

вещька та ін.– К.: Вид. Дім. "Ін Юре", 2008.– 896 с.; Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрік Р.С. Транспортне право: Навч. посібник.– К.: КНЕУ, 2005.– 244 с.

2. Закону України "Про транспорт" від 10.11. 1994 р. № 232/94-ВР із змінами // Відомості Верховної Ради України від 20.12.1994 – 1994 р., № 51, стаття 446.

3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2011 рік. Електронний ресурс: <http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/pidsumki%20diyalnosti/23725.html>.

4. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2012 року. Електронний ресурс:

<http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/pidsumki%20diyalnosti/23904.html>

5. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.04.2010р. № 216 "Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу" // Офіційний вісник України від 27.08.2010 – 2010 р., № 63, стор. 37, стаття 2190, код акту 52428/2010.

6. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України від 09.12.2011 – 2011 р., № 48, / № 48-49 /, стор. 2024, стаття 536.

УДК 342/477/(091):351.74(043.2)

**Тимченко А.П.,**  
к.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

### **ЗАХОДИ ПРАЦІВНИКІВ УКРАЇНСЬКОЇ МІЛІЦІЇ ПО ПОПЕРЕДЖЕННЮ АВАРІЙНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ У ВОЄННІ РОКИ 1941-1945 РР.**

В Україні сьогодні проблема забезпечення безаварійного дорожнього руху є актуальною і загальнодержавною. Останнім часом з нечуваним розмахом збільшується кількість дорожньо-транспортних пригод і потерпілих в них, загиблих і травмованих. Причиною цього є розвиток промисловості, в тому числі і автомобілебудування, в країнах світу на основі використання досягнень технічного прогресу, в результаті чого автомобільний парк України з кожним роком зростає. Держава багато робить щодо попередження автотранспортної аварійності та дорожньо-транспортного травматизму. У цьому відношенні важливе значення має досвід організації і діяльності працівників міліції в один із

найважчих періодів в історії нашої держави, в надзвичайних умовах Великої Вітчизняної війни 1941-1945 рр.

Стан подій на дорогах України ще напередодні Великої Вітчизняної війни був причиною росту автотранспортного травматизму. З метою попередження аварійності на дорогах та зменшення травматизму, Раднарком Союзу РСР постановою від 23 липня 1935 р. в системі Центрального управління шосейних та ґрунтових доріг і атомобільного транспорту утворив Державну атомобільну інспекцію [1]. В жовтні того ж, 1935 року, Центральне управління шосейних та ґрунтових доріг і атомобільного транспорту було передане і ввійшло до складу НКВС СРСР. З березня 1936 р. РНК СРСР прийняла постанову "Про реорганізацію Центрального управління шосейних та ґрунтових доріг атомобільного транспорту" [2]. В системі НКВС СРСР було утворене Головне управління шосейних доріг. Державтоінспекція в центрі і на місцях була передана у відання Головного управління робітничо-селянської міліції. На ДАІ покладались: боротьба з аваріями і хижацьким використанням автотранспорту, нагляд за підготовкою і вихованням водіїв, розробка технічних норм експлуатації автотранспорту, його облік. З 1936 р. РНК СРСР затвердила Положення "Про державну атомобільну інспекцію Головного управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР" [3], де підтверджувались покладені на ДАІ завдання; закріплювались її права і обов'язки; зверталась увага на те, що на органи Народного комісаріату оборони Союзу РСР контроль ДАІ розповсюджується лише відносно автотранспорту цивільного зразка, який використовується для пасажирських чи звичайних вантажних перевезень. Положенням було передбачено, що за технічні огляди транспортних засобів, за видачу номерних знаків і технічних паспортів, за здійснення перевірок і за видачу документів водія органи ДАІ стягують збори, розміри яких встановлюються НКВС СРСР спільно з Народним комісаріатом фінансів СРСР і затверджуються Радою Праці і Оборони. На працівників ДАІ Положення розповсюджувало всі права, встановлені для співробітників робітничо-селянської міліції.

В той же день, 3 липня 1936 р., ЦВК спільно з РНК Союзу РСР затвердили також Положення "Про проходження служби начальницьким складом робітничо-селянської міліції НКВС СРСР" [4]. Положенням закріплювались права і обов'язки начальницького складу, регламентувався порядок призначення та звільнення з посади, проходження служби начальницьким складом.

