

На практиці існує чимало питань, пов'язаних з перевезенням пасажирів і багажу, які вимагають подальшого наукового дослідження а законодавчого врегулювання.

### *Література*

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Міжнародний документ від 28.05.1999:[Електронний ресурс] // Режим доступу до джерела:  
[http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_594)
2. Повітряний кодекс України // Закон, Кодекс від 04.05.1993 № 3167-ХІІ // [Електронний ресурс] // Режим доступу до джерела:  
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3167-12>
3. Закон України "Про транспорт" // Закон від 10.11.1994 № 232/94-ВР // [Електронний ресурс] // Режим доступу до джерела:  
<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>

УДК 656.071.3+930.24(043.2)

**Бородін І.Л.,**  
д.ю.н., професор,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ДЕРЖАВНА АВТОМОБІЛЬНА ІНСПЕКЦІЯ (ІСТОРІЯ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ В НОРМАТИВНИХ АКТАХ)**

Державна автомобільна інспекція СРСР (далі – ДАІ) була створена в системі Центрального управління шосейних і ґрунтових доріг та автомобільного транспорту при РНК СРСР як орган державного нагляду за експлуатацією автомобільного транспорту. Вона здійснювала переважно функції технічної інспекції. Згідно з постановою РНК СРСР від 3 березня 1936 р. №424 Державтоінспекція увійшла до складу Головного управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР, а постановою РНК СРСР від 3 червня 1936 р. №1182 було затверджене Положення про Державну автомобільну інспекцію.

Поступово органи ДАІ наділялись повноваженнями щодо здійснення контролю та нагляду, а співробітники ДАІ мали право притягати до відповідальності порушників встановлених правил. Головні напрямки і зміст діяльності щодо попередження аварійності на транспорті були визначені постановою Ради міністрів СРСР "Про підвищення безпеки руху в містах, інших населених пунктах і на автомобільних дорогах" (листопад 1967 р.).

У 1969 році у СРСР та УРСР були створені підрозділи з організації руху. Повноваження щодо попередження дорожньо-транспортних подій, оперативного впливу на процес дорожнього руху та поведінку його учасників було надано дорожньо-патрульній службі (ДПС). Дорожньо-патрульна служба входила до складу міських та районних органів внутрішніх справ. Державтоінспектори і спеціальні інспектори дорожнього нагляду були підпорядковані відповідним органам внутрішніх справ невеликими групами або по одній штатній одиниці. Наказом МВС СРСР № 348 від 2 березня 1969 р. "Про недоліки планування в органах внутрішніх справ і заходи щодо поліпшення цієї роботи", а також методичними рекомендаціями штабу МВС СРСР № 21/5-2690 – 1976 р. було впорядковане планування діяльності підрозділів ДПС, що дало змогу зосередити увагу на вирішенні невідкладних злободенних та перспективних питань, забезпечити ритмічність у роботі, створити умови для ефективного використання всіх існуючих засобів і для широкої взаємодії з автопідприємствами, організаціями, закладами і громадськістю у питаннях забезпечення дорожнього руху.

В Настанові по дорожньо-патрульній службі (п.2.5.2.) (введена у дію наказом МВС СРСР №340 від 20 листопада 1979 р.) був передбачений спеціальний розділ з планування роботи підрозділів, в якому передбачалося, що в плани роботи включатимуться заходи з вивчення та впровадження передових форм та методів роботи інших підрозділів ДПС ДАІ МВС, УВС.

У 1972 році при відділах (управліннях) внутрішніх справ виконкомів міських Рад стали створюватися спеціалізовані монтажньо-експлуатаційні підрозділи Державтоінспекції (СМЕП) (відповідно до постанови Ради міністрів СРСР № 539 від 20 серпня 1972 р. "Про додаткові заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху"). Основним завданням СМЕП стало встановлення, експлуатація і впровадження сучасних технічних засобів регулювання дорожнього руху. Такі засоби впроваджувались під керівництвом підрозділів дорожнього нагляду. На основі вивчення шляхових умов і становища аварійності у місті працівниками служб дорожнього нагляду встановлювався графік чергування співробітників СМЕП. Слід зазначити, що співробітниками ДАІ (в основному – ДПС) накладалось більше половини адміністративних стягнень, які застосовувались органами внутрішніх справ.

