

Так, на питання: «Яку поведінку людини по відношенню до наркотиків Ви вважаєте нормальною?» було отримано наступні відповіді: наркотики можна вживати будь-які, якщо вони тобі доступні (у 2016 р. – 0,2 %, у 2017 р. – 0,9 %), іноді можна вживати міцніші наркотики (укол, «колеса» і т.п.) (у 2016 р. – 0,3 %, у 2017 р. – 0,5 %), курити «травку» можна досить часто (у 2016 р. – 1,7 %, у 2017 р. – 2,6 %), іноді можна курнути «травку» (у 2016 р. – 17,4 %, у 2017 р. – 23,2 %), ніколи і ні за яких обставин не вживати (у 2016 р. – 79 %, у 2017 р. – 72,8 %).

За даними опитування ми спостерігаємо деяке збільшення відсотку молодих людей, які вважають, що вони можуть іноді чи часто вживати наркотики. Оскільки поведінка людини регулюється не тільки зовнішніми соціокультурними нормами, а й внутрішніми, засвоєними особистістю, то розширення допустимих меж поведінки по відношенню до наркотиків перетворюється в суттєвий фактор, що стимулює розповсюдження такої форми аддиктивної поведінки, як вживання наркотиків.

Список бібліографічних посилань

1. Розанов В. А., Емяшева Ж. В., Мидько А. А. Психологические особенности лиц, совершивших суицидальную попытку на фоне наркотической зависимости. *Практична психологія та соціальна робота*. 2014. № 4. С. 71–76.

2. Валентик Ю. В. Конституальная психотерапия больных с зависимостью от психоактивных веществ : лекции по наркологии / под ред. Н. И. Иванца. М. : Наука, 2000. 365 с.

Одержано 19.04.2018



УДК 340.15(477)

Тетяна Владиславна Головка,

кандидат технічних наук, доцент кафедри управління експлуатаційною роботою Українського державного університету залізничного транспорту

ДІЯЛЬНІСТЬ ВОСНІЗОВАНОЇ ОХОРОНИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ У 20–30-Х РОКАХ ХХ СТОРІЧЧЯ

Організація забезпечення правопорядку на об'єктах транспорту значно зумовлена історичним досвідом, оскільки система охорони діяла з моменту будівництва залізниць. Ліквідація

залізничної жандармерії в умовах війни призвела до різкого збільшення крадіжок перевезених вантажів, самовільного захоплення поїздів, дезорганізації функціонування всього залізничного транспорту. Потреба забезпечення правопорядку на транспортних магістралях спричинила те, що в період діяльності Тимчасового уряду до жовтня 1917 р. на залізницях були створені і функціонували «загони Червоної гвардії, бойові та сторожові дружини, військова залізнична міліція, залізнична міліція як штатний орган охорони правопорядку, карний розшук, сторожова охорона» [1, с. 10]. Наприкінці листопаду 1917 р. на залізницях України для охорони продовольчих вантажів, боротьби зі спекуляцією була створена спеціальна продовольча міліція. Вона охороняла залізниці, вокзали, потяги під час їхнього проходження, забезпечувала порядок при посадці пасажирів у вагони, включалася до складу військових команд для супроводу маршрутних поїздів із хлібом, м'ясом та іншими продуктами [2, с. 23–24].

Наступним етапом, який можна назвати становленням відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті, є прийняття 29 січня 1918 року на засіданні Надзвичайного Всеросійського з'їзду залізничних робітників Положення про народну залізничну охорону, яке уводило загально-міліційну повинність залізничників з метою охорони громадської, особистої та майнової безпеки, порядку в смузі відчуження залізниць [3, с. 6]. 30 січня 1918 р. Рада Народних Комісарів видала Декрет «Про Утворення Всеросійської міжвідомчої надзвичайної комісії з охорони залізниць», у підпорядкування якої мали перейти всі організації з охорони залізниць, що існували на момент видання Декрету. Це був перший нормативно-правовий акт уряду, спрямований на централізацію охорони правопорядку на залізничному транспорті [2, с. 25]. 3 23 березня 1918 р. Декретом Ради Народних комісарів «Про централізацію управління, охорони залізниць та підвищенні їх пропускнуої спроможності» комісія була передана в підпорядкування народного комісара шляхів сполучення та перейменована у Всеросійську надзвичайну комісію з охорони шляхів сполучення. Поклавши на Народний комісаріат шляхів сполучення відповідальність за організацію роботи залізничного транспорту, Рада народних комісарів доручила створення єдиної охорони по всій мережі залізниць. Відповідно

до Декрету вже 27 березня 1918 р. Народний комісаріат шляхів сполучення затвердив Положення про Всеросійську надзвичайну комісію з охорони шляхів сполучення [2, с. 25]. Для підтримки громадського порядку на залізницях створювалися загони, що складалися переважно з залізничників. Загони воєнізованої охорони вели боротьбу з безквитковим проїздом пасажирів, безладним перевезенням вантажів, простоем вагонів та паровозів, несумлінним виконанням працівниками залізниць своїх обов'язків та інше. Таким чином, Ради об'єктивно прийшли до необхідності відновлення спеціалізованого силового підрозділу на залізницях. 17 липня 1918 р. постановою Ради Народних Комісарів було створене Управління з охорони шляхів сполучення, а при Всеросійській надзвичайній комісії – залізничний відділ, що виконував функції боротьби з контрреволюцією, спекуляцією, саботажем на всій мережі залізниць.

