

ції надзвичайної ситуації, також і рятувальні, аварійні, евакуація населення тощо. Перераховані показники дозволяють отримати майже достовірну інформацію про масштаб надзвичайних ситуацій та розмір їх негативних наслідків і на підставі цього визначити комплекс заходів, необхідних для усунення останніх. З усього обсягу застосовуваних заходів важливе і, мабуть, найголовніше значення належить заходам правового характеру.

Отже, нормативно-правовий підхід до визначення поняття “надзвичайна ситуація” дозволяє виділити його основні ознаки.

По-перше, надзвичайна ситуація - це порушення нормальних умов життя і діяльності людей на об'єкті критичної інфраструктури або території.

По-друге, будь-яка надзвичайна ситуація призводить (або може призвести) до настання негативних наслідків, а саме: загибель людей та (або) матеріальні втрати.

Підбиваючи підсумок висловленому, слід наголосити, що в умовах виникнення надзвичайних ситуацій техногенного характеру, крім вищевказаних суспільних відносин, у змісті громадської безпеки виникають такі специфічні види правовідносин:

1) необхідність держави вчиняти дії, спрямовані на забезпечення громадської безпеки в умовах надзвичайної ситуації (відносини між органами державної влади, відповідальними за ліквідацію наслідків надзвичайної ситуації, і органами, що забезпечують громадську безпеку; між органами державної влади, що забезпечують громадську безпеку, і фізичними та юридичними особами, які перебувають на території, де виникла надзвичайна ситуація, і на суміжних територіях);

2) необхідність держави в особі державних органів і посадових осіб реагувати на порушення у сфері забезпечення громадської безпеки в умовах надзвичайної ситуації (відносини щодо захисту прав і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, які перебувають на території, де виникла надзвичайна ситуація);

3) необхідність застосовувати встановлені законом заходи державного примусу в разі порушення громадської безпеки в надзвичайній ситуації (відносини щодо притягнення до юридичної відповідальності за порушення громадської безпеки за умов виникнення надзвичайної ситуації; щодо притягнення до юридичної відповідальності посадових осіб, які перевищили надані їм повноваження з питань гарантування громадської безпеки в умовах виникнення надзвичайної ситуації).

Література

1. Дубовик О. Л. Механизм действия права в чрезвычайных ситуациях / О. Л. Дубовик // Обеспечение безопасности населения и территорий (организацион-

но-правовые вопросы). – М., 1994. – С. 3-19.

2. Кодекс цивільного захисту України : Кодекс від 02.10.2012 № 5403-VI // Відомості Верховної Ради. – 2013. – № 34-35. – Ст. 458.

3. Брушлинский Н.Н. Проблемы создания и функционирования аварийных служб / Н. Н.Брушлинский, В. П. Семиков // Проблемы безопасности при чрезвычайных ситуациях. – 1990. – Вып.1. – С. 16 - 19.

4. Пригожин А.И. Социодинамика катастроф / А. И. Пригожин // Социологическое исследование. – 1989. – № 3. – С. 24-27.

5. Василькевич Л.И. Чрезвычайная ситуация: определение и сущность / Л.И. Василькевич // Проблемы безопасности при чрезвычайных ситуациях. – 1991. – Вып. 6. – С. 48-51.

6. Комарницький В. М. Екологічне право [Текст] : навч. посіб. / В. М. Комарницький, В. І. Шевченко, С. В. Єлькін. - К. : Центр навчальної літератури, 2006. - 226 с.

7. Волошин С. М. Нормативно-правове забезпечення техногенно-природної безпеки / С. М. Волошин // Надзвичайна ситуація. – 2000. – № 1. – С. 33-35.

8. Новий тлумачний словник української мови / Укл. Яременко В.В., Сліпущко О.М. в 3-х т. – Т. 2 (К - П). – К. : Аконті, 2006. – 928 с; Т. 3 (П - Я). – К. : Аконті, 2006. – 864 с.

9. Абрамов В.Ю. Страхование: теория и практика / В.Ю. Абрамов. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 512 с.

10. Зинченко С.А. Юридические факты в механизме правового регулирования / С. А. Зинченко. – М. : Волтерс Клувер, 2007. – 152 с.

