

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО ТА АДМІНІСТРАТИВНА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 343.85 (347.518) : 351.754

СТРІТРЕЙСИНГ ЯК ФАКТОР БЛОКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ КОМУНІКАЦІЙ: СОЦІАЛЬНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Вайда Тарас Степанович,
кандидат педагогічних наук, доцент,
доцент кафедри спеціальної фізичної та вогневої підготовки
(Херсонський факультет Одеського державного університету внутрішніх справ,
м. Херсон, Україна)

В статті розглянуто актуальну для суспільства проблему, яка виникає внаслідок незаконного використання правопорушниками автомобільних доріг для проведення несанкціонованих вуличних перегонів.

Проаналізовано природу стрітрейсингу як сучасного соціального явища, уточнено його різновиди та форми блокування транспортних комунікацій. Охарактеризовано норми чинного законодавства, які встановлюють відповідальність за порушення громадського порядку та безпеки дорожнього руху в контексті вчинення цього виду правопорушення. Визначено небезпечні фактори, які створюють загрозу для життя та здоров'я громадян під час змагань стрітрейсерів.

Запропоновані методичні рекомендації працівникам поліції та представникам інших органів влади щодо удосконалення їх взаємодії з організаціями, які проводять на дорогах спортивні змагання (автоперегони). Визначено комплекс заходів з профілактики дорожнього травматизму на місці проведення вищезазначених масових заходів; зроблено висновок про важливу роль та домінуючий вплив громадянського суспільства у боротьбі з порушниками публічної безпеки; вказана необхідність створення органами місцевого самоврядування сприятливих умов для функціонування громадських організацій в сфері автоспорту.

Ключові слова: несанкціоновані вуличні перегони (стрітрейсинг), безпека дорожнього руху, поліцейські, профілактика дорожнього травматизму, громадянське суспільство, правові норми, громадський порядок.

СТРИТРЕЙСИНГ КАК ФАКТОР БЛОКИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ: СОЦИАЛЬНЫЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Вайда Тарас Степанович,

кандидат педагогических наук, доцент,
доцент кафедры специальной физической и огневой подготовки
(Херсонский факультет Одесского государственного университета внутренних дел,
г. Херсон, Украина)

В статье рассмотрена актуальная для общества проблема, которая возникает в результате незаконного использования правонарушителями автомобильных дорог для проведения несанкционированных уличных гонок.

Проанализирована природа стритрейсинга как современного социального явления, уточнены его разновидности и формы блокирования транспортных коммуникаций. Определены опасные факторы, которые создают угрозу для жизни и здоровья граждан во время соревнований стритрейсеров. Охарактеризованы нормы действующего законодательства, которые устанавливают ответственность за нарушение общественного порядка и безопасности дорожного движения в контексте осуществления этого вида правонарушения.

Предложено методические рекомендации работникам полиции и представителям других органов власти относительно усовершенствования их взаимодействия с организациями, которые проводят на дорогах спортивные соревнования (автогонки).

Обозначен комплекс мероприятий по профилактике дорожного травматизма на месте проведения вышеупомянутых массовых мероприятий; сделан вывод о важной роли и доминирующем влиянии гражданского общества в борьбе с нарушителями публичной безопасности; указано на необходимость создания органами местного самоуправления благоприятных условий для функционирования общественных организаций автоспорта в сфере автоспорта.

Ключевые слова: несанкционированные уличные гонки (стритрейсинг), безопасность дорожного движения, полицейские, профилактика дорожного травматизма, гражданское общество, правовые нормы, общественный порядок.

STREETRACING AS FACTOR OF BLOCKING OF TRANSPORT COMMUNICATIONS: SOCIAL AND LEGAL ASPECTS OF PROVIDING OF SAFETY OF TRAVELLING MOTION

Vaida Taras Stepanovich,

candidate of pedagogical sciences, assistant professor,
Associate Professor of department of the special physical and fire preparation
(Kherson Faculty of Odessa State University of Internal Affairs, Kherson, Ukraine)

Actual problem for the society, which arises up as a result of the illegal use of highways by offenders for realization of unauthorized street races, is considered in the article.

Dangerous factors during the competitions of street racers which create a threat for public safety and life and health of citizens are certain: 1) ceiling of travel part with formation of travelling congestions, impossibility of motion of special transport; 2) accumulation of great number of technique and participants of mass measure on wayside territory, absence of the proper organizationally-administrative providing of this process; 3) locality contaminations by

garbage; 4) substantial increase of level of the noise loading in a housing district (from work of engines of cars which participate in races; loud devices, screaming of crowd of fans); 5) creation of obstacles for work of patrol service workers of police (sedentary protests of fans and partitioning off of driving as a reaction on the legal requirements of policemen; uncivilized communication of crowd with authority, hissing and ridiculing of law enforcements, photographing them on mobile telephones and others); 6) indignation of habitants and participants of road traffic participants by inactivity of policemen or a disorder of street racers and others like that.