У період громадянської війни Всеросійський центральний виконавчий комітет 18 лютого 1919 р. прийняв Декрет «Про організацію залізничної відомчої воєнізованої охорони і залізничної охорони» та Положення про робітничо-селянську залізничну міліцію, які регламентували порядок організації залізничної відомчої воєнізованої охорони і залізничної охорони та управління ними, визначали їхні завдання та функції. Це заклало основу адміністративно-правової діяльності відомчої воєнізованої охорони по охороні громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту. Усі раніше існуючі залізничні організації з охорони залізничних колій і станцій скасовувалися, а їхні функції передавалися залізничній воєнізованій охороні Народного комісаріату внутрішніх справ РРФСР [1, с. 26]. Відповідно до Постанови Ради Робочої і Селянської Оборони від 23 січня 1920 р. про посилення охорони й оборони залізниць позаприфронтової смуги ці завдання покладалися на штаби військ внутрішньої охорони республіки. З їхнього складу виділялися спеціальні військові частини, до функцій яких входило всіляке сприяння органам народного комісаріату шляхів сполучення, транспортного відділу Всеросійської надзвичайної комісії та залізничної відомчої воєнізованої охорони, надання в їхнє розпорядження (за вимогою відповідного органу) підрозділи регулярної армії [4, с. 86]. У лютому 1920 р.

в організацію управління створеної залізничної воєнізованої охорони були внесені зміни: ліквідовані підвідділи залізничної воєнізованої охорони при губернських і повітових відділах воєнізованої охорони, яким вона підпорядковувалась. Замість підвідділів були створені відділи відомчої воєнізованої охорони, що діють незалежно від адміністративних територіальних границь вздовж усієї залізниці. Цей принцип лінійності залишився і до нашого часу.

Наступним етапом реорганізації правоохоронних органів, що здійснюють охорону громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту, стало затвердження 1 вересня 1920 р. Радою Праці й Оборони постанови про створення військ внутрішньої служби республіки, відповідно до якого в єдиний вид військ об'єднувалися війська внутрішньої охорони, вартівні частини, війська залізничної охорони, залізнична і водна міліція й інші частини, призначені для охорони, підтримки порядку та забезпечення виконання розпоряджень уряду [5, с. 14]. Специфіка залізничного транспорту, його особливе значення в народному господарстві республіки спричинили видання наказу по військах внутрішньої охорони від 3 грудня 1920 р. про те, що воєнізована охорона залізниць у повному складі, зі всіма апаратами була включена у війська внутрішньої служби республіки та перейменована в залізничну охорону внутрішньої служби [6, с. 13]. Це положення діяло недовго. Відповідно до постанови Ради праці й оборони від 21 січня 1921 р. «Про реорганізації військ внутрішньої служби Республіки» залізнична охорона ввійшла до складу військ Всеросійської надзвичайної комісії [6, с. 52]. 9 грудня 1921 р. у зв'язку з прийняттям постанови Всеросійського Центрального виконавчого комітету і Ради праці й оборони «Про охорону складів, пакгаузів і комор, споруд на залізничних коліях» залізнична охорона була ліквідована. Її функції були розділені між трьома відомствами. Охорона вантажів, складів і приміщень покладалася на Народний комісаріат шляхів сполучення та його місцеві органи; охорона шляхів сполучення й окремих споруд, що мали стратегічне значення, – на військове відомство; боротьба зі злочинністю, підтримка порядку і спокою на залізничних станціях – на транспортний відділ Всеросійської надзвичайної комісії

[2, с. 28]. Однак у 1922 р. Всеросійська надзвичайна комісія була ліквідована та завдання з охорони залізничних колій були покладені на Народний комісаріат внутрішніх справ (далі НКВС), що призвело до наявності двох воєнізованих структур на залізничному транспорті, які виконували однакові функції. Правонаступником Всеросійської надзвичайної комісії стало утворене 15 листопада 1923 р. Об'єднане державне політичне управління СРСР, що керувало роботою транспортних органів Державного політичного управління на залізницях на території відповідних союзних республік, аналогічна реорганізація була зроблена в Україні.