11. Порфирьев Б. Н. Организация управления в чрезвычайных ситуациях: (Проблемы предотвращения и сокращения масштабов последствий технологических и природных катастроф) / Порфирьев Б. Н. – М.: Знание, 1989. – 64 с.

12. Спаський А.С. Сутність поняття “правовідносини за участю органів внутрішніх у надзвичайних ситуаціях” / А.С. Спаський // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. – 2005. – №3. – С. 162-166.

13. Кузніченко С. О. Надзвичайні адміністративно-правові режими: зарубіжний досвід та українська модель : Монографія / С. О. Кузніченко. – Сімферополь: КРП “Вид-во “Кримнавчпеддержаввидав”, 2009. – 500 с.

14. Бандурка О. М. Управління в органах внутрішніх справ України : підруч. / Бандурка О. М. - Х.: Ун-т внутр. справ, 1998. – 480 с.

Курбанов Я.Л.,

аспірант ОДУВС

Надійшла до редакції: 13.08.2015

УДК 351.811.113(477)

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

Присяжнюк А. В.

У запропонованій статті досліджуються питання вдосконалення адміністративно-правового забезпечення перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні. Запропоновано окремі заходи ефективного функціонування ринку пасажирських перевезень, укрупнення автомобільних перевізників і створення

мережі базових автотранспортних підприємств, що, у свою чергу, забезпечить модернізацію автотранспортної системи України.

Ключові слова: пасажирські автомобільні перевезення, адміністративно-правове забезпечення, шляхи вдосконалення перевезення пасажирів автомо-

ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ ПРАВНИЧИЙ ЧАСОПИС

більшим транспортом.

В предлагаемой статье исследуются вопросы совершенствования административно-правового обеспечения перевозки пассажиров автомобильным транспортом в Украине. Предложены отдельные меры эффективного функционирования рынка пассажирских перевозок, укрупнение автомобильных перевозчиков и создания сети базовых автотранспортных предприятий, что, в свою очередь, обеспечит модернизацию автотранспортной системы Украины.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, пассажирские автомобильные перевозки, административно-правовое обеспечение, пути совершенствования перевозки пассажиров автомобильным транспортом.

The article examines the issues of improving the administrative-legal regulation of transportation of passengers by motor transport in Ukraine. Proposed separate measures of the effective functioning of the passenger transportation market, the consolidation of motor carriers and create a network base of trucking companies, which, in turn, will provide modernization of transport system of Ukraine.

Keywords: road transport, road passenger transport, administrative and legal support, ways to improve the transport of passengers by road.

Нинішній стан пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні є таким, що потребує вдосконалення адміністративно-правового забезпечення його функціонування. Сподівання на те, що все відрегулює ринок (ринкові відносини), поки що, на жаль, не знайшли свого підтвердження, і проблеми щодо перевезення пасажирів, наприклад, у сільській місцевості в багатьох випадках тільки загострилися. Загострюються питання щодо технічного стану й вимог до транспортних засобів перевезення пасажирів, водіїв цих засобів та багато інших адміністративно-правових питань забезпечення ефективної діяльності у сфері пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

З огляду на зазначене, актуальності набувають питання подальшого вивчення шляхів удосконалення адміністративно-правового забезпечення перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні з метою його сталого соціально-економічного розвитку, безпечного регулярного перевезення пасажирів і створення умов для інтеграції в Європейську транспортну систему.

Питанням адміністративно-правового врегулювання діяльності автомобільного транспорту з перевезення пасажирів приділялась увага вітчизняними науковцями, що знайшло своє відображення в наукових працях О.І. Антоноука, В.Г. Атаманчука, Л.В. Бабаченко, В.Л. Грохольського, В.В. Луця, В.Й. Развадовського, А.Є. Рубана, М.П. Скачука, Ю.А. Тихомирова, М.Л. Шелухіна та ін. Однак, на наш погляд, і досі залишається багато питань не вирішених, а окремі положення, відображені в попередніх дослідженнях, базувалися на застарілій нормативно-правовій базі й сьогодні вже не відображають реального стану адміністративно-правового забезпечення перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні.

