

## ПРАВОТВОРЧІСТЬ І РЕАЛІЗАЦІЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИХ ВІДНОСИН

УДК 656.071.3:340.15(477)

*О.А. ГАВРИЛЕНКО, канд. іст. наук, доц.  
С.В. СЕЗОНОВ, В.С. СЕЗОНОВ*

*Національний університет внутрішніх справ*

### АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: ІСТОРИКО-ПРАВОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

Проведено історико-правовий аналіз особливостей адміністративно-правового регулювання дорожнього руху в Україні у ХХ столітті.

Регламентування дорожнього руху та контроль за його безпекою з давніх часів були прерогативою державної влади. Перші згадки про встановлення безпосередньо в українських містах певних правил, які б слугували меті забезпечення безпеки дорожнього руху, відносяться до 70-х рр. ХІХ ст. На буковинських землях, які входили до складу Австро-Угорської імперії, в м. Чернівцях, постановою магістрату було чітко впорядковане функціонування фіакрів – найманих кінних екіпажів, що здійснювали пасажирські перевезення [1, с.40].

Бурхливий розвиток техніки, характерний для кінця ХІХ – початку ХХ століття, позначився на житті міст України. Зокрема, в зв'язку з суттєвим збільшенням кількості транспортних заходів, що належали міським жителям, зростанням числа аварій, у тому числі й з людськими жертвами, які сталися внаслідок поганого технічного стану автомобілів або недостатньої кваліфікації водіїв, у цей час вперше виникає проблема необхідності нормативного визначення статусу учасників дорожнього руху, їхніх прав та обов'язків.

Зважаючи на такі обставини, мабуть, вперше в Україні, 28.05.1904 р. Одеською міською Думою було затверджено постанову про користування автомобілями. На її доповнення наприкінці травня 1908 р. тимчасовим Одеським генерал-губернатором було видано низку наказів, спрямованих на вирішення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху [2, ф.335, оп.1, спр.5, арк.64-65 зв.].

Відповідно до п.1 наказу від 26.05.1908 р., проїзд та управління автомобілем у межах Одеського градоначальства допускалися лише за умови отримання його власником та водієм відповідних дозволів, які повинні були видаватися міською управою. Для отримання такого дозволу власнику автомобіля необхідно було подати заяву, де обов'язково вказувалося, з якою метою буде використовуватися машина, її основні розміри та вага, система двигуна, давалося описання засобів для зупинки (гальма) тощо. У заяві зазначалася також особа, якій мало бути довірено управління автомобілем. До заяви повинні бути при-

кладені точні креслення або фотографічні знімки автомобіля та дві фотокартки особи, якій передбачалося довірити права управління.

Встановлювалося, що для отримання необхідних документів власник у визначений термін обов'язково мусить представити автомобіль до міської управи для огляду та випробувань, які мусили здійснюватися спеціальною комісією у складі "міських техніків та компетентних осіб за вибором та призначенням міської управи" [2, ф.335, оп.1, спр.5, арк.64]. Водночас особа, якій передбачалося довірити управління, повинна була скласти іспит і довести свою компетентність, підготованість та досвідченість. До керування автомобілем допускалися лише особи, що досягли 20-річного віку та були оглянуті лікарем, який також входить до складу комісії, і визнані здатними до управління.

У випадку позитивного рішення комісії власнику автомобіля мав видаватися дозвіл на право користування транспортним засобом, а водієві (який тоді називався "машиністом") – особливий "білет", до якого прошнуровувалася та завірялася печаткою одна з фотографій. У разі переходу права власності на автомобіль до іншого суб'єкта, новий власник був зобов'язаний за такою ж процедурою отримати документи на своє ім'я.

Передбачалися й інші заходи для забезпечення безпеки дорожнього руху. Було встановлено норму максимальної швидкості. Вона не повинна була перевищувати 12 верст на годину при поїздках містом і 20 верст на годину – у сільській місцевості. З настанням сутінок автомобіль повинен був освітлюватися двома яскравими ліхтарями, прикріпленими у передній частині, по одному з кожного боку. На ліхтарях мало бути нанесено чітке зображення номеру транспортного засобу.

Наказом тимчасового генерал-губернатора від 26.05.1908 р. одеському поліцмейстеру надавалося право при недотриманні зазначених вимог позбавляти власників дозволу на користування автомобілем, а "машиністів" – "білету" на право управління. З свого боку, за невиконання зазначених вимог тимчасовий генерал-губернатор за-

лишав за собою право карати порушників значними штрафами та тривалими термінами адміністративного арешту. Окрім того, згідно норм законодавства порушники мали також нести відповідальність за завдані пішоходам тілесні ушкодження [2, ф.335, оп.1, стр.5, арк.64 зв.].

