

ОСОБЛИВОСТИ ОРГАНІЗАЦІЇ УПРАВЛІННЯ ОРГАНАМИ ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ТРАНСПОРТІ

ã В. Дитюк, 2014

Порушено питання особливостей організації управління органами внутрішніх справ на транспорті у контексті законодавства Європейського Союзу.

Ключові слова: транспорт, органи внутрішніх справ, особливості організації управління, Європейський Союз.

V. Dytiuk

SOME ASPECTS OF THE IMPROVEMENT OF LEGAL REGULATION OF PUBLIC SAFETY

The article raises questions of management features by police vehicle in the context of the European Union.

Key words: transportation, law enforcement, especially the management of the European Union.

В. Дытюк

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Поднимаются вопросы особенностей организации управления органами внутренних дел на транспорте в контексте законодательства Европейского Союза.

Ключевые слова: транспорт, органы внутренних дел, особенности организации управления, Европейский Союз.

Постановка проблеми. В Україні функціонує одна з найбільших у Європі систем залізничного транспорту, яка найкоротшим наземним шляхом з'єднує євроатлантичний та азійсько-тихоокеанський регіони. Особливого значення набуває вирішення проблеми, що пов'язана із забезпеченням безперебійного функціонування залізничного транспорту, громадської безпеки на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури залізниць.

Саме у цій сфері важливе місце належить правоохоронним органам, зокрема органам внутрішніх справ на транспорті, до компетенції яких належить охорона громадського порядку. Навіть незначне порушення громадського порядку або громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту може викликати непередбачувані наслідки, заподіяти великих матеріальних збитків і навіть призвести до людських жертв. Регулювання правових відносин, які виникають у зв'язку з організацією управління органами внутрішніх справ, – це особливий вид діяльності, що виражається у здійсненні органами державної влади організаційних, юридичних та фактичних дій, спрямованих на ефективне забезпечення правопорядку на транспортних магістралях.

Мета дослідження – виробити теоретичні підходи до визначення особливостей організації управління органами внутрішніх справ на транспорті у контексті законодавства Європейського Союзу.

Стан дослідження. Дослідження різних аспектів охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки розглядались в роботах українських учених-адміністративістів,

зокрема: В. Авер'янова, М. Ануфрієва, А. Войцеховського, В. Гіжевського, В. Грохольського, Є. Додіна, В. Колпакова, Р. Калюжного, Л. Коваля, М. Коваліва, Я. Кондратьєва, М. Корнієнка, Ю. Кравченка, А. Мілашевича, Н. Нижник, В. Олефіра, В. Ортинського, О. Остапенка, І. Пахомова, С. Петкова, Ю. Римаренка, В. Сущенка, В. Шамрая.

Однак динамічні зміни у сучасному транспортному законодавстві у зв'язку з розвитком нових технологій викликають необхідність комплексного аналізу з позиції юридичної науки. Ці обставини зумовлюють необхідність наукових досліджень, присвячених адаптації законодавства Європейського Союзу до правової системи України.

Виклад основних положень. Залізничний транспорт належить до сфери діяльності, у якій порушення громадського порядку впливає на роботу підприємств, стан техногенної та екологічної безпеки. Закон України "Про транспорт" покладає на МВС України завдання з охорони громадського порядку, забезпечення особистої безпеки громадян, захист їхніх прав, свобод, запобігання правопорушенням, виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили, захист власності від злочинних посягань.

Система інформаційного законодавства охоплює складну багаторівневу сукупність правових норм, що належать до нормативних правових актів міжнародного та національного рівня. Такі норми і їхня сукупність у формі нормативних правових актів визначають міжнародний правовий режим обігу (виробництва, пошуку, захисту, передачі та використання) інформації, інформаційних технологій і використання глобальних телекомунікаційних мереж у ході інформаційного обміну.

Органи внутрішніх справ на транспорті функціонують у специфічних умовах, що зумовлені перевезенням значної кількості людей і матеріальних цінностей, низкою об'єктивних чинників (технічних, економіко-географічних, демографічних, соціально-психологічних), до яких належать:

1. Централізація управління об'єктами транспорту, наявність значної кількості служб і підрозділів, нормативних актів, які регламентують їх діяльність і діяльність транспортної галузі загалом.