За період незалежності України перевезення пасажирів автомобільним транспортом зазнали суттєвих змін.

Лібералізація ринку внутрішніх пасажирських перевезень шляхом здійснення приватизації та запровадження підприємницької діяльності в цій сфері, спрощення системи оподаткування спричинило подібнення великих автомобільних підприємств на сотні дрібних.

Вбачаючи багато проблем у цій сфері, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р затверджено основні напрями розвитку автомобільного транспорту, які знайшли своє закріплення в “Транспортній стратегії України до 2020 року” [1] і в регіональних програмах її реалізації.

Ключовими аспектами, які дозволять забезпечити ефективно та стабільне функціонування ринку автотранспортних послуг, є розвиток і вдосконалення маршрутної мережі й структури рухомого складу, удосконалення економічних відносин адміністративно-правовими засобами, реформування діючої системи пільг на проїзд у громадському транспорті загального користування приміського та міжміського сполучення, забезпечення вільного ціноутворення на ринку автотранспортних послуг, легалізація тіншового сектору ринку, а також оновлення матеріально-технічної бази.

Розвиток і вдосконалення маршрутної мережі та структури рухомого складу. Першочерговими завданнями вдосконалення маршрутної мережі є постійний моніторинг її стану, визначення й уточнення пасажиропотоків на різних напрямках та її поточне коригування з урахуванням того, щоб кожний із напрямів в обов’язковому порядку обслуговувався транспортом. Потреби пасажирських перевезень, за можливості й необхідності, повинні забезпечуватись різними видами транспорту, щоб на кожному з напрямів усі категорії пасажирів могли задовольнити власну потребу в пасажирських перевезеннях, обравши той вид транспорту (міськелектротранспорт, автобуси великого класу звичайного режиму руху, автобуси великого, середнього і малого класу, що працюють у режимі маршрутного таксі), що найбільше влаштовує їх за співвідношенням “час поїздки комфортність ціна”.

Співвідношення між різними режимами руху, а також типами рухомого складу визначаються, виходячи з вивчення пасажиропотоку по категоріях пасажирів з огляду на переваги, які вони віддають тому чи іншому виду транспорту. Одним з найважливіших перспективних заходів є формування, у порядку, встановленому чинним законодавством, мережі маршрутів, які працюватимуть за регульованими тарифами та здійснюватимуть перевезення всіх пільгових категорій пасажирів. До таких маршрутів мають бути віднесені всі міські автобусні маршрути, що працюють у звичайному режимі руху, і маршрути приміського сполучення [2].

Сьогодні мережа міських маршрутів, на яких транспорт великого, середнього й малого класу обслуговує населення в режимі “маршрутного таксі”, загалом сформована й може піддаватися частковим змінам при значному збільшенні пасажиропотоку на будь-якому напрямку, а також при будівництві чи розширенні будь-яких великих пасажироутворюючих об’єктів: великих підприємств, житлових районів, торгівельних ринків, цвинтарів тощо.

Плануючи подальший розвиток маршрутної мережі, необхідно враховувати такі найважливіші фактори, як екологія і пропускна здатність існуючих доріг. Вирішувати вказане питання необхідно шляхом пріоритетного

використання транспорту великої пасажировмісності, реконструкції та розширення окремих вулиць і транспортних розв'язок, переобладнання частини автобусів для роботи на газовому паливі, оновлення транспортних засобів з використанням палива Євро-4, Євро-5.

Формування базових підприємств. Одним з основних завдань розвитку транспортного комплексу щодо міських пасажирських автомобільних перевезень є підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств на основі формування ринку транспортних послуг і капіталів, а також формування дієздатного й активного власника [3].

У сфері автомобільних пасажирських перевезень можуть бути задіяні підприємства всіх форм власності. Виняток становлять ті напрями діяльності, які пов'язані з організацією безпеки руху і контролю. Ці напрями діяльності мають забезпечуватися організаційними державними або комунальними структурами. Ці структури повинні займатися також питаннями формування маршрутної мережі, графіків руху, зупинками громадського транспорту, дорогами, іншими елементами транспортної інфраструктури. Сьогодні у сфері пасажирських автоперевезень склалася така система взаємовідношень між учасниками виробничого процесу: власники транспортних засобів - водії - замовник - підприємства-перевізники.