Nature of street racing as the modern social phenomenon and form of blocking of transport communications is analyzed, its varieties are specified: 1) illegal drags; 2) street-challenge; 3) roll-on; 4) various quests. Some varieties of them are also distinguished: «check-point»; «city-style»; «city-jungle»; «hunt on foxes»; «flight of cannon-ball runs»; «drafts or traffic lights races», drifting.

The norms of current legislation, which set responsibility for violation of a public order and safety of road traffic in the contest of this kind of offence (part 1 of the article 279 «Blocking of transport communications, and also fascination of a transport enterprise» of the Criminal code of Ukraine) are described.

Direct composition of offence is specified: 1) object of crime (normal work of transport, controlled use of stationary transport objects and also safety of functioning of transport communications, motion and exploitation of transport, safety of exploitation of all transport system); life and health of person, property, other blessings can come forward as an additional optional object; 2) subject of crime (transport communications; stations, air ports, stations and other transport enterprises, establishments and organizations; 3) objective side of a crime; 4) subject and subjective side of a crime.

Methodical recommendations to the workers of police and other organs of power in relation to an improvement of their co-operating with organizations, which conduct sporting competitions (autoraces) on streets and roads are given.

Prevention measures of travelling traumatism in place of realization of the above-mentioned mass measures are offered; conclusion about an important role and dominant influence of civil society in a fight against the violators of public safety is drawn; it is indicated on the necessity of creation of local self-government of favorable conditions for functioning of public organizations of motor-car aspiration.

Key words: unauthorized street races (street racing), safety of travelling motion, policemen, prevention measures of travelling traumatism, civil society, legal norms, public peace.

Постановка проблеми. Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) є складовою частиною громадського порядку, нагляд за яким в українському суспільстві здійснюється працівниками Національної поліції України [1]. Вчені, зокрема, О.Ф. Скакун, визначають громадський порядок як зумовлений об'єктивними і суб'єктивними чинниками стан урегульованості та організованості порядку у публічних місцях, що складається на основі реалізації всіх соціальних норм і принципів (правових, моральних, релігійних, корпоративних тощо) [2, с. 508].

Завдяки встановленню і підтриманню громадського порядку забезпечуються: а) публічна безпека та суспільна злагода; б) безпека

життєдіяльності громадян, захист від зазіхань на їх конституційні права та інтереси; в) сприятливі умови для нормального функціонування організацій й громадських об'єднань, для праці і відпочинку громадян, поваги їхньої честі, людської гідності й суспільної моральності. Основу громадського порядку складають правомірні взаємовідносини, поведінка та всі види діяльності, що виникають у місцях спілкування людей при задоволенні їхніх матеріальних, духовних потреб, під час відпочинку (тобто в публічних місцях).

Поняття громадського (публічного) порядку ширше за поняття правового порядку, оскільки у зміцненні та підтримці першого важлива роль належить усім соціальним нормам. Правопорядок забезпечується тільки на основі правових норм і тому охороняється спеціальними державно-правовими засобами. Громадський порядок гарантується переважно силою суспільного впливу, однак держава теж бере участь у забезпеченні цього стану – вводить заборони на певні дії (бездіяльність) фізичних чи юридичних осіб, встановлює відповідальність за правопорушення, визначає завдання, функції, повноваження, форми і методи діяльності державних органів, їх посадових осіб, громадських формувань з охорони порядку.

Під БДР (в тому числі й при експлуатації машин і механізмів на дорожній мережі) нами розуміється відсутність небезпеки для його учасників, тобто такий стан, за якого не заподіюється і не може бути завдана шкода життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок користування наземними транспортними засобами як джерелом підвищеної небезпеки, а також нормальному функціонуванню матеріальної інфраструктури об'єктів транспортної галузі.

БДР визначає ціла низка умов (соціальних, технічних, метеорологічних, організаційних тощо). Одним із сучасних факторів небезпеки для дорожнього руху, як показує практика проведення несанкціонованих вуличних перегонів в Україні та інших країнах світу, є стрітрейсинг. *Стрітрейсинг* (з англ. «street» – вулиця і «race» – змагання у швидкості, перегони) – форма неофіційних і часто незаконних вуличних гонок на автомобілях чи мотоциклах [3, с. 573, 693]. Вуличні автозмагання можуть бути самовільними (стихійними) або добре запланованими і зкоординованими.

