

Міністерство внутрішніх справ України
Одеський державний університет внутрішніх справ

О.І. Ульянов

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ
навчально-методичний посібник

Одеса
ОДУВС
2010

УДК 351.812:351.749.6(075)
ББК 67.401.133я7
У 517

Рекомендовано до друку науково-методичною радою
Одеського державного університету внутрішніх справ
(протокол №11 від 15 травня 2010 року)

Автор:

О.І. Ульянов – кандидат юридичних наук, доцент.

Рецензенти:

Х.П. Ярмак – доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України;
В.В. Чеховський.

Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на
У 517 транспорті : навч.-метод. пос. / О.І. Ульянов – Одеса :
ОДУВС, 2010 – 258 с.

Посібник призначений для ознайомлення та засвоєння правових та організаційних засад забезпечення безпеки на транспорті, визначення системи органів державної влади, уповноважених на забезпечення безпеки на транспорті, їх взаємодії, вивчення спеціальних заходів, які можуть застосовуватись працівниками органів внутрішніх справ для забезпечення безпеки на транспорті.

УДК 351.812:351.749.6(075)
ББК 67.401.133я7

©Ульянов О.І., 2010

ВСТУП

З набуттям Україною незалежності в державі почалися перетворення демократичного характеру, спрямовані на формування громадянського суспільства, розбудову правової держави, в якій, згідно з Конституцією, людина, її життя і здоров'я, честь, гідність, недоторканність та інші права і свободи визнаються найвищою соціальною цінністю. Це, в свою чергу, визначає зміст і спрямованість діяльності держави та всіх її органів щодо забезпечення цих завоювань світової цивілізації як одного із головних обов'язків. Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у просторовому переміщенні. Метою державного управління в галузі транспорту є своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони держави, захист їх прав під час транспортного обслуговування, безпечне функціонування транспорту, додержання необхідних темпів і пропорцій та інше. Збільшення кількості терористичних актів, які почали вчинятись на залізничному транспорті у сусідніх країнах обумовлює необхідність посилення контролю за перевезенням пасажирів та їх багажу у потягах міжнародного сполучення, розроблення різних форм взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті з митними органами. Крім того проведення чемпіонату з футболу Євро 2012 обумовить збільшення потоку пасажирів, що відповідно вимагає розроблення та запровадження ефективної системи забезпечення їх особистих та майнових прав.

Метою навчальної дисципліни «Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті» є ознайомлення та засвоєння правових та організаційних засад забезпечення безпеки на транспорті, визначення системи органів державної влади, уповноважених на забезпечення безпеки на транспорті, їх взаємодії, вивчення спеціальних заходів, які можуть застосовуватись працівниками органів внутрішніх справ для забезпечення безпеки на транспорті.

Предметом дисципліни є сукупність правовідносин, які виникають між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, користувачами транспортних послуг, щодо забезпечення безпечних умов функціонування транспортної галузі України. **Основні завдання навчальної дисципліни:**

- ознайомити курсантів з поняттями та складовими транспортної безпеки України, співвідношення транспортної та національної безпеки України;
- дати курсантам глибокі і систематизовані знання про співвідношення транспортної та національної безпеки України;
- навчити курсантів уміло визначати складові транспортної безпеки,

види загроз транспортної безпеки, системи органів державної влади, які забезпечують безпеку на транспорті.

- дати знання курсантам про повноваження органів внутрішніх справ в сфері забезпечення безпеки на транспорті, спеціальні заходи, які застосовуються для забезпечення безпеки на транспорті, попередження терористичних актів на транспорті, забезпечення особистої безпеки працівників органів внутрішніх справ на транспорті.

По завершенні вивчення даної дисципліни курсанти повинні вміти:

- застосовувати в практичній діяльності положення чинного законодавства;
- визначати та застосовувати заходи, спрямовані на забезпечення прав та інтересів громадян на транспорті;
- визначати джерела загроз транспортній безпеці та застосувати заходи по їх усуненню;
- розробляти плани спільних дій органів внутрішніх справ на транспорті зі службою безпеки України та іншими державними органами.

Тематичний план навчальної дисципліни «Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті»

№	Назва розділів і тем	Години з викладачем			Індивідуальна робота	Всього годин за планом
		З них				
		Лекції	Сем. заняття	Інші види робіт		
Модуль 1						
Змістовний модуль №1. Основа транспортної безпеки.						
1	Тема 1. Транспортна безпека в системі національної безпеки України	2	2	1		
2	Тема 2. Загрози та небезпеки функціонуванню транспортної системи України	2	2	1	1	
3	Тема 3. Система забезпечення транспортної безпеки України	2	2	1	1	
Змістовний модуль №2. Забезпечення безпеки транспорту.						
4	Тема 4. Особливості забезпечення безпеки на окремих видах транспорту	2	4	2		
5	Тема 5. Тероризм як глобальна загроза безпеці транспорту.	2	2	1	1	
6	Тема 6. Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з іншими правоохоронними органами та органами виконавчої влади по забезпеченню транспортної безпеки.	2	2			
Форма підсумкового контролю залік						
	ВСЬОГО		12	14	6	3
						35

ТЕМА № 1. ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Питання 1. Предмет та зміст дисципліни «Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті»

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у просторовому переміщенні. Метою державного управління в галузі транспорту є своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони держави, захист їх прав під час транспортного обслуговування, безпечне функціонування транспорту, додержання необхідних темпів і пропорцій та інше.

В Україні діє єдина транспортна система, яка повинна відповідати вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки країни. Єдину транспортну систему становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт і метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

В Україні регулювання відносин у сфері діяльності транспорту відноситься до пріоритетних напрямків внутрішньої політики держави, оскільки створення правових стимулів щодо розвитку транспортної системи є одним з основних резервів підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу відповідно до напрямків розвитку держави, закріплених Конституцією. Відповідно функціонування транспорту стає найважливішим фактором розвитку економіки, суспільства в цілому.

Однією з найважливіших умов належного функціонування транспортної системи є забезпечення безпеки на транспорті. Особливої актуальності забезпечення безпеки на транспорті набуває при міжнародних та транзитних перевезеннях, у зв'язку із збільшення терористичних актів в сусідніх країнах, які скоюються на транспорті.

Надійне забезпечення транспортної безпеки стало сьогодні для багатьох країн світу, у тому числі і для України, однією з найактуальніших задач. Це обумовлено рядом чинників:

По-перше, стан безпеки та налагодженого функціонування транспортної системи безпосередньо впливає на стабільність та ефективне функціонування економічної, господарської сфери держави, забезпечення міжнародної інтеграції;

По-друге, тісним переплетенням тероризму з міжнародним наркобізнесом - головним його фінансовим джерелом. Діяльність по підвищенню рівня транспортної безпеки акумулює в собі не тільки протидію незаконному обігу наркотиків, але і припинення контрабанди зброї, боєприпасами, вибуховими речовинами, засобами здійснення диверсійних актів безпрецедентною ескалацією тероризму і диверсій на транспорті, вживанням з боку структур внутрідержавного і міжнародного тероризму нових, особливо небезпечних способів здійснення диверсійних актів (масове використання терористів-смертників і транспортних засобів як знаряддя диверсії);

По-третє, активізацією національних і транснаціональних форм організованої злочинності, що спеціалізуються на незаконних зовнішньоекономічних операціях, контрабанді, нелегальній міграції, з використанням транспортних артерій в своїх злочинних цілях;

По-четверте, безперервним зростанням інших форм неправомірного втручання у функціонування транспортного комплексу (блокування транспортних шляхів, транспортних засобів, розкрадання і хуліганство на транспорті і т.п.), що приводить і до аварій і дестабілізації його роботи. Крім того негативно позначається на функціонуванні транспортної системи країни та ускладнює забезпечення безпеки незадовільний технічний стан транспортних засобів, застаріле обладнання тощо.

В сучасних умовах стає зрозумілим, що забезпечити соціально прийнятний рівень транспортної безпеки оперативними, тактичними заходами, які приймаються, як правило, після чергового незаконного втручання в діяльність транспорту, неможливо. Така ситуація вимагає розроблення та запровадження нового концептуального підходу до системи забезпечення безпеки на транспорті, приділення більше уваги заходам попередження та профілактики протиправних дій в транспортній галузі, усунення загроз транспортній безпеці.

Особливість забезпечення безпеки на транспорті обумовлюється декількома чинниками:

по-перше, громадський транспорт є джерелом підвищеного ризику і, отже, вимагає підвищеної уваги. В одному транспортному засобі одночасно можуть знаходитися декілька сотень людей, а використання літака чи потягу для скоєння терористичного акту може збільшити кількість жертв в декілька разів;

по-друге, транспорт перетинає адміністративні і державні межі, таким чином роблячи неможливою або вкрай складною ідею традиційного територіального розділення при розслідуванні і запобіганні злочинів;

по-третє, транспорт може використовуватися для перевезення речовин і предметів, що підлягають контролю, таких як наркотики, зброя, предме-

ти мистецтва і антикваріату, хімічні та радіоактивні речовини, що вимагає забезпечення посиленого контролю.

Аналіз наукових досліджень функціонування транспортної системи в Україні свідчить про те, що увага здебільшого приділяється визначенню загальних засад управління транспортною галуззю країни, визначення системи органів державної влади, які здійснюють управління на транспорті (в межах адміністративного права), види, особливості функціонування окремих видів транспорту, особливості перевезення пасажирів та багажу (в межах транспортного права), договірні засади надання послуг із перевезення (в межах цивільного права).

Разом з тим в межах зазначених дисциплін не приділено достатньо уваги саме правовим та організаційним аспектам забезпечення безпеки на транспорті, визначенню яких й присвячено спецкурс «Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті».

Предмет дисципліни представляє сукупність правовідносин, які виникають між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, користувачами транспортних послуг, щодо забезпечення безпечних умов функціонування транспортної галузі України.

Слід зазначити, що існують різні види загроз безпеці на транспорті (природного, соціального характеру), які потребують адекватних заходів їх попередження. Попередження окремих загроз, мінімізація збитків та зменшення негативних наслідків при їх виникненні, належать до підвідомчості окремих органів державної влади. Предметом спецкурсу є саме забезпечення безпеки на транспорті від загроз соціального характеру, пов'язаних із вчиненням правопорушень, попередженням злочинів на транспорті, які відносяться до підвідомчості правоохоронних органів України.

Транспортна безпека досягається - проведенням єдиної державної політики в області забезпечення транспортної безпеки, системою заходів економічного, політичного, організаційного і іншого характеру, адекватних загрозам життєво важливим інтересам особи, суспільства і держави в транспортній сфері.

Забезпечення транспортної безпеки - реалізація визначеної державою системи правових, економічних, організаційних і інших заходів у сфері транспортного комплексу, відповідних загрозам здійснення актів незаконного втручання;

Забезпечення безпеки на транспорті може бути представлено як система заходів нормативно-правового та організаційного характеру, спрямованих на створення безпечних умов перевезення пасажирів та вантажів як в межах держави, так і в міжнародному сполученні, здійснення транзитних перевезень та функціонування транспортної системи країни в цілому.

Забезпечення транспортної безпеки включає:

- своєчасне прогнозування і виявлення зовнішніх і внутрішніх загроз транспортної безпеки України;
- реалізацію оперативних і довгострокових заходів по попередженню і нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз транспортної безпеки;
- здійснення заходів, направлених на недопущення або мінімізацію матеріального і морального збитку від злочинів і надзвичайних подій на транспорті;
- інвентаризацію міжнародних вимог до забезпечення транспортної безпеки, розробку і реалізацію, з урахуванням цих вимог, комплексу заходів, спрямованих на якісне підвищення рівня транспортної безпеки України, приведення його у відповідність з міжнародними стандартами безпеки на транспорті.

Заходи, спрямовані на забезпечення безпеки на транспорті, можуть бути поділені на декілька груп, в залежності від мети та часу їх застосування.

Перша група заходів пов'язана із забезпеченням транспортної безпеки в звичній обстановці і включає:

- розвиток нормативної правової бази;
- організацію системи забезпечення загальної захищеності транспорту від актів незаконного втручання;
- приділення більше уваги контролю (ліцензуванню, страхуванню) діяльності на транспорті;
- технічне обслуговування і ремонт транспортних об'єктів тощо.

Особливе місце при забезпеченні транспортної безпеки повинне займати створення охоронних зон на прилеглих до транспортних об'єктів і шляхів сполучення земельних ділянках. Режим спеціальної охоронної зони припускає обмеження господарської діяльності, доступу на її територію і переміщення по цій території.

Друга група заходів пов'язана із забезпеченням транспортної безпеки від актів незаконного втручання в транспортну діяльність, включаючи терористичні акти. Зазначені заходи можуть також бути поділені на дві категорії:

По-перше, заходи, спрямовані на попередження актів незаконного втручання, які включають:

- планування готовності до дій при виникненні ситуацій, пов'язаних з незаконним втручанням в діяльність транспортної галузі (розробка планів готовності);
- створення обов'язкових резервів фінансових і матеріально-технічних ресурсів;
- спеціальна підготовка до дій в кризових ситуаціях співробітників

транспортної системи, а також співробітників спецслужб і правоохоронних органів, які приймають участь у забезпеченні безпеки транспорту;

- укладання договорів з професійними аварійно-рятувальними службами або створення власних аварійно-рятувальних формувань на транспортних об'єктах;

- створення і забезпечення пропускнуго режиму, режиму огляду, систем охорони і нагляду за пасажирями і вантажами, систем сповіщення на транспорті.

По-друге, міри по забезпеченню транспортної безпеки у разі скоєння акту незаконного втручання, які передбачають проведення евакуаційних, пошуково-рятувальних, аварійно-відновлювальних і інших невідкладних робіт на транспортних об'єктах відповідно до законодавства України про забезпечення безпеки на транспорті.

Нормативно-правові заходи передбачають належне правове забезпечення, яке включає: по-перше, прийняття нормативно-правових актів, які визначатимуть як загальні засади функціонування окремих видів транспорту, так і конкретні заходи, спрямовані на забезпечення безпеки на транспорті, визначатимуть повноваження органів державної влади на їх застосування тощо, які б відповідали міжнародним стандартам та вимогам в сфері транспортної безпеки; по-друге, ратифікацію міжнародних конвенцій, в яких визначено основні засади забезпечення безпеки при наданні послуг з перевезення, запобігання терористичним та іншим злочинним проявам на транспорті; по-третє, підписання дво та багатосторонніх договорів про взаємодію в сфері попередження злочинів на транспорті (особливо актуально це є для країн, які межують із Україною);

Організаційно-правові заходи передбачають створення системи органів державної влади, уповноважених на застосування заходів по забезпеченню безпеки на транспорті, розмежування повноважень між органами загальної юрисдикції (Міністерство транспорту України) та спеціальними органами державної влади (Міністерство внутрішніх справ та його спеціалізовані підрозділи)

Мета спецкурсу полягає в ознайомленні та засвоєнні правових та організаційних засад забезпечення безпеки на транспорті, визначенням системи органів державної влади, уповноважених на забезпечення безпеки на транспорті, їх взаємодії, дослідженні спеціальних заходів, які можуть застосовуватись працівниками органів внутрішніх справ для забезпечення безпеки на транспорті.

Зміст спецкурсу «Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті»: розкриваючи зміст спецкурсу, умовно можна застосувати поділ, який властивий адміністративному, цивільному, кримінальному праву, а саме поділ на загальну та спеціальну частину.

До загальних питань, яким будуть присвячені перші лекційні та семінарські заняття, відносяться наступні: поняття та складові транспортної безпеки України, співвідношення транспортної та національної безпеки України, визначення складових транспортної безпеки, поняття та види загроз транспортної безпеки, система органів державної влади, які забезпечують безпеку на транспорті.

До спеціальних питань слід віднести наступні: забезпечення безпеки на окремих видах транспорту, повноваження органів внутрішніх справ в сфері забезпечення безпеки на транспорті, спеціальні заходи, які застосовуються для забезпечення безпеки на транспорті, попередження терористичних актів на транспорті, забезпечення особистої безпеки працівників органів внутрішніх справ на транспорті.

Питання 2 Транспортна безпека України, як складова національної безпеки України

Усвідомлення, у подальшому, безпеки як результату соціальної діяльності, надало можливість визначити її певні рівні: міжнародна глобальна, міжнародна регіональна, національна (державна) безпека. При цьому існування різних аспектів останньої підкреслювалися поняттями “національна безпека”, “національна державна безпека”, “громадська безпека”, “федеральна безпека” та інше. У межах національної безпеки, у свою чергу, виділяють державну, локальну (регіональну) та приватну (фірм, особи). Залежно від сфери суспільного життя національну безпеку розділяють на політичну, економічну, військову, екологічну, соціальну, культурну, правову та інше.

Нормою Розділу I постанови Верховної Ради України від 16.01.1997 р. №3/97-ВР “Про Концепцію (основи державної політики) національної безпеки України” було визначено національну безпеку України як стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства та держави від внутрішніх і зовнішніх загроз, що є необхідною умовою збереження та примноження духовних і матеріальних цінностей. Головними об’єктами національної безпеки визначені: громадянин (його права та свободи); суспільство (його духовні і матеріальні цінності); держава (її конституційний лад, суверенітет, територіальна цілісність та недоторканість кордонів).

Вченими уточнено зміст поняття національної безпеки – “національну безпеку визначають як захищеність життєво важливих інтересів громадян, суспільства, держави, а також національних цінностей, образу життя від зовнішніх та внутрішніх загроз різних за своєю природою (політичних, військових, економічних, екологічних та інше)”. Існує думка і про те, що під національною безпекою розуміють стан країни, за якою система

державно-правових і суспільних гарантій забезпечує реалізацію суверенітету, конституційного ладу та територіальної цілісності держави, всебічний розвиток і захист інтересів всього населення країни від розвідувально-підривної діяльності іноземних спеціальних служб, посягань з боку окремих організацій, груп та осіб.

У Росії законодавче закріплено поняття “безпека” (Закон Російської Федерації від 5 березня 1992 року “О безопасности”), а національна безпека як поняття увійшло до теорії і практики у 1991 році (Концепция “национальной безопасности”). Так, під безпекою розуміється стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від внутрішніх та зовнішніх загроз. До життєво важливих інтересів віднесені потреби, задоволення яких надійно забезпечить існування та можливості прогресивного розвитку особистості, суспільства і держави. Що стосується загроз – це сукупність умов та факторів, які створюють небезпеку життєво важливим інтересам особистості, суспільства і держави, реальну та потенційну загрозу об’єкта безпеки від внутрішніх та зовнішніх джерел небезпеки.

Якщо конкретизувати поняття безпеки стосовно окремого об’єкту, стає можливим визначити, що ця категорія за своїм змістом охоплює державний устрій, усі галузі економіки, особистість (її права і свободи). Якщо мати широке розуміння категорії безпеки, про неї можна говорити як про, насамперед, національну, тобто такий стан захищеності інтересів, від рівня якого залежить державність, суверенітет та територіальна цілісність країни.

Разом з тим, теоретичному рівні зміст поняття національної безпеки ще остаточно не з’ясований. Обґрунтовується думка про те, що з позицій внутрішніх властивостей національну безпеку можна розглядати як сукупність взаємопов’язаних елементів, різнорідних за функціональними сферами національної безпеки, коли склад характеризується тільки за якістю, або однорідних, коли об’єкту дають і кількісну характеристику. Однак, такий склад елементів не є остаточним. Зазначається, що виходячи із найбільш імовірних загроз національній безпеці України в життєво важливих сферах діяльності, основними функціональними складовими (сферами) національної безпеки України є: економічна, політична, соціальна, воєнна, екологічна, епідемічна, технологічна, інформаційна.

Вважається, такий функціональний склад елементів національної безпеки теж не може вважатися остаточним. Як зазначають самі автори навчального посібника “Національна безпека України (методологічні аспекти, стан і тенденції розвитку)” головною (стратегічною) метою національної безпеки є забезпечення захисту: природи, людини – її прав і свобод,

соціальних та національних груп, суспільства, держави – її суверенітету, територіальної недоторканості та політичної незалежності.

Отже, на захист від певних загроз повинна бути спрямована національна безпека. Така точка зору має, як вважається, складати основу теоретичних досліджень, присвячених визначенню змісту безпеки, у тому числі – і щодо державного регулювання транспортної системи. Крім того, розробка пропозицій на основі теоретичних напрацювань має суто практичний характер і сприятиме реалізації норми статті 3 Конституції України, якою визначено, що “Людина, її життя і здоров’я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю”.

На підставі зазначеного, можна вказати, що зміст безпеки щодо державного регулювання транспортної системи полягає у забезпеченні стану захищеності від певних загроз в процесі регулювання. Відповідно чинного законодавства захист повинні здійснювати уповноважені на те державні органи

Статтею 1 Закону України “Про транспорт” визначено, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях.

Статтею 3 Закону України “Про транспорт” визначено, що державне управління у галузі транспорту має, зокрема, забезпечувати безпечне функціонування транспорту. Безпека руху транспорту є складним, системним структурованим явищем. Елементи системи безпеки руху транспорту можна виділяти відповідно складових транспортної системи. Так, згідно ст.ст.21 – 37 Закону України “Про транспорт” до складу транспортної системи України входять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Звідси - можна виділити такі елементи системи безпеки руху транспорту: безпека дорожнього руху (рух автотранспорту, рух залізничного транспорту), безпека морських та річкових перевезень, безпека авіаційних перевезень, безпека руху щодо трубопровідного транспорту.

Законом визначено, що функціонування транспорту повинно бути безпечним і обов’язок щодо забезпечення цього покладено на органи державного управління – Міністерство транспорту України, місцеві ради та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції (ст.4 Закону України “Про транспорт).

Транспортна безпека – стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів від актів незаконного втручання;

Рівень безпеки - ступінь захищеності транспортного комплексу, відповідний ступеню загрози здійснення акту незаконного втручання.

Цілі і задачі забезпечення транспортної безпеки

1. Цілями забезпечення транспортної безпеки є стійке і безпечне функціонування транспортного комплексу, захист інтересів особи, суспільства і держави у сфері транспортного комплексу від актів незаконного втручання.

Основними задачами забезпечення транспортної безпеки є:

- 1) нормативне правове регулювання в області забезпечення транспортної безпеки;
- 2) визначення загроз здійснення актів незаконного втручання;
- 3) оцінка уразливості об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів;
- 4) категоризування об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів;
- 5) розробка і реалізація вимог по забезпеченню транспортної безпеки
- 6) розробка і реалізація заходів по забезпеченню транспортної безпеки;
- 7) підготовка фахівців в області забезпечення транспортної безпеки;
- 8) здійснення контролю і нагляду в області забезпечення транспортної безпеки;
- 9) інформаційне, матеріально-технічне і науково-технічне забезпечення транспортної безпеки.

Принципи забезпечення транспортної безпеки

Основними принципами забезпечення транспортної безпеки є:

- 1) законність;
- 2) дотримання балансу інтересів особи, суспільства і держави;
- 3) взаємна відповідальність особи, суспільства і держави в області забезпечення транспортної безпеки;
- 4) безперервність;
- 5) інтеграція в міжнародні системи безпеки;
- 6) взаємодія суб'єктів транспортної інфраструктури, органів державної влади і органів місцевого самоврядування.

Питання 3 Правове забезпечення транспортної безпеки України

Норми права, що регулюють транспортну безпеку, містяться в різних юридичних актах. До них відносяться : закони, постанови, рішення та інші акти.

Головною в цій структурі є Конституція (основний) закон України, який має вищу юридичну силу і виступає як юридична база поточного законодавства.

Ст. 3 Конституції України закріплює те, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю.

Ст. 13. Конституції України закріплює те, що Держава забезпечує захист прав усіх суб'єктів права власності і господарювання, соціальну спрямованість економіки. Всі суб'єкти права власності рівні перед законом. Закони, що видаються в порядку поточного законодавства, регулюють різні сторони транспортних суспільних відносин в тому числі і транспорту безпеку України.

Складовою частиною правової системи нашої країни є загальновизнані принципи і норми міжнародного права, а також міжнародні договори України. Особливого значення в сучасних умовах набувають міжнародно-правові акти як міжнародні договори і конвенції. Важливе місце щодо регулювання питання забезпечення транспортної безпеки відіграють міжнародно-правові акти. Як приклад можна зазначити Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, (Монреаль, 23 вересня 1971 р.). Держави - учасники вказаної Конвенції вважаючи, що незаконні акти, направлені проти безпеки цивільної авіації, загрожують безпеці осіб і майна, серйозно порушують повітряне сполучення підривають віру народів світу в безпеку цивільної авіації вважаючи, що наявність таких актів викликає серйозну заклопотаність вважаючи, що в цілях запобігання таких актів є нагальна необхідність забезпечити вживання відповідних заходів для покарання злочинців згодилися про нижченаведене: будь-яка особа скоює злочин, якщо воно незаконно і навмисно: скоює акт насильства відносно особи, що знаходиться на борту повітряного судна у польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці цього повітряного судна; або руйнує повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, або заподіює цьому повітряному судну пошкодження, яке виводить його з ладу або може загрожувати його безпеці у польоті; або поміщає або скоює дії, що приводять до приміщення на повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, яким би то не був способом пристрій або речовина, яка виводить його з ладу, або заподіяти йому пошкодження, яке може загрожувати його безпеці у польоті; або руйнує або пошкоджує аеронавігаційне устаткування або втручається в його експлуатацію, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпеці повітряних судів у польоті; або повідомляє явно помилкові відомості, створюючи тим самим загрозу безпеки повітряного судна у польоті.

Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа - Кавказ - Азія (Угоду ратифіковано Законом N 1440-III (1440-14) від 10.02.2000) Основна Угода укладена терміном на 10 років. 12 держав. Відповідно до ст. 3 цілями Основної Угоди є: а) розвиток економічних відносин, торгівлі й транспортного сполучення в регіонах Європи, Чорного моря, Кавказу, Каспійського моря та Азії; б) сприяння доступу до міжнародного ринку автомобільного, повітряного та залізничного транспорту, а також торгового судноплавства; в) сприяння міжнародному перевезенню вантажів, пасажирів і міжнародному транспортуванню вуглеводневих продуктів; г) забезпечення безпеки руху, збереження вантажів і охорони навколишнього середовища; д) гармонізація транспортної політики, а також правових рамок у сфері транспорту; е) створення рівних умов конкуренції між окремими видами транспорту.

Сторони Основної угоди вживають відповідних заходів, що забезпечують безпеку руху, пасажирів і перевізників, збереження вантажів і транспортних засобів, а також охорону навколишнього середовища при міжнародних перевезеннях.

Ратифікація Європейських конвенцій про передачу провадження у кримінальних справах, про видачу правопорушників, про взаємну допомогу у кримінальних справах та ін. значно розширила правову базу діяльності підрозділів органів внутрішніх справ. На основі цих актів заключаються угоди між міністерствами внутрішніх справ суверенних держав. До їхнього числа відноситься Угода про співробітництво міністерств внутрішніх справ по боротьбі зі злочинністю на транспорті від 25 жовтня 1995 року. У рамках Угоди сторони домовилися співпрацювати у справі попередження, виявлення, припинення і розслідування злочинів, які вчинені на транспорті. Передусім це стосується навмисних злочинів проти життя і здоров'я людей, розкрадань вантажів і власності пасажирів.

У 2005 році рішенням спільної колегії Міністерств внутрішніх справ України та Росії (оголошене спільним наказом МВС Росії та МВС України від 12 червня 2005 р. № 807), поставлено конкретні завдання перед органами внутрішніх справ у галузі боротьби із правопорушеннями на транспорті. Таким же чином реалізуються рішення регіональної наради зі співробітництва підрозділів і служб кримінальної міліції МВС Республіки Білорусь та МВС України 15-17 червня 2006 року з питань боротьби зі злочинністю в прикордонній зоні та на транспорті.

Закон України «Про транспорт» визначає повноваження органів державного управління в галузі транспорту. Вказуючи на те, що вони мають забезпечувати –захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування, та безпечне функціонування транспорту.

Закон України «Про залізничний транспорт» у ст.11 визначає, що безпека руху поїздів-комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв.

Закон України «Про автомобільний транспорт» визначає засади організації та діяльності автомобільного транспорту. Відповідно до ст. 7. органи виконавчої влади та органами місцевого самоврядування зобов'язані: забезпечувати безпечне і якісне обслуговування пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;

Закон України «Про трубопровідний транспорт» згідно ст.5 на суб'єкти правового регулювання відносин в галузі трубопровідного транспорту окрім інших завдань покладено і завдання щодо забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті.

Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»

Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації (далі - Програма) розроблена відповідно до конвенцій про міжнародну цивільну авіацію, про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден, та про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, а також інших міжнародних актів.

Повітряний кодекс України 1993р. - основний нормативний документ, що регулює діяльність повітряного транспорту України для задоволення потреб та інтересів України і її громадян, а також забезпечення безпеки авіаційних перевезень.

Звід авіаційних правил України - визначає і врегульовує порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і економічної безпеки.

Кодекс торговельного мореплавства України державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладає на центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною і лоцманською службою. Державний нагляд за безпекою мореплавства флоту рибної промисловості, дотриманням міжнародних договорів України в галузі регулювання риболовства здійснює центральний орган виконавчої влади в галузі рибного господарства.

Забезпечуючи безпеку транспорту України, органи внутрішніх справ керуються різними законодавчими та підзаконними актами, що у своїй сукупності складають нормативну основу правового регулювання їхньої діяльності. За соціальною значущістю система нормативно-правових актів репрезентована таким способом: Конституція – закони – укази Президента – підзаконні акти загального характеру – відомчі нормативні акти.

Найважливіше місце серед них посідає Конституція України. Відповідно до статті 116 вищий орган виконавчої влади держави “здійснює заходи щодо забезпечення обороноздатності і національної безпеки України, громадського порядку, боротьби зі злочинністю”, тобто охорону громадського порядку держава вважає одним із головних завдань.

Основний Закон держави встановлює лише загальні правові положення, що регламентують охорону громадського порядку в країні, які згодом деталізуються в інших нормативно-правових актах, як наприклад, в Указі Президента України про Стратегію національної безпеки України.

Громадський і правовий порядок – явища, що нерозривно зв'язані і взаємозалежні, крім того, низка конституційних положень щодо прав і свобод громадян, які прямо залежать від стану громадського порядку, встановлюються статтями 3, 21 та іншими нормами з розділу II “Права і свободи громадян” Конституції України.

Крім конституційних прав і свобод громадян, державні органи законами та підзаконними актами закріплюють і захищають їхні численні права, свободи й обов'язки в різних сферах життя, зокрема щодо зміцнення законності та правопорядку.

Відповідно до Закону України „Про транспорт” на виконавців транспортних робіт і послуг, зокрема й у сфері залізничного транспорту, покладений обов'язок забезпечення безпеки руху, схоронності перевезених вантажів і багажу, техногенної безпеки та громадського порядку. Однак у силу визначеної специфіки виконання цих обов'язків, йдеться про проведення комплексу спеціальних заходів, частина яких має правоохоронний характер, здійснюється органами внутрішніх справ під час охорони громадського порядку та забезпеченні громадської безпеки.

Одним із джерел правового регулювання діяльності органів внутрішніх справ з охорони громадського порядку та забезпеченні громадської безпеки на залізничному транспорті є Закон України „Про залізничний транспорт”. У ньому зазначено, що охорона громадського порядку і боротьба зі злочинністю на залізничному транспорті загального користування здійснюються органами внутрішніх справ у взаємодії з підрозділами воєнізованої охорони Укрзалізниці. Крім того, органами внутрішніх справ у випадках, передбачених законодавством України, забезпечується охорона особливо важливих об'єктів підприємств і організацій залізничного транспорту загального користування.

Здійснення заходів з охорони громадського порядку на об'єктах транспорту покладено на підрозділи транспортної міліції, правове положення якої закріплено в Законі України „Про міліцію”.

Транспортна міліція, поряд з кримінальною міліцією та міліцією громадської безпеки, іншими підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, забезпечує охорону громадського порядку та веде боротьбу зі злочинністю на об'єктах залізничного, водного, повітряного транспорту. До 20 грудня 1990 року транспортна міліція входила до складу спеціальної міліції, і лише Законом України “Про міліцію” транспортна міліція України була виділена в окремий підрозділ, що спричинило зміну системи міліції в країні. У даний час нормативно закріпленими є такі підрозділи: кримінальна міліція, міліція громадської безпеки, спеціальна міліція, транспортна міліція та ін. Такий розподіл обумовлено специфікою завдань, поставлених перед кожним підрозділом міліції.

Виділення транспортної міліції в окремий підрозділ, на нашу думку, було пов'язано з тим, що вона здійснює свою діяльність в одній із найважливіших галузей господарської діяльності країни і вирішує завдання боротьби зі злочинністю, охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки на повітряному, водному і залізничному транспорті, схоронності вантажів та інші завдання, що впливають з обов'язків міліції.

До складу транспортної міліції відповідно до Закону України “Про міліцію” входять кримінальна міліція та міліція громадської безпеки, тобто вона складається із двох самостійних видів міліції [22], сама будучи такою ж самостійною. Це, на нашу думку, не зовсім правильно, тому що, як частина транспортної міліції (у межах цілого), кримінальна міліція або міліція громадської безпеки не можуть виступати стосовно неї одночасно рівнозначними цілими.

У ході реорганізації Міністерства внутрішніх справ України зі складу системи органів внутрішніх справ, зокрема на транспорті, були послідовно виведені підрозділи пожежної безпеки з наступним підпорядкуванням Міністерству України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи. Логічним завершенням цієї реорганізації стало виведення зі складу територіальних органів внутрішніх справ підрозділів із виконання покарань з підпорядкуванням Державному департаменту України з питань виконання покарань.

Отже, у складі органів внутрішніх справ, зокрема на транспорті, на сьогоднішній час перебувають тільки міліцейські служби і підрозділи, що свідчить про необхідність законодавчо визначити орган з функцією управління у складі МВС України щодо транспортної міліції. На нашу думку, необхідно створити Департамент з розподілом на управління та

підрозділи, які безпосередньо будуть організовувати забезпечення охорони громадського порядку та боротьбу зі злочинністю на залізницях. У цьому випадку можна буде уникнути дублювання. У даний час до складу управління МВС України на залізничному транспорті входять підрозділи кримінальної міліції та міліції громадської безпеки, методичне забезпечення та координацію діяльності яких здійснюють відповідні структури центрального апарату Міністерства внутрішніх справ України, які виконують аналогічні функції відносно лінійних управлінь.