Замовником перевезень є органи місцевого самоврядування в особі управління транспортного комплексу. Підприємство-перевізнак - організація, в обслуговування якої передана частина автомобільних маршрутів. Підприємство може обслуговувати маршрути своїм транспортом, що знаходиться в нього на балансі, або залучати до обслуговування маршрутів приватних підприємців, у яких є власний або орендований рухомий склад.

Приватний підприємець, у свою чергу, або сам виконує обов'язки водія, або укладає трудовий договір з найманим працівником.

У рамках існуючої системи оподаткування розвиток такого підходу до відносин між учасниками перевізного процесу дозволяє легально мінімізувати розмір оподаткування, а отже, звільняє капітал для вирішення питань відновлення рухомого складу, забезпечення роботи транспорту на збиткових маршрутах звичайного режиму руху, розвитку виробничої бази. Робота приватних підприємців за спрощеною системою оподаткування дозволяє підвищити інвестиційну привабливість, стримує зростання некомпенсованих збитків, а отже, і зростання вартості проїзду.

Сьогодні, на нашу думку, необхідно провести аналіз ефективності діяльності пасажирських перевізників різних форм власності, ретельно підійти до з'ясування умов діяльності як підприємств комунальної власності, так і суб'єктів підприємницької діяльності фізичних та юридичних осіб. Вивчення цього питання свідчить про необхідність більш чітко формувати умови участі перевізників у конкурсах, враховуючи наявність бази технічного обслуговування та ремонту, медичного огляду, кадрової підготовки в конкурсантів та ін.

Автоперевізнак пасажирів повинен мати виробничу базу (чи відповідний договір), що дозволяє в повному обсязі здійснювати роботи з обслуговування й ремонту рухомого складу. При цьому потужність виробничої бази має відповідати кількості рухомого складу, що

використовується підприємством на міських маршрутах.

Тому на даному етапі необхідно концентрувати увагу на транспортних підприємствах, які володіють сучасною виробничо-технічною базою. Принциповим питанням є збільшення питомої частки комунальної власності в пасажирському транспортному комплексі, що складає на сьогодні менше 20%. Збільшення пасажироперевізників комунальної власності може відбуватися за рахунок інвестицій центральних та місцевих органів влади, а також окремих інвесторів.

Адміністративно-правове забезпечення пасажирських автомобільних перевезень шляхом удосконалення економічних відносин. Основою стабільної роботи підприємств, що забезпечують пасажирські автоперевезення, повинна стати ефективна діяльність органів державної влади та місцевого самоврядування з розвитку й удосконалення ринку надання транспортних послуг. При формуванні ринку послуг автомобільних пасажирських перевезень мають бути дотримані вимоги ефективної конкуренції, недопущення монополізації ринку. Розподіл маршрутів між перевізниками має здійснюватися винятково на конкурсній основі. Маршрути, що виносяться на конкурс, необхідно формувати у вигляді пакетів, які включають у себе, як правило, маршрути різних режимів руху, що переважно працюють на одному напрямку з різними рівнями рентабельності.

В економічному плані пакети повинні забезпечити рентабельну роботу підприємства при встановленому рівні вартості поїздки. Для забезпечення цього необхідно використовувати економічні паспорти маршрутів, які пройшли якісну розробку та незалежну експертну оцінку.

Пакети маршрутів мають бути сформовані таким чином, щоб середній рівень їхньої рентабельності був однаковим. На соціально значимі перевезення (у звичайному режимі руху) має бути встановлене комунальне замовлення. Основними принципами комунального замовлення на пасажирські автоперевезення повинні бути:

- взаємини замовника перевезень з перевізником визначаються договором, в якому обумовлюються вимоги до якості й безпеки перевезень, фіксується вартість проїзду, обумовлюється порядок одержання компенсації збитків від перевезень пільгових категорій пасажирів і використанія регульованих тарифів;

- витрати пасажирського перевізника не повинні перевищувати встановлених нормативів витрат різних видів ресурсів;

- забезпечення інтересів держави і громади по виконанню завдань при виникненні надзвичайних ситуацій.

