по територіях Росії, України, Білорусії. У 1972 р. на МВС СРСР в особі Державтоінспекції поклали виконання робіт зі встановлення, експлуатації і впровадження в містах та інших населених пунктах технічних засобів регулювання дорожнього руху.

З 1 вересня 1983 р. було введено в дію Указ Президії Верховної Ради СРСР «Про адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху». За цим Указом Державтоінспекція отримувала можливість пред'являти значно більше вимог до керівників автопідприємств та до інших посадових осіб, а не тільки до водіїв, як це було раніше.

У своєму сучасному вигляді адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху почало зароджуватися у ХХ столітті. За цей період було створено спеціальні органи державної влади, змінювалася їх компетенція та структурне підпорядкування. В кінцевому результаті переважна кількість функцій по забезпеченню безпеки дорожнього руху в Україні була покладена на Державтоінспекцію в складі МВС. Посилення ролі цього органу в

регулювання суспільних відносин відбувалося поступово, внаслідок розвитку транспортної системи.

Одержано 28.04.2020



УДК 343.98

Ігор Олегович Гапіч,

Слухач магістратури Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Науковий керівник:

Віктор Миколайович Плетенець,

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри криміналістики, судової медицини та психіатрії
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

КРИМІНАЛІСТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБИ КРАДІЯ

Вчинення злочинного діяння передбачає наявність суб'єкта діяльності (суб'єкта його вчинення). Відповідно до ст. 18 Кримінального кодексу України суб'єктом злочину є фізична особа, яка вчинила злочин у віці, з якого відповідно до цього Кодексу може наставати кримінальна відповідальність. Для позначення поняття "суб'єкт злочину" в юридичній літературі вживаються такі терміни: "особа злочинця", "злочинна (чи криміногенна) особа", "особа винного", "особа, яка вчинила злочин". Незважаючи на певні відмінності, ці терміни використовуються як тотожні. Існує також думка, яка взагалі заперечує поняття особи злочинця і те, що вона має певні специфічні особливості та властивості. [1] На думку В.О. Коновалової про особу злочинця необхідно говорити у тому випадку, коли йдеться про певну систему злочинних дій. Це обумовлено тим, що особистість формується в процесі діяльності (у тому числі злочинної). Вчинення злочинних дій позначається на психологічній структурі особистості, виникненні у неї антигромадської спрямованості (установки). [2] Особа злочинця – це