2. Значна протяжність діляниць, що обслуговуються лінійними органами. Невідповідність територій оперативного перекриття лінійними та територіальними підрозділами ОВС адміністративно-територіальному поділу. (Об'єкти залізничного транспорту, що обслуговуються лінійним відділом на станції Львів, розміщені на території п'яти районів міста, 13 районів Львівської області. Це припускає узгодження проведення спільних заходів з 18 районними відділами ГУМВС України у Львівській області).

3. Концентрація значних людських потоків в умовах підвищеної небезпеки діяльності об'єктів транспортної інфраструктури.

4. Спрощений доступ до рухомого складу та інших об'єктів перевезень. Зосередження на малих територіях значних матеріальних цінностей.

5. Потенційна уразливість нормального функціонування транспортних об'єктів (блокування) третіми особами в інтересах досягнення різних цілей (політичних, економічних).

Організація управління підрозділами транспортної міліції вимагає врахування територіальних, охоронних, інформаційних особливостей діяльності залізничного транспорту і повинна забезпечити виконання таких завдань, як:

1) охорона громадського порядку та боротьба із злочинністю на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури та у поїздах;

2) безпека руху (властивість транспортної системи не створювати небезпеки життю і здоров'ю людей, матеріальним цінностям, природі та іншим технічним комплексам у результаті реалізації перевізного процесу на усіх його стадіях), попередження крадіжок будови колії, засобів централізації та зв'язку;

3) боротьба з крадіжками вантажів, контроль за дотриманням правил користування залізничним транспортом та забезпечення збереження вантажів (у складі спільних груп транспортної міліції та відомчої воєнізованої охорони на оперативних заслонах на стикових станціях із Білоруською, Молдавською та Південнозахідною залізницями), антитерористична діяльність;

4) взаємодія з підрозділами внутрішніх військ МВС України, що виконують конвойні функції під час перевезення арештованих, засуджених та взятих під варту осіб, відповідно до Зводу розкладу руху спеціальних вагонів “СТ” у складі пасажирських поїздів на залізницях України;

5) охорона небезпечних вантажів на станціях стоянки, аварії з якими можуть призвести до техногенних катастроф у масштабах від районного до національного значення, що передбачено Постановою Кабінету Міністрів України № 460 від 14 квітня 2004 р. “Про затвердження Порядку взаємодії відомчої воєнізованої охорони з органами (підрозділами) внутрішніх справ, Служби безпеки України, Збройних Сил України, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи України у разі виникнення надзвичайних ситуацій на об’єктах підвищеної небезпеки” та законом України № 1644-III від 6 квітня 2000 р. “Про перевезення небезпечних вантажів” та іншими міжнародними та національними нормативними актами, що регламентують схоронність вантажів, а також відповідними нормативними актами МВС України та Міністерства інфраструктури України [1; 4].

Особливості функціонування залізничного транспорту як єдиної транспортної системи у поєднанні з завданнями з охорони громадського порядку та забезпеченням громадської безпеки, боротьби зі злочинністю вимагають прямого оперативного управління силами та засобами, що здійснюється в існуючій штатно-організаційній установі транспортних органів внутрішніх справ.

Система лінійних органів функціонує за принципом прямого підпорядкування, зумовленого системою внутрішньосистемних відносин її елементів: МВС – УМВСТ – лінійні відділи.

Адміністративно-правові методи управління органами внутрішніх справ на транспорті перебувають у системних зв’язках щодо забезпечення громадської безпеки та боротьби зі злочинністю, але утворюють при цьому не самостійну систему (підсистему), а лише один з рівнів системи способів адміністративно-правового регулювання функціонування транспортної мережі, оскільки регулювання безпеки руху та техногенної безпеки лежить у площині діяльності органів залізничного транспорту, які є координуючим центром.