Вже на початку ХХ ст. були встановлені правила не лише для водіїв автомобілів, але й для велосипедистів, через необачність яких також неодноразово мали місце різноманітні нещасні випадки. Наказом тимчасового Одеського генерал-губернатора від 24.05.1908 р. їзда велосипедом також дозволялася лише особам, які отримали посвідчення міської управи. Це посвідчення, виїжджаючи на велосипеді, необхідно було мати при собі. Малолітнім, які не досягли 14-річного віку, посвідчення не видавалися. Як і водії автомобілів, велосипедисти мусили складати іспит. Наказом заборонялася їзда по тротуарам, по смузі або доріжках для пішоходів уздовж замських доріг, міськими парками та садами, церковними та торгівельними площами. Міськими вулицями, зокрема Французьким бульваром та дорогами до Великого Фонтану вздовж трамвайної колії, заборонялася їзда наввипередки, і взагалі швидка їзда. У місцях великого скупчення народу, зустрічаючи хресний хід, похоронну процесію або колону військовослужбовців, велосипедист був зобов'язаний пересуватися пішки, ведучи велосипед у руках.

Оскільки в той час існувала мережа приватних пунктів по прокату велосипедів, їх господарі зобов'язувалися упевнитися в тому, що особа, яка бере велосипед, має посвідчення, що дає право водити його [2, ф.335, оп.1, стр.5, арк.65-65 зв.].

Подібні правила з часом були запроваджені й в інших містах України. Наприклад, в Чернівцях, де з середини 20-х рр. ХХ ст. спостерігається справжній розвиток автобусних перевезень, встановлювались чіткі критерії відбору водіїв для роботи на цих транспортних засобах. Кандидат у водії автобуса повинен був мати вік не менше 25 років і не більше 40, обов'язково відслужити строкову військову службу, закінчити курси водія, пройти практику – не менше 5 років, а також представити довідку лікаря про бездоганний стан здоров'я. Роботу водіїв на маршруті контролювала комісія магістрату. Категорично заборонялося, щоб кількість пасажирів перевищувала кількість місць для сидіння. А в разі перепоповнення багажного відсіку речами, перевага надавалася пасажиром з ручною поклажею, а інші громадяни мали чекати наступного автобуса [3, с.25].

В українських землях, що входили до складу СРСР, найбільш раннім правовим актом комплексного характеру, яким закладалися правові основи дорожнього руху, стали "Основні правила їзди на автомобілях та мотоциклах у межах Союзу РСР", затверджені в 1929 р. Дехто з дослідників вважає, що вони набули чинності на території всього Радянського Союзу, а отже діяли й в УРСР. Водночас, більшість спеціалістів наголошує, що в УРСР єдині правила дорожнього руху вперше було встановлено з появою "Правил руху автомобільного і гужового транспорту по дорогах СРСР", які були затверджені 15.05.1933 р. Ці Правила склалися з 17 розділів і включали в себе понад 80 параграфів. Цікаво, що практично всі розділи, що ввійшли до перших Правил (загальна частина; правила руху; правила руху на перехрестях, поворотах і мах; правила користування проїзною частиною дороги; правила обгону та об'їзду; швидкість руху; номерні знаки і їх за-

кріплення; звукові сигнальні прилади; освітлення; розмір екіпажів і вантажів; вага екіпажу і вантажу; правила перевезення вантажів, що перевищують установлені норми; правила кріплення і на вантаження; правила перевезення небезпечних вантажів; порядок повідомлення про події й аварії; нагляд за виконанням правил руху, про штрафи за порушення правил руху), збереглися й досі, лише вимоги їх стали дещо жорсткішими [3, с.25].

Багато норм було встановлено з використанням досвіду минулих років. Значною мірою ці норми зберігають актуальність і нині. Наприклад, яскраво просліджується наступність у положеннях щодо технічного стану транспортних засобів та відносно осіб, які мають відповідне посвідчення кваліфікаційних комісій на право керування транспортними засобами. Подібні вимоги містяться й в усіх наступних Правилах дорожнього руху, зокрема, категоричний припис: "особи, що знаходяться в нетверезому стані, не допускаються до керування екіпажами" [4, с.26].

У повоєнний період, коли у зв'язку з бурхливим розвитком транспорту надзвичайно гостро постали питання гарантування безпеки дорожнього руху, Рада Міністрів СРСР ухвалила, що Правила руху автотранспорту вулицями міст і автомобільними дорогами країни, в основному, мають бути єдиними, і базуватися на Міжнародній Конвенції 1949 р. Такі єдині на території всього СРСР "Правила руху по вулицях і дорогах СРСР" були затверджені наказом МВС СРСР 11.01.1960 року й набрали чинності з 1.01.1961 року. Пізніше вони були перезатверджені в 1965 р. і діяли до 1.01.1973 р., коли їх замінили Правила дорожнього руху, що ґрунтувались на Конвенціях "Про дорожній рух" та "Про дорожні знаки і сигнали", що були підготовлені Європейською економічною комісією та прийняті у Відні 1968 року та доповнюючи їх Європейських угодах [5, с.42-43].