Основними причинами проблем, які створюють при цьому для суспільства нелегальні гонщики як представники вищезазначеного масового руху, є амбіції молодих водіїв і, як наслідок, – порушення ними норм чинного законодавства в галузі БДР. Часто в засобах масової інформації (далі – ЗМІ, *уточнено нами*) до стрітрейсерів помилково відносять і чиновників, які керують транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння, і водіїв-

далекобійників, котрі не справилися з керуванням автомобіля, – тобто будь-якого порушника правил дорожнього руху (далі – ПДР, *уточнено нами*).

Поведінка стрітрейсерів перебуває за межами законодавства, оскільки під час влаштування ними несанкціонованих вуличних перегонів порушуються базові соціальні норми публічної безпеки щодо забезпечення належних умов для нормальної життєдіяльності суспільства як на вулично-дорожній мережі, так і в придорожній інфраструктурі. Порушення законодавства і особиста безвідповідальність більшості гонщиків-стрітрейсерів становить актуальну проблему для всіх інших користувачів вітчизняних доріг. Присутність у представників цієї масової течії характерного почуття свободи і романтики залишає дискусійним питання щодо їх їзди міськими вулицями навіть при наданні трас для змагань на безкоштовній основі (наприклад, на околицях міст замість центральних вулиць), оскільки швидкісні перегони саме у населеному пункті за присутності глядачів є фактором для виникнення у стрітрейсерів вищезазначених гострих відчуттів.

В Україні драг-рейсинг (з англ. drag (*сленг*) – смуга, пряма дорога, racing – змагання, перегони) як один з видів стрітрейсингу отримав офіційний статус тільки у 2009 році, коли було проведено перший чемпіонат країни. Стрітрейсинг набув значної популярності та масштабів в окремих населених пунктах нашої держави (м. Київ, Дніпро та ін.), у кожному з них налічується біля двох десятків рейсинг-клубів (наприклад, в м. Києві – 24), кількість яких може хаотично збільшуватися або зменшуватися. Причинами цієї динаміки є, наприклад, резонансні аварії з участю стрітрейсерів, дорослішання учасників автоклубу, поява в окремих його представників сім'ї, відсутність вільного часу на участь у змаганнях, потреба більше працювати, проблеми зі здоров'ям тощо [4, с. 4].

Актуальність проблеми. Не дивлячись на офіційний статус вищезазначеного масового руху, проблема порушення безпеки на вулично-дорожній мережі (проведення нелегальних гонок) регулярно піднімається в ЗМІ, є причиною для справедливого обурення громадян та осуду громадськості, вона викликає закономірне занепокоєння в органів державної влади, місцевого самоврядування та підрозділів МВС України в регіонах. Зокрема, до основних небезпек та загроз, які створюються при цьому для публічної безпеки (жителів), варто віднести наступні:

– несанкціоновано перекривається проїзна частина, внаслідок чого утворюються на деякий час дорожні «пробки» та стає неможливим транспортування, наприклад, осіб, які потребують оперативного лікарського втручання чи оперативних реанімаційних заходів; погіршуються умови для руху спецтранспорту – автомобілів швидкої медичної допомоги, пожежних та інкасаторських машин тощо; спостерігається неадекватне реагування

глядачів та учасників масового заходу на попереджувальні сигнали спецавтомобілів (при включенні ними аварійної світлової сигналізації, переключенні світла фар, подачі звукових сигналів тощо);

– відбувається значне скупчення авто- та мототехніки на придорожній території, а також людей – учасників масового заходу та вболівальників, відсутність належного організаційно-управлінського забезпечення цього процесу;

– забруднюється сміттям місцевість (пляшками з-під пива, алкогольних напоїв, целофановими пакетами від їжі тощо), руйнуються газони, клумби і т.ін.; зростає шум в житловому мікрорайоні від двигунів автомобілів, що беруть участь у перегонах, від гучної музики, оголошень через гучномовні пристрої та викрики натовпу вболівальників;

– створюються перешкоди для роботи працівників патрульної служби поліції – вболівальниками вчиняються сидячі протести (проводиться перегородження проїзду як реакція на законні вимоги поліцейських), спілкування з представниками влади здійснюється у більшості випадків з порушенням норм культури мови (з застосуванням нецензурної лайки та використанням ненормативної лексики, освистуванням і висміюванням правоохоронців, фотографуванням їх на мобільні телефони тощо);

– обурення пішоходів, інших учасників дорожнього руху чи місцевих жителів бездіяльністю патрульної служби та безалаберністю стрітрейсерів.

Результати таких змагань-розваг можуть мати негативні наслідки не тільки безпосередньо для самих водіїв, але й для жителів навколишніх будинків та інших учасників дорожнього руху.