Згідно із Законом України “Про залізничний транспорт” залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо. Сфера залізничного транспорту набагато ширша сфери обслуговування міліції на транспорті, яка згідно Примірного положення про лінійне управління на залізниці Управління МВС України на залізничному транспорті обслуговує по лінії охорони громадського порядку, боротьби зі злочинністю тільки об’єкти залізничного транспорту, пов’язані із перевезенням пасажирів, вантажу, тому, на нашу думку, лінійне управління логічніше було б назвати „Управлінням міліції на залізничному транспорті (на конкретній залізниці), Управління МВС України на залізничному транспорті”, що відповідає структурі, яка діє в системі територіальних органів внутрішніх справ (наприклад, Львівське міське управління ГУМВС України у Львівській області).

У своїй діяльності співробітники органів внутрішніх справ, зокрема й на транспорті, керуються й іншими законами.

У відповідності до статті 102 Конституції України Президент України як Глава держави і гарант Конституції, прав і свобод людини та громадянина в необхідних випадках видає укази, розпорядження, зокрема і в галузі охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, які мають обов’язкову силу на території України.

Важливими є укази Президента України щодо забезпечення конституційних прав і свобод людини та громадянина, особистої безпеки громадян, спрямування зусиль правоохоронних органів на протидію найбільш небезпечним посяганням на особу, її власність та громадський порядок, зокрема укази Президента України від 18 лютого 2002 р. № 143 “Про заходи щодо подальшого зміцнення правопорядку охорони прав і свобод громадян”, та від 19 липня 2005 р. № 1119/2005 “Про заходи щодо забезпечення особистої безпеки громадян та протидії злочинності”. Відповідно до Указу від 19 липня 2005 р. № 1119/2005 Кабінету Міністрів України

були поставлені завдання щодо визначення порядку оцінки діяльності органів прокуратури України, органів внутрішніх справ, інших правоохоронних органів, щомісячного інформування населення керівниками правоохоронних органів про факти порушення прав та свобод людини і громадян та заходи правового реагування на них.

Законами України, указами Президента України регулюються лише найбільш значущі, найважливіші аспекти діяльності органів внутрішніх справ до охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки, оскільки за своєю природою ці нормативні правові акти впливають на соціальні відносини загального характеру. Однак широта суспільних відносин, у яких бере участь міліція, викликає насущну потребу поглиблення та деталізації правового регулювання зазначеної діяльності, що здійснюється за допомогою видання актів, іменованих підзаконними. Особливості актів, які відрізняють їх від законів, зводяться до того, що вони приймаються органами або представниками влади, обраними або утвореними іншими органами; регулюють другорядні суспільні відносини, розвиваючи, конкретизуючи та деталізуючи закони; втрачають юридичну чинність у випадку суперечностей або невідповідності законові; приймаються як колегіально, так і одноосібно уповноваженими посадовими особами державних органів; приймаються в менш суворому і деталізованому порядку. При цьому, варто враховувати, що недоліки загально регулятивних законів часто відтворюються в спеціальних законодавчих і підзаконних актах.

Істотне значення для органів внутрішніх справ, зокрема і на транспорті, мають постанови Кабінету Міністрів України, що забезпечують виконання Конституції України, законів, указів та розпоряджень Президента України, регламентують застосування заходів з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки.

Постанови уряду, що регулюють діяльність Міністерства внутрішніх справ України, можна розділити щодо дії загального характеру, наприклад постанова Кабінету Міністрів України від 29 червня 1991 р. № 59 "Про порядок і умови державного обов'язкового особистого страхування осіб рядового, начальницького та вільнонайманого складу органів і підрозділів внутрішніх справ" регламентує порядок державного обов'язкового страхування рядового і начальницького складу органів внутрішніх справ та вузько направленої дії. Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.97 N 204 "Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті", від 08.11.2006 N 1567 "Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті" та від 18.02.97 N 176 "Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту"

Крім того, діяльність співробітників міліції на транспорті, що здійснюють заходи з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, регламентована також іншими постановами Кабінету Міністрів України.

Правовий статус більшості підрозділів визначається положеннями, затвердженими наказами Міністерства внутрішніх справ України. Положення про лінійне управління на залізниці затверджено наказом Управління МВС України на транспорті від 6 травня 2006 р. № 84, що розроблене на підставі примірнього положення про лінійне управління.

Зазначеним Положенням були закріплені мета утворення лінійного управління на транспорті, його система, межі території обслуговування, принципи діяльності й основні функції, а також були визначені головні завдання, до яких у силу специфіки діяльності віднесені:

- забезпечення громадського порядку, особистої і майнової безпеки громадян; попередження і припинення злочинів, їхнє розкриття і розслідування; усіляке сприяння усуненню причин, що породжують злочини й інші антигромадські явища;
- організація боротьби зі злочинними зазіханнями на перевезені залізничним транспортом вантажі;
- сприяння підприємствам, установам, організаціям Міністерства транспорту та зв'язку України у забезпеченні безпеки руху поїздів;
- підбір і розстановка кадрів органів внутрішніх справ на транспорті;
- покращення соціально побутових і житлових умов працівників органів внутрішніх справ на транспорті.

Практика свідчить, що з урахуванням змін у організаційно-штатній структурі, відсутності в системі апарату Міністерства внутрішніх справ України підрозділу, який би координував з урахуванням специфіки оперативно-службової діяльності транспортної міліції взаємодію з територіальними органами внутрішніх справ, виникає необхідність перегляду завдань лінійних управлінь на транспорті, тому доцільно було б основне завдання сформулювати у такій редакції: охорона громадського порядку, особистої і майнової безпеки громадян; попередження, припинення і розкриття злочинів; усіляке сприяння викорінюванню причин, що породжують злочини й інші антигромадські явища.

Відсутність відомчої нормативної бази щодо взаємодії підрозділів транспортної міліції та поліції країн Європейського Союзу, з якими межує Україна, негативно впливає на стан правопорядку в міждержавному залізничному сполученні.

Велику роль у правовому регулюванні діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку та забезпечення безпеки транспорту відіграють відомчі нормативні акти.

Вони деталізують значну кількість правових норм, що регулюють суспільні відносини в розглянутій сфері.

Нормативні правові акти міністерств, інших органів державного управління, зокрема Міністерства внутрішніх справ України, приймаються у формі наказів, розпоряджень та рішень колегій. Прийняті міністерствами, іншими органами державного управління інструкції, положення, статuti, правила затверджуються наказами.

Однак прийняття відомчих нормативних актів у формі рішень колегій, що регулюють службову діяльність, затверджують інструкції, статuti, положення, правила, суперечать принципів єдиноначальності, на основі якого у відповідності до законодавства функціонує система Міністерства внутрішніх справ України. Це зумовлено тим, що рішення колегії приймається колективним органом, а накази МВС України, які доводять рішення колегії до структурних підрозділів щодо їх виконання, підписуються одноосібно Міністром внутрішніх справ України.

Відомчі нормативні правові акти Міністерства внутрішніх справ України поширюють свою дію на підрозділи, що входять у його систему і регулюють питання, які мають передусім внутрішнє значення, наприклад, організація роботи з виконання рішень вищих органів державної влади, здійснення структурної перебудови в органах внутрішніх справ, поліпшення взаємодії між підрозділами у виконанні поставлених завдань. Разом з тим, низка наказів МВС України є нормативною базою для всіх суб'єктів господарювання та фізичних осіб з окремих напрямів діяльності, організація якої покладена на Міністерство внутрішніх справ України. Однак, вони мають загальнообов'язковий характер тільки після відповідної реєстрації в Міністерстві юстиції України, наприклад, Інструкція про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії, та зазначених патронів, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів.

Умовно накази Міністерства внутрішніх справ України можна розділити на дві групи. До першої відносяться накази, якими затверджуються статuti (положення) – нормативно-правові акти, що визначають порядок діяльності підрозділів, підприємств, організацій, установ, а також порядок діяльності особового складу й інших осіб у зазначених сферах діяльності, та інструкції – нормативно-правові акти, що детально визначають зміст та методичні питання регулювання у визначеній області суспільних відносин.

Таким чином, розкриття питання щодо правового регулювання діяльності органів внутрішніх справ на транспорті в сфері забезпечення безпеки транспорту дає можливість зробити наступні висновки:

- якісне нормативно-правове регулювання діяльності підрозділів внутрішніх справ на залізничному транспорті є однією із необхідних умов забезпечення безпеки транспорту;

- відомчими нормативними актами регулюється визначене коло суспільних відносин, що виникають у процесі службової діяльності органів внутрішніх справ, зокрема щодо забезпечення безпеки на транспорті.

ТЕМА 2 ЗАГРОЗИ ТА НЕБЕЗПЕКИ ФУНКЦІОНУВАННЮ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Питання 1. Поняття, види загроз та небезпек на транспорті

Людина постійно взаємодіє з навколишнім середовищем, перетворює це середовище, а воно, у свою чергу, впливає на життєдіяльність самої людини. Тобто взаємодія людини із середовищем, що її оточує, відбувається при наявності прямих і зворотних зв'язків.

Результат взаємодії людини з навколишнім середовищем може змінюватися в широких межах: від позитивного до катастрофічного, що супроводжується загибеллю людей і руйнуванням компонентів середовища. Негативні впливи, які виникають раптово, періодично або постійно діють у системі “людина – життєве середовище” і визначаються як дія небезпек.

Небезпека – це центральне поняття безпеки життєдіяльності і являє собою явища, процеси, об'єкти, властивості, які здатні за певних умов завдати шкоди здоров'ю чи життю людини як прямо, так і згодом. Життєвий досвід людини показує, що шкоду людині може нанести будь-яка діяльність: робота на виробництві (трудова діяльність), різні види відпочинку, розваги та навіть діяльність, пов'язана з навчанням.

Небезпека – це явище або вплив на людину несприятливих або навіть несумісних із життям факторів.

Небезпека зберігає всі системи, які мають енергію, хімічні або біологічні активні компоненти, а також характеристики, які не відповідають умовам життєдіяльності людини.

Усяка діяльність людини є потенційно небезпечною. Потенційна небезпека – це така небезпека, яка має неявний характер і проявляється в умовах, які важко передбачити. Потенційна небезпека може реалізуватися у формі хвороб або травм. Але наявність потенційної небезпеки не завжди супроводжується її негативним впливом на людину. Для реалізації негативного впливу небезпеки необхідне виконання трьох умов:

небезпека реально існує і діє; людина знаходиться в зоні дії небезпеки; людина не має достатньо ефективних засобів захисту.

Умови, за якими небезпека може реалізуватися в подію, називаються небезпечною ситуацією.

Ситуацію, за якої проявляється велика можливість виникнення нещасного випадку, прийнято називати небезпечною або аварійною, а коли загинули люди – катастрофічною.

Катастрофа (грец.) – переворот, знищення, загибель, випадкове горе, дія якого може продовжуватися в напрямі, що визначається дією, яка відбулася.

Аварія – це випадковий вихід з ладу машин, кораблів, літаків, їх пошкодження, руйнація, нещасний випадок, велика невдача.

У положенні про розслідування і облік нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на підприємствах, в установах і організаціях проводиться розподіл аварій на дві категорії.

До 1-ї категорії належать аварії, внаслідок яких загинуло п'ять, більше чоловік або з'явилася загроза для життя і здоров'я робітників підприємства або населення, яке знаходиться поблизу об'єкта, або виникла зупинка, або вийшло з ладу підприємство на добу або більше.

До 2-ї категорії належать аварії, внаслідок яких або загинуло до п'яти чоловік або виникла загроза для життя і здоров'я робітників цеху, дільниці, або виникла зупинка, або вийшли з ладу підприємство, дільниця на добу і більше.

Крім небезпечних ситуацій, існують і екстремальні.

Екстремальною називають ситуацію в процесі діяльності, коли у людини психофізіологічне навантаження досягає якої-небудь межі, при якій вона може втратити здатність до раціональних вчинків і діяти відповідно до обставин, які виникли.

В екстремальних ситуаціях людина може опинитися у різносторонніх сферах діяльності: на виробництві, вулиці, у побуті або на відпочинку.

Отже, можна зробити висновок, що безпека життєдіяльності – це стан оточуючого людину середовища, при якому виключається можливість порушення організму в процесі різноманітної предметної діяльності.

Перелік назв, термінів можливих небезпек, тобто номенклатура небезпек, нараховує понад 150 найменувань і при цьому не вважається за повну. В окремих випадках складається номенклатура небезпек для окремих об'єктів (підприємств, цехів, професій, місць праці та інше).

Джерелами (носіями небезпек) є природні процеси і явища, техногенне середовище та людські дії. Небезпеки існують у просторі й часі та реалізуються у вигляді потоків енергії, речовини та інформації. При ідентифікації небезпек, тобто при знаходженні типу небезпеки та встановленні

її характеристик, необхідно виходити з принципу “все впливає на все”, тобто джерелом небезпеки може бути все живе й неживе, а підлягати небезпеці також може все живе й неживе. Ідентифікація необхідна для розробки заходів щодо запобігання небезпекам або вже ліквідації наслідків.

Класифікація та систематизація явищ, процесів, об’єктів, які здатні завдати шкоду людині (таксономія небезпек), повністю не розроблена. Прикладом таксономії небезпек може бути такий поділ:

- за походженням (природна, техногенна, екологічна);
- за локалізацією (космос, атмосфера, літосфера, гідросфера);
- за наслідками (захворювання, травми, загибель, пожежі);
- за шкодою (соціальна, технічна, екологічна);
- за сферою прояву (побутова, виробнича, спортивна, дорожньо-транспортна).

Найбільш вдалою класифікацією небезпек є класифікація за джерелами походження, згідно з якою всі небезпеки поділяються на 4 групи: природні, техногенні, соціально-політичні та комбіновані. Подібна класифікація прийнята і в державних стандартах при визначенні надзвичайних ситуацій.

Перші три класифікації належать до елементів життєвого середовища, яке оточує людину, – природного, техногенного та соціального. До четвертої групи належать природно-техногенні, природно-соціальні та соціально-техногенні небезпеки, джерелами яких є комбінація різних елементів життєвого середовища.

Природні джерела небезпеки – це природні об’єкти, явища природи та стихійні лиха, які можуть спричинити шкоду людині або ж становлять загрозу для життя чи здоров’я людини (землетруси, зсуви, селі, вулкани, повені, снігові лавини, шторми, урагани, зливи, град, тумани, ожеледі, блискавки, астероїди, сонячне та космічне випромінювання, небезпечні тварини, рослини, риби, комахи, гриби, бактерії, віруси, заразні хвороби).

Техногенні небезпеки – це небезпеки, пов’язані з використанням транспортних засобів, з експлуатацією підйально-транспортного обладнання, з використанням горючих легкозаймистих і вибухонебезпечних речовин та матеріалів, процесів, що відбуваються при підвищених температурі й тиску, електричної енергії, хімічних речовин, різних видів випромінювання (іонізуючого, електромагнітного, віброакустичного). Джерелами техногенних небезпек є відповідні об’єкти, що породжують їх.

Соціальні небезпеки – це небезпеки, викликані низьким духовним та культурним рівнем (бродяжництво, проституція, пияцтво, алкоголізм, тютюнопаління). Джерелами цих небезпек є незадовільний матеріальний стан, погані умови проживання, страйки, повстання, конфліктні ситуації на міжнаціональному, етнічному, расовому чи релігійному ґрунті.

Джерелами політичних небезпек є конфлікти на міжнаціональному та міждержавному рівні, духовне гноблення, політичний тероризм, ідеологічні, міжпартійні та збройні конфлікти, війни.

Найбільшу кількість становлять комбіновані небезпеки – природно-техногенні, природно-соціальні та соціально-техногенні.

Природно-техногенні небезпеки: смог, кислотні дощі, пилові бурі, ерозія ґрунтів, зменшення родючості ґрунтів, виникнення пустель, зсуви, селі, землетруси та інші тектонічні явища, які спонукала людська діяльність.

Природно-соціальні небезпеки: наркоманія, епідемія інфекційних захворювань, венеричні захворювання, СНІД.

Соціально-техногенні небезпеки: професійна захворюваність, професійний травматизм, психічні відхилення та захворювання, викликані виробничою діяльністю, масові психічні відхилення та захворювання, викликані впливом на свідомість і підсвідомість засобами масової інформації та спеціальними технічними засобами, токсикоманія.

Можливість реалізації небезпеки і ступінь несприятливого впливу її на людину залежить від відповідних факторів.

Фактор (лат. factor – діючий, що вчиняє) – причина, рушійна сила будь-якого процесу, яка визначає його характер або окремі риси.

У виробничій сфері фактори поділяються на вражаючі, небезпечні та шкідливі. формах.

Вражаючі фактори можуть призвести до загибелі людини.

Небезпечні фактори викликають в окремих випадках травми чи раптове погіршення здоров'я (головний біль, погіршення зору, слуху, зміни психологічного та фізичного стану).

Шкідливі фактори можуть спричиняти захворювання чи зниження працездатності людини як у явній, так і прихованій

Масштабний спектр різних причин природного, технічного і соціального характеру обумовлює наявність широкого діапазону внутрішніх і зовнішніх загроз, що негативно впливають на транспортну безпеку країни.

Під **загрозою транспортної безпеки** розуміються протиправні дії, або наміри вчинити подібні дії, а також процеси природного або техногенного характеру, або їх сукупність, які перешкоджають реалізації життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави в транспортній сфері, що приводять або здатні привести до аварій в транспортному комплексі.

Небезпеки на транспорті – негативні наслідки, які можуть настати в наслідок впливу тих чи інших загроз. Загрози транспортній безпеці класифікуються за різними підставами: за ступенем значимості; за характером загроз; за сферами і формами прояву і т.п.

Джерела загроз транспортної безпеки поділяються на "зовнішні" і "внутрішні".

До зовнішніх джерел загроз відносять:

- діяльність іноземних політичних, економічних, військових, розвідувальних і транспортних структур, спрямована проти інтересів країни в транспортній сфері;
- загострення міжнародної конкуренції за володіння новими транспортними ринками, новими транспортними технологіями і природними ресурсами;
- прагнення низки країн до домінування на світовому транспортному просторі;
- діяльність міжнародних терористичних організацій.

До внутрішніх джерел загроз відносять:

- критичний матеріально-технічний стан галузей транспортного комплексу;
- несприятлива криміногенна обстановка;
- недостатня координація діяльності органів державної влади по формуванню і реалізації єдиної державної політики в транспортному комплексі і забезпечення його безпеки.

Серйозні прорахунки, допущені на початковому етапі проведення економічних реформ, ослаблення системи державного регулювання і контролю, проникнення кримінальних структур у сферу управління бізнесом, крупними виробництвами, торговими організаціями і товаропровідними мережами сприяють формуванню спектру загроз транспортної безпеки в економічній сфері. До їх числа відносяться:

- недостатня ефективність системи державного регулювання відносин у сфері транспорту, наявність структурних диспропорцій, перешкод встановленню ринкових відносин;
- проблеми ресурсної, фінансової і технологічної залежності національного транспорту від інших країн, відставання держави від провідних країн по рівню інформатизації сфери транспорту;
- недостатнє фінансування заходів щодо забезпечення транспортної безпеки України;
- зниження рівня підготовки висококваліфікованих наукових і інженерно-технічних кадрів, брак кваліфікованих фахівців в області забезпечення транспортної безпеки і ін.

Залежно від джерела походження загрози підрозділяються на:

- загрози соціогенного характеру (неправомірне втручання у функціонування транспорту, тероризм, розкрадання, хуліганство, блокування шляхів і транспортних засобів, порушення правил експлуатації технічних засобів, недосконалість цих правил і законодавчої бази, що стосується

транспортного комплексу, порушенням правил експлуатації технічних систем, у тому числі, нормативних вимог по екологічній безпеці при перевезеннях); Крім того, негативно впливають на стан та функціонування транспортної системи незаконна діяльність організацій, які надають послуги сфері залізничних перевезень, у зв'язку з чим в Указі Президента України N 714/2009 від 04.09.2009 «Про ситуацію в сфері залізничного транспорту України» запропоновано Генеральній прокуратурі України з метою посилення нагляду за додержанням законів у сфері залізничного транспорту перевірити до 1 жовтня 2009 року разом зі Службою безпеки України, Міністерством внутрішніх справ України, Державною митною службою України, Державною податковою адміністрацією України законність створення та діяльності посередницьких структур у сфері залізничного транспорту України.

- загрози техногенного характеру (породжені неякісним станом матеріально-технічної частини транспортної сфери, недостатнім рівнем кваліфікації обслуговуючого персоналу), надзвичайні події (аварії), обумовлені станом транспортних технічних систем (їх зношеністю, аварійністю, недосконалістю). Як зазначено в Рішенні Ради національної безпеки, введеному в дію Указом Президента України N 714/2009 від 04.09.2009 «Про ситуацію в сфері залізничного транспорту України» фізичний знос основних фондів становить уже понад 80 %, що в 1,8 рази перевищує допустимий світовою практикою рівень. Вичерпали свій ресурс близько 70 % залізничних мостів, з перевищенням терміну експлуатується понад 60 % стрілочних переводів та більше половини загальної протяжності ліній автоблокування і зв'язку, що створює реальні загрози безпеці перевезень та життю людей.

- загрози природного характеру (повені, обвали, землетруси, сніжні і піщані затори на дорогах і т.п.);

- до числа загроз слід віднести і негативні наслідки недостатньої розробленості нормативної правової бази, регулюючої відносини в транспортній сфері, а також вади в правозастосовчій практиці.

Основними загрозами соціального характеру на транспорті є:

- терористичні і диверсійні акції (угін або захоплення повітряних, морських, річкових суден, залізничного рухомого складу, автотранспорту, вибухи на залізничних вокзалах, на транспорті, диверсії проти гідротехнічних споруд і ін.);

- кримінальні дії проти пасажирів;

- кримінальні дії проти вантажів;

- інші випадки незаконного втручання у функціонування транспорту, (накладення сторонніх предметів на колії, телефонний "тероризм", протиправне блокування аеропортів і основних транспортних магістралей),

загроза життю і здоров'ю пасажирів, спричинення прямих збитків транспортній сфері, а також дії, які породжують в суспільстві негативні соціально-політичні, економічні, психологічні наслідки.

В нормативно-правових актах передбачена категорія «акт незаконного втручання». Так, в Законі РФ «Про транспортну безпеку» акт незаконного втручання визначено як протиправна дія (бездіяльність), яка загрожує безпечній діяльності транспортного комплексу, що тягне за собою спричинення шкоди та здоров'ю людей, матеріальні збитки або такі, що створюють загрози настання таких наслідків. Поняття «акт незаконного втручання» є базовим, навколо якого законодавцем формується комплекс заходів правового характеру, спрямованих на забезпечення транспортної безпеки. Акт незаконного втручання є юридичним фактом, так як тягне за собою певні правові наслідки. Наслідком акту незаконного втручання є, як правило, міри юридичної відповідальності, тому даний юридичний факт слід віднести до числа правопорушень.

Акт незаконного втручання в безпечну роботу транспорту крім видового різноманіття характеризується так само і численними особливостями складу, можуть бути не тільки активними діями, але і бездіяльністю, скоюватися навмисно або по необережності.

Враховуючи, що в Україні не прийнято загального закону про транспортну безпеку, на законодавчому рівні закріплено визначення та зміст актів незаконного втручання стосовно окремих видів транспорту. Так, відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 № 545-IV до актів незаконного втручання віднесено:

- насильство стосовно особи, яка перебуває на борту повітряного судна під час польоту, якщо такі дії можуть загрожувати безпеці цього повітряного судна;
- руйнування повітряного судна, яке перебуває в експлуатації, або його пошкодження, що може вивести судно з ладу або загрожує його безпеці під час польоту;
- розміщення або спроби розміщення в повітряному судні, яке перебуває в експлуатації, пристрою або речовини, що можуть його зруйнувати або призвести до пошкодження, яке загрожує безпеці повітряного судна під час польоту;
- руйнування або пошкодження об'єктів радіонавігаційного забезпечення чи втручання в їх експлуатацію, якщо будь-яка зазначена дія загрожує безпеці повітряного судна під час польоту;
- повідомлення свідомо неправдивих відомостей, що можуть спричинити загрозу безпеці повітряного судна під час польоту;
- незаконне та навмисне використання пристрою, речовини або зброї:

- для здійснення акту насильства стосовно особи в аеропорту, на аеродромі, що завдає або може завдати шкоди її здоров'ю чи заподіяти смерть;
- для руйнування або серйозного пошкодження обладнання чи споруд аеропорту, аеродрому, його служб і розташованих в аеропорту, на аеродромі повітряних суден;
- для загрози безпеці польотів в аеропорту, на аеродромі;

Питання 2 Суб'єкти загроз та небезпек

Штучні загрози викликані діяльністю людини. Вони можуть мати ненавмисний або, навпаки, навмисний характер. Ненавмисні (неумисні) загрози, викликані помилками, наприклад, в проектуванні трубопроводів або в їх експлуатації. Суб'єктів таких загроз прийнято називати порушниками. Їх недостатня кваліфікація або порушення ними посадових інструкцій можуть викликати наступні прояви ненавмисних загроз:

- травми і загибель людей;
- пошкодження устаткування, транспортних систем, каналів життєзабезпечення;
- нераціональна зміна технологій;
- нерегламентоване використання технічних засобів, документів, комп'ютерних програм;
- розголошення конфіденційної інформації;
- некомпетентне використання, настройка або неправомірне відключення засобів захисту персоналом;
- збиток навколишньому середовищу.

Суб'єктів навмисних (умисних) загроз називають зловмисниками, і ці загрози викликаються їх корисливими направленнями (тероризмом, страйками, розкраданнями, крадіжками). До проявів умисних загроз також відносять травми і загибель людей. Крім того, вони можуть викликати:

- фізичне руйнування об'єкту або окремих його елементів в результаті тероризму, хуліганства, вандалізму;
- відключення або висновки з ладу систем життєзабезпечення об'єкту унаслідок тих же причин;
- дії по дезорганізації функціонування об'єкту (страйки, саботаж, диверсія);
- розкрадання матеріальних цінностей;
- знімання продукту, що транспортується, шляхом негласної установки спеціальних технічних засобів.

Навмисні загрози класифікуються як "безконтактні" і "контактні". У свою чергу, "контактні" діляться на дві групи: без зміни структури об'єкту захисту і з її зміною. А "безконтактні", залежно від їх прояву в різних

зонах, представлені як: зовнішні з неконтрольованої зони (територія об'єкту, на якій застосовуються засоби і не проводяться заходи, пов'язані із захистом об'єкту); із зони контрольованої території (територія навколо об'єкту, яка безперервно контролюється); із зон технічного огляду (територія, де періодично з'являються фахівці транспортної компанії) і службових приміщень.

До числа навмисних безконтактних загроз можна віднести витік продукту, що транспортується, за рахунок пошкодження устаткування. Перераховані загрози по відношенню до об'єкту, що захищається, також можуть бути зовнішніми і внутрішніми. Наприклад, викид продуктів транспортування навіть далеко за територією об'єкту трубопровідного транспорту може, проте, завдати збитку не тільки йому, але і навколишнім об'єктам. У випадках, коли джерело зовнішньої загрози встановити скрутно, її відносять до стихійного лиха

Враховуючи, що самі загрози не є рівнозначними по наслідках проявів, тобто їх значущість визначається можливими наслідками, доцільна класифікація і по ступеню важливості. Об'єкти - напрями загроз безпеки розрізняються щодо нього:

- партнерів і персоналу;
- процесу функціонування;
- активів (загроз майну);
- інформаційних ресурсів.

У класифікації по об'єктах загроз особливе значення в рішенні задачі дослідження мають загрози майну. Тут може бути використана класифікація умисних загроз майну, відповідаюча вимогам безпеки транспорту.

Приведена класифікація загроз майну застосовна і для інших об'єктів захисту, оскільки вона дозволяє адекватно диференціювати по цих об'єктах самі загрози і їх джерела. В класифікації загроз безпеки майна по суб'єктах-джерелах вони можуть підрозділятися на три групи: антропогенні, техногенні і стихійні.

Група антропогенних джерел загроз представлена:

- кримінальними структурами, рецидивістами і потенційними злочинцями;
- несумлінними партнерами і конкурентами;
- персоналом компанії.

У свою чергу, зловмисні дії персоналу підприємства можна розділити на чотири категорії:

а) Переривання - припинення переробки продуктів, наприклад унаслідок руйнування спеціалізованого устаткування. Такого роду дії можуть мати серйозні наслідки для безпеки діяльності компанії, навіть якщо самі продукти не піддається серйозним діям;

б) Крадіжка - відкачування або погіршення характеристик продуктів, зниження тиску в трубопроводах з метою отримання надлишків, які можуть бути використані проти інтересів власника (власника) продукту;

в) Модифікація продукту - внесення домішок і несанкціонованих компонентів в продукти, направлених на спричинення збитку власнику (власнику) продукту;

г) Руїнування продукту - необоротна зміна якості продукту, що приводить до неможливості його використання.

Питання 3 Об'єкти загроз та небезпек

Об'єкт – це те, на що спрямовані дії суб'єкта із забезпечення його суб'єкта.

Об'єкти безпеки на транспорті загалом охоплюють явища, процеси та відношення, захист яких становить мету та основний зміст забезпечення безпеки на транспорті.

Трагічні події останніх років показали, що терористи для здійснення терактів вибирають місця масового скупчення людей. Об'єктами посягання можуть стати залізничні вокзали, станції, перегони, потяги дальнього і приміського повідомлення. Враховуючи особливу важливість режимних об'єктів і транспортних комунікацій, охорона і захист залізничних об'єктів - справа стратегічної важливості, якій надається величезна увага.

До основних об'єктів безпеки на транспорті належать:

- особистість працівника транспорту, їх права, обов'язки і свободи;
- особистість пасажирів, їх права, обов'язки і свободи;
- транспортна галузь та її окремі підприємства;
- державні інтереси у галузі транспорту.

Особистість працівника транспорту та пасажирів є одним з найбільш вразливих об'єктів злочинних зазіхань. Щорічно на транспорті скоюються злочини щодо понад 10 000 осіб.

До об'єктів безпеки на транспорті передусім необхідно віднести державні інтереси у галузі транспорту та відношення, які виникають у процесі транспортної діяльності усіх видів транспорту, що входять до єдиної транспортної системи, а також права та свободи громадян – працівників цієї системи. Крім того до об'єктів безпеки на транспорті належать пасажирів та об'єкти транспорту, конкретизація яких дана в законі «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. Відповідно до цього закону до єдиної транспортної системи входять: транспорт загального користування – залізничний, морський, річковий, авіаційний. Об'єктами іншого виду транспорту є:

Держава як об'єкт безпеки на транспорті та одночасно найважливіший суб'єкт вироблення стратегії тактики безпеки покликана бути засобом і механізмом реалізації турботи суспільства про своє життєзабезпечення,

безпеку виживання і розвиток. Тому саме держава в особі законодавчої та виконавчої влади повинна вжити всіх заходів для створення системи органів забезпечення безпеки на транспорті, правового та організаційного забезпечення їх ефективного функціонування.

ЛЕКЦІЯ 3. СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Питання 1. Система органів державного управління у сфері забезпечення транспортної безпеки

Управління транспортом здійснюється відповідними органами державної виконавчої влади. Органи державної влади, до повноважень яких віднесено питання забезпечення безпеки на транспорті, можуть бути поділені на 2 категорії – органи загальної та спеціальної юрисдикції.

Вищий орган загальної компетенції – Кабінет Міністрів України приймає постанови, на основі яких забезпечує загальне керівництво усіма видами транспорту.

Центральним органом виконавчої влади у цій галузі є Міністерство транспорту України.

Керівництво підприємствами транспорту та дорожнього господарства Мінтранс здійснює через департамент автомобільного транспорту. Положення про цей орган затверджено Кабінетом Міністрів України.

Завдання Мінтрансу:

- здійснення державного управління транспортним комплексом України;
- реалізація державної політики становлення та розвитку транспортного комплексу України для забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях;
- забезпечення взаємодії та координації роботи усіх видів транспорту;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств всіх форм власності;
- забезпечення входження транспортного комплексу України до європейської та світової транспортної системи.

Основними завданнями Укрзалізниці є:

- організація злагодженої роботи залізниць
- управління процесом залізничних перевезень
- вирішення питань ефективного використання залізничного рухомого складу;
- проведення єдиної інвестиційної та технічної політики на залізничному транспорті;
- проведення соціальної політики на залізничному транспорті.

До функцій Управління авіаційним транспортом віднесено, зокрема:

- забезпечення розвитку цивільної авіації
- нагляд за безпекою польотів повітряних суден
- сертифікація, реєстрація суден
- забезпечення пошуку та рятування повітряних суден
- науковий супровід діяльності авіації та забезпечення її безпеки
- сприяння зовнішньоекономічній і міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації.

Управління морським транспортом здійснює Міністерство транспорту. Воно затверджує правила, інструкції та ін. нормат. акти з питань торговельного мореплавства. За участю заінтересованих міністерств і відомств України, розробляє правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу та затверджує їх.

Метою державного управління транспортом є організаційне забезпечення нормального і безпечного функціонування транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів.

Основними завданнями державного управління транспортом є:

- забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;

- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту;

- дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;

- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;

- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;

- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

- координація роботи різних видів транспорту;

- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Державне управління транспортом України ґрунтується на відповідних правових засадах, які поділяються на нормативно-правові та організаційно-правові.

Вирішення завдань забезпечення безпеки на транспорті потребує участі багаточисленних органів та організацій, застосування різних форм залучення до цієї діяльності населення, а тому спільна діяльність цих суб'єктів безпеки на транспорті повинна бути систематизованою, тобто повинна бути побудована система суб'єктів забезпечення безпеки на транспорті. Ця система суб'єктів має вирішувати коло завдань

забезпечення безпеки на транспорті, які визначаються його компетенцією. Отже може бути виділена система органів, відомств, організацій, зайнятих у сфері забезпечення безпеки на транспорті:

1 рівень: органи законодавчої влади, які визначають політику і стратегію забезпечення безпеки на транспорті, а також законодавчий механізм реалізації такої політики і стратегії.

