

ведення військових дій. Тим самим він, як вважається, підвищує ймовірність дотримання учасниками збройних конфліктів. Крім того, він відображає військові реалії в сучасному світі, коли різноманіття і складність методів ведення війни роблять спроби встановити детальні, формально-визначені правила здійснення нападів не тільки безперспективними, а й контрпродуктивними з гуманітарної точки зору. [3, с. 169]

Принцип пропорційності був сформований як принцип прецедентного права і отримав свій розвиток в практиці Європейського суду з прав людини, який його часто застосовував при прийнятті рішень.

Принцип пропорційності розвивався не лише у судовій практиці, а отримав свій позитивний нормативний вияв у договорах про створення Європейського Союзу. Сформована чисельною кількістю справ у Європейському Суді, концепція принципу пропорційності була інкорпорована в Амстердамському Договорі 1997 року. З протоколом про застосування принципів субсидіарності та пропорційності від 2 жовтня 1997 року, доданого до Амстердамського Договору, зазначеного, «що для запобігання перевищенню влди кожна інституція Європейського Союзу повинна застосовувати принцип субсидіарності у поєднанні з принципом пропорційності», останній означає те, що «заходи Спільноти не повинні виходити за межі того, що потрібно для досягнення цілей Договору».

Зазначене засвідчує, що принцип пропорційності є принципом прецедентного та інституційного права, який повинен враховуватись судами та державними органами про обмежання прав особи та втручання в її права. Таким чином принцип пропорційності пов'язаний насамперед з проблемою правомірності обмежень прав людини.

Як висновок, автор зазначає, що вся історія становлення принципу пропорційності вказує на те, що він є тим елементом, завдяки якому досягається баланс між публічним і приватними інтересами, а отже він є і своєрідним фактором стримування державного втручання в права особи. Принцип пропорційності є складовою принципу верховенства права та забезпечує дію принципу пріоритету прав людини, що в свою чергу свідчить про неможливість становлення правової держави без його дотримання. Безперечно, що даний принцип був поштовхом і необхідним кроком в утвердженні прав людини і недопущення їх правомірного обмеження.

Список використаних джерел

1. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод . Документ 995_004, чинний, поточна редакція — Редакція від 02.10.2013, підстава - 994_002-13. {Конвенцію ратифіковано Законом № 475/97-ВР від 17.07.97}— Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua.>]
2. Давид Э. Принципы права вооруженных конфликтов. –М., 2011. – 910 с.
3. Charles J. Dunlap, Jr., Law and Military Interventions: Preserving Humanitarian Values in 21st Century Conflicts (Carr Center for Human Rights, John F. Kennedy Sch. Of Gov 't, Harvard U., Working Paper, 2001), available at <http://www.ksg.harvard.edu>.

**Студент 3-го курсу факультету №2
Національної академії внутрішніх справ
Дурандікова Інна Олександрівна¹**

ОСОБЛИВОСТІ ВИНИКНЕННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

На сьогодні існує і залишається актуальним питання виникнення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, оскільки статистичні дані вказують на значну

¹ Науковий керівник: Харченко Н.П.

кількість дорожньо-транспортних пригод, а відповідно на рівень травматизму та смертності. При цьому важливо визначити особливості та умови виникнення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, що дасть можливість, в певній мірі, передбачити, спрогнозувати та зменшити їх кількість.

Суспільні відносини з попередження, оформлення та усунення наслідків правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху регулюються нормами адміністративного, кримінального та цивільного права, при цьому вагомим місцем у цій системі належить нормам адміністративного права. В механізмі адміністративно-правового регулювання ДПТ відноситься до одного із елементів юридичного факту адміністративно-правових відносин [2; 2]. У відповідності до теорії адміністративного права ДТП є різновидом юридичних фактів – неправомірних дій, за які настає адміністративна відповідальність, що вимагає застосування суб'єктами публічної адміністрації та судом адміністративно-правових норм матеріального і процесуального характеру, або в деяких випадках події, що не залежать від волі та свідомості людей [2; 3].

Відповідно до офіційних даних Управління безпеки дорожнього руху в Україні прослідковується незначне зменшення кількості ДТП: 2017 р. – 102826, 2016 р. – 158776, 2015 р. – 134193, 2014 р. – 153205, 2013 р. – 191010. Проте кількості ДТП в Україні значно перевищує показники в європейських країнах і США. Щорічно в дорожньо-транспортних випадках в Україні гине від 4,5 до 8 тис., травмується від 45 до 63 тис. осіб [6].

До причин виникнення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху відносять: людський фактор, неналежний стан транспортного засобу та погані погодні умови. Серед людських факторів виділяють: необережність і самовпевненість, помилки і втому, незадовільні навички управління транспортними засобами у складних обставинах, неналежне технічне обслуговування транспортних засобів, перевищення швидкості і обгону тощо [2, с.1].