Стан вивчення проблеми. Питання БДР та профілактики правопорушень, які обумовлені особливостями факторів у вищезазначеній сфері публічної безпеки, у різному обсязі відображені в дослідженнях таких вчених як К.К. Афанасьєв, Ю.П. Битяк, М.Ю. Веселов, В.К. Гіжевський, О.М. Джужа, Р.А. Калюжний, Т.О. Коломоєць, А.Т. Комзюк, Г.М. Максимов, В.В. Новиков, О.П. Рябченко, Х.П. Ярмакі та ін. Однак, незважаючи на обґрунтованість у роботах вчених розглянутих ними шляхів вирішення піднятих проблем БДР у цій сфері, на сьогоднішній день деякі аспекти залишаються дискусійними чи не потрапили в поле зору фахівців і потребують своєчасного реагування правоохоронців з врахуванням сучасних умов правозастосування. Зокрема, в національній юриспруденції не досліджувалася профілактика дорожньо-транспортного травматизму під час проведення несанкціонованих перегонів як цілісна системна адміністративно-правової діяльності підрозділів поліції при їх взаємодії з громадянським суспільством.

Таким чином, необхідність удосконалення теоретичних підходів і подальшої розробки практичних рекомендацій щодо здійснення

профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні в умовах несанкціонованих вуличних перегонів обумовлюють актуальність обраного нами предмету дослідження.

Мета статті (постановка завдань дослідження): 1) розглянути актуальну для суспільства проблему незаконного використання автомобільних доріг при проведенні водіями-правопорушниками несанкціонованих вуличних перегонів; 2) проаналізувати природу стрітрейсингу як сучасного соціального явища та форми блокування транспортних комунікацій, охарактеризувати його різновиди й уточнити небезпечні фактори, які виникають під час змагань та створюють загрозу для публічної безпеки, життя і здоров'я громадян; 3) описати безпосередній склад цього правопорушення; надати методичні рекомендації працівникам поліції та держслужбовцям інших органів влади щодо удосконалення їх взаємодії з організаціями, які проводять на вулицях та дорогах України спортивні змагання (автоперегони); запропонувати заходи з профілактики дорожнього травматизму на місці проведення вищезазначених масових заходів.

Результати дослідження. Виникнення стрітрейсингу як соціального явища – масового руху вуличних гонщиків – пов'язують із США (20-ті роки ХХ століття, штат Каліфорнія). Передумовами для цього слугували:

1) значна автомобілізація населення цієї країни (випуск 5,5 млн автомобілів на 125 млн громадян), яка сприяла започаткуванню серед молодих американців змагань у майстерності водіння та тюнінгування автомобілів;

2) повернення з війни молодих військовослужбовців-автомеханіків;

3) зниження вартості вживаних автомобілів;

4) існування сприятливої місцевості (висохлі озера в пустині Мохаве) та закинутої післявоєнної інфраструктури (військових аеродромів, які мали значну кількість злітно-посадкових смуг та котрі згодом стали ідеальними драг-стрипами (дорогами для драг-рейсингу – *уточнено нами*));

5) створення у 50-х роках ХХ століття в США офіційної асоціації драг-рейсингу (в Європі – в 60-х роках), з 1963 року такі змагання були виокремлені у самостійний вид спорту;

6) узаконення швидкісної їзди на чверть милі (402 метри) – драг-рейсинг та ін.; в таких заїздах гонщики на своїх автомобілях фінішують з мінімальною швидкістю 120-180 км/год, максимальна досягає до 300 км/год;

7) з 1964 року з цього виду гонок проводиться значна кількість змагань і фестивалів, з 1965 року з'явилися два спеціалізованих журнали, які присвячені драг-рейсингу [4, с. 4–5].

Перші вуличні гонки були проведені в США в знак протесту на заборону продажу алкогольних напоїв в деяких штатах цієї країни.

У Великобританії в 30-х роках ХХ століття пройшли перші заїзди на 440 ярдів, які стали поштовхом до розвитку англійського рейсингу.

В Україні стрітрейсинг як соціальне явище став розповсюдженим значно пізніше – перші гонки на вулицях населених пунктів відбулися в 90-х роках ХХ століття на мотоциклах, пізніше до них приєдналися також і автомобілі.

Стрітрейсинг – поняття узагальнене, його можна розділити на два основних підтипи (види нелегальних гонок):

1) *драг-рейсинг* (лінійна гонка з максимальним прискоренням, яка проводиться часто в темний час доби за межами населених пунктів; у змаганнях беруть участь два або чотири учасники на дистанції довжиною 1/2, 1/4 або 1/8 сухопутної американської милі (відповідно 804,5, 402,3 або 201,1 метра). На відміну від класичного драг-рейсингу, який офіційно дозволений, несанкціоновані змагання поза межами спеціально обладнаних трас вважаються протизаконним (на автомобільних дорогах часто зустрічаються транспортні засоби пересічних громадян, траси мають багато поворотів чи перехресть, на яких присутні світлофори або інші елементи дорожнього обладнання тощо).