2 рівень: органи виконавчої влади, які реалізують законодавчо затверджену політику і стратегію забезпечення безпеки на транспорті шляхом визначення основних напрямків і заходів цієї діяльності, коло відповідальних суб'єктів, виділення необхідних сил і засобів.

3 рівень: судові органи, органи прокуратури, які забезпечують дотримання законів щодо відношень у цьому виді безпеки, здійснюють правосуддя, реалізують політику забезпечення безпеки на транспорті від осіб, які скоїли злочини.

4 рівень: правоохоронні органи, покликані здійснювати оперативно-попереджувальний вплив на джерела кримінальних загроз і максимально знижувати ступінь небезпек та загроз транспортній безпеці, здійснювати своєчасний захист об'єктів безпеки на транспорті від злочинних посягань.

5 рівень: органи, які здійснюють адміністративно-правові, фінансові та інші режими.

6 рівень: недержані служби безпеки, організації та громадяни, які беруть участь у забезпеченні безпеки на транспорті.

Суб'єкти забезпечення безпеки на транспорті можуть бути класифіковані за різними ознаками.

Залежно від приналежності суб'єкти безпеки на транспорті можна поділити на :

1. служби, які займаються цією діяльністю безпосередньо на транспортному об'єкті;

2. зовнішні органи та організації.

Залежно від безпосередньої участі на:

1. спеціальні суб'єкти;

2. напівспеціальні суб'єкти;

3. штатні співробітники об'єкта транспорту.

Залежно від впливу на об'єкт безпеки на:

1. суб'єкти прямого призначення;

2. суб'єкти непрямого призначення.

Залежно від підпорядкування на:

1. державні;

2. недержавні.

На підставі наданої класифікації суб'єктів безпеки на транспорті, виділимо дві групи та охарактеризуємо їх.

До першої групи належать ті суб'єкти, які входять у структуру об'єктів транспорту та вирішують завдання забезпечення їх безпеки. До складу цієї групи належать спеціальні суб'єкти (служба безпеки або вєнізована охорона, пожежна команда і т.п.), напівспеціальні суб'єкти (юридичний відділ, фінансова служба, медична служба і т.п.), штатні співробітники об'єкта транспорту, які також турбуються про безпеку свого підприємства.

До другої групи об'єктів належать ті, що є за межами підприємства та не підпорядковуються його керівництву. Це передусім державні органи , які створюють умови для забезпечення безпеки підприємства.

До них належать: законодавчі органи, які приймають закони, створюють правову основу діяльності із забезпечення безпеки на рівні держави, регіону, підприємства та особистості; виконавчі органи влади, які проводять політику безпеки, деталізують механізми безпеки: судові органи, які забезпечують дотримання законних прав об'єкта транспорту та його співробітників; державні інститути, які охорону кордону, митний, валютно-експортний, податковий контроль і т.д.; правоохоронні органи, які борються з правопорушеннями та злочинами на транспорті; система науково-освітніх закладів, які розв'язують завдання наукового опрацювання проблем безпеки і підготовки кадрів для транспортних підприємств.

Крім того, до суб'єктів забезпечення безпеки на транспорті належать громадяни та громадські організації, які мають повноваження із забезпечення безпеки.

Питання 2 Органи загальної юрисдикції по забезпеченню транспортної безпеки

Важливим видом управлінської діяльності є застосування правових норм у конкретних обставинах, що також постає як юридичний вид управлінської діяльності.

Органи управління здійснюють управлінський вплив правовими методами, під якими розуміється спосіб здійснення управлінських функцій відповідно до вимог чинного законодавства і правової доктрини. Основними правовими методами управління транспортом є адміністративні й економічні.

Серед адміністративних методів можна назвати: видання владних актів (укази Президента; постанови Уряду; накази Міністерства, департаментів окремих видів транспорту тощо).

До економічних методів відносяться такі способи управління, які базуються на використанні економічної заінтересованості підприємств транспорту і окремих їх працівників у результатах роботи.

Організаційно-правову основу державного управління транспортом складає система органів державної влади і місцевого самоврядування, наділених управлінською компетенцією щодо транспорту України. У цій системі виділяються три рівні органів управління:

1. Органи державної транспортної політики, до яких належать:

Законодавчий орган — Верховна Рада України.

Вищий виконавчий орган — Кабінет Міністрів України.

2. Органи регіональної транспортної політики:

2.1. Місцеві державні адміністрації.

2.2. Органи місцевого самоврядування.

3. Органи оперативного державного управління на транспорті:

3.1. Галузевий орган — Міністерство транспорту та зв'язку України.

3.2. Органи управління підгалузями транспорту.

3.3. Спеціалізовані органи державного управління на транспорті. Наприклад, спеціалізованим державним органом транспорту у складі Міністерства транспорту України, призначеним для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в умовах воєнного і надзвичайного стану (в особливий період) є Державна спеціальна служба транспорту. Постановою Кабінету Міністрів України від 08.09.2004 р. №1190 утворено Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті.

Такий поділ органів управління транспортом здійснюється за рівнем управлінської діяльності (транспортна політика — оперативне управління транспортом).

За територіально-галузевим принципом серед органів державного управління транспортом можна виділити дві групи суб'єктів. Перша група — це центральні галузеві органи управління: Міністерство транспорту та зв'язку України, департаменти окремих видів транспорту, органи управління залізниць, органи юридичних осіб — підприємств транспорту.

Друга група суб'єктів — місцеві органи управління. Це місцеві ради, державні адміністрації, інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції (наприклад, підрозділи Державтоінспекції).

Відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування базуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів.

Законодавство забороняє місцевим органам влади і самоврядування втручатися у господарську діяльність підприємств транспорту, залучати їх експлуатаційний персонал на інші роботи.

У той же час Закон України «Про транспорт» зобов'язує органи управління транспортом сприяти місцевим органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та

економічного розвитку транспорту, спільно здійснювати заходи щодо захисту навколишнього природного середовища, розробляти і проводити узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх наслідків, координувати роботу, пов'язану з запобіганням аваріям і порушенням на транспорті, а також організовувати взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

Органи місцевої влади і самоврядування в межах своїх повноважень надають допомогу підприємствам і організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку (у тому числі на пайових засадах) будівельної індустрії, об'єднують кошти підприємств, організацій, колективних господарських підприємств і фермерських господарств, а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів та інших об'єктів транспорту.

Органи управління транспортом та органи місцевої влади об'єднують кошти державного і місцевого бюджетів та підприємств транспорту для будівництва вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання і впорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів і перевезеннями вантажів.

Одним із суб'єктів забезпечення транспортної безпеки є інспектор авіаційної безпеки. Відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.04.2007 № 329 «Про затвердження Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів» інспектор авіаційної безпеки - висококваліфікований працівник Державіаадміністрації, якому надані відповідні повноваження з інспекції (перевірки) авіапідприємства із забезпечення стандартизованого рівня авіаційної безпеки і який має відповідне посвідчення Державіаадміністрації.

Основними завданнями інспектора АВ є цільове інспектування (перевірка) службою авіаційної безпеки авіаційних суб'єктів та/або авіаційних суб'єктів з АВ щодо виконання встановлених правил, стандартів і процедур захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання та інших протиправних посягань на її безпеку та діяльність.

Інспектування служби АВ авіаційних суб'єктів та/або авіаційних суб'єктів здійснюється з метою визначення якості виконання встановлених вимог АВ відповідно до виданих сертифікатів та спеціальних експлуатаційних положень.

Інспектор авіаційної безпеки бере участь у:

- перевірках САБ авіаційних суб'єктів та/або авіаційних суб'єктів з АБ з метою вирішення питання про видачу (продовження терміну дії) сертифіката САБ авіаційного суб'єкта з АБ;
- перевірках виконання взаємних зобов'язань, стандартів і процедур, рекомендованих Міжнародною організацією цивільної авіації, Європейською конференцією цивільної авіації з авіаційної безпеки в аеропортах зарубіжних країн, з якими Україна має угоди про повітряне сполучення або де українські експлуатанти виконують авіаційні перевезення;
- сертифікаційних випробуваннях технічних засобів та обладнання, що виробляються, у тому числі закордонними фірмами, для потреб забезпечення АБ в аеропортах України;
- проведенні службових розслідувань за фактами порушення вимог АБ стосовно виданого сертифіката суб'єктами авіаційної діяльності за згодою органу з розслідування авіаційних подій;
- роботі комісії з розслідування авіаційних подій, пов'язаних з АНВ у діяльність ЦА.

Мінтрансв'язку, як головний орган у системі центральних органів виконавчої влади з питань реалізації державної політики забезпечення безпеки на транспорті, відповідно до покладених на нього завдань для досягнення поставлених мети та принципів має забезпечувати:

- облік та аналіз інформації про стан безпеки;
- розробку наглядовими повноважними органами питомих показників аварійності на транспорті, і на їх основі - критерії та зони ризику;
- прийняття управлінських рішень по вдосконаленню роботи з питань безпеки на підставі аналізу аварійності;
- участь у розслідуванні аварійних подій з тяжкими наслідками;
- державне управління системою забезпечення безпеки на транспорті.
- нормативне регулювання питань безпеки для суб'єктів господарювання на транспорті незалежно від форми власності та відомчого підпорядкування;
- розробку концепцій та державних програм підвищення безпеки по видах транспорту;
- розподіл функцій управління та нагляду між різними суб'єктами управління системою, законодавчого визначення повноважень та відповідальності;
- організацію і контроль відповідно до законодавства роботи, пов'язаної із забезпеченням безпеки, вжиття заходів до зменшення шкідливого впливу функціонування транспорту на довкілля та забезпечення екологічної безпеки на транспорті;

- запровадження правових норм, що визначають санкції за порушення законодавства у сфері безпеки, які відповідають нормам європейського законодавства;

- здійснення відповідно до законодавства державного нагляду за додержанням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки торговельного мореплавства, руху відповідно на авіаційному, морському і річковому, залізничному і автомобільному транспорті;

- забезпечення у межах своєї компетенції правового регулювання перевезень пасажирів, в т.ч. осіб з обмеженими фізичними можливостями, вантажів, багажу і пошти, безпеки транспортних засобів, технічної експлуатації рухомого складу, функціонування морських і річкових портів, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання аеропортів і шляхів сполучення, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства;

- виконання відповідно до законодавства функцій із забезпечення перевезення небезпечних вантажів залізничним, автомобільним, авіаційним, морським і річковим транспортом та великовагових і негабаритних вантажів автомобільним транспортом;

- організацію і виконання відповідно до законодавства робіт із сертифікації та ліцензування у галузі транспорту;

- вдосконалення системи підготовки операторів транспортних засобів та інших фахівців, діяльність яких пов'язана з безпекою на транспорті, системи їх допуску до діяльності та підвищення кваліфікації;

- здійснення пропаганди безпеки шляхом використання засобів масової інформації, проведення днів, тижнів, місячників безпеки тощо;

- вдосконалення системи страхування на транспорті;

- розроблення та запровадження в практику науково обґрунтованих методик дослідження ефективності системи управління безпекою.

2. Основні принципи політики Мінтрансв'язку із забезпечення безпеки

Безпека на транспорті повинна вирішуватися з дотриманням наступних принципів:

- забезпечення пріоритету безпеки над господарськими та відомчими інтересами;

- адекватність заходів з безпеки реальним та потенційним загрозам;

- дотримання балансу інтересів громадян, суб'єктів господарювання, державних органів, їх взаємної відповідальності;

- попередження виникнення аварійних подій;

- постійного підвищення рівня безпеки на транспорті;

- здійснення діяльності у сфері безпеки на транспорті у відповідності з діючим законодавством;

- підвищення особистої відповідальності керівників усіх рівнів управління та працівників за забезпечення виконання ними вимог безпеки;
- відкритості та прозорості в діяльності, що стосується забезпечення безпеки;
- вдосконалення системи управління безпекою на транспорті;
- розмежування функцій з управління господарською діяльністю та державного нагляду за безпекою.

Питання 3 Повноваження органів внутрішніх справ на транспорті по забезпеченню транспортної безпеки

Особливості окремих видів транспорту обумовлюють впливають й на характер правопорушень, які скоюються найбільш часто, а також й на вибір основних напрямів побудови системи органів державної влади, покликаних забезпечувати транспорту безпеку. Автомобільний транспорт. Автомобіль є рухомим з достатньо високою швидкістю об'єктом, від правильності управління яким залежить, часом, до десятка людських життів. Хоча це швидше safety, ніж security, безпека автомобільного руху традиційно знаходиться у віданні правоохоронних органів. Крім того, автомобіль - порівняльно дорога річ і до того ж - дуже мобільна, що робить його привабливим об'єктом для таємного або навіть відкритого викрадення, зв'язаного з насильством (carjacking). Таким чином, у функції забезпечення безпеки входять контроль за дотриманням дорожнього руху, розслідування автокатастроф і угонів транспортних засобів. Якщо перші дві функції звичайно виконуються дорожньою поліцією (в російському варіанті - ГИБДД), то остання, як правило - загальною кримінальною поліцією.

Повітряний транспорт. Як вже зазначалось вище, з повітряним транспортом пов'язані абсолютно особливі ризики. Функції безпеки на повітряному транспорті в першу чергу пов'язані із запобіганням провезення на борту повітряного судна вибухових речовин і зброї, а також із запобіганням несанкціонованого доступу на територію аеропортів. Крім того, важливу роль має ідентифікація злочинців, що знаходяться в розшуку, і запобігання їх попадання на борт літака (не важливо, із зброєю або без). Останнім часом до них додалося патрулювання прилеглих до аеропортів територій - на предмет виявлення терористів, що засіли в кущах з ручними комплексами ППО типа "Стінгер". Важко поки судити про ефективність цих заходів - до сьогоднішнього дня жодного терориста з "Стінгером" спіймано не було, рівно як і не було збито жодного літака: загроза ця швидше з розряду гіпотетичних. Крім всього іншого, в авіації найбільше вживання знайшли складні комп'ютеризовані системи управління рухом - можливість їх злому є окремою загрозою. Після подій 11 вересня особливу увагу надається кадровій роботі з льотним і наземним складом.

Функції забезпечення безпеки авіатранспорту лежать, як правило, на службі безпеки аеропорту і правоохоронних органах типу позавідомчої охорони, що працюють за контрактом з адміністрацією аеропорту.

Суспільна безпека водного транспорту - це в першу чергу безпека контейнерних перевезень. Як правило, контейнери пакуються в місці відправлення і аж до прибуття в місце призначення їх ніхто не перевіряє: хоча вони можуть пройти через декілька транзитних портів, де можуть виникнути сприятливі умови для незаконного проникнення в них (tampering). Тут безпека забезпечується головним чином митними органами. Крім того, в деяких областях світового океану в 21 столітті продовжує існувати піратська загроза - більш того, останніми роками вона аніскільки не зменшується, швидше навіть навпаки. І ще одна біда, про яку часто забувають: браконьєрство/незаконний промисел. Оскільки подібні дії відбуваються, як правило, у відкритому морі, функції безпеки тут бере на себе прикордонна/берегова охорона і спеціальні інспекції, які наділено особливими повноваженнями (в російському варіанті - Рибнагляд).

Наземний (підземний) громадський і вантажний транспорт включає залізничні, автобусні і вантажні автомобільні перевезення. Тут також є свої "улюблені" злочини: для громадського транспорту це вандалізм, хуліганство і кишенькові крадіжки, а для вантажного - крадіжки вантажів. У принципі, це звична кримінальна діяльність, проте, специфіка транспорту (перетин адміністративних меж) робить задачі правоохоронних органів абсолютно особливими.

Унікальність транспорту з погляду безпеки виявляється перш за все в тому, що він перетинає адміністративні і державні межі, таким чином роблячи неможливою або у край скрутною ідею традиційного територіального розділення при розслідуванні і запобіганні злочинів. Крім того, суспільний транспорт є джерелом підвищеного ризику і, отже, вимагає підвищеної уваги. В одному пасажирському літаку одночасно можуть знаходитися декілька стільників людина, а вже про те, до яких жертв може привести використання літака як таран після подій 11 вересня говорити не доводиться. Ще одна частина специфіки транспорту - те, що він може використовуватися для перевезення речовин і предметів, що підлягають контролю, таких як наркотики, зброя, предмети мистецтва і антикваріату, що по-англійськи іменується ємким словом trafficking.

Транспортна міліція – один з бойових загонів органів внутрішніх справ. Служба її – багатогранна. В залежності від стану в державі змінювалися пріоритети її головних завдань, організаційні форми управління та відомча підпорядкованість. Незмінною завжди залишалась мета – захист особистості, прав і свобод громадян та власності від злочинних посягань.

Необхідність створення транспортної міліції виникла саме з того часу,

коли пасажирські та вантажні перевезення залізницями набули суспільно - необхідної значущості у житті держави. Ця необхідність обумовлювалася багатьма об'єктивними факторами суспільного розвитку. За цих умов у структурі правоохоронних органів ще царської Російської імперії на території України було створено і до 1895 року діяло 5 жандармських поліцейських управлінь на залізницях: Київське, Кременчуцьке, Одеське, Харківське та Харківсько-Царицинське з 30 відділеннями. Так, Київське управління обслуговувало нинішню Південно-Західну залізницю. Царський уряд здійснював охорону залізниць за максимальним рівнем режиму. До липня 1914 р. в Україні несли службу 62 генерали та офіцери, 53 вахмістри, 1355 унтер-офіцерів, які здійснювали функції як загальної, так і політичної поліції на залізницях. Політичне значення Південно-Західної залізниці під час Лютневої, Жовтневої революцій та Громадянської війни співпадало з політичним контролем за Україною з боку РРФСР. Декретом ВЦВК від 19 лютого 1919 р. була організована залізнична міліція і прийнято положення про Робітниче-Селянську залізничну міліцію, яким визначалося, що залізнична міліція виконує всі обов'язки і користується правами загальної міліції по охороні революційного порядку та безпеки із врахуванням особливостей життя в районах залізниць. В обов'язки цієї міліції, крім боротьби зі злочинністю, входила охорона мостів, станцій, активна участь у відбудові господарства.

В 1940 році дорвідділ міліції на Південно-Західній залізниці був оперативно підпорядкований дорожньо-транспортному відділу НКВС СРСР. З першого дня Великої Вітчизняної війни особовий склад транспортної міліції Південно-Західної залізниці брав участь у ліквідації наслідків бомбардувань ворожої авіації, вів боротьбу з диверсантами, дезертирами, провокаторами. В липні 1941 року з працівників транспортної міліції було сформовано дивізіон, який до останнього дня брав участь в обороні столиці Радянської України під командуванням начальника ЛВМ ст. Київ-Пасажирський майора міліції Івахна. Частина бійців дивізіону загинула, прикриваючи відхід населення Києва в напрямку Яготина. Решта особового складу взяла участь в партизанському та підпільному русі. В повоєнні роки Управління послідовно входило після НКВС в структуру Народного комісаріату державної безпеки, Міністерства державної безпеки, Міністерства охорони громадського порядку, Міністерства внутрішніх справ СРСР, а згодом – МВС України.

Сьогодні Лінійне управління МВС України на Південно-Західній залізниці Управління МВС України на транспорті налічує 21 лінійний підрозділ, майже півтори тисячі особового складу. Заснована 5 червня 1919 року з метою підтримання правопорядку на всіх видах транспорту України, транспортна міліція і сьогодні продовжує нести цілодобову службу на вокзалах, в поїздах, повітряних, морських та річкових.

Відповідно до Положення про Департамент транспортної міліції Міністерства внутрішніх справ України, затвердженого наказом МВС 09.07.2009 № 302 Департамент транспортної міліції Міністерства внутрішніх справ України (далі - Департамент) є структурним підрозділом центрального апарату Міністерства внутрішніх справ України, який забезпечує організацію й узгодження дій органів внутрішніх справ на транспорті у боротьбі зі злочинністю, злочинними посяганнями на вантажі, припиненні правопорушень та запобіганні їм, охороні громадського порядку, захисті особистої власності та безпеки громадян на об'єктах транспорту України. Департамент є головним підрозділом в системі транспортної міліції України, який організовує свою роботу за галузевим, зональним та лінійним принципами, здійснює методичне і координаційне забезпечення діяльності цих підрозділів.

Основними завданнями Департаменту є: організація, координація та контроль за діяльністю ОВС на транспорті щодо захисту прав і свобод громадян, інтересів суспільства та держави від протиправних посягань, охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки. Прогнозування криміногенної ситуації на об'єктах транспорту, загальна координація діяльності ОВС на транспорті, їх взаємодії з територіальними ОВС, регіональними підрозділами інших правоохоронних органів, у тому числі сусідніх держав, з питань виконання основних завдань боротьби зі злочинністю. Участь у формуванні та реалізації державної політики щодо боротьби зі злочинністю на об'єктах обслуговування. Попередження злочинів, їх виявлення і розкриття. Взаємодія зі структурними підрозділами МВС, іншими правоохоронними органами та органами державної влади у вирішенні цих питань. Визначення основних напрямків службової діяльності ОВС на транспорті, надання їм організаційно-методичної та практичної допомоги, узагальнення та впровадження передового досвіду, досягнень науки. Координація здійснення ОВС на транспорті оперативно-розшукової діяльності.

Узагальнюючи, можна таким чином виділити наступні типові функції правоохоронних органів на транспорті:

- Боротьба з порушеннями правил руху.
- Боротьба за дотримання стандартів і умов ліцензування.
- Боротьба з тероризмом.
- Боротьба з незаконними перевезеннями предметів і речовин, що підлягають контролю.
- Охорона небезпечних вантажів.
- Боротьба з піратством і браконьєрством у відкритому морі.
- Протидія насильству, крадіжкам і вандалізму.
- Боротьба з незаконним проникненням.

ТЕМА 4 ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ НА ОКРЕМИХ ВИДАХ ТРАНСПОРТУ

Питання 1. Забезпечення безпеки на залізничному транспорті

На залізничному транспорті, що функціонує у системі міжнародних транспортних коридорів завдання транспортної безпеки, як у цілому по Укрзалізниці вирішуються органами державної влади залежно від сфери відповідальності. Охорона об'єктів та їх супроводження здійснюється управлінням МВС та підрозділами відомчої охорони. Головна увага приділяється забезпеченню охорони вантажів, пропусковому режиму на важливих об'єктах життєзабезпечення залізничного транспорту, контролю у місцях масового скупчення пасажирів. Органами МВС щоденно проводиться ретельне обстеження вокзалів, рухомого складу, об'єктів життєзабезпечення. Особлива увага приділяється супроводженню нарядами міліції поїздів далекого сполучення. Ця робота проводиться з опорою на результати аналізу кримінальної обстановки на маршрутах руху поїздів. Під оперативний контроль “естафетним” чи “наскрізним” методом беруться конкретні потяги, що слідують маршрутами міжнародних транспортних коридорів.

Ст. 1. Закону України “Про транспорт” зазначає, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.



У рамках підвищення антитерористичної безпеки спланована і започаткована робота з технічного оснащення засобами спостереження і контролю в місцях скупчення пасажирів, що дозволяє в режимі реального часу контролювати обстановку і своєчасно вживати заходи у випадках виникнення нештатних ситуацій. В поїздах і залах очікування встановлюються камери спостереження. Впроваджені і діють лінії екстреного зв'язку з міліцією. Проте загальне забезпечення технічними засобами спостереження, контролю та охорони залишається низьким.

Управлінням МВС України на транспорті налагоджено взаємодію з правоохоронними органами Російської Федерації, Республіки Білорусь та Польщі, забезпечено обмін інформацією про злочини та правопорушників. На сьогоднішній день на залізничному транспорті намітилася тенденція до зниження злочинів кримінальної спрямованості, розбійних нападів та крадіжок державного й приватного майна. Разом з тим, криміногенна ситуація у сфері вантажних перевезень залишається напруженою. Серед актуальних проблема збереження металопрокату, феросплавів, брухту.

Щодо вирішення проблем технічної безпеки, то ланками, які потребують пріоритетної уваги є технічне забезпечення безаварійності рухового складу, його оновлення; реконструкція залізничних колій; підвищення кваліфікації машиністів, колійників, посилення охорони залізничних вокзалів тощо. Загальний технічний стан залізничного транспорту такий, що потребує негайних і системних заходів. Із 22000 км залізничних колій 5500 знаходяться в критичному стані. На 85 % зношено тяговий рухомий склад, електропоїзди на 78 %, дизельні поїзди на – 83 %, пасажирські вагони на – 88 %. За підрахунками спеціалістів, якщо не буде вжито термінових заходів, то до 2012 року зношення основних фондів на залізниці становитиме 99,9 %. Значна зношеність залізничного рухомого складу загрожує безпеці руху поїздів. У I кварталі цього року у результаті перевірок стану безпеки руху на залізницях, було виявлено близько 40 тис. недоліків та несправностей технічних засобів і відступів від нормативних параметрів. Серед заборонних заходів, яких було вжито внаслідок перевірок вилучення з експлуатації 711 одиниць рухомого складу та повернення на повторний ремонт 221 одиниці рухомого складу.

Відсутність необхідних для оновлення транспортного парку коштів, високі відсотки на кредит, обмежені можливості задовольнити потреби Укрзалізниці за допомогою вітчизняних машинобудівників ускладнюють проблему.

Безпека транспорту значною мірою залежить від того наскільки якісно проводиться контроль технічного стану та дотримання вимог правил безпеки. У цьому відношенні є певні позитивні зрушення. Так, у колійному господарстві Укрзалізниці для контролю за станом колій починають

застосовувати спеціальну техніку, зокрема, вагони-дефектоскопи. Планується, що в 2009 році вагони-дефектоскопи будуть використовуватись на усіх залізницях. Нині розробляється спеціальна автоматизована програма, за допомогою якої будуть збирати й аналізувати дані від дефектоскопів, що дозволить вчасно виявляти технічні дефекти і оперативно їх ліквідувати. Розробляються і випробовуються також інноваційні технології для технічного обстеження локомотивного господарства та програмне забезпечення діагностики локомотиву робочою зміною. У вагонному господарстві з метою підвищення безпеки руху поїздів активно здійснюється модернізація візків вантажних вагонів зі встановленням елементів компанії A.STUCKI, що сприятиме покращенню ходових властивостей вагонів і в перспективі дозволить підвищити швидкість руху вантажних поїздів до 100 км/год.

Серйозною проблемою безпеки транспорту стали нерегульовані переїзди. Нині на кожні 100 нерегульованих переїздів відбувається 2,5 надзвичайних пригоди на рік. Це потребує прийняття термінових заходів. Одним із засобів вирішення проблеми є встановлення систем автоматичного блокування доступу автотранспорту на колії. Нині на переїздах України встановлено три таких дослідних системи. Найближчим часом намічено розпочати роботу з вітчизняними виробниками з метою масового випуску автоматичних бар'єрів. У 2009 році на залізницях України планується встановити до двадцяти комплектів бар'єрних установок. Для забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах залізничниками встановлюються додаткові шлагбауми, вживаються заходи з покращення освітлення, також триває експериментальне випробування ефективності переїздів з відеонаглядом. Порушення, що фіксуються відеоспостереженням, передаються на опрацювання до ДАІ.

Гострою проблемою залізниці стають випадки несанкціонованого втручання сторонніх осіб у залізничну транспортну мережу. Якщо у 2004 році на залізницях загалом було зафіксовано 8575 випадків таких втручань, то у 2005 році їх кількість досягла 10373, а за 2006 рік становила 22321. Основним і найбільш уразливим видом втручань є розкрадання деталей рухомого складу, облаштувань сигналізації, централізації та блокування, енергетики і зв'язку, матеріалів верхньої будови колії.

Питання 2. Забезпечення безпеки на водному транспорті.

Морський та річковий транспорт відіграють важливу роль у системі МТК, особливо у зв'язку з наявністю стабільної тенденції зростання інтермодальних контейнерних перевезень (контейнерних перевезень кількома видами транспорту). Проблемами морської безпеки України опікується Державний департамент морського і річкового транспорту України,

який розробляє вимоги по захисту судноплавства, надає компетентним організаціям повноваження на проведення оцінок стану охорони і розробки планів охорони суден, організує перевірку портових засобів і видачу їм акту відповідності. Для забезпечення функціонування системи морської безпеки у квітні 2004 року створено “Агентство морської безпеки”.

У 19 морських портах України створені служби морської безпеки, а на портових засобах – служби охорони. За останні роки службами морської безпеки перевірено більше 32000 іноземних суден із 75 країн світу, які відвідали порти України. Виявлено біля 600 суден з порушеннями Кодексу ISPS, пов’язаних із перевезенням підривних засобів, вогнепальної зброї, небезпечних хімічних речовин, нелегальної міграції, несанкціонованим фотографуванням організації охорони взаємодії судно-порт, несанкціонованого проникнення на територію ПС тощо.

На морських суднах, які здійснюють міжнародні рейси, а також у портах, що обслуговують конвенційні судна діють міжнародні нормативи, які визначають норми забезпечення транспортної безпеки. Основними із них є нова глава XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (МК СОЛАС-74) і Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПС), які набрали чинності з 1 липня 2004 р. Окрім цього в Європі діють ряд нормативних документів, таких як Regulation (EC) No 725/2004 та Directive 2005/65/EC, що жорстко регламентують питання забезпечення транспортної безпеки. Хоча теоретично вказані документи стосуються регламентації судноплавства на внутрішніх водних шляхах, проте в Західній Європі вони застосовуються на практиці. Більше того питанню забезпечення транспортної безпеки на річковому транспорті має приділятися ще більше уваги ніж на морському, оскільки тут діє ціла низка факторів, що підвищують ризики.

По-перше, річкові судна частіше, ніж морські проходять через населені пункти. У Західній Європі, у межах якої проходить Сьомий міжнародний транспортний коридор (по р. Дунаю) 50 % населення проживає поблизу і вздовж берегів великих рік.

По-друге, значна частина вантажів, які перевозяться внутрішніми водними артеріями, є небезпечними. Все це вимагає стандартів більш високого рівня безпеки і такими стандартами повинні стати розроблені на основі сучасних вимог річкові, а не морські стандарти, які діють на сьогоднішній день. По-третє, вузький та звивистий фарватер рік потребує допоміжних заходів безпеки. Отже, на порядок денний постає питання врахування специфіки та уніфікації регламентних вимог заходів безпеки в морському та річковому транспорті.

Фахівці відзначають, що вирішення питань забезпечення безпеки на морському транспорті наштовхується на ряд суттєвих проблем. Перш за

все, це укомплектування кваліфікованими кадрами охоронних підрозділів, їх фінансування та організація відповідних тренувань, підтвердженням чого є лінійний відділ в порту Ізмаїл ГУМВД та неіснуючий вже лінійний відділ в порту Рені ГУМВД. Відділи систематично скорочувались і нині в порту Ізмаїл працює лише один слідчий. Фінансування за рахунок морегосподарського комплексу “Українське дунайське пароплавство” ставить відділи охорони в фінансову залежність і опосередковано заважає їм належним чином виконувати свої обов’язки щодо виявлення злочинів у системі перевезень та корупції. У квітні 2007 року лінійний відділ в Рені був реорганізований (у зв’язку з відмовою фінансування Кілійським портом) і нині не функціонує. Кваліфіковані спеціалісти переходять в інші структури, внаслідок чого лінійні відділи охорони занепадають.

По-друге, недостатнє фінансування не мотивує приток молодих спеціалістів здатних освоювати нову техніку і працювати в умовах експлуатації інтегрованих інформаційних систем та застосування сучасних інформаційних технологій.

По-третє, не завершені роботи по категоріюванню неконвенційних суден і недоопрацьований, у відповідності до рішень 82 сесії КБМ ІМО 2006 р., реєстр неконвенційних об’єктів та перелік можливих загроз, які вони можуть нести.

По-четверте, повільно вирішуються питання забезпечення спостереження морської обстановки та попередження катастроф, підтвердженням чого є екологічна катастрофа, що трапилася в Чорноморсько-Азовській морській зоні внаслідок відсутності реагування російських суден на штурмове попередження. Не дозволяє також вирішувати задачі контролю навігації на сучасному рівні морально та фізично застаріле радіонавігаційне та радіолокаційне обладнання.

По-п’яте, необхідно створити структуру, яка б об’єднувала інформацію про рухомі об’єкти різних відомств. Невирішеним достатньою мірою залишаються питання безпеки транспортування закритих та небезпечних вантажів.

По-шосте, відсутній державний регламент формування і використання інформаційних ресурсів для забезпечення управління рухомими об’єктами морського, повітряного, наземного та річкового транспорту цивільного та військового призначення. Не розроблені стандарти представлення інформації, трафік інформаційного обміну, не визначені рівні доступу до інформації, не встановлені права та обов’язки суб’єктів управління рухомими об’єктами щодо формування необхідних інформаційних потоків. Виходячи з досвіду інших країн Україна потребує створення державної системи інформаційно-аналітичного забезпечення координації перевезень різними видами транспорту.

По-сьоме, не в повній мірі вирішуються питання захисту інформації від несанкціонованого доступу. Не вирішена проблема вибору частот з урахуванням вимог електромагнітної сумісності. Не сприяє покращенню роботи й те, що на сьогоднішній день недопрацьовані державні стандарти на цифрові електронні карти. Не подолана розрізненість та дублювання систем спостереження (в першу чергу радіолокаційних) різних відомств та забезпечення інтеграції спостереження Міністерства оборони, Міністерства транспорту і зв'язку, Служби безпеки, Державної прикордонної служби за рухомими об'єктами на основі забезпечення доступу користувачів до визначеного рівня інформації.

Щодоби в океанах і морях перебуває 25 тис. суден, екіпажі яких нараховують близько 1 млн. чоловік. За даними відомої страхової організації судноплавства „Ллойда” в акваторіях морів і океанів щорічно гине близько 400 суден (кожен день 1 судно), на 7-8 тис. суден трапляються серйозні аварії. За ствердженням спеціалістів кожен рік внаслідок катастроф гине близько 200 тис. чоловік, з них 25,0% - безпосередньо у воді, 25,0% - у рятувальних засобах, 50,0% - разом з кораблем.

Причинами аварій морського і річкового транспорту найчастіше бувають порушення правил техніки безпеки та правил експлуатації технічних засобів. Велике значення має фізичне старіння суднового парку, берегових інженерних споруд. Катастрофи можуть статися як у порту, так і під час руху суден по річці, акваторії моря, озера в результаті вибуху, пожежі, витоку хімічних речовин, зіткнення судин між собою або іншими перешкодами, посадки судна на мілину або його швидкого затоплення. Небезпечна надзвичайна ситуація на судні, особливо у відкритому морі. Будь-яка катастрофа на воді характеризується ізоляваністю людей, відносною недостатністю рятувальних засобів та сил медичної допомоги, можливістю виникнення паніки серед людей, що терплять лихо.