10 серпня 1978 року постановою Ради міністрів СРСР було затверджено Положення про Державну автомобільну інспекцію, яким встановлювались правове положення, система, основні завдання та повноваження інспекції. Цим Положенням скасовувалось прийняте на початку

1960-х років типове положення про ДАІ Міністерства охорони громадського порядку УРСР (затверджене постановою Ради міністрів СРСР від 30.09.1963 року №1022) і було значно підвищено роль ДАІ в системі МВС СРСР на усіх рівнях управління. Положенням було передбачене існування відділів ДАІ в Міністерствах охорони громадського порядку союзних республік, а також в управліннях міліції виконкомів міських Рад. У відділах міліції виконкомів міських, окружних та районних Рад були відділення або групи ДАІ. Положенням було закріплено профілактику правопорушень як один з важливих напрямків діяльності ДАІ.

У 1980-му році з метою підвищення рівня пропаганди МВС СРСР створило в МВС союзних, автономних республік, УВС крайових, обласних Рад народних депутатів відділи (відділення) агітації та пропаганди, а в районних, міських відділах внутрішніх справ – відділення і групи агітації та пропаганди. Діяльність цих підрозділів була спрямована на проведення агітаційно-пропагандистської роботи серед індивідуальних власників транспортних засобів та водіїв автотранспортних підприємств: у дошкільних закладах, школах, професійно-технічних училищах, в інших організаціях, підприємствах, за місцем проживання населення.

1 вересня 1983 року був прийнятий указ Президії Верховної Ради СРСР "Про адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху", згідно з яким ДАІ отримувала можливість пред'являти значно більше вимог до керівників автопідприємств та щодо інших посадових осіб, а не лише до водіїв.

У 1985 році була введена відповідальність за ухилення від проходження тесту на тверезість. Такий захід був спрямований на виконання постанови ЦК КПРС "Про подолання пияцтва та алкоголізму".

На виконання указу Президії Верховної ради СРСР від 15 березня 1986р. "Про адміністративну відповідальність за порушення Правил дорожнього руху" наказом МВС СРСР від 3 березня 1987 р. №43 введено в дію "Інструкцію про новий порядок провадження у справах про адміністративні порушення Правил дорожнього руху". Новий спрощений, порядок оформлення дорожньо-транспортних пригод стосувався незначних матеріальних втрат (мінімальна сума становила 450-500 крб.).

Після проголошення державного суверенітету України почалась розбудова усіх державних інститутів, у тому числі її Державної автомобільної інспекції Рішення про доцільність існування цієї структури ґрунтувалось на доведеній історією розвитку СРСР, УРСР не-

обхідності її діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. На той час нормативна база, яка регулювала діяльність ДАІ, була сформована ще у СРСР і необхідно було вирішувати завдання щодо створення законів і підзаконних актів, які б відповідали національним інтересам України.

Організаційні перетворення у структурі ДАІ МВС України відбувались неодноразово. Так, відповідно до наказу МВС України від 15 липня 1993 року №488 "Про створення дорожньої міліції на автомагістралях", передбачалося створення відділів дорожньої міліції на автомагістралях на базі відділень спеціальної служби міліції, відділень міліції на контрольно-перепускних пунктах, спеціальних стаціонарних пунктів міліції та стройових підрозділів дорожньо-патрульної служби, що обслуговують дороги державного значення. Планувалось розміщення цих відділів у місцях розташування підрозділів дорожньо-патрульної служби, а у структурі апаратів ДАІ УВС створювались відділи керівництва дорожньою міліцією. У той же час, спеціальні стаціонарні пункти та оперативно-пошукові групи міліції захисту споживчого ринку, які підпорядковувались УВС на транспорті, продовжували виконувати свою роботу.

Як показала практика діяльності цього підрозділу, наявність поряд із дорожньою міліцією підрозділів, які фактично дублювали повноваження одне одного, призводило до ускладнення управління ними і зниження дієвості правозастосовчої діяльності, особливо за умови, коли не були прийняті, на той час, Правила дорожнього руху, Положення про Державну автомобільну інспекцію МВС України.

Із прийняттям постанови Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997р. №341 "Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ" було завершено, в основному, процес структуризації ДАІ. Однак усі проблеми діяльності цієї структури даним нормативним актом не вирішено, про що свідчать численні наукові дослідження з проблем функціонування ДАІ МВС України.

#### *Література*

1. Хом'як Я.І. Становлення і розвиток органів Державної автомобільної інспекції МВС України (1936 – 2000 рр.) / Дис. ...канд.юрид.наук.12.00.01.– Львів,2002.– 192 с.