Порушення безпеки руху дезорганізують систему та управлінські процеси у тому сенсі, що зумовлюють необхідність реагування на них, перелаштовуючи організаційні структури та напрямки діяльності, унеможливаючи довільно-суб’єктивний підхід до організації управління, згідно з яким в структурі системи взаємовідносин органів управління залізничним транспортом і УМВС на транспорті виділяються об’єкти і суб’єкти управління, що, своєю чергою, за властивостями, також є системами, де спеціальна компетенція визначається тільки з урахуванням чинників, технологічно пов’язаних з транспортним комплексом, притаманних йому як особливому об’єкту правоохорони та управління.

Підпорядкування лінійних органів внутрішніх справ територіальним УМВС вимагатиме розроблення системи координації дій, спрямованих на забезпечення безпеки руху та техногенної безпеки, боротьбу із злочинністю у рухомому складі пасажирських поїздів та відпрацювання системи реагування на крадіжки вантажів. У таких відносинах УМВС братиме участь у діяльності кількох лінійних органів, підпорядкованих різним УМВС, при цьому у нього виникає обов’язок виконувати доручення координуючого органу залізничного транспорту.

Проведений у 2000–2001 рр. експеримент з підпорядкування лінійних відділів внутрішніх справ на залізничному транспорті, які в оперативному відношенні обслуговували діяльність Кримської дирекції залізничних перевезень ДСГО “Придніпровська залізниця” в Автономній Республіці Крим ГУМВС України, не сприяв виробленню ефективної моделі управління підрозділами міліції на залізничному транспорті з територіальною формою підпорядкування, які в оперативному відношенні обслуговують об’єкти інфраструктури, що уможливають міжрегіональні технологічно-економічні зв’язки.

Рішенням колегії МВС України № 6км/2 від 04.10.2006 р. “Про діяльність міліції громадської безпеки, організації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян” передбачалось перепідпорядкування стройових підрозділів лінійних органів територіальним органам внутрішніх справ. Однак під час детального дослідження можливого впливу на стан правопорядку на об’єктах залізничного транспорту (на підставі обґрунтування, наданого УМВС України на Львівській залізниці та Львівським ДУВС, та на підставі апро-

бації організації управління Львівським міським управлінням ГУМВС України у Львівській області та УМВС України на Львівській залізниці) перепідпорядкування було визнане недоцільним [5].

Крім того, потрібно зазначити, що відповідно до положень Кримінального процесуального кодексу України з урахуванням специфіки функціонування національної транспортної системи прийнято зміни щодо розмежування юрисдикції слідчих транспортних і територіальних органів внутрішніх справ під час досудового розслідування кримінальних правопорушень, вчинених у сфері транспорту (спільний наказ Генеральної прокуратури та МВС України № 14/63 від 25.02.2013).

Прийнятий у Європейському Союзі критерій переважного володіння та фактичного контролю над транспортними підприємствами, призначеними для експлуатації відповідних транспортних ліній, зумовлює наявність системи органів контролю, побудованої за виробничим принципом, що характерно для поліції, яка обслуговує усі види транспорту.

Директива Європейського парламенту та Ради № 2004/49/ЄС від 29.04.2004 р. “Про безпеку залізниць” передбачає наявність державних структур, на які покладаються обов’язки забезпечення громадського порядку, безпеки руху.

Реформа законодавства Європейського Союзу про безпеку залізничного транспорту зачіпає вимоги до транспортної інфраструктури загалом, тому внесено зміни до Директиви Європейського парламенту і Ради 2004/50/ЄС від 29 квітня 2004 р., що змінює Директиву Ради 96/48/ЄС про функціонування трансєвропейських високошвидкісних систем і Директиву Європейського парламенту і Ради 2001/16/ЄС про функціонування трансєвропейських стандартних залізничних систем (ОJ 2004 L 164/114), які, своєю чергою, регулюють питання забезпечення громадської безпеки.

У Німеччині (звіт НАВС від 28.12.2012 р.), Великобританії, Італії, Франції, інших країнах ЄС, Росії, Білорусії, Молдові, країнах СНД, Китаї та інших країнах з французькою системою управління залізничним транспортом (повна централізація управління) підрозділи поліції чи спеціалізовані органи залізничного транспорту (Польща – служба охорони колії ПАТ “Польські залізничні лінії”) мають лінійну систему будови з вертикальним підпорядкуванням регіональному апарату управління (за схемою будови залізничної системи управління) [3].