Економічні методи регулювання діяльності автомобільного пасажирського транспорту, що використовуються органами державної влади та місцевого самоврядування, повинні:

- забезпечити захист економічних інтересів споживачів послуг (пасажирів);

- забезпечити інвестиційну привабливість ринку автомобільних пасажирських перевезень;

- забезпечити захист інтересів перевізників при здійсненні пільгових перевезень при роботі за регульованими тарифами.

Інвестиційна, кредитна, бюджетна й податкова політика у сфері адміністративно-правового забезпечення пасажирських автомобільних перевезень. Інвестиційна політика на ринку автомобільних пасажирських

перевезень на першому етапі повинна визначатися насамперед власними ресурсами підприємств-перевізників і працюючих на цьому ринку приватних підприємств. Ці ресурси, у свою чергу, залежать від економічних характеристик маршрутів, що обслуговуються, встановленого рівня тарифів і цін.

Однією з найважливіших економічних характеристик маршруту є його рентабельність, при цьому маршрути, що працюють у різних режимах руху, за цим показником різко відрізняються. Так, маршрути звичайного режиму руху (соціально-значимі маршрути) усі без винятку є збитковими. Автобуси великого і середнього класу, що працюють у режимі "маршрутного таксі", мають рентабельність до 10 %, а маршрути, що обслуговуються автобусами малого класу, як правило, працюють з рентабельністю, яка перевищує 25 %. Тому інвестиційна політика щодо рухомого складу, що працює на різних маршрутах, повинна істотно відрізнятися.

З огляду на сформований рівень компенсації збитків за рахунок бюджетних коштів, пріоритетним напрямом інвестицій для забезпечення нормального функціонування автобусів звичайного режиму є вишукування коштів на додаткову компенсацію понесених збитків за перевезення пільгових категорій пасажирів.

Джерелом цих коштів повинні стати власні кошти підприємств, отримані за рахунок використання частини прибутку від експлуатації автобусів малого класу в режимі маршрутного таксі. На наш погляд, акумуляція цих коштів на зазначені цілі можлива за умови раціонального формування маршрутних пакетів і розподілу їх між перевізниками.

Враховуючи високу вартість нового рухомого складу (насамперед автобусів великого й особливо великого класу), що використовується в пасажирських міських перевезеннях і в приміському сполученні, а також відносно довгострокову окупність інвестицій у розвиток виробничо-технічної бази, важливе значення для розвитку пасажирського автотранспорту має раціональна кредитна політика. З огляду на те, що придбання нового рухомого складу, як правило, здійснюється у формі лізингу або за рахунок кредиту, підприємствам доцільно мати довгострокові фінансові відносини з певними фінансовими структурами на основі гарантій місцевих органів влади та самоврядування.

Укладання подібних договорів дозволить знизити відсотки за кредитом і, відповідно, зменшити термін окупності основних засобів. Перевага віддається перевізнику з власною виробничою базою, оскільки вона може бути визначена як застава при отриманні кредитів.

Удосконалення форм державного регулювання та контролю у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Основні напрями регулювання повинні базуватися на економічних механізмах і контролі забезпечення вимог до безпеки та якості транспортних послуг. Регулюванню насамперед підлягають: формування ринку послуг; організація і контроль автомобільних перевезень; забезпечення безпеки та якості пасажирських перевезень, а також екологічна безпека; відносини між перевізниками й замовниками, споживачами транспортних послуг. Замовник транспортних послуг повинен мати право додатково встановлювати відповідні стандарти, що визначають, в основному, якісні параметри обслуговування споживачів, про що повинно йтися в договорі. Договір повинен передбачати: безумовне виконання встановлених

вимог безпеки та якості пасажирських автоперевезень; технічне і технологічне забезпечення керування рухом автотранспорту на маршрутах; забезпечення пасажирського транспорту й маршрутів відповідними інформаційними показниками; забезпечення рентабельної роботи пасажирського перевізника; порядок дій органів управління й перевізника при виникненні надзвичайних ситуацій; відповідальність і санкції за невиконання умов договору. При невиконанні чи порушенні договірних умов перевізник повинен бути позбавлений ліцензії на перевезення пасажирів.