Щоб зрівняти шанси учасників змагань, автогонки проводять в декількох класах, які відрізняються за потужністю двигуна: Fast street limited – об'єм двигуна до 1800 см³, Fast street A – об'єм двигуна 1800-2500 см³, Fast street B – об'єм двигуна 2500-4000 см³ і Unlimited street – об'єм двигуна більше 4000 см³.

Для стрітрейсингу необхідний спеціальний автомобіль, котрий пройшов тюнінг відповідними компонентами – встановлено удосконалений двигун з підвищеною потужністю (за рахунок додаткового турбонаддуву повітря та використання закису азоту), доопрацьована підвіска ходової частини, покращені її характеристики та експлуатаційні параметри гальмівної систем, колеса замінені спеціальними шинами з вилитими дисками тощо. При цьому засоби безпеки у таких автомашинах мають найвищий пріоритет.

Кожний автомобіль є унікальним і гонщик намагається підкреслити його оригінальність з допомогою аерографії, вінілових наклейок «Street Racing» та аеродинамічних навісів на кузові транспортного засобу. Останній часто декоративно розписують з використанням фарб, які не змиваються, автомобільну аерографію виконують також хімічними речовинами з балончиків (наприклад, нанесення різноманітних рисунків – квітів, психоделічних картин тощо на автобусах, в котрих живуть стрітрейсери); кузов аерографом фарбуються під камуфляж, зебру, леопарда і т.д.;

2) *стрітпойнт*: заїзд відбувається на звичайних вулицях населеного пункту. В стрітпойнті дотримання ПДР є обов'язковою умовою змагань.

Автомобілі стартують за принципом раллі з інтервалом у 5 хвилин: коли учасник досягає точки призначення, йому видається нове завдання, і так продовжується до самого фінішу.

Існують й інші різновиди стрітрейсингу, до яких, зокрема, відносяться *раллі-он* (гонка на ходу 60-200 км/год, учасники стартують не з місця, а на швидкості 60 км/год), *раллі спринт* (компактна і короткочасна гонка), *taxi race* (допускаються автомобілі тільки із заднім приводом), «*free air*», різноманітні квести. Наприклад, розрізняють «*check-point*» – змагання в населеному пункті, де учасник переміщається від точки до точки (зазвичай 5-7 чек-пойнтів); «*street-challenge*» – відрізняється від звичайного «*check-point*» наявністю набору завдань, котрі, як правило, мають вигляд гумористичної загадки або характер логічного ребуса, вирішення яких і буде відповіддю-вказівкою на наступне місце чек-пойнту. Можливий також варіант, коли місця розміщення чек-пойнтів відомі учасникам гонки з самого початку, однак невідомий порядок їх проходження (тобто спочатку треба приїхати на точку № 1, далі – на точку номер № 3 і т.д.); «*city-jungle*» – різновид «*street-challenge*», в котрому відомі всі чек-пойнти, але невідоме місце фінішу, котрий розміщений на одному з чек-пойнтів; «*city-style*» – спортивне орієнтування (деколи в нічний час) в населеному пункті на автомобілі за маршрутом, який вказаний у легенді (екіпажу пропонується знайти певний об'єкт або напис на ньому і сфотографувати їх. В подальшому зроблена фотографія є доказом знахідки цього місця, його надають організаторам на чек-пойнтах та на фініші; «*полювання на лисиць*» – пошук і переслідування одного з учасників («лисиці») іншими гравцями («мисливцями»); «*політ гарматного ядра*» (англ. *cannonball runs*) – незаконні гонки громадськими трасами від точки до точки, в котрих беруть участь декілька гонщиків серед звичайних автомобілів. Під час таких заїздів часто страждають не тільки самі учасники гонки, але й пішоходи чи інші водії, на котрих відбуваються наїзди чи зіткнення. У таких гонках водії повинні добратися від одної частини міста до іншої, а переможцем визначається той, хто доїхав до фінішу за менший час; «*шашкові або світлофорні гонки*» – перегони на шляху від одного світлофора до іншого: два і більше «гонщиків» зустрічаються на дорозі випадково та намагаються довести один одному хто з них «крутіший» – здійснюється обгін один одного; переключення дальнього світла фар призводить до виникнення страху у інших учасників дорожнього руху та створення аварійних ситуацій; гра в «шашки» як правило відбувається із значним перевищенням швидкості. Зазвичай перегони закінчуються тим, що один водій суттєво випереджає «суперника» (поки той зупиняється на світлофорі або впирається у повільний транспортний потік і т.д.). Цей вид світлофорних перегонів є розповсюдженим явищем на довгих швидкісних проспектах, котрі влаштовують на дорогах з трьома і більше світлофорами,