Нажаль, переважна більшість вітчизняних фахівців у сфері транспорту (В.І. Касинюк, В.В. Новіков, Т.О. Гуржій, В.В. Єгупенко, Г.К. Голубева) концентрують зусилля на вирішенні проблем дорожнього руху. Водночас, проблеми безпечної експлуатації засобів водного транспорту, попри свою безперечну значущість, залишаються поза увагою переважної більшості вітчизняних правників.

Особливої актуальності набувають питання вдосконалення чинної нормативно-правової бази, яка регулює суспільні відносини у сфері безпеки судноплавства. Лише за умови адекватного нормативного забезпечення стає можливим: дотримання правил безпеки судноплавства, а значить збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довіллія на водних шляхах, відсутність неприпустимого ризику пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довіллію або матеріальних

збитків [2]; контролювання дотримання всіх правил, які забезпечують безпечну експлуатацію річкового транспорту відповідними органами. І, врешті-решт, якщо все ж таки вчинені правопорушення - здійснення безпомилкової адміністративно-правової чи кримінальної кваліфікації та обрання оптимального заходу впливу на порушника.

Законодавство, яке регулює питання безпеки експлуатації транспорту складається з Конституції України, законів України, міжнародних договорів, стороною, яких є Україна, актів Президента України та Кабінету Міністрів, інших нормативних актів. Одну з основних ролей відіграє відомче законодавство: накази „Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті" № 904 від 20.11.2003, „Про затвердження Положення про синопсис судна" № 129 від 18.05.2004, „Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх шляхах України" №91 від 16.02.2004 року Міністерства транспорту України.

Одним із засобів забезпечення безпеки руху на засобах річкового транспорту і маломірних судах є юридична відповідальність осіб, які порушують встановлені норми. А основними умовами забезпечення безпеки експлуатації водного транспорту є відповідність технічного стану транспортних засобів вимогам правил, нормативів затверджених в установленому порядку. Порушення цих вимог становить собою діяння, що характеризується ознаками суспільної шкоди, а у випадку настання тяжких наслідків – суспільної небезпеки, і тягне за собою адміністративну (ст.116 КУпАП, ст.116-1 КУпАП,) або кримінальну (ст.276 КК України та ст. 339 КК України.) відповідальність. Відповідно до статистики за ст. 276 КК України “Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту” 2002 р порушено 43 кримінальні справи, 2003р. – 47 справ, 2004 р. – 50 справ, 2005 р. – 41 справ, 2006 р. – 47 справ, 2007 р. – 70 справ, 2008 р. – 59 справ; за ст. 339 КК України “Незаконне підняття Державного Прапора України на річковому або морському судні” картина значно краща, з 2002 по 2008 роки порушена тільки одна кримінальна справа, у 2008 році.

Питання 3 Забезпечення безпеки на повітряному транспорті

Одним з перших міжнародних документів, який містив окремі норми про незаконне втручання в діяльність цивільної авіації, була Женевська конвенція 1958 року про відкрите море. Конвенція визнавала піратство як неправомірний акт насилля, затримання чи грабежу, здійснюваного в особистих інтересах екіпажем чи пасажирями одного приватного судна або літального апарату по відношенню до іншого судна або літального апарату та щодо до осіб і майна, які знаходяться на борту. Проте такі акти

могли кваліфікуватися як піратство лише у випадку, якщо вони здійснювалися у повітряному просторі над відкритим морем.

Визначення незаконного захоплення повітряного судна було дано в Токійській конвенції 1963 року таким чином: „Коли особа, яка знаходиться на борту повітряного судна, незаконно, за допомогою сили або погрози застосування сили, здійснює акт втручання або захоплення чи іншим чином неправомірно здійснює контроль над повітряним судном в польоті або в разі, коли планується здійснення такого акту”.

В 60-х – 70-х роках різко зростає кількість незаконних втручань в діяльність цивільної авіації. Тому Організація об'єднаних націй змушена була прийняти ряд резолюцій з даного питання. До числа таких документів належать резолюції Генеральної Асамблеї ООН 2551 (XXIV) від 1969 р. і 2645 (XXV) від 1970 р. та резолюція Ради Безпеки ООН 286 від 1970 р. В них містився заклик до держав прийняти всі необхідні заходи в боротьбі проти незаконних втручань в діяльність цивільної авіації, а також відповідно карати осіб, котрі їх здійснюють.

За таких умов у 1970 році з безпрецедентною для міжнародного права швидкістю було напрацьовано, підписано і введено в дію Гаазьку конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден. Конвенція кваліфікувала такі дії як злочинні і зобов'язала держави приймати щодо них суворі міри покарання.

У 1971 році в Монреалі було підписано конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. Стаття 1 Конвенції конкретизувала як злочинні такі умисні дії:

здійснення акту насилля, по відношенню до особи, яка знаходиться на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці повітряного судна;

руйнування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації або спричинення цьому повітряному судну пошкодження, котре може загрожувати його безпеці в польоті;

розміщення на повітряному судні, котре знаходиться в експлуатації, пристрою чи речовини, котрі можуть зруйнувати таке повітряне судно або спричинити йому пошкодження, котре виводить його із ладу або спричинить йому пошкодження, яке може загрожувати безпеці повітряного судна в польоті;

руйнування або пошкодження аеронавігаційного обладнання або втручання в його експлуатацію, якщо такий акт може загрожувати безпеці повітряних суден в польоті;

повідомлення за відомо неправдивих свідчень, створення тим самим загрози безпеці повітряного судна.

Таким чином, на даний час в діючих міжнародних конвенціях, в рішеннях ООН та ІКАО, в національному законодавстві держав чітко не встановлено поняття „акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації”. Воно вживається в юридичній літературі для характеристики і узагальнення всіх тих конкретних злочинних актів, котрі було розглянуто вище, і є по відношенню до них загальним поняттям.

Розглянемо якими ж є умови застосування міжнародних угод щодо боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації

Держава реєстрації повітряного судна повністю здійснює свою юрисдикцію на цьому судні, коли воно знаходиться на її території або в її повітряному просторі. Токійська, Гаазька і Монреальська конвенції застосовуються в усіх тих випадках, коли повітряне судно знаходиться в польоті над територією іншої, держави.

Згідно з вимогами міжнародного повітряного права кожне повітряне судно має бути зареєстроване в певній державі. У разі, коли судна використовуються авіакомпаніями кількох держав, має бути вирішено угодою питання про те, хто з них є державою, яка здійснює юрисдикцію і виступає в якості держави реєстратора повітряного судна.

Положення Гаазької і Монреальської конвенцій застосовується і у випадку, коли злочинець знаходиться на території іншої держави, ніж держава реєстрації повітряного судна. Мається на увазі покарання і видача злочинця, а також надання державами взаємної допомоги.

За Токійською конвенцією час польоту визначається „з моменту ввімкнення двигуна з метою злету до моменту закінчення пробігу при приземленні” (ст. 1, п. 3), а Гаазька і Монреальська – з моменту закриття всіх зовнішніх дверей після завантаження до моменту відкриття будь-яких дверей для висадки”.

За Монреальською конвенцією командир повітряного судна надаються широкі повноваження по відношенню до осіб, котрі здійснюють правопорушення на борту судна або дії, що загрожують безпеці. Крім того будь-який член екіпажу чи пасажир в разі небезпеки можуть застосувати превентивні заходи для забезпечення безпеки як судна так і осіб чи майна.

Командир самостійно вирішує питання про здійснення злочину на борту повітряного судна, згідно законодавства держави реєстрації і може передати підозрюваного компетентним органам держави – учасниці Токійської конвенції, на території котрої здійснено приземлення. Він може висадити таких осіб на території будь-якої держави, повідомивши її про факти такої висадки і її причини. Держави-учасниці не можуть цьому заперечувати.

На думку Ю.М.Колосова у разі відкриття дверей злочинцем після приземлення судно має рахуватися таким, що знаходиться в польоті до тих пір поки компетентні органи не приймуть на себе відповідальність за нього.

Токійська, Гаазька і Монреальська конвенції не застосовуються по відношенню до військових, поліцейських і митних суден: такі судна, за термінологією Чиказької конвенції, є державними повітряними суднами.

Щодо питання видачі і покарання злочинців, то крім держави реєстрації повітряного судна великі переваги має держава приземлення повітряного судна. Тому вирішення питання юрисдикції займає важливе місце в усіх трьох конвенціях. Токійська конвенція не передбачає ні покарання за акти незаконного захоплення повітряних суден, ні видачі осіб, що їх здійснили. Ці положення виявилися мало ефективними. Тому були розроблені Гаазька і Монреальська конвенції, які передбачили можливість, за здійснення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, видачу і суворе покарання злочинця.

Згідно Гаазької і Монреальської конвенцій юрисдикцію, по відношенню до даних злочинів, можуть здійснювати:

- держава реєстрації повітряного судна;
- держава основного місця діяльності або постійного місця перебування орендаря повітряного судна;
- держава приземлення повітряного судна, на борту якого здійснено злочин і знаходиться злочинець;
- держава на території якої знаходиться злочинець.

Тут діє принцип конкуруючої юрисдикції. В той же час ст. 7 Гаазької конвенції передбачає, що держава, на території якої знаходиться злочинець у разі, коли вона його не видає, то має передати його своїм компетентним органам для повного кримінального розслідування та покарання у відповідності до законодавства даної держави.

Але той факт, що принцип обов'язкової видачі осіб, котрі здійснили акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, не було закріплено в жодному міжнародному документі, суттєво вплинув на ефективність боротьби з цими тяжкими злочинами міжнародного характеру. Право політичного притулку також вплинуло на дане питання.

Практика останніх років свідчить про те, що держави все ж почали частіше видавати злочинців.

Що стосується покарання осіб, котрі здійснили угін повітряних суден, то в багатьох країнах прийнято спеціальні закони щодо цих злочинів. Так за угін чи незаконне захоплення повітряного судна законодавство України (ст. 278 Кримінального кодексу) - передбачає позбавлення волі від 3 до 15 років; Австрії - від 10 до 20 років або довічне ув'язнення; США –

штраф 10 тис. дол., або тюремне ув'язнення до 20 років (можуть призначатися обидва покарання одночасно) і в особливих випадках – смертна кара; Японії – від 7 років позбавлення волі до смертної кари; ФРН – від 1 року тюрми до по життєвого ув'язнення; Швейцарії – до 10 років тюрми; Росії – від 3 до 15 років позбавлення волі або смертна кара.

Шляхи подальшого розвитку боротьби із запобіганням актам незаконного втручання в діяльність цивільної авіації мають передбачати:

1. Необхідність вдосконалити спільні дії держав-учасниць ІКАО (Організація міжнародної цивільної авіації) проти тих держав, котрі не застосовують належних заходів у боротьбі з актами нападу на повітряні судна.

2. Надання Раді ІКАО повноваження виносити рішення про застосування санкцій за недотримання державами зобов'язань за Токійською, Гаазькою і Монреальською конвенціями. При цьому маєтись на увазі, що ці санкції не можуть виходити за рамки ІКАО, тобто це можуть бути рекомендації або призупинення деяких прав держав-учасниць.

3. Максимально використати Чиказьку конвенцію для надання злочинно захопленим повітряним суднам, їх екіпажам і пасажирам такої ж допомоги як суднам, що зазнали лиха.

4. Гаазьку конвенцію доповнити протоколом про пріоритетну юрисдикцію держави реєстрації повітряного судна. Зобов'язати державу перебування видавати злочинців.

Слід зазначити, що загальне визнання угоду чи захоплення повітряного судна злочином міжнародного характеру сприяло б становленню оптимального підходу до даного питання, оскільки подібні дії можуть нести загрозу для значної кількості людей і є несумісними з принципом гуманізму.

Питання 4 Забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті

Перш ніж описувати основні елементи стратегії забезпечення економічної безпеки на трубопровідному транспорті розглянемо основні інтєреси в цій сфері, а також проведемо аналіз основних загроз для розробки області безпеки і формування пріоритетів. На нашу думку, розглядаючи інтєреси в трубопровідному транспорті необхідно чітко розрізняти всі зацікавлені групи. У кожній з цих груп є свої інтєреси, які виражаються в їх діях і реалізуються в стратегіях. В зв'язку з цим можуть бути виділені наступні носії інтєресів:

- держава (у тому числі, як власник трубопровідного транспорту);
- компанії трубопровідного транспорту;
- споживачі послуг трубопровідного транспорту;
- населення.

Кожний носій має свої інтєреси, які частково перетинаються, частково суперечать один одному. Наприклад, держава як власник зацікавлена у

високих тарифах з метою підвищення економічного ефекту. З другого боку - великі тарифи можуть привести до зростання цін і підвищення соціальної напруженості. Але соціальна напруженість може бути погашена шляхом перерозподілу вказаних доходів на користь малозабезпечених верств населення. З другого боку споживачі послуг трубопроводів і населення зацікавлені в екологічній безпеці самих трубопроводів.

Таке неоднозначне співвідношення проблем, інтересів і загроз змушує уповноважені органи формувати концепцію, стратегію і програму забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті. В зв'язку з цим, представляється доцільним розглянути ряд основних аспектів проблеми обліку і ранжирування загроз і на цій основі розробляти стратегію безпеки. Необхідно відзначити, що для будь-якої ситуації загроза може бути як із знаком плюс, так і із знаком мінус - залежно від того, стає вона можливістю для отримання позитивного або негативного результату.

Аналіз можливих загроз доцільно почати з фіксації в певний момент часу стану об'єкту, при якому діяльність його ефективна і життєво важливі інтереси збалансовані. Під ефективністю діяльності цього гіпотетичного об'єкту розумітимемо стійкість всієї сукупності основних параметрів поточної діяльності (наприклад, значень виручки, прибутку, загальної економічної рентабельності, оборотності активів, ліквідності, чистого прибутку на акцію), значення яких, що досягаються, відповідають прийнятним нормативам, або наголошується стійка тенденція їх зростання.

Баланс життєво важливих інтересів об'єкту повинен мати на увазі відповідність ресурсно-виробничого потенціалу (виробничої потужності, активів, частки ринку, наявності стратегічних зон господарювання, виду кривої життєвого циклу), що розташовується, формульованим стратегічним цілям його розвитку.

Це не обов'язково повинне бути стан об'єкту, реально досягнуте. Може йти і про стадію проектування підприємства. Тоді дослідженню підлягатиме модель (інвестиційний або організаційний проект, бізнес-план), яка передбачає його ефективне функціонування в майбутньому. Також може виявитися, що необхідність забезпечення безпеки об'єкту виникає в результаті появи такої функції його діяльності (наприклад, виробництво нового виду продукції або надання нового виду послуг), яка раніше не передбачалася. І тоді також може йти мова про певну модель ефективного функціонування і розвитку.

Таким чином, вже на етапі аналізу загроз виникає безліч невизначеностей, умовностей, допущень. Звідси витікає, що при розробці стратегії безпеки необхідно враховувати характер вірогідності реалізації загроз. Треба сказати, що в деяких публікаціях останніх років освітлений ряд підходів до класифікації і оцінки можливих загроз - як на концептуаль-

ному рівні, так і на прикладі конкретних об'єктів. У тому числі з використанням математичних методів.

Проте, математична оцінка характеру вірогідності загроз ще не достатньо широко використовується в проектуванні систем захисту об'єктів, і необхідність її згадується лише в незначному числі робіт. І це не дивлячись на те, що відповідний математичний апарат для подібних розрахунків достатньо розроблений. При систематизації доцільно використовувати наступні ознаки, що зустрічаються в найвідоміших класифікаціях: види загроз, їх об'єкти - напрями, суб'єкти - джерела, методи і засоби захисту від них. По видах загрози частіше всього підрозділяють на два основні класи: 1) природні (об'єктивні) і 2) штучні (суб'єктивні). Для трубопроводного транспорту важливо обидва класи.

Природні загрози викликаються стихійними природними явищами (землетруси, повені, урагани). Штучні загрози викликані діяльністю людини. Вони можуть мати ненавмисний або, навпаки, навмисний характер. Ненавмисні (неумисні) загрози, викликані помилками, наприклад, в проектуванні трубопроводів або в їх експлуатації. Суб'єктів таких загроз прийнято називати порушниками. Їх недостатня кваліфікація або порушення ними посадових інструкцій можуть викликати наступні прояви ненавмисних загроз:

- травми і загибель людей;
- пошкодження устаткування, транспортних систем, каналів життєзабезпечення;
- нераціональна зміна технологій;
- нерегламентоване використання технічних засобів, документів, комп'ютерних програм;
- розголошення конфіденційної інформації;
- некомпетентне використання, настройка або неправомірне відключення засобів захисту персоналом;
- збиток навколишньому середовищу.

Суб'єктів навмисних (умисних) загроз називають зловмисниками, і ці загрози викликаються їх корисливими направленнями (тероризмом, страйками, розкраданнями, крадіжками). До проявів умисних загроз також відносять травми і загибель людей. Крім того, вони можуть викликати:

- фізичне руйнування об'єкту або окремих його елементів в результаті тероризму, хуліганства, вандалізму;
- відключення або висновок з ладу систем життєзабезпечення об'єкту унаслідок тих же причин;
- дії по дезорганізації функціонування об'єкту (страйки, саботаж, диверсія);
- розкрадання матеріальних цінностей;

- знімання продукту, що транспортується, шляхом негласної установки спеціальних технічних засобів.

Навмисні загрози класифікуються як "безконтактні" і "контактні". У свою чергу, "контактні" діляться на дві групи: без зміни структури об'єкту захисту і з її зміною. А "безконтактні", залежно від їх прояву в різних зонах, представлені як: зовнішні з неконтрольованої зони (територія об'єкту, на якій застосовуються засоби і не проводяться заходи, пов'язані із захистом об'єкту); із зони контрольованої території (територія навкруги об'єкту, яка безперервно контролюється); із зон технічного огляду (територія, де періодично з'являються фахівці транспортної компанії) і службових приміщень.

До числа навмисних безконтактних загроз можна віднести витік продукту, що транспортується, за рахунок пошкодження устаткування. Перераховані загрози по відношенню до об'єкту, що захищається, також можуть бути зовнішніми і внутрішніми. Наприклад, викид продуктів транспортування навіть далеко за територією об'єкту трубопровідного транспорту може, проте, завдати збитку не тільки йому, але і навколишнім об'єктам. У випадках, коли джерело зовнішньої загрози встановити скрутно, її відносять до стихійних бід. Враховуючи, що самі загрози не є рівнозначними по наслідках проявів, тобто їх значущість визначається можливими наслідками, доцільна класифікація і по ступеню важливості. Об'єкти - напрями загроз безпеки розрізняються щодо нього:

- партнерів і персоналу;
- процесу функціонування;
- активів (загроз майну);
- інформаційних ресурсів.

У класифікації по об'єктах загроз особливе значення в рішенні задачі дослідження мають загрози майну. Тут може бути використана класифікація умисних загроз майну, відповідаюча вимогам безпеки трубопровідного транспорту

Приведена класифікація загроз майну застосовна і для інших об'єктів захисту, оскільки вона дозволяє адекватно диференціювати по цих об'єктах самі загрози і їх джерела. В класифікації загроз безпеки майна по суб'єктах-джерелах вони можуть підрозділятися на три групи: антропогенні, техногенні і стихійні.

Група антропогенних джерел загроз представлена:

- кримінальними структурами, рецидивістами і потенційними злочинцями;
- несумлінними партнерами і конкурентами;
- персоналом компанії.

У свою чергу, зловмисні дії персоналу підприємства можна розділити на чотири категорії:

а) Переривання - припинення переробки продуктів, наприклад унаслідок руйнування спеціалізованого устаткування. Такого роду дії можуть мати серйозні наслідки для безпеки діяльності компанії, навіть якщо самі продукти не піддасться серйозним діям;

б) Крадіжка - відкачування або погіршення характеристик продуктів, зниження тиску в трубопроводах з метою отримання надлишків, які можуть бути використані проти інтересів власника (власника) продукту;

в) Модифікація продукту - внесення домішок і несанкціонованих компонентів в продукти, направлених на спричинення збитку власнику (власнику) продукту;

г) Руйнування продукту - необоротна зміна якості продукту, що приводить до неможливості його використання.

До техногенних джерел загроз відносяться неякісні технічні засоби переробки продукції, порушення технологій переробки і транспортування продуктів, засоби зв'язку, охорона, сигналізації, інші технічні засоби, вживані в компанії, а також глобальні техногенні загрози (небезпечні виробництва, мережі енерго-, водопостачання, транспорт).

Зрозуміло, запропоновані класифікації не вичерпують всієї складності проблеми розпізнавання загроз безпеки компаній трубопровідного транспорту. У зв'язку з цим представляється доцільним використовувати розроблені класифікації стосовно кожної з них по спеціальній схемі ідентифікації загроз, в якій враховувалися б специфічні особливості того або іншого об'єкту захисту.

Так, основні класифікаційні складові (ознаки) загроз можуть бути відображені осями тривимірного простору: X - види загроз безпеки, B - об'єкти захисту, Z - засоби і методи захисту. Відкладаючи на кожній з осей відповідне даному періоду число позицій, визначених за експертними оцінками (або з теоретичних, прогнозних, аналітичних значень), одержимо обмежену область (об'єм) потреб безпеки. Координати кожної точки цієї області можуть бути зіставлені відповідні формалізовані особливості конкретного підмета захисту об'єкту і вибрані ті складові, які і визначають структуру потреб безпеки цього об'єкту, а, отже, в своїй сукупності і стратегію безпеки, обслуговуючу ці потреби. Графічно область потреб безпеки може бути представлена у вигляді наступної тривимірної моделі. Запропонована графічна інтерпретація безпеки дозволяє для кожного об'єкту, що захищається, виявити допустиме поєднання вірогідних загроз, засобів і методів захисту від них, а також об'єм засобів і вірогідність втрат від реалізації загрози. Виявленим поєднанням може бути представлений у відповідність певний комплекс заходів безпеки об'єкту.

Зокрема, якщо існує загроза насильного проникнення в сховищі продуктів на території компанії, то повинні бути задіяні інженерний захист будівлі сховища, охорона і контроль прилеглої території.

Відповідно для реалізації цих заходів, система безпеки повинна бути укомплектована спеціальними засобами і персоналом, здатним здійснити запланований комплекс захисних заходів. Планування комплексу мари здійснюється на етапі техніко-економічного обґрунтування, що виявляє невід'ємною частиною стратегії безпеки трубопровідного транспорту.

Виявлення в такому техніко-економічному обґрунтуванні допустимого поєднання різного виду загроз, комплексу захисних засобів і методів зумовлюватиметься оцінкою наслідків для підприємства прояву цих загроз. Відповідно до розробленої моделі виділимо її основні елементи по наступних групах:

- економічні;
- політичні;
- екологічні;
- соціальні.

На нашу думку, найважливішими загрозами для трубопровідного транспорту в даний час є:

Економічні:

- збільшення витрат на ремонти у зв'язку із зносом устаткування;
- втрата виручки у зв'язку з перебоями в трубопроводах;
- зміна тарифів;

Політичні:

- ухвалення рішення про ліквідацію монопольного положення на ринку основних трубопровідних компаній;
- зміна взаємостосунків з суміжними державами;

Екологічні:

- розриви трубопроводів і порушення екологічного балансу;
- перехід на альтернативні джерела енергії;
- зміна вимог до складу заходів щодо профілактики відмов.

Соціальні:

- основні соціальні загрози витікають з екологічних, це незадоволеність населення потенційними аваріями і екологічними катастрофами, можливі виплати потерпілим, необхідність евакуації або тимчасового відселення людей у разі екологічної небезпеки.

Необхідно відзначити, що всі вказані загрози так чи інакше впливають на економіку трубопровідного транспорту і на співвідношення "витрати - збиток" при управлінні безпекою. В зв'язку з цим доцільно таким чином формувати програму управління, щоб витрати на забезпечення безпеки були адекватні потенційним загрозам. Подібна ситуація зумовлює необ-

хідність оцінки вірогідності реалізації загрози. Сукупність вірогідності є основою побудови стратегії економічної безпеки трубопровідного транспорту.

ЛЕКЦІЯ 5 ТЕРОРИЗМ ЯК ГЛОБАЛЬНА ЗАГРОЗА БЕЗПЕЦІ ТРАНСПОРТУ

Питання 1. Поняття тероризму, тероризування, терористичного акта.

Тероризм (від лат. *terror* жах) — суспільно небезпечна діяльність, яка полягає у свідомому, цілеспрямованому застосуванні насильства шляхом захоплення заручників, підпалів, убивств, тортур, залякування населення та органів влади або вчинення інших посягань на життя чи здоров'я ні в чому невинних людей або погрози вчинення злочинних дій з метою досягнення злочинних цілей.

Загально прийнято, що дії, вчинені під час війни, зокрема партизанський рух, не кваліфікуються як терористичні.

Визначення поняття “тероризм” є питанням проблемним, оскільки в наш час існує понад 100 визначень цього явища, однак жодне з них не підтримане міжнародною спільнотою як загальновизнане. В.Ємельянов та С. Гавриш зазначають, що тероризм розглядається сучасною наукою в трьох аспектах: як злочинне діяння; як терористичні групи (організації); як терористичні доктрини.

В.Ліпкан пропонує розглядати тероризм ще і як негативне соціально-правове явище і не зводити його лише до вчинення вибухів і підпалів, а ті дії, про які йдеться в диспозиції проекту охоплювати поняттям “терористичний акт”. Отож, яке з цих визначень брати за основу?

“Тероризм” від лат. *terror* – жах, страх. “Терор” – політика залякування, придушення політичного супротивника насильницькими засобами.

Енциклопедичні словники, зокрема і юридичні, визначають поняття тероризму в міжнародному аспекті:

Тероризм міжнародний – насильницькі акти, вчинені проти окремих громадян чи об'єктів, у тому числі тих, що перебувають під захистом міжнародного права, вбивства голів іноземних держав та урядів (їхніх дипломатичних представників), підривання приміщень посольств і місій, представництв організацій, штаб-квартир міжнародних організацій, вибухи у громадських місцях, на вулицях, аеропортах, вокзалах та ін. Тероризм міжнародний – сукупність суспільно небезпечних у міжнародному масштабі діянь, що тягнуть за собою не виправдану загибель людей, порушують нормальну дипломатичну діяльність держав, їхніх представників і утруднюють здійснення міжнародних контактів і зустрічей, а також транспортних зв'язків між державами.

Тероризм – злочинна діяльність, що виявляється в залякуванні населення та органів влади з метою досягнення злочинних намірів.

Науковці України, зокрема В.Ємельянов визначає тероризм як загально небезпечні дії або загроза ними, що вчинюються публічно і посягають на суспільну безпеку та спрямовані на створення в соціальній сфері обстановки страху, непокою, пригніченості з метою прямого або непрямого впливу на прийняття будь-якого рішення чи відмови від нього в інтересах винних. З цієї кількості визначень виділимо ряд діянь, що, як зазначається, становлять тероризм як злочин:

насильницькі акти проти певних категорій громадян;

вибухи і вся сукупність суспільно небезпечних у міжнародному масштабі діянь;

злочинна діяльність, що виявляється в залякуванні населення та органів влади;

організація, фінансування, підтримка, створення терористичних груп та ін.

Терор і тероризм

Необхідно розрізняти два споріднених, але різних, поняття — терор і тероризм. Терор — це насилля влади з її державним апаратом проти народу з метою придушення не тільки опозиції, але й всього загалу, з метою викликати жах і залишити думки про спротив. Іншими словами, терор — це насилля з боку сильного. Вперше системний політичний терор було розгорнуто якобинцями під час Французької революції. Прямими їхніми ідеологічними нащадками були більшовики, які розгорнули червоний терор з метою придушення політичної опозиції і поширення своєї влади за межі захоплених ними Петербургу і Москви. Жертви владного терору обчислюються багатьма тисячами і навіть мільйонами людей.

Натомість тероризм — це насилля "з боку слабшого", насилля, що виходить від опозиційних прошарків суспільства, радикально налаштованих і як правило вельми нечислених. Тероризм носить політичну, соціальну чи національну ознаку в залежності від цілей своїх носіїв. Тероризм як явище переслідує дві основні знакові мети. Перше - вчинити тиск на органи влади, залякати, посіяти страх і непевність. Другою метою і водночас ознакою тероризму є викликати співчуття в своїй цільовій аудиторії, тобто тому прошарку суспільства, який як вважається піддається гнобленню або дискримінації, але поступається в радикальності терористам. Таким чином, тероризм неможливий без того, щоб терористи не оголосили про свою відповідальність за здійснений акт насилля.

Тероризм у широкому розумінні охоплює тероризм у вузькому розумінні і всі інші злочини терористичної спрямованості. До категорії цих злочинів у реальній дійсності належать, крім акту тероризму

(терористичного акту), також інші злочини (наприклад, захоплення заручників, викрадення людини, захоплення будинків, споруд, водного або повітряного судна, залізничного рухомого складу тощо), якщо ці діяння вчинюються публічно і спрямовані на залякування населення з метою надання впливу на прийняття якогось рішення або відмови від нього. Тобто, категорія злочинів терористичної спрямованості (тероризму у широкому розумінні) відповідає всім ознакам тероризму у вузькому розумінні, за винятком того, що його сутність складають не лише загальнонебезпечні, але й інші суспільно небезпечні діяння. Сутність цих діянь також полягає у залякуванні населення з метою спонукання адресатів впливу до прийняття вигідних для терористів рішень.

Визначення тероризму у вузькому (власному) розумінні здійснюється в науці за допомогою визначення властивих йому чотирьох ознак, які знаходяться у взаємозв'язку та взаємозалежності. Відсутність будь-якої з цих ознак означає і відсутність власне терористичного характеру в діянні.

У першу чергу, відмінною рисою власне тероризму є те, що він породжує загальну небезпеку, яка виникає в результаті вчинення загальнонебезпечних дій або погрози такими. Небезпека при цьому повинна бути реальною, погрожувати невизначеному колу осіб і об'єктивно виражатися у вчиненні або погрозі вчинення вибухів, підпалів та інших загальнонебезпечних дій, які реально можуть спричинити шкоду невизначеному колу осіб або спричинити інші тяжкі наслідки.

Інша відмінна риса тероризму – це публічний характер його виконання.

Поряд з породженням загальної небезпеки і публічним характером діянь, наступною відмінною і найбільш важливою ознакою тероризму є навмисне створення в суспільстві стану страху, пригніченості, напруженості.

Нарешті, ще однією відмінною рисою тероризму є те, що при його вчиненні загальнонебезпечне насильство застосовується відносно одних осіб (невинних жертв) або майна, а психологічний вплив з метою схилення до певної поведінки на фоні створеної в суспільстві обстановки страху вчинюється на інших осіб (фізичних або юридичних), від яких залежить прийняття вигідних для терористів рішень.

Таким чином, взаємозалежними ознаками власне тероризму (тероризму у вузькому розумінні) є такі ознаки: 1) вчинення загальнонебезпечних (саме загальнонебезпечних, а не будь-яких суспільно небезпечних діянь) або погроза такими, що породжує загальну небезпеку; 2) публічний характер виконання з претензією на широкий резонанс; 3) навмисне створення стану страху, напруженості на соціальному рівні, спрямоване на залякування населення або якоїсь його частини; 4) застосування насильства відносно одних осіб (невинних жертв) або майна з метою спонукання до певної поведінки інших осіб.

Тероризування

Як зазначається в юридичній літературі, сутність тероризування зводиться до залякування, переслідування, страхання, створення умов страху. Дослідники вказують на такі ознаки тероризування, як властивості злочинного діяння:

1) насильницькі та інші дії винного не є самоціллю, а слугують засобом досягнення інших цілей;

2) обстановка страху виникає не сама собою як наслідок вчиненого діяння або суспільного резонансу, а цілеспрямовано створюється винним в розрахунок на її сприяння у досягненні кінцевої мети в якості засобу спонукання до прийняття або відмови від прийняття будь-якого рішення в інтересах винного або інших осіб;

3) досягнення кінцевого результату здійснюється не за рахунок дій самої винної особи, а за рахунок дій тих осіб (фізичних або юридичних), стосовно яких спрямований залякувальний вплив;

4) насильницькі та інші злочинні дії можуть бути спрямовані проти одних осіб (як фізичних, так і юридичних), а досягнення кінцевих цілей винного здійснюється за рахунок дій третіх осіб (як фізичних, так і юридичних), але, можливо, і спрямованість дій і досягнення кінцевого результату пов'язуватимуться у винного з однією й тією ж особою.

Терористичні акти

Терористичні акти — вбивства, поранення, викрадення, погрози та деякі інші акти насильства, які готуються організаціями й здійснюються окремими особами стосовно державних або громадських діячів, супроводжують розвиток сучасного суспільства. Історія знає чимало таких злочинів: вбивство Авраама Лінкольна та Джона Кеннеді — 16-го та 35-го президентів США, прем'єр-міністра Індії Р. Ганді, прем'єр-міністра Ізраїля І. Рабіна та інших.

Усі зазначені акти тероризму, незалежно від мотивів їхнього здійснення, були внутрішньодержавними злочинами і були підсудні відповідно до законодавства тієї країни, в межах якої вони відбулися. На сьогодні значно зріс та розширив свої межі тероризм міжнародного характеру, тобто такий, що зачіпає інтереси двох або більше держав, порушує міжнародний правопорядок. Терористичний акт можна кваліфікувати як злочин міжнародного характеру у випадках, коли: 1) терорист і особи, що потерпають від терористичного акту, є громадянами однієї держави або ж різних держав, але злочин здійснений за межами цих держав; 2) терористичний акт спрямований проти осіб, що користуються міжнародним захистом; 3) підготовка до терористичного акту проводиться на території однієї держави, а здійснюється на території іншої; 4) здійснивши терористичний акт в одній державі, терорист переховується в іншій, і постає питання про його видачу.