За даними Державної автомобільної інспекції в Україні найпоширенішими видами ДТП з важкими наслідками є: наїзди на пішоходів і зіткнення транспортних засобів на них припадає 69,3 % всіх ДТП; наїзди транспортних засобів на перешкоду – 20,1 загиблих на 100 аварій, падіння вантажу – 20, наїзди на транспортний засіб, що стоїть, – 17,2, наїзди на гужовий транспорт – 16,2 % [2, с.2].

З перелічених причин виникнення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху важливо виділити необережність і самовпевненість. Відповідно до 11 ст. КУпАП адміністративне правопорушення визнається вчиненим з необережності, коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити [3]. За необережності і недбалості особа переважно не активізує свої психічні сили і здібності для вчинення вольових дій, необхідних для запобігання суспільно небезпечним наслідкам. Найчастіше це пов'язане з тим, що порушник не замислюється над тим, до чого може призвести вчинена ним дія [4].

Самовпевненість проявляється в передбаченні правопорушником можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння і легковажному розрахунку щодо їх запобігання [1; 109]. Відповідно за самовпевненості особа розраховує на те, що зможе відвернути негативні наслідки завдяки власним, особистісним якостям (спритності, вмільості, досвідченості, майстерності), діям інших осіб, фізичним або хімічним законам тощо. Прикладом самовпевненості є в'їзд водіїв на залізничний переїзд на заборонений сигнал світлофора або жест регулювальника чи чергового по переїзду, при закритому шлагбаумі або коли до переїзду наближається поїзд (ч. 3 ст. 123 КУпАП). Водій розраховує при цьому встигнути переїхати залізничний переїзд або своєчасно загальмувати, але не встигає цього зробити і створює аварійну обстановку

або пошкоджує транспортні засоби, вантажі, шляхи, шляхові та інші споруди [4].

За Колесником І. І. суттєвий вплив на ймовірність виникнення дорожно-транспортних пригод мають особистісні якості, притаманні людям певного віку. Статистика вказує на те, що саме через самовпевненість, яка притаманна молодим людям, вони є більш схильні до ризику. Відповідно до дослідження Мисливого В. А. "спостерігається стабільна тенденція переваги вікової категорії водії 18-24 років серед осіб винних у ДТП, що пояснюється зростанням кількості молодих людей, які отримують допуск до керування транспортними засобами за умови професійної діяльності, демонстрації особистого престижу тощо" [5; 26].

Згідно з класифікацією Бібікова О. О. виділено 4 типи водіїв, які найчастіше порушують безпеку дорожнього руху, за критерієм особистісних якостей:

1. водії з недостатнім досвідом і підготовкою до швидкої і вірної оцінки критичної ситуації, прийняттю розумних рішень виходу для мінімальними витратами (31%);

2. водії-прихильники "агресивного" стилю керування, психічною особливістю яких, незалежно від досвіду, є самовпевненість та зневажливе ставлення до можливих наслідків (42%);

3. водії, які на момент ДТП мали психофізичні відхилення внаслідок перевтоми, хвороби (16%);

4. водії, відмінною рисою яких є легковажна поведінка при керуванні транспортним засобом, відсутність почуття обережності (11%) [5; 28].

Таким чином, можна стверджувати, що виникнення правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху залежить не тільки від технічного стану транспорту, доріг, погоди, а все ж, в більшій мірі, від людського фактору, оскільки людина є незмінним учасником дорожнього руху і відповідно від її дій і поведінки (вмінь, навичок, сросостійкості, незнання, самовпевненості, обережності, недосвітченості тощо) залежить її сласне життя і життя інших учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. Галунько В.В., Курило В.І., Короєд С.О. та ін. Адміністративне право України. Т. 1. Загальне адміністративне право: навчальний посібник / [В.В. Галунько, В.І. Курило, С.О. Короєд, О.Ю. Дрозд, І.В. Гиренко, О.М. Єщук, І.М. Риженко, А.А. Іванищук, Р.Д. Саунін, І.М. Ямкова]; за ред. проф. В.В. Галунька. – Херсон: Гринь Д.С., 2015. – 272 с

2. Граділь А.О. Поняття дорожньо-транспортної пригоди: адміністративно-правовий аспект: [Електронний ресурс] / А.О. Граділь // Форум права. – 2011. – № 2. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11gaoapp.pdf>. – С. 194–200.

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Науково-практичний коментар / Р. А. Калюжний, А. Т. Комзюк, О. О. Погрібний та ін.; - К.: Всеукраїнська асоціація видавців "Правова єдність", 2008. - 781 с.

5. Колесник І. І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: дис. канд. юр. наук: 12.00.09 / Колесник І. І. – Харків, 2016. – 225 с.

6. Статистика ДТП [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>.

Завідувач кафедри теорії держави та права НАВС к.ю.н., доцент

Завальний Андрій Миколайович

ДЕКЛАРАЦІЯ ОBOB'ЯЗКІВ ЛЮДИНИ: СПАДЩИНА Б.Д. ГАВРИЛИШИНА