випередження проводять на ділянках шляху від одного до іншого засобу регулювання – стартують як правило на зелений (не раніше), далі – швидкий розгін, «шашки» і гальмування перед наступним світлофором. Правилами встановлено такі обмеження: або зайняти першу позицію на наступному світлофорі, або встигнути проїхати на зелений сигнал світлофора, щоб водій, який переслідує, потрапив на перехресті на червоний сигнал; *слалом* – змагання автомобілістів на льоді або снігу, які полягають у проходженні дистанції за мінімальний час (аналог вправи «змійка», в котрій водій проїжджає між розміщеними в ряд фішками, причому за збиті фішки нараховується штрафний час; *дрифтинг* – порівняно молодий вид змагань з стрітрейсінгу (його батьківщина – Японія), мета котрого полягає у проведенні автомобіля через повороти, не втрачаючи швидкості і керованості транспортним засобом. При цьому водій використовує так званий «керований занос» автомашини або «дрифт». У змаганнях беруть участь тільки транспортні засоби із заднім приводом коліс з турбірованими двигунами.

Стрітрейсінг подібний до змагань «Формули-1» і автораллі, але має і деякі відмінності. Команди, які беруть участь у перегонах «Формули-1», використовують на гран-прі боліди (гоночні автомобілі власного виробництва) та змагаються на чемпіонаті світу з кільцевих гонок з відкритими колесами. *Автораллі* – вид автомобільних гонок, які проходять на відкритих або закритих трасах на модифікованих або спеціально зібраних автомобілях; заїзди головним чином прокладаються автомобільними дорогами загального користування у форматі «із пункту А до пункту В» з проходженням контрольних точок; спортсмени пересуваються з максимальною швидкістю тільки на спеціально перекритих швидкісних ділянках, а від однієї спеціальної ділянки до іншої ралісти переміщуються, дотримуючись всіх ПДР і за чітко визначений часовий норматив.

Основним завданням працівників поліції в контексті організації їх боротьби із порушниками ПДР є попередження несанкціонованої організації авто гонок, запобігання виникненню дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП, *уточнено нами*) та травмування людей у місцях їх проведення внаслідок недотримання організаторами масового заходу встановлених вимог безпеки.

У відповідності до вимог частини 1 статті 279 «Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства» Кримінального кодексу України (далі – ККУ, *уточнено нами*) передбачено, що «блокування транспортних комунікацій шляхом влаштування перешкод, відключення енергопостачання чи іншим способом, яке порушило нормальну роботу транспорту або створювало небезпеку для

життя людей, або настання інших тяжких наслідків, – карається штрафом до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років. Дії, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей або інші тяжкі наслідки, – караються позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років» [5].

Основним безпосереднім об'єктом злочину є нормальна робота транспорту, контрольоване використання стаціонарних транспортних об'єктів, а також безпека функціонування транспортних комунікацій, руху та експлуатації транспорту, безпека експлуатації всієї транспортної системи. Його додатковим факультативним об'єктом можуть виступати життя і здоров'я особи, власність та інші блага.

Предметом злочину є: 1) транспортні комунікації (ч. 1 ст. 279 ККУ); 2) вокзали, аеродроми, порти, станції та інші транспортні підприємства, установи та організації (ч. 2 ст. 279 ККУ). Під транспортними комунікаціями розуміємо шляхи сполучення, споруди на них, засоби сигналізації та зв'язку всіх видів транспорту, включаючи й трубопровідний.

Посягання, передбачене ч. 2 ст. 279 ККУ, може стосуватися відповідного об'єкта в цілому або його окремих частин – диспетчерських пунктів, перонів, причалів, злітних смуг, депо, тягових підстанцій і т.д. При цьому не мають значення відомча підпорядкованість об'єкта транспорту, наявність у нього статусу юридичної особи. Предметом цього злочину є лише ті транспортні підприємства, установи, організації, які забезпечують рух та експлуатацію транспорту. Не повинні визнаватися предметом злочину рекламні, торговельні та інші організації, які хоча структурно і належать до транспортного підприємства, установи чи організації, але від їх діяльності безпосередньо не залежать безпечний рух та експлуатація транспорту (наприклад, трамвайно-тролейбусне управління, бензозаправна станція тощо).

Об'єктивна сторона злочину може виражатися у формі блокування транспортних комунікацій (ч. 1 ст. 279 ККУ). Блокування транспортних комунікацій може здійснюватися шляхом дії або бездіяльності правопорушників. Способами вчинення цього діяння є: 1) влаштування різноманітних перешкод для їх експлуатації; 2) відключення енергопостачання; 3) інші способи.