Ознакам, що властиві тероризму у вузькому (власному) розумінні, відповідають ознаки терористичного акту, передбаченого ст. 258 КК України. Так, відповідно до ст. 258 КК України терористичний акт – це застосування зброї, вчинення вибуху, підпалу чи інших дій, які створювали небезпеку для життя чи здоров'я людини або заподіяння значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків, якщо такі дії були вчинені з метою порушення громадської безпеки, залякування населення, провокації воєнного конфлікту, міжнародного ускладнення, або з метою впливу на прийняття рішень чи вчинення або невчинення дій органами державної влади чи органами місцевого самоврядування, службовими особами цих органів, об'єднаннями громадян, юридичними особами, або привернення уваги громадськості до певних політичних, релігійних чи інших поглядів винного (терориста), а також погроза вчинення зазначених дій з тією самою метою.

Застосування зброї, вчинення вибуху, підпалу чи інших дій, які створювали небезпеку для життя чи здоров'я людини або заподіяння значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків є загально небезпечними діями, оскільки вони породжують загальну небезпеку, ставлячи ряд цінностей, перед усім життя та здоров'я не визначеного кола осіб під загрозу заподіяння ним істотної шкоди. Об'єктивною ознакою цих діянь, є те, що вони спрямовані на громадську безпеку. У юридичній літературі окремі автори визначають громадську безпеку як єдність зовнішньої і внутрішньої безпеки суспільства, об'єктивного (зовнішнього) і суб'єктивного (внутрішнього) елементів – стану об'єктивної захищеності і суб'єктивного, психологічного відчуття захищеності.

Особливістю терористичного акту є те, що зазначені діяння обов'язково мають публічний характер виконання, і як правило, набувають широкого резонансу.

Навмисне створення стану страху, напруженості на соціальному рівні, спрямоване на залякування населення або якоїсь його частини є суб'єктивною ознакою терористичного акту, яка закріплена в тексті ст. 258 КК України. Тобто, метою терористичного акту є порушення громадської безпеки, залякування населення, провокації воєнного конфлікту, міжнародного ускладнення, або з метою впливу на прийняття рішень чи вчинення або невчинення дій органами державної влади чи органами місцевого самоврядування, службовими особами цих органів, об'єднаннями громадян, юридичними особами, або привернення уваги громадськості до певних політичних, релігійних чи інших поглядів винного (терориста), а також погроза вчинення зазначених дій з тією самою метою.

Це законодавче визначення також вказує на те, що насильство та інші загально небезпечні дії можуть застосовуватись відносно одних осіб (не-

винних жертв) або їхнього майна з метою спонукання до певної поведінки інших фізичних або юридичних осіб.

Питання 2. Форми і прояви тероризму

Політичний, економічний та кримінальний тероризм знаходить спільні сфери дії, базуючись на взаємовигідних інтересах. Сучасний тероризм має наступні різновиди:

а) національно-визвольний тероризм, який деколи називають тероризмом національних меншин. Головна вимога — відділення від держави, що їх поневолює, або повноцінної національної автономії для усунення дискримінації і гноблення. Приклади з післявоєнного часу: північні ірландці, каталонці, баски, бретонці, корсиканці, німці Південного Тиролю, франко-канадці, курди та інші. Наявність такого тероризму (частково злагідненого після задоволення автономічних вимог — для каталонців, німців Південного Тиролю, франко-канадців, у деякій мірі для корсиканців) — яскраве свідчення того, що проблеми поневолених націй та національних меншин, а також регіоналізації при модернізації державного ладу в другій половині ХХ ст. полагождені не були, а в ряді випадків, навпаки, загострилися та проявилися з ще більшою агресивністю, особливо тоді, коли до національного фактора приєднався релігійний (конфлікти: католики — протестанти, мусульмани — християни, юдаїсти);

б) тероризм, пов'язаний з національно-релігійно-визвольними рухами антиімперіалістичного-антиколоніального характеру в Третньому світі (наприклад, Кенія до здобуття незалежності і кашмірська “Армія чистих”, палестинські терористичні групи). В зв'язку з невирішенням основних конфліктних проблем (Палестина) та глобалізацією імперіалізму, такі рухи також стають глобальними за місцем дій, але в жодному випадку не перетворюються в “міжнародних терористів” (про що я говоритиму ще далі). До цієї форми тероризму підходять Усама бен Ладен та його Аль-Кайда (“Провід”);

в) тероризм соціал-революційного характеру. Це відомі з недавнього минулого: фракція Червоної армії в Західній Німеччині, Червоні бригади в Італії, Японська червона армія, окремі групи в США. Ці групи “нових лівих” у середині 60-х рр. кинули серйозний виклик не лише режимам, але й цілому суспільному ладові капіталістичних держав. Після розвалу СРСР та краху комуністичних ідей дії “нових лівих” поступово пригасли, але тепер здобули новий стимул у зв'язку з боротьбою проти глобалізації та європеїзації;

г) правий тероризм, що добивається ліквідації парламентської демократії і запровадження авторитарного режиму, тобто диктатури. Праві групи одночасно протидіють “новим лівим” (наприклад, так було в Італії),

розглядаючи 'їхні акції як загрозу для суспільства, що повинно обрати правий шлях;

д) диверсійний тероризм, організатором акцій якого виступають секретні служби держав-противників. Диверсійні терористичні групи опираються часто на п'яту колону в державі противника, здійснюють провокаційні дії (для прикладу, терористичні групи радянських спецслужб, що виризували населення, зокрема польське, в районах дій УПА), щоб таким чином компрометувати діяльність українського підпілля;

є) кримінальний тероризм злочинних мафійних угруповань, може мати також політичну мету — захоплення влади в державі (спроби колумбійської наркомафії).

Питання 3 Особливості попередження терористичних проявів на транспорті

Світовий досвід переконливо доводить, що найбільшою популярністю у терористів користуються місця значного скупчення людей. У зв'язку з цим транспортний комплекс є одним із основних потенціальних об'єктів тероризму. Як свідчить міжнародна практика боротьби з тероризмом, об'єкти транспорту нерідко стають засобом досягнення злочинної мети окремих осіб та організацій екстремістського спрямування, котрі намагаються шляхом здійснення терористичних актів досягти економічних, політичних чи інших вимог, піддаючи при цьому небезпеці сотні людських життів. Конфліктогенні події останніх років, вказавши на уразливість об'єктів транспорту, спонукали уряди багатьох країн до розробки та прийняття додаткових заходів щодо підвищення безпеки власного населення.

Більше, ніж десять років деякі країни знаходяться в умовах реальних терористичних загроз. Висновок із їх тривалої практики контртерористичної діяльності один – для боротьби з цим злом, що немає національного, релігійного чи іншого забарвлення необхідно об'єднати всі зусилля влади, держав, громадянського суспільства, бізнесу. Збільшення кількості терактів, що призводять до масової загибелі людей, зростання цинічності і жорстокості їх виконання примушує до прийняття ефективних заходів щодо координації дій правоохоронних органів та спецслужб.

Активний пошук спільних підходів щодо проблеми забезпечення безпеки та попередження тероризму на транспорті в багатьох країнах світу залишається актуальним, незважаючи на той факт, що в останні десятиліття даній проблемі приділяється значна увага як учених, так і практиків.

Тероризм на транспорті – це складне і багатofакторне соціальне явище.

Першочергові завдання вирішення питань боротьби з тероризмом на транспорті знаходяться у площині комплексного розвитку

антитерористичного законодавства на основі принципів міжнародного права, порівняльного правознавства, останніх досягнень у сфері соціальної безпеки.

Упродовж останніх років в силу різних об'єктивних причин (загроза терористичних посягань та інших актів незаконного втручання в діяльність транспорту, зростання аварійності на транспорті тощо) особливої гостроти набула проблема транспортної безпеки.

Особливо складна обстановка склалася на об'єктах повітряного транспорту, і не лише в нашій країні. На жаль, при цьому терористична загроза об'єктивно проявляє себе на фоні технічних проблем, з якими в останні роки зіштовхнулися вітчизняні авіаперевізники та експлуатанти інфраструктури (зношеність, моральне старіння повітряних суден, низька технічна оснащеність більшості вітчизняних аеропортів тощо). Це підтверджується низкою аварій і катастроф останніх років. Очевидно, дані проблеми (кримінального і техногенного характеру) взаємопов'язані, і в комплексі вони окреслили загальну за своїм змістом проблему – проблему забезпечення авіаційної безпеки як складову транспортної безпеки загалом.

Всі пам'ятають такі події, як зіткнення російського авіалайнера з іноземним повітряним судном над територією Німеччини влітку 2002 р., терористичні акти серпня 2004 р., коли практично одночасно в повітрі були підірвані два авіалайнери внутрішнього сполучення, нікого не залишили байдужими авіакатастрофа літака Вірменських авіаліній в небі над Чорним морем та судна авіакомпанії “Сибір” в Іркутську в 2006 р. Забезпечення транспортної безпеки нині формується в самостійну галузь суспільних відносин, котра регулюється відповідною сукупністю правових норм (головним чином адміністративних) і в якій діють спеціальні суб'єкти з особливим правовим статусом. Внаслідок цього виникла необхідність вироблення доктринального визначення і нормативного закріплення транспортної безпеки як правової категорії. Такі спроби відбуваються протягом останніх років в науковій літературі, а також в процесі розробки проектів офіційних документів – закону “Про транспортну безпеку” та “Державної концепції забезпечення транспортної безпеки України”. Беручи до уваги всезростаючу роль транспортних комунікацій у розвитку економіки, транспортна безпека повинна розглядатися як один із елементів національної безпеки держави поряд з такими категоріями, як “економічна безпека”, “воєнна безпека”, “громадська безпека”, “екологічна безпека” тощо.

Транспортна безпека – комплексне поняття. На нашу думку, розроблення Державної концепції транспортної безпеки України, повинна

включає наступні, доволі самостійні складові: технікотехнологічну (відповідає англійському поняттю safety); антитерористичну (проти дія актам незаконного втручання в транспортну діяльність) (відповідає англійському поняттю security);

організаційно-управлінську (відповідає англійському поняттю preparedness). Разом із тим, необхідно визнати, що другий компонент дещо звужений, оскільки окрім терористичних акцій небезпеку для транспортного комплексу становлять й інші акти незаконного втручання в його діяльність, вчинення правопорушень, що можуть спричинитися до тяжких наслідків. Відповідно,

мова повинна вестися ширше – про правоохоронний компонент транспортної безпеки, котрий, безумовно, включає в себе і антитерористичний захист об'єктів транспортної системи. Таким чином, транспортна безпека невіддільна від сфери правопорядку в транспортному комплексі, основними суб'єктами забезпечення котрого виступають органи внутрішніх справ на транспорті. Тому у ширшому контексті, з врахуванням покладених на них функцій та вирішуваних завдань правоохоронного спрямування, органи внутрішніх справ на транспорті повинні розглядатися як суб'єкти забезпечення транспортної безпеки. Такий статус транспортна міліція реалізує у повсякденному режимі, здійснюючи оперативно-службову діяльність з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на транспорті. В кінцевому підсумку вся її діяльність спрямована на безпечне функціонування транспорту. На жаль, ще й донині транспортна міліція сприймається як засіб боротьби зі злочинами та адміністративними правопорушеннями в зоні своєї відповідальності. Але це помилкове враження, і реальність його повністю спростовує. Так упродовж останніх років компетенція органів внутр ішніх справ на транспорті розширилася за рахунок наділення її додатковими повноваженнями.

Місце адміністративно-правових засобів в діяльності органів внутрішніх справ на транспорті по протидії тероризму

Попередження тероризму в значенні його недопущення, тобто усунення причин і умов, що дають злочинцям можливість вчинити акцію даної категорії, вимагає ухвалення широкого комплексу спеціальних адміністративних заходів превентивного характеру.

Навіть у разі здійснення терористичної акції, коли правоохоронними органами в дію активно вводяться оперативно-розшукові і кримінально процесуальні інструменти, роль адміністративно-правових засобів зовсім не знижується, наприклад, необхідно організувати тісну взаємодію слідчо-оперативної групи з підрозділами ППС міліції і адміністраціями

відповідних об'єктів транспорту, що сприяють при здійсненні слідчих дій; в необхідних випадках ввести в дію передбачені в подібних ситуаціях плани (наприклад, плани дій при надзвичайних ситуаціях).

Таким чином, адміністративно-правовий інструментарій задіється на всіх стадіях протидії тероризму – від ранньої профілактики до усунення наслідків терористичної діяльності.

Виходячи з результатів усестороннього аналізу діяльності органів внутрішніх справ на транспорті в їх роботі по попередженню злочинів терористичного характеру система адміністративно-правових засобів в загальному об'ємі антитерористичних заходів, що проводяться ними, займає найбільше місце. Очевидно, що саме адміністративно-правові інструменти в протидії тероризму, відмінні великою різноманітністю, мають яскраво виражену попереджувальну спрямованість.

Адміністративний аспект в попередженні тероризму знаходить свій вираз в тому, що це детально регламентований, «вписаний» в рамки певного правового режиму вид діяльності органів внутрішніх справ, що в даний час знаходить особливу актуальність у зв'язку із зростанням терористичної загрози. Він є чітким алгоритмом дій, врегульованим правовими нормами.

Саме адміністративна регламентація додає діяльності органів внутрішніх справ на транспорті у сфері попередження тероризму системність, яка виражається в такій характеристиці як режимна, і саме через цю призму слід розглядати діяльність ОБСТ в даній області.

Кажучи про режимну як найважливішу властивість антитерористичної діяльності саме на транспорті не можна не наголосити на тому факті, що вона є логічним наслідком особливостей побудови і функціонування об'єктів оперативного обслуговування.

Транспортна діяльність є крім іншого технологічним процесом, а об'єкти транспортного комплексу виступають джерелами підвищеної небезпеки. Тому в процесі організації антитерористичної діяльності на транспорті не можна не враховувати особливий характер правовідносин, пов'язаних з техногенними ризиками, що складаються тут. Мінімізувати їх можливо тільки за умови ретельної регламентації транспортної діяльності, що логічно вписується в рамки режимної організації.

Стабільне функціонування об'єктів транспорту забезпечується дією цілого ряду правових режимів, у тому числі спеціальних (режим надзвичайного і військового положення), а також особливих. Зрештою об'єкти транспортного комплексу знаходяться у сфері дії так званих об'єктних режимів, що особливо виділяються разом з територіальними, функціональними режимами поведінки з предметами, що представляють підвищену суспільну небезпеку або мають важливе державне значення.

Свою «режимну» специфіку діяльність органів внутрішніх справ на транспорті проявляє також при проведенні літерних заходів на об'єктах транспорту, здійсненні передвиїзтного огляду на повітряному транспорті великих груп футбольних уболівальників-фанатів, блокуванні транспортних комунікацій групами пікетуючих в ході акцій цивільного протесту і непокори.

Слід також враховувати, що в забезпеченні безпеки транспортного комплексу крім органів внутрішніх справ беруть участь і інші суб'єкти, державні і недержавні (наприклад, експлуатанти транспортних об'єктів). І саме режимний підхід до організації антитерористичної діяльності дозволяє найбільш ефективно координувати їх дії, а в необхідних випадках (наприклад, при виникненні надзвичайної ситуації унаслідок здійснення терористичної акції) - акумулювати загальні зусилля.

Крім того, попередження тероризму на транспорті в адміністративно-правовому значенні об'єктивно є управлінською діяльністю органів внутрішніх справ стосовно об'єктів оперативного обслуговування.

У процесі реалізації цієї функції органи внутрішніх справ вступають у складні відносини з адміністраціями об'єктів оперативного обслуговування і громадянами (наприклад, при реалізації заходів пропускового режиму, доглядових заходах, евакуації пасажирів при загрозі здійснення терористичної акції). Саме в цих ситуаціях переконливе підтвердження знаходить тезу про те, що «головна складова предмету адміністративного права, його ядро – система відносин публічної адміністрації з громадянами і організаціями».

Отже, аналізуючи адміністративно-правові засоби попередження тероризму на транспорті необхідно постійно враховувати управлінський аспект діяльності ОВСТ в даній сфері, який реалізується через сукупність їх прав і обов'язків, закріплених юридично.

Сукупність адміністративно-правових засобів протидії тероризму на транспорті є вельми динамічною категорією. Розвиток транспортного комплексу, поява нових видів комунікацій (наприклад, інформаційних), ускладнення технологічних процесів породжують нові правовідносини в даній сфері, а, отже, з неминучістю вимагають інших форм їх правоохорони. Мінливість об'єкту правової дії викликає необхідність трансформації механізму нормативного регулювання діяльності органів внутрішніх справ в цій сфері.

На наголошених особливостях антитерористичної діяльності на транспорті істотно відрізняє положення ОВДТ від положення територіальних органів внутрішніх справ. Транспортна система не просто «привабливий» для терористів об'єкт посягання, але і особливе соціально-технологічне середовище, в умовах якого доводиться діяти

співробітникам міліції, і специфіку якого вони постійно враховують при плануванні спеціальних заходів.

Часто діяльність правоохоронних органів, прагнучи більшої адекватності оперативній обстановці, що складається, в своєму розвитку випереджає зміни нормативної бази, на основі якої вона здійснюється.

У той же час адміністративно-правові регулятори також відрізняються більшою динамікою і різноманітністю: до них, наприклад, відносяться не тільки норми, що містяться у федеральному законодавстві, але і широкий спектр правоустановлених, починаючи з підзаконних актів МВС Росії до рівня наказів лінійних органів, що відносяться до даної сфери. Подібна гнучкість дозволяє встановлюючим право органам, і в першу чергу ОВДТ, оперативней реагувати на зміни кримінальної ситуації і виникнення нових загроз. У сфері кримінального і карно-процесуального законодавства такої різноманітності і динаміки з об'єктивних причин не спостерігається.

Як висновок необхідно уточнити саме поняття «адміністративно-правові засоби попередження тероризму». Під ними слід розуміти не тільки сукупність різних по своїй юридичній силі адміністративно-правових норм, але і врегульовану ними діяльність органів внутрішніх справ на транспорті у сфері попередження тероризму. Таким чином, під адміністративно-правовими засобами попередження тероризму слід розуміти комплекс врегульованих нормами адміністративного права форм і методів діяльності органів внутрішніх справ на транспорті у сфері попередження тероризму.

Забезпечення кримінологічної безпеки

До основних завдань забезпечення кримінологічної безпеки та попередження проявів тероризму на транспорті належать:

- забезпечення необхідного рівня кримінологічного захисту особистості – працівника транспорту і пасажира, підприємств транспортної галузі та державних інтересів у сфері транспорту від злочинних посягань з тим, щоб кримінальний вплив злочинності у всіх її проявах не створював серйозних перешкод для реалізації основних життєво важливих інтересів транспорту;

- зниження вразливості транспортних об'єктів щодо терористичних злочинних посягань;

- створення та організація ефективного функціонування державної системи забезпечення кримінологічної безпеки на транспорті;

- підвищення результативності впливу на джерела загроз кримінологічній, терористичній безпеці – злочинність у всіх її проявах, особистість злочинця та криміногенні фактори;

- активізація попередження (профілактики, запобігання, відвернення) злочинних терористичних проявів;

- збирання, аналіз, оцінка та прогнозування даних, які характеризують кримінологічну обстановку на об'єкті транспорту, вивчення партнерів, клієнтів і конкурентів;

- отримання необхідної інформації для вироблення оптимальних управлінських рішень з питань стратегії й тактики економічної діяльності;

- фізична і технічна охорона будівель, споруд, території й транспортних засобів;

- формування у засобах масової інформації, у партнерів і клієнтів сприятливої думки про об'єкт, яка сприяє реалізації планів економічної діяльності;

- відшкодування матеріальної та моральної шкоди, заподіяної внаслідок неправомірних дій організацій і окремих осіб;

- контроль за ефективністю функціонування системи кримінологічної безпеки.

Створення системи кримінологічної безпеки на транспорті та організація її успішного функціонування повинні ґрунтуватися на науковій теорії кримінологічної безпеки. Основними функціями системи кримінологічної безпеки на транспорті визначено коло її діяльності.

Найбільш значимі функції системи кримінологічної безпеки на транспорті полягають у:

- розробленні стратегії забезпечення кримінологічної безпеки на транспорті, правовому,

- фінансовому, матеріальному тощо забезпеченні діяльності правоохоронних, громадських та інших структур;

- виявленні, оцінці, усуненні або нейтралізації джерел кримінальних, терористичних загроз об'єктам кримінологічної безпеки на транспорті та оперативно-профілактичний контроль за їх станом;

- оцінці стану кримінологічної безпеки на транспорті, прогнозуванні тенденцій його розвитку, інформуванні керівництва країни, галузі, владних структур, громадськості та населення про стан справ у даній сфері;

- підготовці та проведенні комплексних цільових програм забезпечення кримінологічної безпеки на транспорті, у тому числі державних і галузевих;

- створенні, розвитку, оснащенні, підготовці та підтримці достатньої готовності сил і засобів суб'єктів забезпечення кримінологічної безпеки на транспорті;

- попереджувальному захисті особистої та майнової недоторканності, прав, свобод і законних інтересів пасажирів, забезпеченні ефективної діяльності суб'єктів запобігання терористичним злочинам, вживанні заходів з відновлення порушених внаслідок злочинного посягання інтересів і

притягненні до відповідальності осіб, які скоїли терористичні злочинні посягання на об'єкти кримінологічного захисту;

- створенні у галузі морально-психологічних передумов для зміцнення кримінологічної безпеки;

- організації взаємодії з правоохоронними і контролюючими органами з метою запобігання та усунення правопорушень, спрямованих проти інтересів транспорту;

- створенні власної, відповідної небезпекам і загрозам, служби безпеки на транспорті.

Система заходів забезпечення кримінологічної безпеки на транспорті залучає такі основні підсистеми, як:

- заходи щодо впливу на загрози та їх джерела (терористична злочинність та її прояви, особистість злочинця, криміногенні фактори);

- заходи стосовно кримінологічного захисту, які, у свою чергу, поділяються на заходи з охорони об'єктів від злочинних посягань;

- заходи щодо створення труднощів при реалізації терористичних кримінальних загроз, а також заходи віктимологічної профілактики.

З'ясування причинно-наслідкових зв'язків, послідовності перебігу подій із забезпечення кримінологічної безпеки на транспорті, вплив різних факторів на ці події визначають його концептуальну модель – механізм забезпечення кримінологічної безпеки на транспорті, який є теоретичним обґрунтуванням послідовності подій із забезпечення кримінологічної безпеки

на транспорті.

При виділенні теорії кримінологічної безпеки на транспорті як окремої теорії кримінології враховувалася передусім специфіка терористичних злочинів, що скоюються у транспортній галузі, а саме:

- місце вчинення злочину часто не збігається з місцем виявлення та місцем проведення первинних слідчих дій;

- великий часовий проміжок між моментом скоєння злочину та часом його встановлення;

- злочини, що скоюються, так чи інакше пов'язані з переміщенням злочинця або об'єкта вчинення терористичного злочину в просторі та часі;

- великий розмір ділянок обслуговування органами внутрішніх справ на транспорті, що впливає на час прибуття співробітників міліції на місце скоєння злочину;

- відсутність єдиної системи дорожніх транспортних прокуратур, що не дає можливості співробітникам транспортної міліції оперативно приймати рішення (підрозділи залізниці, які обслуговуються одним лінійним управлінням внутрішніх справ на транспорті, дислокуються а території від чотирьох до семи областей) [5, с. 35-39].

Висновки. Проведений аналіз дозволяє зробити наступні узагальнення:

1) підприємства і засоби транспорту є важливим елементом системи запобігання можливим терористичним акціям, а правоохоронні органи відіграють в цьому процесі значну роль;

2) подальше вдосконалення діяльності з гарантування безпеки транспорту України потребу подальшого доопрацювання деяких питань законодавчого, організаційного, фінансового, наукового і технічного характеру;

3) створення структури органів з вертикальним підпорядкуванням, відповідальних за виконання системи запобіжних заходів щодо тероризму через чітке визначення цілей, постійне навчання персоналу гарантуватиме їх готовність до дій у кризових ситуаціях;

4) розроблення та запровадження нових технічних засобів протидії загрозам є важливим актором як запобігання актам тероризму, так і локалізації їх наслідків з найменшими втратами;

5) використання сучасних вітчизняних і зарубіжних досягнень у сфері протидії тероризму, також скоординованість і відпрацьованість дій усіх причетних структур, покликаних вирішувати питання гарантування безпеки на транспорті.

Особливості боротьби зі злочинністю терористичного характеру

Боротьба зі злочинністю терористичного характеру повинна починатися з інформаційно-аналітичної діяльності – з'ясування того, що таке тероризм і злочинність терористичного характеру; яка їхня мотивація, ступінь організованості; елементами якої більш складної кримінальної діяльності вони є; який характер такої діяльності, її спрямованість; які причини, умови участі в ній різних суб'єктів. При цьому важливо вивчати:

злочину терористичного характеру;

характеристики їх суб'єктів, у тому числі організованих злочинних формувань;

обставини, в яких сформувалася мотивація, приймалося рішення про здійснення терористичної акції; ситуації реалізації даного рішення; особливості посткримінального етапу мехнізма злочинної поведінки – догляду винних від відповідальності, приховування слідів злочинів, протидії співробітникам правоохоронних органів і т. д.

Загальне попередження тероризму і злочинів терористичного характеру – це, в першу чергу, гармонізація взаємодії різних цивілізацій, країн, народів, соціальних груп на основі взаємної поваги та надання необхідної допомоги нужденним в ній суб'єктам. Це наявність дієвих механізмів

міжнародного та іншого співробітництва суб'єктів охорони правопорядку, що забезпечують невідворотність передбаченої законами відповідальності за злочини. Вказане також має на увазі таке формування особистості з раннього віку, яке б забезпечувало вищеназвану гармонізацію і цивілізоване вирішення конфліктів і проблем.

Спеціальне попередження тероризму і злочинів терористичного характеру припускає цілеспрямоване реагування на їхні специфічні причинні комплекси та інші обставини, що беруть участь в детермінації даних явищ. Не можна добитися успіху в боротьбі з тероризмом, не ведучи активної та успішної боротьби з організованою злочинністю, а також синхронної боротьби з іншими кримінальними проявами – економічної, корупційної та іншими видами злочинності.

Чи підлягають виділенню об'єкти, які потребують особливої уваги як криміногенні або підвищено віктимні з точки зору терористичної загрози:

1) соціальні групи або окремі особи:

а) характеризуються підвищеною ймовірністю вчинення злочинів терористичного характеру: ті, хто пов'язаний з терористичними організаціями, їх учасниками; помічений в діях, типових для приготування до здійснення терористичної акції; ущемлені у своїх правах і законних інтересах, не знаходять законних способів вирішення проблем, що характеризуються вкрай агресивним настроєм і т. п.;

б) щодо яких існує підвищена ймовірність терористичного впливу: державні, громадські діячі – потенційні жертви терористичного акту; групи осіб, вчинення терористичної акції щодо яких створює високу ймовірність суспільної паніки, найбільш чутливого впливу на адресатів вимог терористів і т. п.;

2) об'єкти, значимі для терористів:

а) сховища зброї, боєприпасів і вибухових засобів, радіоактивних матеріалів та ін, акції щодо яких здатні викликати сильний громадський резонанс і в той же час забезпечувати поповнення бойових арсеналів терористів;

б) об'єкти зосередження значної кількості людей і одночасно виступають джерелами підвищеної небезпеки, внаслідок чого загибель людей при терористичній акції є найбільш вірогідною і супроводжується руйнівними наслідками (літаки, морські судна, інші види транспорту та ін.);

в) інші місця зосередження значної кількості людей, особливо дітей, хворих, вагітних жінок, терористична акція щодо яких може з більшою часткою ймовірності привести до виконання вимог терористів;

г) об'єкти, особливо значущі для нації чи певних соціальних груп (культові, історичні значимі, сховища культурних цінностей тощо д.).

Своєчасне і точне виділення відповідних соціальних груп і об'єктів передбачає використання результатів оперативно-розшукової, розвідувальної і контррозвідувальної діяльності, заяв і повідомлень, матеріалів кримінальних справ, аналітичних матеріалів, узагальнюючих дані про злочини терористичного характеру.

Зміст спеціально-попереджувальної діяльності – це робота:

з людьми як в аспекті підвищення пильності і захищеності потенційних жертв тероризму, їх спеціальної освіти, так і з позиції виключення можливості здійснення конкретною людиною злочину терористичного характеру. Остання досягається одночасним впливом на особистісні характеристики (потребно-мотиваційну, ціннісно-нормативну системи, емоційний стан, життєві плани і т. п.) і на умови життєдіяльності людей з наданням їм, при необхідності, соціальної допомоги та створенням для них реальної оптимістичної перспективи;

на терористично значущих об'єктах шляхом створення там систем безпеки, органічно ув'язаних зі специфікою кожного об'єкта, включених у відповідні «технологічні процеси» його функціонування; проведення там належної оперативно-розшукової діяльності; освіти знаходяться на об'єктах людей, попередження їх віктимна поведінки¹.

Індивідуальне попередження злочинів терористичного характеру набуває особливого значення в умовах продуманого залучення людей до скоєння злочинів терористичного характеру. Це – організована, цілеспрямована, що враховує особистісні характеристики і умови життя людей діяльність організаторів тероризму.

Індивідуальне попередження злочинів терористичного характеру має враховувати особливості процесів і характеру «обробки» суб'єктів таких злочинів. При необхідності слід залучати фахівців в області психопрограмування, а також інших, здатних нейтралізувати надану на таких суб'єктів тривалий та інтенсивний вплив.

При цьому важливо завжди пам'ятати, що зміна поведінки людини відбувається внаслідок взаємопов'язаних процесів впливу на його особистісні характеристики і оздоровлення умов його життєдіяльності.

При припинення терористичних акцій, здійсненні правоохоронної діяльності необхідно враховувати особливості як самих акцій, так і проведення контртерористичних операцій.

Важливо розслідувати злочини терористичного характеру з урахуванням наслідків терористичних акцій і в системі з контртерористичної операцією і її наслідками (наслідками тероризму в широкому розумінні).

У процесі терористичної акції та проведення контртерористичної операції події часто розвиваються по складному сценарію.

Операція з безпосереднього припинення терористичної акції передбачає використання заходів психологічного і фізичного впливу на терористів, але слід враховувати, що такі заходи здатні відбиватися на об'єктах безпосереднього психофізичного впливу терористів. Дані об'єкти нерідко виявляються між терористами і співробітниками контртерористичних підрозділів, в результаті чого їм заподіюється шкода і тими, і іншими.

Типова ситуація вчинення терористичної акції і контртерористической операції зображена на схемі.

Організатори терористичної акції впливають на сторону, від якої вони вимагають виконання тих чи інших акцій, і одночасно – на виконавців терористичної акції; виконавці впливають на об'єкти безпосереднього психофізичного насильства.

Терористична акція викликає відповідну реакцію державних органів, і спочатку в справу вступають суб'єкти контртерористичного оперативного реагування. Їхнє завдання – убезпечити жертви терористичної акції, нейтралізувати дії терористів, затримати їх. Взаємодія терористів і контртерористичних підрозділів часто супроводжується застосуванням зброї і тягне за собою жертви. Причому не завжди вдається врятувати всіх осіб – об'єктів безпосереднього психофізичного впливу терористів. Іноді гинуть і випадкові свідки терористичної акції і контртерористичних заходів.

Після завершення екстремальної стадії контртерористичної операції розгортається кримінально-процесуальна діяльність – розслідування, за яким йде судовий розгляд, покарання винних і т. д.

У процесі попереднього розслідування та судового розгляду підлягають з'ясуванню всі складові предмета доказування у справах про тероризм.

Важливо, наприклад, вже при огляді місця події, проведенні інших слідчих дій розмежовувати шкоду, безпосередньо заподіюється терористами і опосередковано що виникає в результаті їх збройного опору силам правопорядку. В останньому випадку з'являються вимушені жертви контртерористичної операції. Слід чітко фіксувати всі наслідки терористичних акцій і в процесуальних документах належним чином відображати розміри шкоди, суб'єктів її заподіяння, ступінь вимушеність заподіяння шкоди та інші обставини.

Це робиться, по-перше, з метою забезпечення відшкодування шкоди всім потерпілим, по-друге, для попередження таких ситуацій, коли пропагандистська машина терористів всю провину за шкоду завдає на суб'єктів контртерористичної операції, перебільшує масштаби і заперечує вимушеність заподіяння шкоди. Після цього посібниками терористів висувуються вимоги щодо відшкодування шкоди і того, який з'явився наслідком виключно прямих дій терористів. Розслідування кримінальної справи про терористичної акції в Москві на Дубровці особливо чітко висвітило актуальність даної проблеми.

Слід забезпечувати залучення до кримінальної відповідальності не тільки виконавців та організаторів конкретної терористичної акції, а й організаторів великомасштабної злочинної діяльності, в рамках якої давалося вказівку про проведення терористичної акції. Одночасно підлягають з'ясуванню взаємини і тих, і інших організаторів з третьою стороною, до якої висувалися відповідні вимоги, суть цих вимог, їх обґрунтованість. Не можна виключати неправомірний характер дій третьої сторони і стимулювання ними терористичного реагування на порушення прав, законних інтересів суб'єктів.

В Російській Федерації суб'єкти боротьби з тероризмом перераховані в ст. 6 Закону про боротьбу з тероризмом: «1. Основним суб'єктом керівництва боротьбою з тероризмом та забезпечення її необхідними силами, засобами і ресурсами є Уряд Російської Федерації. 2. Федеральні органи виконавчої влади беруть участь у боротьбі з тероризмом у межах своєї компетенції, встановленої федеральними законами та іншими нормативно-правовими актами Російської Федерації. 3. Суб'єктами, які безпосередньо здійснюють боротьбу з тероризмом у межах своєї компетенції, є: Федеральна служба безпеки Російської Федерації; Міністерство внутрішніх справ Російської Федерації; Служба зовнішньої розвідки Російської Федерації; Федеральна служба охорони Російської Федерації; Міністерство оборони Російської Федерації. 4. Суб'єктами, які беруть участь у попередженні, виявленні та припиненні терористичної діяльності в межах своєї компетенції, є й інші федеральні органи виконавчої влади, перелік яких визначається Кабінетом Міністрів України.