Система державного й громадського контролю повинна включати: критерії оцінки роботи підприємства; визначення порушень, що підлягають фінансовим чи іншим санкціям; порядок здійснення контролю та застосування санкцій за кожне порушення та ін.

Робота пасажирських перевізників з персоналом. Важливим питанням ефективного й безпечного перевезення пасажирів автомобільним транспортом є кваліфікаційний рівень працівників перевізників. Необхідно створити систему підготовки та підвищення кваліфікації осіб, які беруть участь у процесі автомобільних пасажирських перевезень, яка повинна включати підготовку та перепідготовку фахівців пасажирського транспорту до рівня, що відповідає державним вимогам з питань безпеки, економіки й технології перевезень. Така підготовка повинна бути доступною для перевізників з метою забезпечення можливостей їхнього доступу до ринку послуг.

Рівень підготовки та підвищення кваліфікації керівників, фахівців і водіїв перевізників має стати одним із факторів, що враховуються при проведенні тендерних конкурсів на право перевезення пасажирів.

До основних напрямів адміністративно-правового забезпечення пасажирських перевезень можна віднести: фінансування Програм розвитку пасажирського транспорту певного регіону; фінансування інноваційних програм, що мають пріоритетне значення для регіональних програм розвитку пасажирських перевезень автотранспортом; компенсація збитків пасажироперевізників від використання регульованих тарифів на міських, приміських перевезеннях і перевезення пільгових категорій пасажирів; розглянути питання про зниження або часткове термінове скасування місцевих податкових платежів, відрахувань і зборів насамперед для підприємств, що здійснюють за рахунок власних коштів придбання рухомого складу для роботи на соціально-значимих маршрутах, а також тих, що здійснюють інвестиції в розвиток виробничо-технічної бази й реалізацію відповідних інноваційних програм; на державному рівні розглянути питання про зменшення митних платежів при ввозі імпортованого рухомого складу пасажирського автотранспорту, призначеного для роботи на соціально-значимих маршрутах та ін.

Враховуючи викладене, можна зробити висновок, що запровадження зазначених заходів потребує комплексного та системного підходу. Лише за даних умов можливе ефективне функціонування ринку пасажирських перевезень, укрупнення автомобільних перевізників і створення мережі базових автотранспортних підприємств, що забезпечить модернізацію автотранспортної системи. Такі кроки зможуть забезпечити інтеграцію вітчизняної автотранспортної системи до європейської та світових транспортних систем.

Література

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. "Про затвердження Транспортної стратегії України до 2020 року". [Електронний ресурс]: <http://zakonl.rada.gov.ua>.

2. Павлюк А. Актуальні питання функціонування галузі пасажирських автотранспортних перевезень / А. Павлюк. [Електронний ресурс].

3. Скачук М.П. Занепад автомобільного транспорту в результаті імітації реформ / М.П. Скачук. - [Електронний

ресурс]: <http://ua-ekonomist.com/abstracts/>.

4. Бабаченко Л.В. Регулирование процессов повышения эффективности организации транспортного обслуживания населения. "Young Scientist" № 9 (12), 2014. - С. 37-38.

Присяжнюк А.В.,
здобувач Одеського державного
університету внутрішніх справ
Надійшла до редакції: 16.09.2015

УДК 342.9:347.63(477)

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕХАНІЗМУ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ДИТИНИ ПІД ЧАС ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТІВ В УКРАЇНІ

Пшенична А. В.

У статті розглядається поняття механізму адміністративно-правового забезпечення. На основі науково-теоретичних узагальнень автором сформульовано власне визначення механізму адміністративно-правового забезпечення прав дитини в умовах збройного конфлікту та зроблено пропозиції щодо його вдосконалення.

Ключові слова: дитина, права дитини, механізм адміністративно-правового забезпечення, збройний конфлікт.