Влаштування перешкод означає перекриття руху шляхом створення барикад, завалів на шляхах, організація протестів на дорозі сидячими мітингувальниками або способом постійного переходу пішоходів пішохідним переходом, встановлення нерухомих великогабаритних транспортних засобів, спрямування потоків води, каменепадку. Відключення

енергопостачання – це вимкнення джерел струму, які необхідні для підтримання руху транспорту або убезпечення його експлуатації (живлення світлофорів, засобів сигналізації; зв'язку, радіолокації тощо). Блокування транспортних комунікацій в інший спосіб може полягати в найрізноманітніших діях, які роблять неможливою безпечну експлуатацію транспорту (зокрема, виставлення пікетів, постів, перекриття шлагбаумів, вимкнення засобів сигналізації чи зв'язку або увімкнення їх в режимі заборони руху, перекриття засувок трубопроводів, влаштування перепон для радіозв'язку чи сприйняття сигналів регулювання руху).

Обов'язковою ознакою складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 279 ККУ, є наслідки, які можуть полягати у: 1) порушенні нормальної роботи транспорту; 2) створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків. Злочин у першій його формі вважається закінченим з моменту настання одного із вказаних наслідків, а в другій – з моменту захоплення відповідного об'єкта транспорту.

Суб'єкт злочину загальний. *Суб'єктивна сторона* злочину характеризується умислом. Кваліфікованими видами злочину є вчинення вказаних у частинах 1 або 2 ст. 279 ККУ діянь, якщо воно спричинило: 1) загибель людей; 2) інші тяжкі наслідки (ч. 3 ст. 279 ККУ) [5]. Інші тяжкі наслідки можуть полягати у заподіянні тяжких тілесних ушкоджень одній особі чи середньої тяжкості тілесного ушкодження двом і більшій кількості осіб, заподіянні великої матеріальної шкоди, припинення руху на значний час чи діяльності підприємства автоперевезення, що потягло за собою серйозні ускладнення у функціонуванні транспорту тощо [6].

Ускладнюючими моментами для виконання правоохоронцями своїх обов'язків в умовах проведення змагань стрітрейсерів є значна кількість порушників БДР одночасно (300 автомобілів і більше), хаотичне долучення до масового заходу окремих сторонніх громадян, часто малолітніх чи неповнолітніх осіб на батьківських автомобілях з метою уникнення сплати ними внесків організаторам змагань за участь (пошук для молоді нових місць дозвілля); недостатня кількість працівників підрозділу поліції для ліквідації правопорушення внаслідок проведення автогонок одночасно в декількох місцях.

На основі аналізу вітчизняної правоохоронної та управлінської практики, серед заходів боротьби із перегонами стрітрейсерів доцільно застосовувати наступні заходи:

1) узаконення змагань (проведення переговорів громадських рад при обласних держадміністраціях чи міськрадах з керівниками рейсинг- та автоклубів), результатами яких повинні бути:

а) виділення окремих смуг на закритих територіях населених пунктів (автодромах, промислових зонах, в тупиках доріг) чи поза ними (на

обласних дорогах загальнодержавного значення з низькою інтенсивністю руху); врегулювання питань щодо оренди місця та визначення часу проведення змагань – наявність належної дороги з максимально прямою і широкою трасою та рівним покриттям; зволоження дороги водою спецтранспортом (поливальними автомобілями); передбачення достатніх місць для облаштування старту учасників заїзду та гальмування автомобілів після фінішу; натягування канатів вздовж дороги або обов'язкова наявність відбійників з метою попередження виходу на дорогу пішоходів чи тварин; обрання для змагань темного часу доби (менша кількість транспортних засобів) та забезпечення достатнього освітлення дороги у місці проведення масового заходу;

б) завчасне перекриття проїзної частини передбаченими чинним законодавством дорожніми засобами (переносними шлагбаумами, фішками, огорожувальними стрічками, встановлення додаткових дорожніх знаків, світлових тумб, спецсигналів тощо);

в) забезпечення змагань медичними фахівцями, працівниками поліції, пожежними автомобілями, евакуаторами для належної охорони громадського порядку; визначення місць на прилеглий території, які будуть в достатній кількості для паркування учасників та глядачів стрітрейсинг-шоу;

г) затвердження офіційних правил змагань з метою планомірного забезпечення необхідного рівня безпеки та організації дорожнього руху, уникнення випадків травмування чи смертей;