Важливу загальну організуючу функцію виконує Федеральна антитерористична комісія. Вона вирішує такі основні завдання: виробляє основи державної політики в галузі боротьби з тероризмом в Російській Федерації та рекомендації, спрямовані на підвищення ефективності роботи щодо виявлення та усунення причин і умов, що сприяють виникненню тероризму та здійснення терористичної діяльності; здійснює збір та аналіз інформації про стан і тенденції тероризму на території Російської Федерації; координує діяльність федеральних органів виконавчої влади, що здійснюють боротьбу з тероризмом, з метою досягнення узгодженості їх дій щодо попередження, виявлення та припинення терористичних акцій, а також виявлення та усунення причин і умов, що сприяють підготовці та реалізації терористичних акцій; бере участь у підготовці міжнародних договорів в Російській Федерації в області боротьби з тероризмом; виробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавства України в сфері боротьби з тероризмом. Також указами Президента Російської Федерації створюються інші органи, зобов'язані оперативно реагувати на ситуацію з тероризмом у конкретних умовах місця і часу.

ЛЕКЦІЯ 6. ВЗАЄМОДІЯ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ТРАНСПОРТІ З ІНШИМИ ПРАВООХОРОННИМИ ОРГАНАМИ ТА ОРГАНАМИ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Питання 1 Основні напрями взаємодії ОВС на транспорті

Взаємодія – одна із загальних форм взаємозв'язку між явищами, суть яких полягає у зворотному впливі одного предмета чи явища на інше. Вона відбувається в просторі й часі і є специфічною для кожної із форм руху матерії. У науковій літературі взаємодія розглядається як одна з основних філософських категорій, що відображає процеси впливу різних об'єктів один на одного, їхню взаємну обумовленість і зміну стану або взаємоперехід, а також заснування одного об'єкта за допомогою іншого, обміну інформаційними потоками. Властивості об'єкта можуть проявитися і бути пізнаними тільки у взаємодії з іншими об'єктами, що створює відповідну систему. Розкриття ж змісту будь-якої системи припускає пізнання її сутності, внутрішніх взаємозв'язків, взаємодії її з зовнішнім середовищем. Система визначається як комплекс елементів, що перебувають у взаємодії. З цього випливає, що системи в ізолюваному виді, поза зв'язками із суміжними системами і середовищем функціонування, фактично не існує. Не можна забувати і про те, що елементи системи повинні перебувати в причинно-наслідковому зв'язку між собою та з системою в цілому і бути інформаційно самостійними та незалежними, що простежуємо – у випадку територіальних та транспортних органів внутрішніх справ.

У тлумачному словнику сучасної української мови поняття „взаємодія” визначається як взаємний зв'язок між предметами дії, а також погоджена дія між ким-, чим-небудь. «Взаємодіяти» – означає перебувати у зв'язку, взаємно виявляти дію або погоджено взаємно діяти, бути у взаємодії. У філософському енциклопедичному словнику взаємодія визначається як взаємозв'язок двох явищ, їх зумовленість один одним, погодженість дій, а також як взаємна підтримка. Визначення поняття взаємодії в спеціальній, зокрема юридичній, літературі неоднозначне.

„Взаємодія” як відзначає О.М. Бандурка – це стан взаємовідносин, а взаємовідносини – це процес взаємозв'язку”. Іноді термін „взаємодію” учені розглядають як одну з основних форм трудової діяльності, що здійснюється через суспільні відносини між людьми, а також у відносинах і зв'язках різних об'єктивно обумовлених видів життєдіяльності виявляється як необхідна умова забезпечення цілісності соціальних систем управління, життєздатності та їх ефективного функціонування.

На сучасному етапі розвитку організації управління у сфері боротьби зі злочинністю на залізничному транспорті, перш за все, передбачається

забезпечення чіткої та безперервної взаємодії різних оперативних служб і підрозділів ОВС. Така взаємодія виступає як важлива складова успіху комплексних заходів боротьби зі злочинністю. Кінцевий результат оперативно-розшукової діяльності може бути ефективним лише при здійсненні сумісних та узгоджених заходів між оперативними підрозділами, які виконують різні функціональні обов'язки, але мають загальне завдання - сприяти попередженню, запобіганню, розкриттю злочинів, а також розшуку зниклих злочинців. Очевидно, що без постійної і тісної взаємодії здійснення комплексних заходів боротьби зі злочинністю на залізничному транспорті неможливо.

Таким чином слід зазначити, що чим краще налагоджена взаємодія оперативних підрозділів органів внутрішніх справ на транспорті між собою, а також з підрозділами територіальних органів внутрішніх справ, тим ефективніші результати по боротьбі зі злочинністю. Взаємодія підрозділів БЗПВ може здійснюватись у таких формах: систематичне взаємне інформування про оперативну обстановку; своєчасне взаємне орієнтування про злочини, які готуються або вже вчинені, викрадене майно, способи скоєння злочинів; постійний обмін матеріалами на осіб, які ведуть паразитичний образ життя, проживають поблизу залізничних магістралей і скоюють злочини на залізничному транспорті і за його межами; розробка пропозицій по удосконаленню (зміні) єдиної дислокації постів та маршрутів патрулювання на підставі обліку створеної оперативної обстановки; сумісне розроблення планів по виявленню місць збуту викраденого та скупників краденого з метою організації їх послідуемого викриття; сумісне обговорення результатів боротьби зі злочинністю за певний проміжок часу і виявлення допущених помилок з метою їх усунення.

Важливе значення в боротьбі зі злочинністю на залізничному транспорті має взаємодія співробітників підрозділів БЗПВ зі слідчими. Необхідність такої взаємодії обумовлена загальними завданнями, які стоять перед слідчим та оперативним співробітником.

Взаємодія між слідчим та оперативним співробітником може здійснюватися в таких формах: складання спільних планів слідчих та оперативно-розшукових заходів; сумісне проведення слідчих дій та оперативно-розшукових заходів; виконання доручення слідчого органом дізнання; взаємне інформування.

В організації охорони громадського порядку та боротьбі із злочинністю на транспортних магістралях важливе місце традиційно займає взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними органами внутрішніх справ, а також з органами державної безпеки, митними органами, МВС України, приділяючи цьому питанню значну увагу, самостійно і разом з іншими відомствами видало ряд наказів, спрямованих на

подальше удосконалення взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними органами внутрішніх справ, іншими правоохоронними органами та адміністрацією транспортних організацій.

Необхідність такої взаємодії викликана рядом обставин, серед яких найбільш характерними є наявність злочинців-гастролерів, осіб, які розшуковуються і намагаються переховатися на об'єктах транспорту або використати транспорт як засіб руху для здійснення злочинів в різних містах і районах; особливості поведінки окремих злочинців, які здійснюють злочини в містах, районах і на об'єктах транспорту поза районом проживання; місцеві особливості, що іноді вимагають за умовами оперативної обстановки посилення одного органу внутрішніх справ за рахунок сил і засобів інших.

Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними органами полягає у взаємозв'язку інформуванні, плануванні та здійсненні спільних заходів. Обмін інформацією здійснюється з таких основних питань і подій: про злочини, які готуються (наприклад, про наміри захоплення та викрадення повітряного судна, напади на об'єкти, пов'язані з постійним обслуговуванням інкасаторами, та на інкасаторів, втечі із установ по виконанню покарань, СІЗО, ІТЗ і т.ін.); про всі скоєні та нерозкриті тяжкі злочини; про злочинців, які розшуковуються; про осіб, які пропали без вісті; про виявлення невідомих трупів; про доставлених правопорушників, особу яких не встановлено; про затриманих правопорушників, коли є достатні підстави припустити, що вони причетні до злочинів, скоєних на території органу, з якими здійснюється взаємодія; про аварії та катастрофи поїздів, суден, літаків; про інші пригоди, коли виникає необхідність спільного вирішення оперативно-службових питань.

Органи внутрішніх справ на транспорті надсилають до відповідних органів внутрішніх справ матеріали на правопорушників, які і раніше систематично відвідують об'єкти транспорту і раніше засуджених осіб для постановки на облік, вирішення питання про встановлення адміністративного нагляду із застосуванням заборони відвідування вокзалів, портів, аеропортів у певний час. Санкції за порушення такого обмеження застосовуються територіальними органами за інформацією, яка надходить з органів внутрішніх справ на транспорті.

З метою своєчасної та швидкої передачі інформації встановлюються прямі телефони і канали між органами, які взаємодіють, чергові частини оснащуються радіостанціями, що працюють на одних і тих же діапазонах хвиль.

Транспортні та територіальні органи внутрішніх справ здійснюють спільні заходи щодо розкриття злочинів і розшуку злочинців, охорони громадського порядку під час прибуття поїздів, проведення масових

заходів по боротьбі з бродяжництвом, пияцтвом, правопорушеннями неповнолітніх і дитячою безпритульністю.

Залежно від мети і завдань, які вирішуються в процесі взаємодії, з особового складу транспортних і територіальних органів внутрішніх справ створюються спільні слідчо-оперативні, оперативно пошукові групи, оперативні заслони, посилені міліцейські пости та патрульні групи.

Під час розшуку та затримання особливо небезпечних і озброєних злочинців розстановка сил і засобів територіальних і транспортних органів внутрішніх справ здійснюється за єдиним планом. Начальник органу внутрішніх справ на транспорті або його заступник входить до складу оперативного штабу МВС, УМВС по керівництву операцією.

Для транспортних і територіальних органів внутрішніх справ характерна спільна діяльність при надзвичайних обставинах (катастрофах, аваріях на транспорті). Особовий склад зазначених органів залучається для виконання таких завдань: блокування району катастрофи, охорона громадського порядку; забезпечення збереження документів і предметів, які стосуються повітряної чи іншої пригоди; збирання відомостей про потерпілих і створення умов для нормальної діяльності комісії з службового розслідування причин катастрофи або аварії.

Необхідність спільних дій органів внутрішніх справ на транспорті та органів Служби безпеки обумовлюється рядом обставин. По-перше, багато державних злочинів (наприклад, порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту і т. ін.), боротьба з якими безпосередньо покладена на органи внутрішніх справ на транспорті, об'єктивно мають схожість з особливо небезпечними державними злочинами, а іноді відрізняються від них тільки суб'єктивною стороною. Це не дозволяє одразу ж після одержання сигналу з достатньою впевненістю визначити, до компетенції якого відомства належить припинення та розкриття такого злочину. Тому на зазначеному етапі роботи потрібна спільна участь органів внутрішніх справ на транспорті та органів Служби безпеки.

По-друге, схожість окремих завдань цих органів вимагає узгодженого їх використання з метою недопущення розшифрування інформації, яка не може бути розголошеною.

По-третє, взаємодія дозволяє маневрувати силами та засобами, максимально використовувати специфічні для зазначених органів методи та форми роботи.

Найбільш поширеною формою взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті з органами Служби безпеки є обмін інформацією про осіб і факти, які становлять оперативний інтерес. Характер такої інформації, звичайно, вимагає якнайшвидшого реагування. Це перш за все стосується випадків припинення особливо небезпечних державних злочинів, попере-

дження спроб захоплення та крадіжки повітряного судна, припинення виявлених спроб незаконного перевезення повітряним транспортом зброї, вибухових речовин, інших небезпечних вантажів і предметів.

Ефективною формою взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті з органами Служби безпеки є спільна розробка та реалізація заходів щодо охорони громадського порядку та безпеки в період підготовки та проведення значних громадсько-політичних заходів, при вибутті, прибутті, проїзді по території країни керівників держав і урядів та інших державних делегацій.

Поширення набула і така форма взаємодії, як розробка планів спільних дій за надзвичайних обставин (аваріях і катастрофах, захопленнях та крадіжках повітряних суден цивільної авіації, колективних порушеннях громадського порядку).

Органами внутрішніх справ, які функціонують у районах державного кордону України, в тому числі в міжнародних аеропортах, проводять свою роботу в тісній взаємодії з органами прикордонної охорони та митними органами. Ця взаємодія здійснюється в основному (у формі обміну інформацією, яка становить взаємний інтерес щодо спільного планування та проведення заходів, які спрямовані на припинення та попередження правопорушень. Спільно з зазначеними органами вирішуються питання, пов'язані з обмеженням в'їзду до прикордонної зони, міжнародним транзитом.

Питання 2 Організація взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з територіальними органами внутрішніх справ у сфері забезпечення транспортної безпеки

У відповідності до чинного законодавства органи внутрішніх справ поділяються на територіальні та транспортні підрозділи. Специфіка їхньої діяльності, широкий спектр законодавчого та відомчого нормативного регулювання, наявність індивідуальних можливостей визначають організацію та здійснення взаємодії між міськими, районними органами й підрозділами внутрішніх справ на транспорті з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю. Для міліції громадської безпеки найбільш важливими є зв'язки, які сприяють забезпеченню основних функцій. При цьому слід зупинитися саме на взаємодії з органами, які здійснюють правоохоронну діяльність, оскільки вони функціонують самостійно в загальній системі державних органів, що забезпечують громадський порядок і мають спільну мету та відрізняються від інших державних органів.

Транспортна міліція, територіальні органи внутрішніх справ, воєнізована охорона Укрзалізниці подібні за своїм призначенням, функціями, формами службової діяльності, професійним складом кадрів. Маючи свої власні особливості, що відрізняють їх одне від одного, ці елементи в

сукупності створюють нові якості, які безпосередньо впливають на підвищення ефективності діяльності в цілому. Низка функцій одних органів є продовженням функцій інших (охорона майна, збереження вантажів, громадського порядку тощо).

Позитивний результат при проведенні спільних заходів між територіальними та транспортними органами внутрішніх справ з охорони громадського порядку може бути досягнутий тільки за умови належної організації цієї діяльності. При цьому велика увага приділяється встановленню і фіксації взаємних прав та обов'язків виконавців, розмежування їхньої відповідальності за виконання визначених завдань. Відносини територіальних та транспортних органів характеризуються тим, що організуюча роль у них належить тому підрозділові міліції, на території оперативного обслуговування якого проводяться спільні заходи, або тому, від якого виходить ініціатива організації взаємодії.

Наукою розроблені і практикою підтверджені основні форми взаємодії територіальних та транспортних органів внутрішніх справ, зокрема такі, як обмін інформацією; спільна розробка планів заходів щодо посилення охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю з використанням сил і засобів територіальних і транспортних органів внутрішніх справ; спільна реалізація практичних заходів відповідно до розроблених планів; проведення спільних оперативно-службових нарад; виступ керівників відповідних органів внутрішніх справ з інформацією про оперативну обстановку і розв'язування проблемних питань; надання інформації у вищій інстанції за фактами невиконання окремими посадовими особами обов'язків щодо посилення громадського порядку та забезпечення безпеки на транспорті, а також пропозицій щодо зміцнення технічної оснащеності об'єктів транспорту; взаємне узгодження рішень низки службових питань; проведення інших позапланових спільних заходів; проведення спільних спеціальних операцій, передбачених оперативними планами; участь підрозділів у комплексних оперативно-профілактичних відпрацюваннях територій та об'єктів; забезпечення громадського порядку під час масових заходів у місцевості, де розміщені транспортні та територіальні органи.

Своєчасний обмін інформацією став одним і найважливіших чинників, що мають істотне значення для контактуючих сторін. Це обумовлено тим, що оперативна обстановка, яка складається на території обслуговування одного з підрозділів, має як безпосередній, так і опосередкований вплив на оперативну обстановку на території обслуговування сусіднього органу внутрішніх справ. Необхідно максимально скоротити час, необхідний для отримання інформації з підрозділу внутрішніх справ, тому інформація повинна бути достовірною, по можливості повною, конкретною, оскільки це впливає на ухвалення правильного рішення .

Необхідно розробити єдиний підхід до оцінки інформації і, виходячи з цього, визначити терміни та форми обміну нею між територіальними і транспортними органами внутрішніх справ.

Проведення будь-якого спільного заходу припускає узгодження низки питань (дата проведення, місце, час, кількість сил і засобів, мета тощо) між взаємодіючими суб'єктами. Узгодження зазначених позицій виробляється в процесі спільного планування, що є однієї з загальних функцій соціального управління і забезпечує програму дій на перспективний період. Відображенням узгодження є затверджений сторонами план проведення цього заходу.

Дослідження діяльності транспортних і територіальних органів внутрішніх справ показало, що організаційною основою здійснення взаємодії між ними виступають довгострокові (на 3-5 років) типові плани, а також плани конкретних заходів.

Практика засвідчує, що довгострокове планування не є найбільш оптимальним і ефективним. Це пов'язано з тим, що складно передбачити зміни оперативної обстановки і вчасно планомірно відреагувати на них. У деякій мірі це сприяє взаємодії між територіальними і транспортними підрозділами міліції в охороні громадського порядку і забезпеченні громадської безпеки, але істотного впливу на результати не робить. Слід зазначити, що виконання деяких пунктів довгострокових планів передбачає складання короткострокових планів.

Планування і проведення разових заходів істотно впливає на якісне покращення взаємодії між зазначеними органами внутрішніх справ. Це зв'язано з тим, що позитивні результати досягаються у визначений період часу (перші 2-3 дні) і не мають значного впливу на якість постійного, погодженого, планованого співробітництва між територіальними і транспортними органами внутрішніх справ.

На практиці не використовується така форма проведення заходів, як спільне подання інформації у вищій інстанції за фактами невиконання окремими посадовими особами обов'язків щодо забезпечення громадського порядку і безпеки на транспорті, а також пропозицій щодо зміцнення технічної оснащеності об'єктів транспорту. Хоча на територіях великих залізничних станцій містяться підприємства, установи, організації залізниць, які за галузевим принципом, по лінії боротьби із економічною злочинністю обслуговуються транспортними підрозділами, а за територіальністю, по лінії карного розшуку – міським або районним відділам територіальної міліції.

Подібне положення створює передумови для проведення спільних обстежень зазначених і аналогічних об'єктів залізниці силами транспортної і територіальної міліції та вживання заходів з попередження протиправних зазіхань на них.

Особлива актуальність організації взаємодії набуває під час проведення масових суспільно-політичних заходів, санкціонованих і несанкціонованих мітингів та демонстрацій, спортивних змагань. Це пов'язано з тим, що в основному поїздами по території обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті прибуває в населені пункти велика кількість громадян з метою прийняття участі в цих заходах. Здебільшого це молоді люди, деякі з яких перебувають у стані алкогольного сп'яніння. Усе це створює передумови для здійснення групових порушень громадського порядку не тільки під час проходження заходу, але під час проїзду, після прибуття на кінцевий пункт, виході в місто і від'їзду до місця проживання. Від злагодженості дій співробітників територіальної і транспортної міліції в цих умовах залежить утримання обстановки під контролем правоохоронних органів.

Настанова про дії органів і підрозділів внутрішніх справ щодо організації й забезпечення охорони громадського порядку і безпеки громадян під час проведення масових заходів та акцій передбачає приділення особливої уваги питанням участі працівників транспортної міліції у забезпеченні правопорядку під час проведення масових спортивних та культурно-масових заходів, узгодження дій при групових порушеннях громадського порядку та блокуваннях транспортних комунікацій.

У цьому разі важливий напрям діяльності є інформування управлінь МВС України в областях про виїзд груп, зокрема за маршрутами приміського сполучення та супроводження учасників акцій до станції пересадки або вокзалу обласного центру. У відповідності до вимог Рішення колегії МВС України від 4 жовтня 2006 р. № 6км/2 “Про діяльність міліції громадської безпеки, організації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян” щодо взаємодії транспортної міліції та територіальних органів внутрішніх справ у забезпеченні громадського порядку, в лінійних управліннях та лінійних підрозділах узгоджено порядок інформування.

Для покращення злагодженості спільних дій транспортної та територіальної міліції доцільно проводити спеціальні заняття з керівним складом відділень охорони громадського порядку територіальних та лінійних органів внутрішніх справ, на яких розглядати питання щодо порядку взаємодії, проведення спеціального інструктажу, окремих аспектів вивчення Кодексу України про адміністративні правопорушення. Заняття можуть проводитись практичними працівниками управлінь або відділів громадської безпеки, штабів УМВС України в областях, викладачами кафедр адміністративного права навчальних закладів системи Міністерства внутрішніх справ України.

Окремо необхідно проводити заняття щодо інструктажів нарядів супроводу, що супроводжують групи або делегації, які виїжджають на заходи до столиці держави. Необхідно також проводити відбір працівників територіальних та лінійних відділів з включенням у спільні наряди супроводу учасників масових заходів політичного характеру.

З урахування оперативних можливостей доцільно забезпечити своєчасне надходження інформації щодо заходів, прогнозування можливого розвитку ситуації, вжиття адекватних заходів реагування, запровадити хронометраж отримання та передачі інформації та забезпечити всіх працівників, які залучаються до охорони громадського порядку під час масових заходів, необхідними засобами індивідуального захисту, спеціальними засобами.

Суттєве значення має проведення підсумків спеціальних спільних заходів, особливо розбір кожного факту правопорушень з метою надання правової оцінки та вжиття заходів реагування згідно з чинним кримінальним та адміністративним законодавством. Доцільно вести в практику підведення підсумків роботи за результатами забезпечення охорони громадського порядку й безпеки під час масових заходів на спільних нарадах за підсумками роботи за квартал, при чому необхідно детально аналізувати та давати об'єктивну оцінку дій підрозділу, кожної служби.

Зростання кількості різноманітних масових акцій вимагає налагодження належної системи управління силами та засобами органів внутрішніх справ, організації взаємодії різних підрозділів МВС України, що дислокуються у регіоні, проведення спортивних, культурно-масових заходів, політичних заходів та акцій соціально-економічної спрямованості.

Працівники лінійних відділів залучаються до рекогносцировки місця проведення заходу. Узгоджується внесення пропозицій щодо роботи транспорту перед початком та закінченням заходів. Ці питання відпрацьовуються на інструктажі з розстановки особового складу. Безпосередньо на місці несення служби у відповідності до оперативної обстановки проводиться інструктаж як до початку заходу, так і після його закінчення – до початку супроводження учасників заходу на об'єкти транспорту.

Особливо важливе питання – підготовка співробітників територіальних підрозділів та військовослужбовців, які залучаються до несення служби на об'єктах транспорту.

З вище приведеного можна зробити наступні висновки:

- взаємодія між територіальними і транспортними органами внутрішніх справ з охорони громадського порядку є одним із засобів для досягнення покращення оперативної обстановки на суміжних ділянках обслуговування;

- організація і здійснення взаємодії територіальних органів внутрішніх справ та міліції на залізничному транспорті на сучасному етапі потребує удосконалення;

- з метою якісного підвищення рівня спільної діяльності територіальних і транспортних підрозділів з охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки видається необхідним розробляти єдині плани проведення спільних заходів;

- упровадження в практику спільних розробок дислокацій постів і маршрутів патрулювання дозволить забезпечити постійне прикриття криміногенних об'єктів на суміжних територіях;

- підвищенню ефективності взаємодії територіальних і транспортних підрозділів з охорони громадського порядку може сприяти використання значних внутрішніх резервів, що є в підрозділах;

- з метою досягнення своєчасного взаємного обміну інформацією доцільно розробити параметри її класифікації за значимістю і визначити терміни і форми подання в зацікавлені органи внутрішніх справ.

Питання 3 Взаємодія органів внутрішніх справ транспорті з громадськістю по забезпеченню безпеки на транспорті.

На сьогодні одним з основних важелів підвищення ефективності охорони громадського порядку, захисту прав і свобод громадян, зміцнення правопорядку в державі є участь у цій справі широких верств громадськості. Без плідної взаємодії з громадськістю неможливо досягнути відчутних позитивних результатів у покращенні рівня законності. Це стане одним із основних засобів реалізації Комплексної програми профілактики правопорушень.

МВС України прийнято Програму з налагодження співробітництва органів внутрішніх справ з населенням, залучення громадян до профілактики правопорушень, боротьби зі злочинністю. Програма передбачає комплекс організаційних та практичних заходів щодо вдосконалення роботи органів внутрішніх справ з органами державної влади та місцевого самоврядування з більш широким залученням населення до профілактики злочинності та забезпечення правопорядку в державі. Головною метою Програми є покращення співпраці між міліцією та населенням для більш ефективного подолання антигромадських явищ, усунення причин та умов учинення суспільно небезпечних діянь, забезпечення надійного захисту конституційних прав та свобод громадян.

Базовим законодавчим документом, яким керуються працівники органів внутрішніх справ при залученні населення до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень, є Конституція України, норми якої є нормами прямої дії і мають найвищу юридичну силу. Згідно зі ст.

36 Основного Закону громадянам України надається право на свободу об'єднання в політичні партії та громадські організації для захисту своїх прав і свобод, а також задоволення політичних, економічних, соціальних, культурних та інших інтересів.

Водночас у ст. 27 Конституції визначено, що кожен має право захищати своє життя і здоров'я, життя і здоров'я інших людей від протиправних посягань. У розвиток цих норм Законом України „Про міліцію” передбачено, що міліція має право для виконання покладених на неї завдань щодо залучення громадян за їх згодою до співробітництва в порядку, встановленому законами, що регулюють профілактичну та оперативно-розшукову діяльність. Примусове залучення громадян до співробітництва з міліцією забороняється.

Наведені норми є правовою основою залучення населення до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень, а також підставою для розроблення інших законодавчих актів, прийняття підзаконних, відомчих нормативних документів, утілення спеціальних програм і заходів.

Протягом останніх років набули чинності законодавчі та інші нормативно-правові акти, що стосуються участі населення в боротьбі зі злочинністю та іншими протиправними проявами, головним серед яких є Закон України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону”.

Цей документ визначає повноваження органів державної влади, зокрема й лінійних органів внутрішніх справ, щодо залучення населення до протидії протиправним учинкам, організації взаємодії, порядку здійснення нагляду і контролю за діяльністю громадських формувань тощо. Закон визначає статус і роль громадських формувань, що виконують завдання у сфері охорони громадського порядку, порядок їх створення та реєстрації, форми й методи роботи таких формувань, регулює питання набуття громадянами членства, встановлює обов'язки і права членів цих об'єднань, а також визначає засади правових гарантій та соціального захисту осіб, залучених до охорони громадського порядку тощо.

Установлюючи порядок залучення населення до охорони громадського порядку та профілактики правопорушень, визначаючи основні функції, права та обов'язки громадян, які беруть участь у цій діяльності, цей Закон окреслює чіткий обсяг умов виконання такої роботи та повноважень як членів громадських формувань, так і органів виконавчої влади та органів внутрішніх справ, зокрема, громадські формування з охорони громадського порядку можуть створюватися на засадах громадської самодіяльності у вигляді: а) зведених загонів, громадських формувань; б) спеціалізованих загонів (груп) сприяння міліції; в) асоціацій громадських формувань

(стаття 1 Закону України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону”). В окремих випадках можуть створюватися й інші типи громадських об’єднань з охорони громадського порядку.

Громадські формування з охорони громадського порядку та профілактики правопорушень створюються за місцем роботи, навчання або проживання.

Створення громадських формувань засвідчується рішенням громадян, прийнятим на їх зборах (конференціях). Місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування та органи внутрішніх справ повинні всіляко сприяти такій ініціативі громадян, підтримувати і заохочувати їх, надавати необхідну допомогу в створенні таких формувань.

На етапі залучення громадян до участі в охороні громадського порядку та профілактиці правопорушень і створення громадських формувань підтримка і допомога з боку працівників міліції може полягати у пропаганді необхідності боротьби з правопорушеннями; роз’ясненні переваг таких об’єднань на шляху досягнення поставленої мети; допомозі в оформленні необхідних статутних документів; визначенні спеціалізації діяльності формування, особливостей його функціонування, компетенції; визначенні перспектив діяльності створеного формування; висвітленні наявного досвіду роботи в боротьбі з правопорушеннями та організації навчання і підготовки громадян до належного виконання покладених на них завдань.

Основними завданнями громадських об’єднань у сфері охорони громадського порядку є такі: надання допомоги міліції у забезпеченні громадського порядку, громадської безпеки, запобігання адміністративним проступкам та злочинам; інформування органів внутрішніх справ про вчинені злочини або ті, що готуються, місця концентрації злочинних угруповань; сприяння у виявленні та розкритті злочинів, розшуку осіб, які їх учинили, захисті інтересів держави, підприємств, установ, організацій, громадян від злочинних посягань; участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху та боротьбі з дитячою бездоглядністю і правопорушеннями неповнолітніх.

Члени громадських формувань можуть залучатися до патрулювання, виставлення постів на привокзальних майданах, залізничних вокзалах тощо. Однак законодавство не визначає перелік правопорушень, у попередженні яких мають брати участь члени громадських формувань, але, з огляду на складність вищезазначених завдань у сфері охорони громадського порядку та техногенної безпеки на об’єктах транспорту, можна зробити висновок, що виконання формуваннями визначених законом обов’язків при застосуванні відповідних форм та методів роботи можливе лише під контролем та керівництвом працівників відповідних структурних

підрозділів транспортної міліції. Працівникам лінійних органів при підготовці членів громадського формування необхідно визначити їх можливість та схильності, а також спеціалізацію напрямів майбутньої правоохоронної діяльності.

Членам громадських формувань надано право застосовувати заходи фізичного впливу, спеціальні засоби індивідуального захисту та самооборони, заряджені речовинами сльозоточивої та дратівної дії (ст. 14 Закону України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону”), а також пристрої вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії.

Стимулом залучення громадян до участі у правоохоронній діяльності є норми Закону, якими членам громадських формувань надаються правові гарантії, забезпечується їх соціальний захист та вживаються заходи заохочення.

Зокрема ст. 17 Закону гарантує захист життя, здоров'я, честі, гідності, майна члена громадського формування та членів його сім'ї від злочинних посягань та інших протиправних дій. У разі смерті чи каліцтва члена громадського формування Законом передбачено одноразову матеріальну допомогу. Крім того, за членами громадських формувань, які потерпіли від злочинного діяння, зберігаються місце роботи (посада) та середня заробітна плата на весь період відновлення працездатності або визнання їх у встановленому порядку інвалідами.

Конкретизація норм Закону України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону” відображена у Типовому статуті громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону, де зазначено, що залучення громадян до об'єднання в громадські формування правоохоронної спрямованості має здійснюватись лише на добровільних засадах.

Участь членів громадського формування у спільній з працівниками транспортної міліції охороні правопорядку і правоохоронних заходах, які вони здійснюють, полягає у залученні громадськості до таких видів діяльності, як патрулювання на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури; проведення рейдів з виявлення правопорушень та осіб, які їх вчинили; перевірка місць відстою вагонів; супроводження приміських та пасажирських поїздів; обстеження приміщень станцій, відкритих для пасажирських перевезень (у сільській місцевості), де можуть перебувати особи без конкретного місця проживання, жебраки, безпритульні неповнолітні; перевірка дотримання паспортно-візового режиму та правил транзитного проїзду іноземними громадянами; вжиття заходів, спрямованих на попередження дорожньо-транспортних пригод на залізничних

переїздах; охорона місць зберігання товарно-матеріальних цінностей; надання допомоги працівникам міліції у припиненні правопорушень, доставлення правопорушників до чергової частини; участь у розгляді посадовими особами лінійних органів внутрішніх справ матеріалів (справ) про адміністративні правопорушення; охорона місць виникнення аварійних ситуацій, аварій, стихійних лих, пожеж, виявлення свідків та потерпілих, вжиття заходів до надання останнім невідкладної медичної допомоги, а також заходів, скерованих на запобігання шкідливим наслідкам при виникненні надзвичайних ситуацій.

Суттєве значення має профілактична діяльність громадських формувань з охорони громадського порядку. Цей напрям полягає у виявленні правопорушників, причин і умов, що сприяють учиненню правопорушень, вжитті до правопорушників безпосередніх заходів профілактичного впливу та контролю за їх поведінкою. Співробітники ОВС залучають членів громадських формувань до здійснюваних індивідуально-профілактичних заходів, які вони здійснюють серед різних категорій громадян. Для забезпечення дієвого індивідуально-профілактичного впливу на поведінку правопорушника члени громадських формувань можуть залучатись до проведення індивідуальних профілактичних бесід з особами, схильними до вчинення правопорушень, з неповнолітніми правопорушниками; проведення роз'яснювальної роботи серед батьків неповнолітніх правопорушників; роз'яснення правопорушникам норм чинного законодавства, інших нормативно-правових актів та відповідальності за вчинення протиправних дій; роз'яснення правопорушникам, які доставлені до лінійних органів, можливих наслідків їх подальшої протиправної поведінки.

Якщо два напрями, а саме: участь в охороні громадського порядку та профілактична робота є основними в діяльності громадських формувань, то залучення членів формування до інформаційно-аналітичної, організаційно-кадрової та агітаційно-пропагандистської роботи сприяють створенню необхідних передумов для результативної роботи, надання інформаційної допомоги працівникам міліції у профілактиці правопорушень, крім того, вони забезпечують інформування населення про досвід правоохоронної діяльності.

Інформаційно-аналітична та організаційно-кадрова робота передбачає залучення членів громадського формування до розроблення механізму оперативного інформування про вчинені злочини та інші правопорушення; узагальнення діяльності громадського формування з виявлення і вивчення причин та умов, що сприяють учиненню правопорушень, розробки заходів щодо їх усунення, а також таких, що спрямовані на забезпечення безпеки руху поїздів; інформування працівників лінійних органів про місця концентрації злочинного контингенту, внесення пропозицій в

органи внутрішніх справ та адміністрації дирекцій залізничних перевезень щодо необхідності проведення профілактичних заходів, а також до організації та проведення занять і роботи із залучення працівників залізниці до участі в діяльності громадського формування.

Агітаційно-пропагандистська робота громадських формувань полягає в організації та проведенні зустрічей у трудових колективах для роз'яснення норм чинного законодавства щодо участі працівників в охороні громадського порядку та профілактиці правопорушень; висвітленні у відомчих засобах масової інформації досвіду діяльності громадських формувань з охорони громадського порядку.

Позитивна діяльність Управління МВС України на залізничному транспорті з охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту та схоронності вантажів значною мірою зв'язана з активною діяльністю громадськості, роль якої в умовах зростаючих вантажопотоків та пасажирських перевезень, обмеженого контингенту воєнізованої охорони й особового складу транспортної міліції не можна недооцінювати.

Особливу актуальність при організації охорони громадського порядку та забезпечення безпеки на об'єктах залізничного транспорту набуває встановлення ділових контактів співробітників органів внутрішніх справ на транспорті з працівниками залізниці, керівниками організацій транспорту. Це дозволяє на добровільній основі використовувати можливості адміністрації, профспілкових комітетів, оскільки підрозділи транспортної міліції фізично не можуть забезпечити повного і постійного прикриття об'єктів, які вони обслуговують.