В статье рассматривается понятие механизма административно-правового обеспечения. На основе научно-теоретических обобщений автором сформулировано собственное определение механизма административно-правового обеспечения прав ребенка в условиях вооруженного конфликта и сделаны предложения относительно его усовершенствования.

Ключевые слова: ребенок, права ребенка, механизм административно-правового обеспечения, вооруженный конфликт.

In the article the concept of mechanism is examined administrative legal providing. On the basis of theoretical generalizations an author is set forth own determination of mechanism administrative legal providing of rights for a child in the conditions of the armed conflict and suggestions are done in relation to his improvement.

Keywords: child, rights for a child, mechanism administratively legal providing, armed conflict.

В умовах збройних конфліктів взаємовідносини між державою та людиною, а особливо дитиною, завжди є ускладненими, зокрема, у контексті виконання державою своїх зобов'язань щодо захисту й охорони прав останніх. Наразі в Україні не існує систематизованих адміністративно-правових норм, які б забезпечували права дитини під час збройного конфлікту, а механізм адміністративно-правового забезпечення прав дитини під час збройних конфліктів є невідпрацьованим. І теоретики, і практики наголошують на тому, що назріла невідкладна потреба у врегулюванні зазначених відносин.

Поняття механізму адміністративно-правового забезпечення прав дитини має багато спільних ознак з поняттями механізму правового регулювання, механізму реалізації прав людини, механізму забезпечення прав людини. Дослідивши зазначені поняття, спробуємо

сформулювати визначення поняття механізму адміністративно-правового забезпечення прав дитини під час збройних конфліктів в Україні та виділити особливості його функціонування.

Питанням забезпечення адміністративно-правовими засобами прав та свобод людини в юридичній літературі приділяється достатньо уваги, зокрема, їх так чи інакше торкалися В.Б. Авер'янов, О.Ф. Андрійко, А.І. Берлач, І.П. Голосніченко, П.В. Діхтєвський, Р.А. Калюжний, А.А. Кармолицький, А.Т. Комзюк, Є.Б. Кубко, О.В. Кузьменко, Є.В. Курінний, В.І. Курило, О.О. Майданник, В.І. Олефір, В.П. Петков, В.М. Попович, О.П. Рябенко, В.В. Цветков, В.О. Шамрай та ін. Проблематику прав дитини нині активно розробляють І.П. Багаденко, Н.В. Крестовська, Т.Г. Корж-Ікаєва, О.В. Нікітенко, С.Г. Поволоцька, Є.П. Филипенко та ін. Серед науковців, які досліджували збройні конфлікти, найбільш вагомий внесок, на нашу думку, здійснили В.А. Батирь, В.О. Котигоренко, А.С. Поспєлов, В.О. Целуйко та інші. Проте складні умови державно-правової дійсності в Україні, зокрема, триваючий збройний конфлікт на Сході, потребує належної уваги науковців та практиків до проблеми забезпечення прав дитини в умовах збройного конфлікту.

У контексті зазначеного важливим вважаємо дослідити функціонування механізму адміністративно-правового забезпечення прав дитини під час збройних конфліктів у державі та визначити його особливості.

Отже, метою статті є визначення особливостей механізму адміністративно-правового забезпечення прав дитини під час збройного конфлікту в Україні.

Наука адміністративного права наразі не володіє чітко окресленим визначенням механізму забезпечення прав і свобод людини та громадянина.

У найзагальнішому вигляді під поняттям "механізм" розуміється внутрішня будова, система чого-небудь, сукупність станів і процесів, з яких складається певне фізичне, хімічне та інше явище [1, 523].

Механізм реалізації прав, свобод і обов'язків людини та громадянина призначений для втілення в життя соціальних благ, що закріплені за суб'єктом нормами об'єктивного права. Механізм забезпечення реалізації суб'єктивних прав, свобод і обов'язків діяльності державних органів чи органів місцевого самоврядування, об'єднань громадян чи їх посадових і службових осіб призначений для створення умов щодо реалізації прав, свобод і обов'язків (гарантування), а також охорони, захисту й здійснення певних заходів щодо відновлення

ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ
ПРАВНИЧИЙ ЧАСОПИС