У США спеціалізовані підрозділи транспортної поліції фінансуються транспортними компаніями та діють у межах юрисдикції транспортної компанії, що зумовлено системою децентралізованого управління залізничним транспортом, з підпорядкуванням відповідним органам юстиції штатів.

Висновки. Враховуючи позитивний досвід забезпечення громадського порядку у транспортній інфраструктурі країн ЄС, де органи поліції на транспорті в оперативному відношенні комплексно обслуговують усі види транспорту, які входять до національних транспортних систем, та беручи до уваги закон України “Про транспорт”, який визначає Національну транспорту систему, як єдину технологічну структуру, доцільно створити у системі МВС України окремий структурний підрозділ, завданням якого буде забезпечення правопорядку на усіх видах (залізничному, автомобільному, авіаційному, морському, річковому, трубопровідному) транспорту, що, своєю чергою, відповідатиме положенням ст. 7 закону України “Про міліцію” та забезпечить створення ефективних та дієвих механізмів з реалізації завдань з охорони громадського порядку та протидії злочинності тощо [2].

1. Постанова Кабінету Міністрів України № 460 від 14 квітня 2004 р. “Про затвердження Порядку взаємодії відомчої воєнізованої охорони з органами (підрозділами) внутрішніх справ, Служби безпеки України, Збройних Сил України, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи України у разі виникнення надзвичайних ситуацій на об’єктах підвищеної небезпеки”. 2. Про міліцію: закон України № 565 від 20 грудня 1991 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 4. – Ст. 20. 3. Про надсилання звіту про закордонне службове відрядження делегації НАВС до підрозділу поліції готовності Баварії (м. Кенігсбрунн), ФРН. Звіт НАВС № 20203 / Чинний від 28.12.2012 р. – К.:

НАВС, 2012. – 10 с. 4. Про перевезення небезпечних вантажів: закон України № 1644-III від 6 квітня 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222. 5. Рішення колегії МВС України № 6 км/2 від 04.10.2006 р. “Про діяльність міліції громадської безпеки, організації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян”.

УДК 342.95

Н. Лесько

Національний університет “Львівська політехніка”

ПРИЧИНИ ТА УМОВИ ВИНИКНЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ СЕРЕД ДІТЕЙ

Ї Лесько Н., 2014

Розглядаючи питання дослідження загальної теорії причин та умов адміністративних правопорушень, проаналізовано детермінанти правопорушень неповнолітніх. Обґрунтовано пропозиції щодо вдосконалення діяльності органів і служб у справах дітей.

Ключові слова: причини та умови виникнення адміністративних правопорушень, діти, неповнолітні особи, профілактика правопорушень, органи і служби у справах дітей.

N. Lesko

CAUSES AND CONDITIONS OF ADMINISTRATIVE OFFENSES AMONG CHILDREN

The article deals with the study of the general theory of causes and conditions of administrative offences. Determinants of juvenile delinquency are analyzed. The suggestions for improving the activity of children bodies and services are proved.

Key words: causes and conditions of administrative offences, children, minors, prevention of delinquency, children bodies and services.

Н. Леско

ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ СРЕДИ ДЕТЕЙ

Статья посвящена вопросам исследования общей теории причин и условий административных правонарушений. Проанализированы детерминанты правонарушений несовершеннолетних. Обоснованы предложения по совершенствованию деятельности органов и служб по делам детей.

Ключевые слова: причины и условия возникновения административных правонарушений, дети, несовершеннолетние, профилактика правонарушений, органы и службы по делам детей.

Постановка проблеми. Адміністративні правопорушення у сукупності становлять складний феномен, що розвивається під впливом багатьох чинників. Водночас адміністративні правопорушення – це серйозна деструктивна основа, а недооцінка їхньої небезпеки, зокрема тієї, що містить у собі адміністративні правопорушення, вчинені неповнолітніми особами, у нашому суспільстві, на жаль, стала вже традиційною.

Мета дослідження – проаналізувати причини та умови виникнення адміністративних правопорушень серед дітей, а також обґрунтувати пропозиції щодо вдосконалення діяльності