З часу введення Правил 1973 р. в УРСР та СРСР в цілому відбулися значні зміни у практиці організації дорожнього руху, змінилося законодавство про відповідальність в сфері дорожнього руху. Робочими органами Комісії Ради економічної взаємодопомоги по співробітництву в області транспорту і Комітетом по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії ООН було дано низку нових рекомендацій, спрямованих на дотримання безпеки дорожнього руху. У зв'язку з цим протягом наступних років до Правил дорожнього руху 1973 р. наказами МВС СРСР було внесено окремі зміни та доповнення в 1975, 1976, 1979, 1980, 1984 і 1987 рр. Характерною рисою Правил став їх комплексний характер: тепер вони за допомогою правил, вимог, норм, які містили певні обмеження та вимоги до транспортних засобів, доріг, водіїв, стали об'єднувати у єдине ціле всі ланки автомобільно-дорожнього комплексу [4, с.27].

Після здобуття Україною незалежності було опрацьовано перші національні Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 1094 від 31.12.1994 р. Значною мірою вони ґрунтувались на попередніх; водночас, у ході роботи над ними, насамперед, бралися до уваги вимоги Міжнародної Конвенції "Про дорожній рух" 1968 р., досвід низки європейських країн, деяких штатів США й Австралії.

Оскільки зі здобуттям незалежності Україна перетворюється на повноцінний суб'єкт міжнародного права, протягом 90-х років нею було підписано та ратифіковано

низку міжнародних договорів щодо порядку дорожнього руху. У зв'язку з цим видаються відповідні Закони України, державні стандарти - неодноразово до них вносилися зміни Правил дорожнього руху. У ході роботи був набутий певний досвід, тому з'явилася необхідність у новій редакції Правил, де були б враховані усі зміни, що відбулися за останні роки. Саме тому з ініціативи Головного Управління Державтоінспекції МВС України та Науково-дослідного центру з безпеки дорожнього руху МВС України було розроблено нову редакцію Правил дорожнього руху, прийняту постановою Кабінету Міністрів № 1306 від 10.10.2001 року [6].

Нові Правила дорожнього руху України увійшли в дію з 1.01.2002 року. Зміни у них, в основному, стосуються таких питань як: права і обов'язки працівників міліції у відношенні водіїв транспортних засобів [6, с.16]; порядок руху оперативного і службового транспорту зі спеціальними звуковими та світловими сигналами; порядок руху транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі [6, с.48]. Розділ "Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання" перероблено у відповідності з новими державними стандартами [6, с.58].

Аналіз історичного досвіду у вирішенні питання безпеки дорожнього руху дозволяє зробити висновок про наступність у справі державного нормативного регулювання та контролю з боку органів внутрішніх справ правового режиму на автошляхах. Нові Правила дорожнього руху України є документом, що сконцентрував у собі національні особливості та вимоги Європейського союзу, тобто є наступним кроком України до Європи. Але й вони

не позбавлені певних недоліків. Залишилися недостатньо опрацьованими питання прав і обов'язків водних мопедів та велосипедів, ідентифікації цих транспортних засобів у разі їх участі у дорожньо-транспортній пригоді. Дотепер лишається відкритим питання щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності водіїв транспортних засобів, вирішене у державах Євросоюзу. Корисним було би звернутися не лише до зарубіжного, але й до вітчизняного історичного досвіду у вирішенні питань забезпечення безпеки дорожнього руху та суміжних проблем.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Марунчик Я. Свідок сивої давнини // Вісник Державтоінспекції МВС України. -2003. -№ 12. -С.40.
2. ЦДДАК України.
3. Марунчик Я. Минуле і сучасне пасажирських перевезень // Вісник Державтоінспекції МВС України. -2003. - № 6. -С.25.
4. Першим правилам дорожнього руху СРСР – 70 років. За матеріалами Науково-дослідного центру з безпеки дорожнього руху МВС України // Вісник Державтоінспекції МВС України. -2003. -№ 6. -С.26-27.
5. Історія Державної автомобільної інспекції України /Міленін О., Гусаров С., Коховський Ю. та ін. -Х.: Світлофор, 2002. -312 с.
6. Правила дорожнього руху України. -Х.: Світлофор, 2001. -88 с.

*Надійшла до редакції 07.05.2004*

ГАВРИЛЕНКО А.А., СЕЗОНОВ С.В., СЕЗОНОВ В.С. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УКРАИНЕ: ИСТОРИКО-ПРАВОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ  
Проведен историко-правовой анализ особенностей административно-правового регулирования дорожного движения в Украине в XX столетии.

\*\*\*

GAVRYLENKO A.A., SEZONOV S.V., SEZONOV V.S. THE ADMINISTRATIVE REGULATION OF TRAFFIC IN UKRAINE: THE HISTORIAN RESEARCH  
The history-legal analysis of features of administrative-legal regulation of traffic in Ukraine in XX century is spent.



**С.М. ГЛАЗЬКО**

*Національний університет внутрішніх справ*

УДК 349.22

## СУТНІСТЬ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРИПИНЕННЯ ТРУДОВОГО ДОГОВОРУ

Розглянуті основні види нормативно-правових актів, що регламентують правовідношення у сфері праці.

Хоча сторони трудового договору юридично, формально є рівними, політично-економічна реальність перебу-