З 4 грудня 1931 р. постановою Ради народних комісарів СРСР завдання охорони й оборони залізничних об'єктів було покладено на війська Об'єданого державного політичного управління, а функції охорони вантажів, громадського порядку на перонах, вокзалах і т.д. були передані управлінням і відділам воєнізованої охорони Народного комісаріату шляхів сполучення (НКШС). Однак діяльність воєнізованої охорони виходила далеко за межі покладених на цю службу функцій. Охорона не могла вести ефективну боротьбу з кримінальною злочинністю на залізничному транспорті, тому що не володіла спеціальними формами і методами роботи. Було необхідність створення спеціальних органів по підтримці правопорядку на залізницях країни. У 30-ті роки XX століття підвищилася роль воєнізованої охорони в забезпеченні охорони державної власності на залізничному транспорті. Швидкий розвиток транспорту, зростання його ролі у народному господарстві поставили перед органами воєнізованої охорони нові складні завдання з охорони правопорядку, боротьби з розкраданнями вантажів. Це, зі свого боку, спричинило зміни організаційних форм діяльності відповідних служб воєнізованої охорони. У зв'язку з цим згідно з наказом НКВС СРСР та НКШС СРСР від 26 червня 1937 р., організується залізнична міліція для охорони громадського порядку, боротьби з карною злочинністю та розкраданням державної власності у обов'язки якої входила взаємодія з підрозділами воєнізованої охорони у всіх напрямках оперативно-службової діяльності, та реорганізовується структура воєнізованої охорони [1, с. 97]. Були створені спеціалізовані стрілецькі команди зі супроводженню вантажів

народногосподарського призначення, що було зумовлено змінами технології перевезень. Для укомплектування воєнізованої охорони передавалися співробітники транспортних органів, що звільнилися, Головного управління державної безпеки, а також рядовий і начальницький склад воєнізованої охорони Народного комісаріату внутрішніх справ. На воєнізовану охорону були покладені функції: охорони громадського порядку на станціях; спостереження за виконанням працівниками та пасажирами правил підтримки громадського порядку, встановлених для залізничного транспорту законами, постановами, наказами й інструкціями; притягнення до відповідальності осіб, що порушують ці правила; боротьби з бандитизмом, грабежами, крадіжками, розкраданням державної власності, спекуляцією й іншими кримінальними злочинами; боротьба з хуліганством, затримання безпритульних і бездоглядних дітей; здійснення паспортного режиму на території земель, що відводяться у відання залізниць. 2 лютого 1939 р. Рада народних комісарів СРСР прийняла постанову «Про реорганізації управління прикордонними і внутрішніми військами», відповідно до якого Головне управління прикордонних і внутрішніх військ розділялося на шість структурних підрозділів, одним із яких було Головне управління військ НКВС СРСР по охороні залізничних споруджень.

У листопаді 1940 р. всі органи залізничної воєнізованої охорони передаються в оперативне підпорядкування шляхово-транспортного відділу НКВС СРСР, на який покладається відповідальність за їх діяльність.

Список бібліографічних посилань

1. Дорогою честі. 80 років транспортної міліції України / М. В. Ценов, В. О. Пирог, Д. Б. Мельников, Ю. П. Костоусов. Київ : УЕП «Уніком», 1999. 192 с.
2. Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти створення спеціальних підрозділів органів внутрішніх справ України на транспорті наприкінці 20-х років ХХ ст. *Життя і право : львівський правничий часопис*. 2005. № 2 (14). С. 23–28.
3. Жуков И. А. Северо-Кавказское управление внутренних дел на транспорте. Ростов-на-Дону : СКУВДТ, 2003. 32 с.
4. История Киева : в 4 т. / В. Г. Супруненко, С. В. Кульчицкий, А. В. Лихолат и др. Т. 3. Киев социалистический. Київ : Наук. думка, 1985. 495 с.

5. Шевченко А. Є. Правові засади діяльності органів внутрішніх справ УРСР на транспорті у першій половині ХХ ст. : автореф. дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.01. Київ, 2007. 45 с.

6. Транспортна міліція України 90 років / Пушкар'єв Г. О., Стецюк П. А., Воробйов М. О., Керницький О. Б. та ін. ; під. ред. М. М. Ключова. Київ : МВС України, 2009. 200 с.

Одержано 19.04.2018



УДК 349.941

Вікторія Вікторівна Гугняк,

здобувач Національної академії внутрішніх справ

УСТАНОВЛЕННЯ ФАКТУ НАРОДЖЕННЯ АБО СМЕРТІ ОСОБИ НА ТИМЧАСОВО ОКУПОВАНИЙ ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

Стаття 1 Конституції України визначає Українську державу як суверенну і незалежну, демократичну, соціальну, правову державу. Суверенність є необхідною передумовою конституційного ладу в будь-якій державі. Держава здатна виражати волю своїх громадян тоді, коли вона є суверенною. Суверенітет як необхідний атрибут державної влади виступає якісною рисою держави і становить важливий принцип конституційного ладу України.

Проте з 2014 року суверенність і незалежність України було порушено, тому залишається актуальним питання встановлення факту народження або смерті особи на тимчасово окупованій території України.

Законодавством України, зокрема ст. 1 закону «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України» визначено, що тимчасово окупована територія України є невід'ємною частиною території України, на яку поширюється дія Конституції та законів України. Законом від 4 лютого 2016 року № 990-VIII «Про внесення змін до Цивільного процесуального кодексу України щодо встановлення факту народження або смерті особи на тимчасово окупованій території України» доповнено ЦПК України ст. 257-1, яка визначає особливості провадження у справах про встановлення факту народження або смерті особи на тимчасово окупованій території України.