З метою упорядкування участі громадян в охороні громадського порядку і забезпеченні громадської безпеки з урахуванням специфіки залізничного транспорту теоретики розробили, а практики закріпили такі основні види громадських формувань для можливості їх функціонування на підприємствах, організаціях, установках Державної адміністрації залізничного транспорту, зокрема це: громадські формування з охорони громадського порядку, товариські суди, ради профілактики у трудових колективах.

Взаємодія між органами внутрішніх справ на транспорті та громадськими формуваннями найчастіше здійснюється у формі проведення спільних заходів та обміну інформацією, проте, адміністрація Укрзалізниці спільно з керівництвом лінійних управлінь Управління МВС України на залізничному транспорті вживала організаційні та практичні заходи для залучення громадськості у забезпеченні громадського порядку.

Належна діяльність громадських формувань з охорони громадського порядку залежить від підбору їх керівників. Громадські формування залізничних вузлів очолюють керівники структурних підрозділів залізниці.

Згідно Закону України “Про участь громадян в охороні громадського порядку та державного кордону” вузлові добровільні громадські об’єднання зареєстровані у місцевих органах влади. Члени добровільних дружин забезпечені при виході на чергування наруканими пов’язками та мають посвідчення. В окремих випадках членам громадських формувань видаються спеціальні засоби у відповідності до наказу МВС України від 14 березня 2005 р. № 847 “Про затвердження Інструкції щодо порядку обліку, прийому-видачі та зберігання спеціальних засобів членів громадських формувань з охорони громадського порядку”.

Реалізуючи положення Указу Президента України від 19 липня 2005 р. № 1119/2005 “Про заходи щодо забезпечення особистої безпеки громадян та протидії злочинності”, підрозділи транспортної міліції почали залучати громадських охоронців правопорядку до забезпечення правопорядку під час масових заходів, що проводяться на об’єктах транспорту та супроводу вболівальників при виїздах в інші регіони держави.

Форми співпраці громадських формувань з лінійними відділами міліції доповнюються новими аспектами і включають охорону громадського порядку на вокзалах залізничних вузлів; підтримання належного порядку в поїздах (супровід поїздів, заходи щодо попередження безквиткового проїзду); охорона майна підприємств; патрулювання в місцях технологічного та довготривалого відстою пасажирських та вантажних вагонів; супровід груп вболівальників при виїздах на футбольні матчі в інші регіони країни; участь у забезпеченні правопорядку під час різноманітних масових та інших спеціальних заходів.

Аналіз діяльності громадських формувань як суб’єкта охорони громадського порядку на залізничному транспорті дозволяє зробити такі висновки:

- покращення економічної ситуації в країні є одним з головних чинників залучення громадян до охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, зокрема на об’єктах залізничного транспорту, що в основному визнається матеріальним стимулюванням;
- підвищенню рівня організації взаємодії громадськості з лінійними органами буде сприяти розробка Державної програми профілактики правопорушень на транспорті, в якій доцільно передбачити новітні форми участі спеціалізованих громадських формувань підприємств залізничного транспорту в роботі щодо охорони громадського порядку та сприяння безпечному функціонуванню залізничного транспорту;
- доцільно відновити посади інспекторів з організації взаємодії з населенням та громадського порядку у всіх лінійних відділах та покласти на них обов’язки щодо співпраці з громадськими формуваннями за напрямками забезпечення громадського порядку та схоронності вантажів.

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ПО ПІДГОТОВЦІ ДО СЕМІНАРСЬКИХ ЗАНЯТЬ

Семінарські заняття – як організаційна форма навчання є особливою ланкою навчального процесу. Це дійові форми розвитку продуктивного мислення курсантів в процесі обговорення розгляданих проблем, залучення їх до колективної пізнавальної діяльності з можливістю широкого залучення елементів проблемного навчання.

Під час підготовки до семінарського заняття курсанту необхідно перш за все:

1. Ознайомитися з робочою навчальною програмою курсу «Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті».
2. Ознайомитися з планом семінарських занять курсу «Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті»
3. Вивчити конспект лекції з даної теми.
4. Опрацювати рекомендовану для вивчення теми літературу, законспектувати окремі положення, що стосуються питань теми, або зробити нотатки.
5. Зробити в зошиті план-конспект основних положень вивчаємої теми. Це допоможе курсанту зробити свою відповідь чіткою, короткою, послідовною.
6. На кожне питання, що виносяться на обговорення, зробити план відповіді. Це допоможе курсанту дотримуватись послідовності та логічності виступу.
7. Повторити основні положення та визначення, які були засвоєні на попередніх темах курсу.

Вивчення курсу «Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті» завершується складанням заліку.

Самостійна підготовка - як організаційна форма навчання є особливою ланкою процесу оволодіння знаннями. Це дійова форма розвитку продуктивного мислення в процесі самостійного опрацювання наданої основної та додаткової літератури, написання рефератів за пропонованою тематикою.

Робота над рефератом З усіх тем курсу “Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті” в планах семінарських занять передбачено написання рефератів із найбільш актуальних питань. Курсанти перед семінарським заняттям самі обирають тему реферату і з допомогою викладача підбирають літературу. Після чого приступають до написання реферату.

Основні рекомендації до написання реферату.

Перед початком роботи з написання реферату необхідно скласти його план, який повинен мати:

- вступну частину, де висвітлюються питання всієї теми, ставляться пізнавальні завдання;
- основну частину, в якій висвітлюються і розкриваються основні положення реферату;
- заключну частину, де робляться узагальнення, висновки і підводяться підсумки.

При написанні реферату необхідно опрацювати декілька джерел з рекомендованої літератури, а також обов'язково використовувати накази, інструкції, навчальні та навчально-методичні посібники, узагальнення практики.

Пошук джерел для реферату можна вести у бібліотечних фондах кафедри, загальній і спеціальній бібліотеках університету та бібліотеках міста, а також за допомогою комп'ютерних баз даних "Законодавство України", "Нормативні акти України", тощо.

Реферат повинен бути розрахований на прочитання його в межах 15-20 хвилин, а також мати певне оформлення:

- титульну сторінку, де зазначається назва навчального закладу, кафедри, теми, номер навчальної групи та рік написання;
- план;
- текст реферату повинен бути розподілений відповідно до плану;
- список джерел (літератури), які були використані при написанні реферату.

Після заслуховування реферату на семінарі він повинен бути переданий викладачу на зберігання.

ТЕМА 1. ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Семінарське заняття - 2 години

Питання:

1. Поняття єдиної транспортної системи України .
2. Нормативно-правові акти України що регулюють безпеку на транспорті.
3. Міжнародно-правові акти у сфері регулювання питання забезпечення транспортної безпеки.
4. Види транспорту, які входять до єдиної транспортної системи України.
5. Особливість забезпечення безпеки на транспорті.
6. Основні задачі забезпечення транспортної безпеки.
7. Принципи забезпечення транспортної безпеки.

Теми рефератів:

1. Міжнародно-правове забезпечення транспортної безпеки.
2. Правове забезпечення авіаційної безпеки в Україні.
3. Актуальні питання забезпечення транспортної безпеки в Україні.

Методичні рекомендації до самостійної підготовки по вивченню матеріалу теми.

Під час підготовки до занять курсанти повинні вивчити рекомендовану літературу та конспект лекцій. увагу звернути на вивчення нормативно-правової бази, що регулює питання транспортної безпеки України.

Наданий текст лекції слід ґрунтовно вивчити, за вказівкою викладача законспектувати окремі питання з навчальних посібників.

Під час самостійного опрацювання матеріалу курсантам необхідно зрозуміти суть основних понять даної теми: Поняття єдиної транспортної системи України. Складові транспортної системи: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт і метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Поняття безпеки на транспорті. Особливість забезпечення безпеки на транспорті. Шляхи забезпечення транспортної безпеки.

Цілі і задачі забезпечення транспортної безпеки. Основні задачі забезпечення транспортної безпеки. Принципи забезпечення транспортної безпеки.

Головну увагу звернути на норми права, що регулюють транспортну безпеку. Законодавство України та міжнародно-правові акти щодо регулювання питання забезпечення транспортної безпеки. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (укр/рос). Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа - Кавказ – Азія. Закон України «Про транспорт». Закон України «Про залізничний транспорт» Закон України « Про автомобільний транспорт». Закон України «Про трубопровідний транспорт». Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». Повітряний кодекс України.

Література.

1. Конституція України // Голос України .- 1996.- 13 липня.
2. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 року №273/96-ВР// Відомості Верховної Ради.-1996.-№40.-Ст.183 (із змінами)
3. Про міліцію: Закон України від 20.12.1990 р. №565-ХІІ// Відомості Верховної Ради УРСР.-1991.-№4.-Ст.20 (із змінами і доповненнями)
4. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18.02.1992р. №2135-ХІІ // Відомості Верховної Ради.-1992.-№22.-Ст.303 (із змінами)
5. Алиев, Э. Некоторые проблемы международного транспортного права в контексте глобализации //Таможенное дело . - 2006 . - № 3 . - С. 22-28
6. Бадура, И.А. Понятие и административно-правовая характеристика транспортной безопасности морского флота //Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки* . - 2008 . - № 2 . - С. 89-90
7. Бандурка О.М. Основи управління в органах внутрішніх справ України: теорія, досвід, шляхи удосконалення. Підручник. - Х.: “Основа”,1996.
8. Бандурка О.М. Управління в органах внутрішніх справ України: Підручник. - Х.: Ун-т внутр. справ ,1998. - 480с.
9. Егiazаров, В. Транспортное законодательство государств - членов ЕВРАЗЭС //Право и экономика . - 2003 . - №3 . - С.114-116
10. Егiazаров, В. Транспортное законодательство государств - членов ЕВРАЗЭС (окончание) //Право и экономика . - 2003 . - №4 . - С.77-82
11. Ерпылева Н.Ю Международное транспортное право: современные проблемы //Транспортное право . - 2003 . - №1 . - С.15-28
12. Ерпылева, Н.Ю Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права //Адвокат* . - 2003 . - №2 . - С.33-54
13. Жуков, С.И. Безопасность на транспорте: теоретико-правовой и категориально-методологический анализ //Философия права. - 2007 . - № 1. - С. 77-79

14. Захаренков, В. Транспортная безопасность как элемент национальной безопасности //Профессионал . - 2009 . - № 4 . - С. 2-5.
15. Иншакова А.О. Основные тенденции развития современной политики в области транспортного права Европейского Союза //Транспортное право . - 2006 . - № 1 . - С. 7-12
16. Ковальов, В.Г. Транспортна безпека в системі державного управління : теоретична інтерпретація //Держава та регіони. Серія: Державне управління . - 2009 . - № 2 . - С. 85-91
17. Кокорев И.Г. Система транспортной безопасности - составная часть транспортной стратегии России // Транспортное право . - 2004 . - № 4 . - С.43-47Савельев Н. Конкурентоспособность без безопасности – невозможна //Морские вести России . - 2006 . - №7-8 . - С.18-19
18. Мошков Г.Ю. Вопросы обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса в системе национальной безопасности страны с учетом активизации международного терроризма //Право и безопасность . - 2003 . - №1 . - С.62-65
19. Новікова А. Економічна безпека України у транспортній сфері //Економіка України . - 2002 . - №10 . - С.18-25
20. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання). – Автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07. – Х., 2004. – 24 с.
21. Степаненко Ю.В. Транспорт и правопорядок //Транспортное право . - 2002 . - №2 . - С.2-7
22. Степаненко Ю.В. Законодательное обеспечение транспортной безопасности //Административное право и процесс . - 2007 . - № 2 . - С. 21-25
23. Стрельникова, И.А. Соотношение транспортного права и транспортного законодательства//Право и государство: теория и практика . - 2008 . - № 8 . - С. 99-103

ТЕМА 2. ЗАГРОЗИ ТА НЕБЕЗПЕКИ ФУНКЦІОНУВАННЮ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Семінарське заняття - 2 години

Питання:

1. Поняття та види загроз транспортній безпеці.
2. Поняття небезпек транспортній системі України.
3. Джерела походження небезпек та загроз.
4. Загрози техногенного характеру.
5. Загрози природного характеру.
6. Загрози соціального походження.
7. Суб'єкти небезпек на транспорті.

Теми рефератів:

1. Класифікація загроз транспортній безпеці
2. Загрози транспортній безпеці соціального походження.
3. Джерела загроз транспортній безпеці.

Методичні рекомендації до самостійної підготовки по вивченню матеріалу теми.

Для закріплення матеріалу та при підготовці до семінарського заняття курсантам необхідно ознайомитись з рекомендованою літературою до даної теми.

Головну увагу звернути на вивчення нормативно-правової бази, що регулює питання транспортної безпеки України.

В першу чергу необхідно розрізняти види небезпек залежно від джерела їх походження, особливості їх впливу на діяльність транспорту, визначати негативні наслідки, до яких можуть призвести окремі загрози.

Особливо слід приділити увагу дослідженню суб'єктів небезпек та загроз на транспорті.

Загрози функціонуванню транспортної системи України. Небезпеки функціонуванню транспортної системи України. Види загроз та небезпек. Небезпеки природного характеру. Небезпеки техногенного характеру. Соціальні небезпеки. Тероризм.

Класифікація небезпек за джерелами походження. Джерела природних небезпек. Джерела техногенних небезпек. Джерела соціальних небезпек. Джерела політичних небезпек.

Література

1. Конституція України. Офіційне видання Верховної Ради України, 1996 р.
2. Закон України “Про Цивільну оборону України”, ВРУ, № 2974-XII, 1993р., № 555-XIU, 1999р., Київ.
3. Закон України “Про правовий режим надзвичайного стану”, Відомості Верховної Ради (ВВР), 2000, № 23, ст.176.
4. Закон України “Про аварійно-рятувальні служби“, Відомості Верховної Ради (ВВР), 2000, № 4, ст.25.
5. Закон України “Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру”, Відомості Верховної Ради (ВВР), 1998.
6. Закон України “Про захист людини від впливу іонізуючих випромінювань”, Відомості Верховної Ради (ВВР), 1998, № 22, ст.115.
7. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 № 545-IV // www.zakon.rada.gov.ua

8. Указ Президента України N 714/2009 (714/2009) від 04.09.2009 «Про ситуацію в сфері залізничного транспорту України» // www.zakon.rada.gov.ua
9. Постанова Кабінету Міністрів України від 08.09.2004 р. №1190 «Про утворення Головної державної інспекції на автомобільному транспорті» // www.zakon.rada.gov.ua
10. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.04.2007 № 329 «Про затвердження Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів» // www.zakon.rada.gov.ua
11. Положення про Департамент транспортної міліції Міністерства внутрішніх справ України, затверджене наказом МВС 09.07.2009 № 302 // www.zakon.rada.gov.ua
12. Рішення Ради національної безпеки, введеному в дію Указом Президента України N 714/2009 (714/2009) від 04.09.2009 «Про ситуацію в сфері залізничного транспорту України» // www.zakon.rada.gov.ua
13. Голубева, Г. Керування транспортними засобами з технічними несправностями: адміністративно-деліктний аспект //Право України . - 2008 . - № 3 . - С. 24-26.
14. Гуржій, Тарас Адміністративно-деліктний аспект в галузі дорожнього руху //Прокуратура. Людина. Держава . - 2005 . - № 5 . - С.52-53
15. Дерех З.Д. Профілактика злочинних посягань на транспортні засоби //Наука і вища освіта: Конференції. Наукове рецензування. Інформація. . - 1998 . - 1 . - С.56-58
16. Дмитриев, С.А. К вопросу о понятии "акт незаконного вмешательства" в законодательстве о транспортной безопасности //Транспортное право . - 2009 . - № 1 . - С. 23-26
17. Коржанський Кваліфікація автотранспортних злочинів. - .:Юрінком, 1996 . - 80 с.
18. Коробеев Транспортные правонарушения . - М.:Юрид. лит., 1990 . - 127 с.
19. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. (Квалификация и наказание) . - М.:Юрид. лит., 1970 . - 224 с.
20. Масляний, В.А. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил //Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ . - 2007 . - №3 . - С. 189-199
21. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження). : Автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.08. - Київ-2005. – 40 с.
22. Мисливий, В.А. Безпека дорожнього руху : реалії та перспективи //Право і суспільство . - 2006 . - № 3 . - С. 57-61

23. Неверов, В.И. Преступное нарушение правил эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации //Российская юстиция . - 2006 . - № 8 . - С. 44-45

24. Проценко, С.В. Психофизиологические особенности лиц, совершающие транспортные правонарушения //Юридическая психология . - 2008 . - № 2 . - С. 25-29

25. Стегнієнко, Н.С. Поняття джерела підвищеної небезпеки//Проблеми цивільного права та цивільного процесу на сучасному етапі розвитку законодавства . - 2002 . - 290 . - С.290-293

26. Якимова, С. В. Поняття корисливих злочинів на залізничному транспорті //Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична . - 2007 . - Вип. 2 . - С. 297-306

ТЕМА 3. СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Семінарське заняття - 2 години

Питання:

1. Поняття системи органів влади;
2. Органи загальної юрисдикції;
3. Повноваження Верховної Ради України щодо забезпечення транспортної безпеки;
4. Акти Кабінету Міністрів України відносно забезпечення транспортної безпеки;
5. Органи спеціальної юрисдикції;
6. Правоохоронні органи, які забезпечують безпеку на транспорті;
7. Повноваження правоохоронних органів в сфері забезпечення безпеки на транспорті.

Теми рефератів:

Основні напрями взаємодії транспортної міліції з органами державної влади щодо забезпечення безпеки на транспорті;

Повноваження правоохоронних органів по забезпеченню безпеки на транспорті;

Захист прав громадян органами транспортної міліції.

Методичні рекомендації до самостійної підготовки по вивченню матеріалу теми.

Для закріплення матеріалу та при підготовці до семінарського заняття курсантам необхідно ознайомитись з рекомендованою літературою до

даної теми. Головну увагу звернути на вивчення нормативно-правової бази, в якій закріплено повноваження органів державної влади у сфері забезпечення транспортної безпеки України.

Необхідно проаналізувати повноваження органів загальної та спеціальної юрисдикції щодо прийняття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки на транспорті.

Звернути увагу на систему органів державної влади, які забезпечують безпеку на транспорті. Органи загальної юрисдикції. Повноваження Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України та Президента України щодо забезпечення безпеки на транспорті. Органи спеціальної юрисдикції. Повноваження Міністерства транспорту та зв'язку в сфері забезпечення безпеки на транспорті. Правоохоронні органи, які забезпечують безпеку на транспорті. Повноваження правоохоронних органів в сфері забезпечення безпеки на транспорті.

Особливо слід звернути увагу на дослідження повноважень правоохоронних органів, транспортної міліції по забезпеченню безпеки на транспорті, захисту прав громадян на транспорті.

Література.

1. Конституція України // Голос України . - 1996. - 13 липня.
2. Про Державну спеціальну службу транспорту: Закон України від 5.02.2004 р. №1449-IV// Урядовий кур'єр.-2004.0№45.-10 березня
3. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 р. №3353-ХІІ// Відомості Верховної Ради України.-1993.-№31.-Ст.338; 1999.-№19.-Ст.173
4. Про затвердження Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.04.2007 № 329
5. Баранов, С. О. Проблеми правового вдосконалення діяльності міліції громадської безпеки з питань припинення та запобігання адміністративним правопорушенням на залізничному транспорті // Південноукраїнський правничий часопис . - 2008 . - № 4 . - С. 172 – 174.
6. Доненко, В.В. Планування та цілепокладання в діяльності міліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху//Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ . - 2007 . - №1 . - С. 164-175
7. Доненко, В.В. Проблеми нормативного забезпечення діяльності міліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху // Південноукраїнський правничий часопис . - 2006 . - № 4 . - С. 158-162
8. Єсімов С.С. Організація роботи органів внутрішніх справ на залізничному транспорті// Матеріали науково-звітної конференції факультету

кримінальної міліції 16 лютого 2007р. ЛДУВС. Випуск 1. Львів, 2007-С.60-66

9. Єсімов, С.С. Поняття та сутність патрульної служби міліції органів внутрішніх справ на залізничному транспорті //Митна справа (Митний комплект) . - 2008 . - № 1 . - С. 44-48

10. Єсімов, С.С. Профілактична діяльність патрульної служби міліції на залізничних станціях перетину державного кордону //Митна справа (Митний комплект) . - 2008 . - № 2 . - С. 126-129

11. Іллічов, М.О. Адміністративна робота міліції на морському транспорті //Митна справа (Митний комплект) . - 2001 . - №6 . - С.103-109.

12. Козюк А.Т. Адміністративно-запобіжні заходи: сутність, система та компетенція міліції щодо їх застосування //Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності . - 2002 . - №1 . - С. 45-52

13. Мілашевич А.В. До питання про визначення транспортної міліції //Вісник Одеського інституту внутрішніх справ . - 2002 . - №2 . - С.53-55

14. Мілашевич, А.В. Деякі аспекти підвищення ефективності роботи транспортної міліції у боротьбі з незаконним обігом наркотиків//Боротьба з наркобізнесом: проблеми та шляхи їх вирішення . - 2002 . - С. 129-131

15. Мотин, С. Деятельность оперативных подразделений транспортной милиции по противодействию организованной преступности, коррупции и экстремизму // Профессионал . - 2009 . - № 3 . - С. 35-37

16. Негодченко О.В. Деякі аспекти удосконалення системи управління органами внутрішніх справ щодо забезпечення прав і свобод людини // Проблема правознавства та правоохоронної діяльності . - 2002 . - №4 . - С.48-56

17. Паршин, В.С. Деятельность линейных отделов органов внутренних дел и их правовой статус //Право и государство: теория и практика . - 2007. - № 10 . - С. 38-41

18. Пиріг, І.В. Діяльність слідчого щодо встановлення та розшуку злочинця при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті // Науковий вісник Дніпропетровського державного ун-ту внутрішніх справ . - 2008 . - № 4 . - С.290-297.

19. Поняття та сутність патрульної служби міліції органів внутрішніх справ на залізничному транспорті //Митна справа (Митний комплект) . - 2008 . - № 1 . - С. 44-48

20. Продайко, С.В. Супроводження пасажирських потягів нарядами міліції - ефективний захід із забезпечення громадського порядку та протидії злочинності на залізничному транспорті //Південноукраїнський правничий часопис . - 2006 . - №1 . - С. 35-39

21. Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання пра-

вовідносин у транспортній сфері/ Монографія.-Х.: Національний університет внутрішніх справ,2003.

22. Развадовський В.Й. До постановки проблеми про визначення сутності поняття державного управління безпекою дорожнього руху// Право України.-2003.-№6.-С.90-93

23. Степаненко Ю.В. Концептуальный подход к реформированию органов внутренних дел на транспорте //Административное и административно-процессуальное право. Актуальные проблемы . - Ч. 2 . - 2005 . - С. 87-97

24. Цуканов, В.Н. Административно-правовое регулирование деятельности милиции по предупреждению террористических актов // Полицейское право . - 2006 . - № 2 . - С. 32-36

25. Чорномаз О.Б. Загальна характеристика діяльності суб'єктів правовідносин у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом // Матеріали науково-звітної конференції факультету кримінальної міліції 16 лютого 2007р.ЛУВС. Випуск 1. Львів,2007-С.66-70.

26. Шевченко, А. Окремі аспекти правоохоронної діяльності органів внутрішніх справ України щодо безпеки функціонування транспорту в перші роки радянської влади // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. - 2005 . - № 1 . - С.228-232

27. Шевченко, А.С. Проблеми становлення залізничної та водної міліції України в перші радянської влади //Вісник Запорізького юридичного інституту. - 2005 . - № 1 . - С. 270-275

28. Шелухин, Н. Об особенностях и содержании правоохранительной деятельности на транспорте // Підприємництво, господарство і право . - 2007 . - № 8 . - С. 49-53

29. Шелухін, М. Спільна й спеціальна компетенція органів внутрішніх справ на транспорті //Право України. - 2007 . - № 10 . - С. 120-125

30. Шерухін, М.Л. Правовий статус органів внутрішніх справ на транспорті та шляхи його оптимізації //Університетські наукові записки . - 2007 . - № 1(21) . - С. 178-183

31. Ярмакі, Х.П. Повноваження міліції щодо здійснення нагляду у сфері забезпечення громадського порядку //Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. - 2005 . - № 3 . - С.206-210

32. Ярмакі Х.П. Форми адміністративно-наглядової діяльності міліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху //Держава і право: Юридичні і політичні науки. - 2006 . - Вип. 31 . - С. 130-135

33. Кожушко Е.П. Современный терроризм. Анализ основных направлений. Мн.: Харвест, 2000. 448 с.

ТЕМА 4. ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ОКРЕМИХ ВИДАХ ТРАНСПОРТУ

Семінарське заняття - 2 години

Питання:

1. Заходи, що спрямовані на забезпечення безпеки на транспорті, в залежності від мети та часу їх застосування.
2. Підсистеми що входять до системи заходів забезпечення безпеки на транспорті;
3. Заходи, які забезпечують авіаційну безпеку;
4. Система безпеки на морському і річковому транспорті України.
5. Забезпечення безпеки на залізничному транспорті.

Теми рефератів:

Правові засади застосування заходів, спрямованих на забезпечення транспортної безпеки;

Забезпечення безпеки на повітряному транспорті.

Особливості забезпечення безпеки пасажирів на залізничному транспорті.

Методичні рекомендації до самостійної підготовки по вивченню матеріалу теми.

Для закріплення матеріалу та при підготовці до семінарського заняття курсантам необхідно ознайомитись з рекомендованою літературою до даної теми.

Головну увагу звернути на вивчення нормативно-правової бази, що регулює питання транспортної безпеки України.

Слід звернути увагу на підсистеми, які включає система заходів забезпечення безпеки на транспорті, а саме: заходи щодо впливу на загрози та їх джерела (терористична злочинність та її прояви, особистість злочинця, криміногенні фактори); заходи стосовно кримінологічного захисту, які, у свою чергу, поділяються на заходи з охорони об'єктів від злочинних посягань; заходи щодо створення труднощів при реалізації терористичних кримінальних загроз, а також заходи віктимологічної профілактики.

Засвоїти комплекс заходів, які забезпечують авіаційну безпеку. Науково-технічні заходи: проведення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт із створення надійного обладнання і технічних засобів забезпечення авіаційної безпеки; проведення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт по розробці нових і модернізації діючих засобів авіаційної безпеки, якими облаштовуються повітряні судна; використання високих технологій при створенні технічних засобів

забезпечення авіаційної безпеки і здійсненні заходів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Звернути увагу на система безпеки на морському і річковому транспорті України.

Забезпечення безпеки на залізничному транспорті.

Література.

1. Конституція України // Голос України .- 1996.- 13 липня.
2. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 року №273/96-ВР// Відомості Верховної Ради.-1996.-№40.-Ст.183 (із змінами)
3. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 р. №3353-XII// Відомості Верховної Ради України.-1993.-№31.-Ст.338; 1999.-№19.-Ст.173
4. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15.05.1996 року №192/96-ВР// Відомості Верховної Ради.-1996.-№29.-Ст.139 (із змінами)
5. Кодекс торговельного мореплавства України// Відомості Верховної Ради.-1995.-№47.-Ст.349 (із змінами)
6. Водний кодекс України// Відомості Верховної Ради.-1995.-№24.-Ст.189 (із змінами)
7. Повітряний кодекс України// Відомості Верховної Ради.-1993.-№25.-Ст.274 (із змінами).
8. Водний кодекс України// Відомості Верховної Ради.-1995.-№24.-Ст.189 (із змінами)
9. Кодекс торговельного мореплавства України// Відомості Верховної Ради.-1995.-№47.-Ст.349 (із змінами)
- 10.Афонін, Д. С. Особливості фотозйомки на місці події під час розслідування злочинів, що пов'язані з порушенням правил безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту //Криміналістичний вісник . - 2008 . - № 2 . - С. 148 – 153
- 11.Бабакін, В.М. Діяльність транспортної міліції в Україні щодо профілактики адміністративних правопорушень у сфері пасажирських та вантажних перевезень : Автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 . - Х., 2009 . - 16 с.
- 12.Баранов, С. О. Проблеми правового вдосконалення діяльності міліції громадської безпеки з питань припинення та запобігання адміністративним правопорушенням на залізничному транспорті // Південноукраїнський правничий часопис . - 2008 . - № 4 . - С. 172 – 174
- 13.Вишня О.В. Удосконалення контролю вантажів на залізницях з метою підвищення ефективності розкриття та розслідування викрадень //Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: 36 наук. ст. / Донецький ін-т внутрішніх справ при Донецькому національному ун-ті . - 2002 . - №1 . - С.218-222

14. Возный, Д. В. Проблемы, возникающие при проведении осмотров мест происшествий, связанных с преступлениями, совершаемыми в пассажирских и грузовых поездах Украины //Криміналістичний вісник . - 2008 . - № 1 . - С. 148 – 152
15. Грохольський, В. Л. Запобігання і припинення правопорушень у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту . - 216 с.
16. Донін, С. В. Теоретичні аспекти порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському транспорті //Митна справа . - 2009 . - № 3 . - С. 64 – 69
17. Єршов, Р. В. Боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил на морському транспорті //Митна справа . - 2007 . - № 4 . - С. 17-22
18. Жуков, С.И. Организационно-правовое обеспечение безопасности на транспорте: состояние и перспективы совершенствования // Юристь - правоведь. - 2005 . - № 2 . - С. 36-38
19. Ковалів, М. Деякі особливості діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті //Наше право. №1, ч.1 . - 2009 . - № 1 . - С. 69 – 74
20. Ковалів, М.В. Загальнотеоретичні засади адміністративно-правового регулювання у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті//Наше право . - 2008 . - № 3 . - С. 45-48
21. Левшук, О. И. Организационные основы и этапы проведения осмотра места кражи имущества граждан, совершенной на объектах железнодорожного транспорта /Криміналістичний вісник . - 2008 . - № 1 . - С. 142 – 148
22. Пиріг, І.В. Діяльність слідчого щодо встановлення та розшуку злочинця при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті //Науковий вісник Дніпропетровського державного ун-ту внутрішніх справ . - 2008 . - № 4 . - С.290-297
23. Разгуляев, В.Н. Некоторые вопросы административной деятельности ОВД по снижению административной деликтности в сфере дорожного движения //Право и государство: теория и практика . - 2009 . - № 6 . - С. 68-70
24. Транспортне право України: Навч. посіб./Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського.-К.: Юрінком Інтер, 2002.-416с.
25. Трофимов С. Правовое регулирование использования воздушного транспорта //Транспортное право . - 2000 . - №2 . - С.30-32 Іллічов М.О. Адміністративна робота міліції на морському транспорті //Митна справа . - 2001 . - №6 . - С.103-109

26. Трофімов, С. Загальні положення організації митних процедур на морському транспорті // Підприємництво, господарство і право . - 2007 . - № 9 . - С. 138-142

27. Ульянов О.І. Адміністративно-правовий захист міліцією прав громадян у сфері громадського порядку : Автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 . - Х., 2002 . - 18 с

28. Черномаз О.Б. Форми та методи забезпечення пасажирських перевезень на залізничному транспорті // Науковий вісник Львівського ун-та внутр. справ. Сер. Юридична . - 2008 . - № 3 . - С.219-230

29. Шелухін М.Л. Кримінологічна безпека на транспорті в системі громадської безпеки // Науковий вісник Львівського ун-та внутр. справ. Сер. Юридична . - 2008 . - № 3 . - С.312-320

30. Юхно О.О. Кримінальна відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів: Монографія.-2009.-251// Матеріали науково-звітної конференції факультету кримінальної міліції 16 лютого 2007р.ЛУВС. Випуск 1. Львів,2007-С.66-70.

31. Якімова С.В. Кримінально-правові та кримінологічні аспекти крадіжок засобів безпеки руху на залізничному транспорті // Життя і право . - 2005 . - № 6- 7 . - С.74-79

32. Ярема О.Г. Адміністративно-правові аспекти діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку// Матеріали науково-звітної конференції факультету кримінальної міліції 16 лютого 2007р.ЛУВС. Випуск 1. Львів,2007-С.83-88.

ТЕМА 5. ТЕРОРИЗМ, ЯК ГЛОБАЛЬНА ЗАГРОЗА БЕЗПЕЦІ ТРАНСПОРТУ

Семінарське заняття - 2 години

Питання:

1. Поняття тероризму;
2. Класифікація терористичних актів;
3. Причини скоєння терористичних актів;
4. Суспільно-небезпечні наслідки, які настають при терористичних актах;
5. Особливості вчинення терористичних актів на транспорті;
6. Основні заходи попередження терористичних актів.

Теми рефератів:

Тероризм як світова глобальна загроза;

Попередження терористичних проявів за залізничному транспорті.

Методичні рекомендації до самостійної підготовки по вивченню матеріалу теми.

Для закріплення матеріалу та при підготовці до семінарського заняття курсантам необхідно ознайомитись з рекомендованою літературою до даної теми.

Головну увагу звернути на вивчення нормативно-правової бази, що регулює питання протидії терористичним проявам на транспортні.

Курсантам необхідно засвоїти поняття тероризму. Тероризм як негативне соціально-політичне явище. Визначення тероризму в сучасних юридичних документах України. Об'єктивна небезпека тероризму. класифікації тероризму: державний, внутрішній та міжнародний.

Вміти класифікація терористичні акти. Причини тероризму. Засвоїти адміністративно-правові засоби попередження тероризму на транспорті. Повноваження органів транспортної міліції щодо попередження терористичних актів на транспорті. Можливості й шляхи запобігання тероризму.

Література.