Керуючись вимогами зазначених вище документів, працівники ДАІ багато зробили в передвоєнні роки, в початковий період Великої Вітчизняної війни і в 1943-1945 рр. на визволеній від загарбників території Ук-

раїни, щоб зменшити кількість аварій на шосейних і ґрунтових дорогах і попередити дорожньо-транспортний травматизм.

У зв'язку з тим, що кількість транспортних засобів в Україні з року в рік зростала (на 1 січня 1941 року тільки автомобілів було понад 137 тисяч), діяльність служби ДАІ дедалі більше ускладнювалась. Нагляд за рухом транспорту і пішоходів, реєстрація і облік автомобілів і мотоциклів, технічний огляд транспортних засобів, контроль і виховання водіїв – далеко не повний перелік її основних обов'язків.

Велась боротьба з аварійністю на дорогах і на визволеній від загарбників території України, бо внаслідок дорожніх аварій було багато постраждалих, велика кількість пошкоджених транспортних засобів. Причинами аварій були: значне зростання чисельності автотранспорту різних марок, недостатня кваліфікація водіїв, порушення ними і пішоходами правил дорожнього руху, неналежний технічний стан транспортних засобів, керування ними в нетверезому стані. З метою боротьби з аваріями і дорожніми пригодами весною 1943 р. при обласних управліннях міліції були проведені наради начальників відділів міліції і автоінспекторів. Зокрема, така нарада в березні 1943 р. відбулась при Сталінському (Донецькому нині) обласному управлінні міліції. На ній розглядалось питання, яке стосувалось ліквідації аварійності на дорогах області [5]. Результатом цієї наради було посилення боротьби з аварійністю в області.

Працівники ДАІ обстежували автогосподарства, де здійснювали огляд автомобілів; перевіряли автомобілі на лінії; виявляли порушників правил технічної експлуатації автомобілів і дорожнього руху, штрафували їх, позбавляли права управління транспортним засобом, притягали до кримінальної відповідальності. Крім того, проводилась масово-пропагандистська робота: читались лекції серед населення і водіїв по роз'ясненню правил дорожнього руху, здійснювались звернення по радіо, проводилась роз'яснювальна робота в автогосподарствах. Для покращення якійсної підготовки водіїв, всі курси і автошколи були переведені на 600-годинну програму навчання.

В результаті вжитих заходів аварійність на транспорті і кількість автомобільних пригод в Україні різко знизилась, а кількість постраждалих зменшилась. Яскравим прикладом може бути Сталінська область, де за перше півріччя 1945 р. було зареєстровано лише 50 дорожньо-транспортних пригод [6].

#### *Література*

1. СЗ ССРСР, 1935.– № 41.– Ст. 349.
2. СЗ ССРСР, 1936.– № 41.– Ст. 121.

3. СЗ ССРСР, 1936.– № 36.– Ст. 318-а.

4. Див.: История милиции Украинской ССР. В документах и материалах.– Т.1.– 1917-1937 гг.– К. : Киев высш. школа МВД СССР, 1969.– С. 690 -697.

5. Архив УВД исполкома Донецкого обласного Совета Народних депутатов, ед.хр.71, д.17, л.д. 53.

6. Архив УВД Донецкого обласного Совета Народних депутатов, ед.хр.71, д.17, л.д. 50 – 53.

УДК 341.9(93): 656.7(043.2)

**Чабах О.М.,**  
старший викладач,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ)**

Для держави Україна цивільна авіація відіграє величезну роль. На сьогоднішній день уявити економічні відносини між державами без використання повітряного транспорту неможливо. Зокрема, авіап перевезення уможливили вихід українських виробників на світові ринки. Достатньо згадати таке відоме підприємство, як АКБ імені Антонова, літаки якого користуються підвищеним попитом у всьому світі.

Чітко розуміючи переваги правової урегульованості в даному питанні, українська, як виконавча так і законодавча влада, докладає максимум зусиль для відповідності національного законодавства світовим стандартам. За Законом " Про міжнародні договори України", при виникненні протиріч між положеннями українського законодавства та міжнародного договору, перевагу має останній. Тому зрозуміле прагнення України до відповідності її законодавчої бази загальноприйнятим світовим стандартам.

Міжнародно-правова регламентація відносин по перевезенню пасажирів і вантажів повітряним транспортом починається з Паризької конвенції про повітряну навігацію 1919 року. Вона закріпила принцип суверенітету держави на повітряний простір, який поширюється над його сухопутною і водною територією та встановила право "мирного польоту" іноземних повітряних суден у повітряному просторі інших держав.

Найважливішим документом в області міжнародно-правової регламентації повітряних перевезень пасажирів і вантажів є прийнята в 1929