д) підбір необхідної кількості спостерігачів, забезпечення їх спецодягом (куртками із світлоповертальними елементами), їх раціональна розстановка вздовж траси та в місцях старту і фінішу автомобілів. Їх чергування на міських вулицях в місцях старту та проїзду потоку транспортних засобів, перекривання виїзду із прилеглих територій дасть можливість уникнути створення перешкод для змагань спортсменів, проведення своєчасної профілактики правопорушень та припинення протиправних дій тощо;

2) перевірка в осіб (стрітрейсерів) – водіїв транспортних засобів – документів на право керування транспортними засобами;

3) виявлення осіб, які керують транспортними засобами в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння (категорично відсторонюються від змагань). З метою належного забезпечення такого медичного контролю автогонки робляться їх організаторами, як правило, закритими;

4) проведення працівниками поліції та фахівцями провідних транспортних об'єднань автогонщиків роз'яснювальної роботи з керівниками маловідомих рейсинг-клубів – організаторів нелегальних змагань щодо відповідальності за належний рівень організації масових заходів та попередження ДТП (випадків травмування чи смертей) [7, с. 115–

190].

Санкції ст. 279 ККУ (штраф, виправні роботи, арешт, обмеженням волі) в більшій мірі стосуються безпосередньо стрітрейсерів. На батьківщині вуличних перегонів (штат Каліфорнія, США), закон є настільки жорстким, що поліція має право: 1) арештовувати порушників з числа глядачів вуличних гонок; 2) стрітрейсерів позбавляють права на керування транспортним засобом і права власності на автомобіль (останній відправляють в утилізацію).

Висновки. Автомобільні дороги та швидкісна їзда стрітрейсерів на потужних транспортних засобах виключає будь-які прояви їх самовпевненості. Самовільно організовані та здійснювані на окремих ділянках доріг авто- чи мотоперегони створюють небезпеку не тільки для самих учасників змагань, а й для інших громадян.

Важливим засобом у боротьбі з цим порушенням громадського порядку виступає в першу чергу громадянське суспільство, яке повинна превентивно реагувати на появу цих стихійних масових заходів, що проводяться вищезазначеними громадськими організаціями в галузі автоспорту. Завданнями ж державних органів виконавчої влади та підрозділів Національної поліції полягає у забезпеченні виконання в повному обсязі вимог чинного законодавства, яке гарантує всім громадянам України право на безпечні умови життя та діяльності.

Створення органами місцевого самоврядування сприятливих умов для функціонування громадських організацій автомобільного спрямування, налагодження з ними конструктивної взаємодії – основний шлях для уникнення правопорушень БДР на вулично-дорожній мережі населених пунктів України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 2 липня 2015 року № 580-VIII. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/580-19/conv/page1-4>.
2. Скакун О.Ф. Теорія права і держави / Ольга Федорівна Скакун : [підручник]. – Київ: Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2009. – 520 с.
3. Мюллер В.К. Англо-русский словарь: 53 000 слов / Владимир Карлович Мюллер. – 21-е изд., испр. – М.: Рус. яз., 1987. – 848 с.
4. Сковорода С. Уличные гонщики / Саша Сковорода // 7я. – № 33. – 19-25 серпня 2014 року. – С. 4-5.

5. Кримінальний Кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III (набрав чинності з 1 вересня 2001 року, із змінами та доповненнями). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2341-14>.

6. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України [Електронний ресурс] //Всеукраїнський Юридический Портал. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakoni.com.ua/node/227>.

7. Вайда Т.С. Професійна етика водія та культура водіння [Текст]: навч.-метод. посібн. для викл. та курсантів ВНЗ МВС України / Т.С. Вайда. – вид-ня друге, доп. – Харків: ХНУВС, 2013. – 264 с.

УДК 342.95

НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Бондар Валерія Валеріївна,
кандидат юридичних наук,

доцент кафедри загальноправових та соціально-гуманітарних дисциплін
(Херсонський факультет Одеського державного університету внутрішніх справ,
м. Херсон, Україна)

У статті проведено дослідження окремих проблем адміністративно-правового регулювання діяльності Національної поліції України, проаналізовано законодавство, що регулює діяльність Національної поліції України, запропоновані обґрунтовані рекомендації щодо удосконалення норм Закону України «Про Національну поліцію».

Ключові слова: законодавство, Закон України «Про Національну поліцію», адміністративно-правове регулювання, діяльність, завдання та повноваження поліції.

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИЦИЯ УКРАИНЫ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Бондарь Валерия Валериевна,
кандидат юридических наук,

доцент кафедры общеправовых и социально-гуманитарных дисциплин
(Херсонский факультет Одесского государственного университета внутренних дел,
г. Херсон, Украина)

В статье проведено исследование отдельных проблем административно-правового регулирования деятельности Национальной полиции Украины, проанализировано законодательство, регулирующее деятельность Национальной полиции Украины,