1. Конституція України // Голос України .- 1996.- 13 липня.
2. Про боротьбу з тероризмом: Закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. - N 25. - ст.180
3. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2009 р. N 1635-р Про затвердження плану дій стосовно виконання зобов'язань та здійснення заходів у рамках участі України в Глобальній ініціативі щодо боротьби з актами ядерного тероризму на період до кінця 2010 року
4. Горбунов А. С. К вопросу о классификации терроризма// Московский журнал международного права. – 1993. – № 1. – С. 53.
5. . Горбунов А. С. К вопросу о классификации терроризма// Московский журнал международного права. – 1993. – № 1. – С. 53.
6. Балтаг Д., Балан О. Понятие, причины и классификация терроризма / Міжнарод. конф. «Тероризм і національна безпека України». — К., 2003. — С. 30-32.
7. Литвиненко В.І., Бова А.А.Науково-дослідний інститут "Проблеми людини", Антитерористичний центр при СБ України, Одеська національна юридична академія Тероризм і боротьба з ним, Том 19, Київ-2000. - С. 92 – 117
8. Гришук В. К., Тероризм: проблема поняття Міністерство освіти і науки України, Одеська національна юридична академія, Актуальні проблеми держави та права, вип. 8, ISBN 966-7694-21-6, 2000 С. 43 – 46
9. Ерыгин В. Антитеррористическая защищенность //Морские порты России . - 2005 . - № 6 . - С. 38-43

10. Смельянов В.П. Злочини терористичної направленості. Х., 1997. 269 с.
11. Кожушко Е.П. Современный терроризм. Анализ основных направлений. Мн.: Харвест, 2000. 448 с.
12. Н. Басіста Терористичний акт: його суть і визначення Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні. Матеріали VII регіональної науково-практичної конференції. 13-14 лютого 2001 р. м. Львів. – Львів: Юридичний факультет Львівського національного університету імені Івана Франка, 2001. – 227с.
13. Прокопов, Ю.В. Правовые основы взаимодействия сотрудников органов внутренних дел и работников железнодорожного транспорта в сфере охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности // Транспортное право . - 2009 . - № 2 . - С. 23-25.
14. Тероризм і боротьба з ним. Аналітичні розробки, пропозиції наукових та практичних працівників / Під ред. А.І. Комарової, т. 19. К.: Ін. проблем людини, 2000. 580 с.
15. Фердман Г. Про загрозу транспортного тероризму // Юридический вестник . - 2005 . - №4 . - С.137-140
16. Цуканов, В.Н. Административно-правовое регулирование деятельности милиции по предупреждению террористических актов // Полицейское право . - 2006 . - № 2 . - С. 32-36

ТЕМА 6. ВЗАЄМОДІЯ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ НА ТРАНСПОРТІ З ІНШИМИ ПРАВООХОРОННИМИ ОРГАНАМИ ТА ОРГАНАМИ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ПО АБЕЗПЕЧЕННЮ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Семінарське заняття - 2 години

Питання:

1. Поняття та зміст взаємодії.
2. Основні напрями взаємодії ОВС на транспорті з іншими суб'єктами.
3. Порядок взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними органами;
4. Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з органами прикордонної охорони та митними органами.
5. Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з адміністрацією транспортних підприємств та громадськістю.

Теми рефератів:

Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними органами;

Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з адміністрацією та громадськістю підприємств транспорту.

Методичні рекомендації до самостійної підготовки по вивченню матеріалу теми.

Під час підготовки до занять курсанти повинні вивчити рекомендовану літературу та конспект лекцій. Наданий текст лекції слід ґрунтовно вивчити, за вказівкою викладача законспектувати окремі питання з навчальних посібників.

Курсантам слід засвоїти поняття взаємодії. Обставини, які обумовлюють взаємодію. Взаємодія оперативних підрозділів органів внутрішніх справ на транспорті між собою. Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними органами. Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з органами Служби безпеки.

Курсанти повинні вміти розробляти плани спільних дій за надзвичайних обставин.

Засвоїти сутність взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті з адміністрацією та громадськістю підприємств транспорту.

Література.

1. Конституція України // Голос України .- 1996.- 13 липня.
2. Транспортне право України: Навч.посіб./Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського.-К.: Юрінком Інтер,2002.-416с.
3. Заросило В.О. Порівняльний аналіз адміністративної діяльності міліції України та поліції зарубіжних країн (Великобританії, США, Канади та Франції) . - К., 2002 . - 20 с.
4. Бабакін, В.М. Взаємодія транспортної міліції з іншими службами міліції, державними органами та громадськістю щодо профілактики адміністративних правопорушень //Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ 2008 . - № 1 . - С. 95-102
5. Бабакін, В.М.Взаємодія транспортної міліції з іншими службами міліції, державними органами та громадськістю щодо профілактики адміністративних правопорушень Проблеми взаємопорозуміння ОВС з населенням . - Донецьк:ДІВС, 2002 . - 576 с.
6. Волохов, А.В. Взаємодія транспортної міліції, митних органів і прикордонних військ з метою протидії незаконному обігу наркотичних речовин //Боротьба з наркобізнесом: проблеми та шляхи їх вирішення . - 2002 . - С. 149-152

7. Європейська платформа захисту правопорядку і прав людини. Основні принципи взаємодії між міліцією і недержавними правозахисними організаціями //Український журнал про права людини . - 2005 . - № 5 . - С.40-49
8. Ковальська, В. Адміністративно-правові засади взаємодії органів внутрішніх справ із засобами масової інформації в системі правоохоронних органів держави //Підприємництво, господарство і право . - 2008 . - № 9 . - С. 32-35
9. Ковальська, В.В. Нормативно-правове забезпечення взаємин міліції з іншими правоохоронними органами України //Наше право . - 2008 . - № 3 . - С. 39-44
10. Московець, В.І. Проблеми забезпечення взаємодії міліції та населення : соціологічний аспект //Вісник Університету внутрішніх справ . - 2000 . - Вип. 12 . - С. 204-210
11. Олійник, І.Л. Проблеми взаємодії міліції (поліції) країн Співдружності в протистоянні міждержавній та регіональній злочинності//Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ . - 2008 . - № 1 . - С. 95-102
12. Панько, Н.Г. Взаємодія митних органів України з адміністративною службою міліції //Митна справа . - 2003 . - №6 . - С.12-18
13. Петров, Є.В. Інформація як передумова взаємопорозуміння міліції і населення //Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності . - 2000 №2 . - С.19-21
14. Піскунов, Ю.В. Взаємодія з населенням як один із принципів діяльності міліції//Криминогенная ситуация на юге Украины : особенности и проблемы сдерживания . - 2003 . - С. 138-144
15. Плешко, Е.А. Взаємодія внутрішніх військ МВС України та міліції у сфері охорони громадського порядку і гарантування громадської безпеки //Південноукраїнський правничий часопис . - 2007 . - № 4 . - С. 236-238
16. Прокопов, Ю.В. Правовые основы взаимодействия сотрудников органов внутренних дел и работников железнодорожного транспорта в сфере охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности //Транспортное право . - 2009 . - № 2 . - С. 23-25
17. Шевченко, А.Є. Окремі аспекти взаємодії залізничної міліції з органами державної безпеки щодо захисту транспортних комунікацій від кримінально-злочинного елементу у 1943-1944 рр. //Університетські наукові записки . - 2005 . - Вип. 3 . - С. 33-35

ПЕРЕЛІК ПИТАНЬ ДЛЯ ПІДГОТОВКИ ДО ЗАЛІКУ

1. Транспортна система України.
2. Види транспорту, які входять до єдиної транспортної системи України.
3. Особливість забезпечення безпеки на транспорті.
4. Основні задачі забезпечення транспортної безпеки.
5. Принципи забезпечення транспортної безпеки.
6. Нормативно-правові акти України, які регулюють безпеку на транспорті.
7. Міжнародно-правові акти у сфері регулювання питання забезпечення транспортної безпеки
8. Загрози транспортній безпеці.
9. Небезпеки транспортній системі України.
10. Види загроз та небезпек транспортній безпеці.
11. Джерела походження небезпек та загроз.
12. Загрози техногенного характеру.
13. Загрози природного характеру.
14. Загрози соціального походження.
15. Суб'єкти небезпек на транспорті.
16. Об'єкти небезпек на транспорті.
17. Система органів державної влади, які забезпечують безпеку на транспорті.
18. Поняття органів загальної юрисдикції.
19. Повноваження Верховної Ради України щодо забезпечення транспортної безпеки.
20. Акти Кабінету Міністрів України з питань забезпечення транспортної безпеки.
21. Органи спеціальної юрисдикції.
22. Правоохоронні органи, які забезпечують безпеку на транспорті.
23. Повноваження правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки на транспорті.
24. Заходи, спрямовані на забезпечення безпеки на транспорті.
25. Підсистеми що входять до системи заходів забезпечення безпеки на транспорті.
26. Заходи, які забезпечують авіаційну безпеку.
27. Система безпеки на морському і річковому транспорті України.
28. Заходи по забезпеченню безпеки на залізничному транспорті.
29. Поняття та ознаки тероризму.
30. Тероризм, як глобальна загроза безпеці транспорту.
31. Тероризм як негативне соціально-політичне явище.
32. Об'єктивна небезпека тероризму.
33. Класифікація тероризму: державний, внутрішній та міжнародний.

34. Класифікація терористичних актів.
35. Причини тероризму.
36. Адміністративно-правові засоби попередження тероризму на транспорті.
37. Повноваження органів транспортної міліції щодо попередження терористичних актів на транспорті.
38. Можливості й шляхи запобігання тероризму.
39. Поняття взаємодії органів державної влади у сфері забезпечення транспортної безпеки.
40. Основні напрями взаємодії у сфері забезпечення транспортної безпеки.
41. Взаємодія оперативних підрозділів органів внутрішніх справ на транспорті між собою.
42. Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними органами.
43. Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з органами Служби безпеки.
44. Взаємодія з органами прикордонної охорони та митними органами.
45. Взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з адміністрацією залізничного транспорту та громадськістю підприємств транспорту.

ПЕРЕЛІК РЕКОМЕНДОВАНИХ ПІДРУЧНИКІВ, ІНШИХ МЕТОДИЧНИХ ТА ДИДАКТИЧНИХ МАТЕРІАЛІВ

1. Конституція України // Голос України .- 1996.- 13 липня.
2. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) // Україна в міжнародно-правових відносинах" Юрінком, Київ, 1996р.
3. Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токио, 14 сентября 1963 г.) // <http://zakon1.rada.gov.ua/>
4. Про міліцію: Закон України від 20.12.1990 р. №565-ХІІ// Відомості Верховної Ради УРСР.-1991.-№4.-Ст.20 (із змінами і доповненнями)
5. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18.02.1992р. №2135- ХІІ // Відомості Верховної Ради.-1992.-№22.-Ст.303 (із змінами)
6. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 року №273/96-ВР// Відомості Верховної Ради.-1996.-№40.-Ст.183 (із змінами)
7. Про Державну спеціальну службу транспорту: Закон України від 5.02.2004 р. №1449-ІV// Урядовий кур'єр.-2004.0№45.-10 березня
8. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 р. №3353-ХІІ// Відомості Верховної Ради України.-1993.-№31.-Ст.338; 1999.-№19.-Ст.173
9. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15.05.1996 року №192/96-ВР// Відомості Верховної Ради.-1996.-№29.-Ст.139 (із змінами)
10. Кодекс торговельного мореплавства України// Відомості Верховної Ради.-1995.-№47.-Ст.349 (із змінами)
11. Водний кодекс України// Відомості Верховної Ради.-1995.-№24.-Ст.189 (із змінами)
12. Повітряний кодекс України// Відомості Верховної Ради.-1993.-№25.-Ст.274 (із змінами).
13. Водний кодекс України// Відомості Верховної Ради.-1995.-№24.-Ст.189 (із змінами)
14. Кодекс торговельного мореплавства України// Відомості Верховної Ради.-1995.-№47.-Ст.349 (із змінами)2002 . - 576 с.
15. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и протокол о подписании. Т.2 . - Нью-Йорк, Женева:ООН, 1998 . - 507 с.
16. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и протокол о подписании. Т.1. - Нью-Йорк, Женева:ООН, 1998 . - 615 с.
17. Автомобільний транспорт в Україні . - К.:КНТ, 2004 . - 504 с.

18. Автомобільний транспорт в Україні : Нормативна база . - К.:КНТ, 2006. - 488 с.
19. Алиев, Э. Некоторые проблемы международного транспортного права в контексте глобализации //Таможенное дело . - 2006 . - № 3 . - С. 22-28
20. Анцелевич, Г.О. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень : Підручник для вузів : Рекомендовано МОН . - К.:Зовнішня торгівля, 2004 . - 288 с.
21. Афонін, Д. С. Особливості фотозйомки на місці події під час розслідування злочинів, що пов'язані з порушенням правил безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту //Криміналістичний вісник . - 2008 . - № 2 . - С. 148 – 153
22. Бабакін, В.М. Взаємодія транспортної міліції з іншими службами міліції, державними органами та громадськістю щодо профілактики адміністративних правопорушень //Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ . - 2008 . - № 1 . - С. 95-102
23. Бабакін, В.М. Діяльність транспортної міліції в Україні щодо профілактики адміністративних правопорушень у сфері пасажирських та вантажних перевезень : Автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 . - Х., 2009 . - 16 с.
24. Бадура, И.А. Понятие и административно-правовая характеристика транспортной безопасности морского флота //Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки* . - 2008 . - № 2 . - С. 89-90
25. Бандурка О.М. Основи управління в органах внутрішніх справ України: теорія, досвід, шляхи удосконалення. Підручник. - Х.: “Основа”, 1996.
26. Бандурка О.М. Управління в органах внутрішніх справ України: Підручник. - Х.: Ун-т внутр. справ ,1998. - 480с.
27. Баранов, С. О. Проблеми правового вдосконалення діяльності міліції громадської безпеки з питань припинення та запобігання адміністративним правопорушенням на залізничному транспорті // Південноукраїнський правничий часопис . - 2008 . - № 4 . - С. 172 – 174.
28. Булгакова І.В., Клепінкова О.В. Транспортне право України: Академічний курс: Підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. – К.: Концерн “Видавничий Дім” 2005. – 536 с.
29. Булгакова, І.В. Транспортне право України. Академічний курс : Підручник : Рекомендовано МОН . - К.:Ін Юре, 2005 . - 536 с.
30. Вишня О.В. Удосконалення контролю вантажів на залізницях з метою підвищення ефективності розкриття та розслідування викрадень

//Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: 3б наук. ст. / Донецький ін-т внутрішніх справ при Донецькому національному ун-ті . - 2002 . - №1 . - С.218-222

31. Возный, Д. В. Проблемы, возникающие при проведении осмотров мест происшествий, связанных с преступлениями, совершаемыми в пассажирских и грузовых поездах Украины //Криміналістичний вісник . - 2008 . - № 1 . - С. 148 – 152

32. Волохов, А.В. Взаємодія транспортної міліції, митних органів і прикордонних військ з метою протидії незаконному обігу наркотичних речовин //Боротьба з наркобізнесом: проблеми та шляхи їх вирішення . - 2002 . - С. 149-152

33. Голубева, Г. Керування транспортними засобами з технічними несправностями: адміністративно-деліктний аспект //Право України* . - 2008 . - № 3 . - С. 24-26

34. Грохольський, Володимир Людвигович Запобігання і припинення правопорушень у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту . - 216 с.

35. Гуржій, Тарас Адміністративно-деліктний аспект в галузі дорожнього руху //Прокуратура. Людина. Держава . - 2005 . - № 5 . - С.52-53

36. Дерех З.Д. Профілактика злочинних посягань на транспортні засоби //Наука і вища освіта: Конференції. Наукове рецензування. Інформація. . - 1998 . - 1 . - С.56-58

37. Дмитриев, С.А. К вопросу о понятии "акт незаконного вмешательства" в законодательстве о транспортной безопасности //Транспортное право . - 2009 . - № 1 . - С. 23-26

38. Доненко, В.В. Планування та цілепокладання в діяльності міліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху//Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ . - 2007 . - №1 . - С. 164-175

39. Доненко, В.В. Проблеми нормативного забезпечення діяльності міліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху //Південноукраїнський правничий часопис . - 2006 . - № 4 . - С. 158-162

40. Донін, С. В. Теоретичні аспекти порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському транспорті //Митна справа . - 2009 . - № 3 . - С. 64 – 69

41. Егизаров, В. Транспортное законодательство государств - членов ЕВРАЗЭС

42. Егизаров, В. Транспортное законодательство государств - членов ЕВРАЗЭС (окончание) //Право и экономика . - 2003 . - №4 . - С.77-82

43. Ерпылева, Н.Ю Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права //Адвокат* . - 2003 . - №2 . - С.33-54

44. Ерыгин В. Антитеррористическая защищенность //Морские порты России . - 2005 . - № 6 . - С. 38-43
45. Європейська платформа захисту правопорядку і прав людини. Основні принципи взаємодії між міліцією і недержавними правозахисними організаціями //Український журнал про права людини . - 2005 . - № 5 . - С.40-49
46. Єршов, Р. В. Боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил на морському транспорті //Митна справа . - 2007 . - № 4 . - С. 17-22
47. Єсімов, С.С. Поняття та сутність патрульної служби міліції органів внутрішніх справ на залізничному транспорті //Митна справа (Митний комплект) . - 2008 . - № 1 . - С. 44-48
48. Єсімов, С.С. Профілактична діяльність патрульної служби міліції на залізничних станціях перетину державного кордону //Митна справа (Митний комплект) . - 2008 . - № 2 . - С. 126-129
49. Жуков С.И. Безопасность на транспорте: теоретико-правовой и категориально-методологический анализ //Философия права . - 2007 . - № 1 . - С. 77-79
50. Жуков С.И. Организационно-правовое обеспечение безопасности на транспорте: состояние и перспективы совершенствования //Юрист - правовець . - 2005 . - № 2 . - С. 36-38
51. Законодавство України про автомобільний транспорт : Зб. законодав. актів за станом на 1 травня 2005 р. : Офіц. вид. . - К.:Парлам. вид-во, 2005 . - 140 с.
52. Заросило В.О. Порівняльний аналіз адміністративної діяльності міліції України та поліції зарубіжних країн (Великобританії, США, Канади та Франції
53. Захаренков В. Транспортная безопасность как элемент национальной безопасности //Профессионал . - 2009 . - № 4 . - С. 2-5.
54. Зеркалов, Д.В. Транспортное обеспечение международной торговли : Справочник . - К.:Дакор, 2007 . - 628 с.
55. Иншакова А.О. Основные тенденции развития современной политики в области транспортного права Европейского Союза //Транспортное право . - 2006 . - № 1 . - С. 7-12
56. Іллічов М.О. Адміністративна робота міліції на морському транспорті //Митна справа (Митний комплект) . - 2001 . - №6 . - С.103-109.
57. Ковалів М. Деякі особливості діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті //Наше право. №1, ч.1 . - 2009 . - № 1 . - С. 69 – 74
58. Ковалів М.В. Загальнотеоретичні засади адміністративно-правового регулювання у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті//Наше право . - 2008 . - № 3 . - С. 45-48

59. Ковальов В.Г. Транспортна безпека в системі державного управління : теоретична інтерпретація //Держава та регіони. Серія: Державне управління . - 2009 . - № 2 . - С. 85-91
60. Ковальська В. Адміністративно-правові засади взаємодії органів внутрішніх справ із засобами масової інформації в системі правоохоронних органів держави //Підприємництво, господарство і право . - 2008 . - № 9 . - С. 32-35
61. Ковальська В.В. Нормативно-правове забезпечення взаємин міліції з іншими правоохоронними органами України //Наше право . - 2008 . - № 3 . - С. 39-44
62. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации . - М.:Ось-89, 2001 . - 96 с.
63. Кокорев И.Г. Система транспортной безопасности - составная часть транспортной стратегии России //Транспортное право . - 2004 . - № 4 . - С.43-47
64. Комзюк А.Т. Адміністративно-запобіжні заходи: сутність, система та компетенція міліції щодо їх застосування //Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності . - 2002 . - №1 . - С. 45-52
65. Комзюк, А.Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації : Монографія . - Х.:Вид-во Нац. ун-ту внутрішніх справ, 2002 . - 336 с.
66. Коржанський М. Кваліфікація автотранспортних злочинів. - .:Юрінком, 1996 . - 80 с.
67. Коробеев Транспортные правонарушения . - М.:Юрид. лит., 1990 . - 127 с.
68. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. (Квалификация и наказание) . - М.:Юрид. лит., 1970 . - 224 с.
69. Левшук О. И. Организационные основы и этапы проведения осмотра места кражи имущества граждан, совершенной на объектах железнодорожного транспорта /Криміналістичний вісник . - 2008 . - № 1. - С. 142 – 148
70. Ляндерс, В.Б. Право и эффективность использования вагонов и контейнеров Практическое пособие . - М.:Юрид. лит., 1989 . - 176 с.
71. Масляний В.А. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил //Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ . - 2007 . - №3 . - С. 189-199
72. Мисливий В.А. Безпека дорожнього руху : реалії та перспективи //Право і суспільство . - 2006 . - № 3 . - С. 57-61
73. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне до-

слідження). : Автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.08. - Київ-2005. – 40 с.

74. Міжнародна поліцейська енциклопедія . - Теоретико-методологічні та концептуальні засади поліцейського права та поліцейської деонтології. Т.1 . - 1230 с.

75. Міжнародно-правові стандарти поведінки працівників правоохоронних органів при підтриманні правопорядку . - К.:Ін Юре, 2002 . – 128

76. Мілашевич А.В. Деякі аспекти підвищення ефективності роботи транспортної міліції у боротьбі з незаконним обігом наркотиків//Боротьба з наркобізнесом: проблеми та шляхи їх вирішення . - 2002 . - С. 129-131

77. Мілашевич А.В. До питання про визначення транспортної міліції //Вісник Одеського інституту внутрішніх справ . - 2002 . - №2 . - С.53-55

78. Міліція Одещини . - О.:Скайбук, 2003 . - 464 с.

79. Міліція як суб'єкт реалізації державної політики в Україні . - К., 2003 . - 56 с.

80. Морозов, С.Ю. Транспортное право : Учебное пособие : Рекомендовано МОН РФ . - М.:Волтерс Клувер, 2007 . - 320 с.

81. Московець В.І. Проблеми забезпечення взаємодії міліції та населення : соціологічний аспект //Вісник Університету внутрішніх справ . - 2000 . - Вип. 12 . - С. 204-210

82. Мотин С. Деятельность оперативных подразделений транспортной милиции по противодействию организованной преступности, коррупции и экстремизму //Профессионал . - 2009 . - № 3 . - С. 35-37

83. Мошков Г.Ю Вопросы обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса в системе национальной безопасности страны с учетом активизации международного терроризма //Право и безопасность . - 2003 . - №1 . - С.62-65

84. Назаренко В.М. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. Кн. 1-2(33) . - М.:Центр экономики и маркетинга, 2000 . - 512 с.

85. Неверов В.И. Преступное нарушение правил эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации //Российская юстиция . - 2006 . - № 8 . - С. 44-45

86. Негодченко О.В. Деякі аспекти удосконалення системи управління органами внутрішніх справ щодо забезпечення прав і свобод людини // Проблема правознавства та правоохоронної діяльності . - 2002 . - №4 . - С.48-56

87. Новікова А. Економічна безпека України у транспортній сфері // Економіка України . - 2002 . - №10 . - С.18-25

88. Олійник І.Л. Проблеми взаємодії міліції (поліції) країн Співдружності в протистоянні міждержавній та регіональній злочинності

89. Панько Н.Г. Взаємодія митних органів України з адміністративною службою міліції //Митна справа . - 2003 . - №6 . - С.12-18
90. Паршин, В.С. Деятельность линейных отделов органов внутренних дел и их правовой статус //Право и государство: теория и практика . - 2007 . - № 10 . - С. 38-41
91. Перевезення вантажів залізницею: правове регулювання та арбітражна практика : Допоміжні матер. до наук.-практ. семінару . - О.:Б.в., 2000 . - 138 с.
92. Петров Є.В. Інформація як передумова взаємопорозуміння міліції і населення //Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності . - 2000 . - №2 . - С.19-21
93. Пиріг І.В. Діяльність слідчого щодо встановлення та розшуку злочинця при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті //Науковий вісник Дніпропетровського державного ун-ту внутрішніх справ . - 2008 . - № 4 . - С.290-297.
94. Піскунов Ю.В. Взаємодія з населенням як один із принципів діяльності міліції
95. Плешко Е.А. Взаємодія внутрішніх військ МВС України та міліції у сфері охорони громадського порядку і гарантування громадської безпеки //Південноукраїнський правничий часопис . - 2007 . - № 4 . - С. 236-238
96. Поняття та сутність патрульної служби міліції органів внутрішніх справ на залізничному транспорті //Митна справа (Митний комплект) . - 2008 . - № 1 . - С. 44-48
97. Права людини і професійні стандарти для працівників міліції та пенітенціарних установ в документах міжнародних організацій . - К.:Укр.-Амер. бюро захисту прав людини, 1996 . - 228 с. 3
98. Правове регулювання державного управління морським та річковим транспортом України . - О.:ИНКО Сервис, 1998 . - 40 с.
99. Правове регулювання транспортною системою України . - К.: [Б.в.], 2000 . - 141 с.
100. Правоохранительные органы на транспорте. - О.:БАХВА, 1997 . - 162 с.
101. Проблеми взаємопорозуміння ОВС з населенням . - Донецьк:ДІВС, 2002 . - 576 с.
102. Продайко С.В. Супроводження пасажирських потягів нарядами міліції - ефективний захід із забезпечення громадського порядку та протидії злочинності на залізничному транспорті //Південноукраїнський правничий часопис . - 2006 . - №1 . - С. 35-39
103. Прокопов Ю.В. Правовые основы взаимодействия сотрудников органов внутренних дел и работников железнодорожного транспорта в сфере охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности

104. Прокопов Ю.В. Правовые основы взаимодействия сотрудников органов внутренних дел и работников железнодорожного транспорта в сфере охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности // Транспортное право . - 2009 . - № 2 . - С. 23-25

105. Проценко С.В. Психофизиологические особенности лиц, совершающие транспортные правонарушения // Юридическая психология . - 2008 . - № 2 . - С. 25-29

106. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання). – Автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07. – Х., 2004. – 24 с.

107. Разгуляев В.Н. Некоторые вопросы административной деятельности ОВД по снижению административной деликтности в сфере дорожного движения // Право и государство: теория и практика . - 2009 . - № 6 . - С. 68-70

108. Савельев Н. Конкурентоспособность без безопасности – невозможно // Морские вести России . - 2006 . - №7-8 . - С.18-19

109. Сборник основных федеральных законов о железнодорожном транспорте . - М.:Юртранс, 2003 . - 192 с.

110. Сергеев, С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений : Монография . - М.:ЮНИТИ-ДАНА, 2007 . - 173 с.

111. Стегнієнко Н.С. Поняття джерела підвищеної небезпеки // Проблеми цивільного права та цивільного процесу на сучасному етапі розвитку законодавства . - 2002 . - 290 . - С.290-293

112. Степаненко Ю.В. Законодательное обеспечение транспортной безопасности // Административное право и процесс . - 2007 . - № 2 . - С. 21-25

113. Степаненко Ю.В. Концептуальный подход к реформированию органов внутренних дел на транспорте // Административное и административно-процессуальное право. Актуальные проблемы . - Ч. 2 . - 2005 . - С. 87-97

114. Степаненко Ю.В. Транспорт и правопорядок // Транспортное право . - 2002 . - №2 . - С.2-7

115. Стрельникова И.А. Соотношение транспортного права и транспортного законодательства // Право и государство: теория и практика . - 2008 . - № 8 . - С. 99-103

116. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза . - М.: Приор, 1998 . - 112 с.

117. Транспортне право України: Навч. посібник. - К.:Юрінком Інтер, 2002 . - 416 с.

118. Транспортное право . - М.:Былина, 2001 . - 384 с.

119. Транспортное право Украины . - Х.:Консум, 1998 . - 495 с.
120. Трофимов С. Правовое регулирование использования воздушного транспорта //Транспортное право . - 2000 . - №2 . - С.30-32Іллічов М.О. Адміністративна робота міліції на морському транспорті //Митна справа . - 2001 . - №6 . - С.103-109
121. Трофімов С. Загальні положення організації митних процедур на морському транспорті //Підприємництво, господарство і право . - 2007 . - № 9 . - С. 138-142
122. Ульянов О.І. Адміністративно-правовий захист міліцією прав громадян у сфері громадського порядку : Автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 . - Х., 2002 . - 18 с
123. Фердман Г. Про загрозу транспортного тероризму //Юридический вестник . - 2005 . - №4 . - С.137-140
124. Цуканов В.Н. Административно-правовое регулирование деятельности милиции по предупреждению террористических актов //Полицейское право . - 2006 . - № 2 . - С. 32-36
125. Чорномаз О.Б. Форми та методи забезпечення пасажирських перевезень на залізничному транспорті //Науковий вісник Львівського ун-та внутр. справ.Сер.Юридична . - 2008 . - № 3 . - С.219-230
126. Шевченко А. Окремі аспекти правоохоронної діяльності органів внутрішніх справ України щодо безпеки функціонування транспорту в перші роки радянської влади //Вісник Одеського інституту внутрішніх справ* . - 2005 . - № 1 . - С.228-232
127. Шевченко А.Є. Окремі аспекти взаємодії залізничної міліції з органами державної безпеки щодо захисту транспортних комунікацій від кримінально-злочинного елементу у 1943-1944 рр. //Університетські наукові записки . - 2005 . - Вип. 3 . - С. 33-35
128. Шевченко А.С. Проблеми становлення залізничної та водної міліції України в перші радянської влади //Вісник Запорізького юридичного інституту . - 2005 . - № 1 . - С. 270-275
129. Шелухин Н. Об особенностях и содержании правоохранительной деятельности на транспорте // Підприємництво, господарство і право . - 2007 . - № 8 . - С. 49-53
130. Шелухін М. Спільна й спеціальна компетенція органів внутрішніх справ на транспорті //Право України* . - 2007 . - № 10 . - С. 120-125
131. Шелухін М.Л. Кримінологічна безпека на транспорті в системі громадської безпеки //Науковий вісник Львівського ун-та внутр. справ.Сер.Юридична . - 2008 . - № 3 . - С.312-320
132. Шерухін М.Л. Правовий статус органів внутрішніх справ на транспорті та шляхи його оптимізації //Університетські наукові записки . - 2007 . - № 1(21) . - С. 178-183

133. Шилевич Джозеф С. Процесс принятия решений, взаимодействие транспортных систем и устойчивая мобильность: на пути к новой парадигме //Международный журнал социальных наук . - 2005 . - № 8 . - С.15-30
134. Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрик Р.С."Транспортне право". Навч. посібник – К.: КНЕУ, 2005. – 244 с.
135. Шульженко, Ф.П. Транспортне право : Навч. посібник : Рекомендовано МОН . - К.:КНЕУ, 2005 . - 244 с.
136. Якимова С. В. Поняття корисливих злочинів на залізничному транспорті //Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична . - 2007 . - Вип. 2 . - С. 297-306
137. Ярема О.Г. Адміністративно-правове забезпечення взаємодії органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з територіальними ОВС у сфері охорони громадського порядку //Митна справа (Митний комплект) . - 2008 . - № 1 . - С. 52-55
138. Ярмачі Х.П. Повноваження міліції щодо здійснення нагляду у сфері забезпечення громадського порядку //Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. - 2005 . - № 3 . - С.206-210
139. Ярмачі Х.П. Форми адміністративно-наглядової діяльності міліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху //Держава і право: Юридичні і політичні науки. - 2006 . - Вип. 31 . - С. 130-135
140. Ярмачі, Х.П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні : Монографія . - О.:Юрид. л-ра, 2006 . – 336 с.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про транспорт

Розділ І

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1. Транспорт у системі суспільного виробництва

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Стаття 2. Законодавство про транспорт

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються цим Законом, кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України.

Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення. Особливості застосування Закону України "Про підприємства в Україні" до підприємств транспорту визначаються цим Законом і актами Кабінету Міністрів України, що видаються на його основі. Дія цього Закону не поширюється на транспорт, що здійснює технологічні перевезення тільки на території підприємств.

Стаття 3. Мета і завдання державного управління в галузі транспорту

Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих

видів діяльності в галузі транспорту; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання до-
тацій на пасажирські перевезення. Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Стаття 4. Органи, що здійснюють державне управління в галузі транспорту

Державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Стаття 5. Відносини підприємств транспорту загального користування з органами влади і самоврядування

Відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування будуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів відповідно до чинного законодавства України. Втручання у господарську діяльність підприємств транспорту, відволікання їх експлуатаційного персоналу на інші роботи місцевими органами влади і самоврядування не допускається, крім випадків, передбачених законодавством України.

Органи управління транспортом сприяють органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно з ними здійснюють програми захисту навколишнього природного середовища, розробляють і проводять узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх наслідків, координують роботу, пов'язану із запобіганням аваріям і правопорушенням на транспорті, а також організують взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування. Органи влади і самоврядування у межах своїх повноважень подають допомогу підприємствам і організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку (в тому числі на пайових засадах) будівельної індустрії, об'єднують кошти підприємств, організацій, колективних

сільськогосподарських підприємств, фермерських господарств, кооперативів (за їх згодою), а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів та інших об'єктів транспорту; організують взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

Будівництво вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання і упорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних із обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів, здійснюються з використанням коштів державного і місцевих бюджетів та підприємств транспорту у порядку, встановленому законодавством України, а також з залученням добровільних внесків підприємств і організацій усіх форм власності та громадян.

Стаття 6. Основи господарської діяльності підприємств транспорту

Перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплаваннями, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту.

Транспортне експедирування здійснюється відповідно до законодавства.

Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності.

Стаття 7. Тарифи і платежі на транспорті

Тарифи на транспортні послуги встановлюються відповідно до законодавства України. Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України. Відшкодування збитків від безплатних перевезень пільгових категорій громадян регулюється нормативними актами Кабінету Міністрів України.

Збір за користування шляхами сполучення України транспортними засобами іноземних власників і плата за транзитні перевезення здійснюються в порядку, що встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Стаття 8. Ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту

Ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою: забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту; обмеження монополізму та розвитку конкуренції; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту. Ліцензії на провадження видів діяльності в галузі транспорту видаються відповідно до законодавства. Разом з ліцензією на кожен автомобільний транспортний засіб видається ліцензійна картка встановленого зразка, яка підтверджує право на надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти автомобільним транспортним засобом на підставі отриманої ліцензії.

Стаття 9. Майно підприємств транспорту

Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи. У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт)

Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту та дорожнього господарства, закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих Рад народних депутатів, належать до комунальної власності. Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян.

Стаття 10. Вимоги до транспортних засобів

Транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат.

Стаття 11. Землі транспорту

Землями транспорту визнаються землі, надані в користування підприємствам і організаціям транспорту згідно із Земельним кодексом України, для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту.

Розміри земельних ділянок, що надаються для зазначених цілей, визначаються відповідно до затверджених у встановленому порядку норм або проектно-технічної документації.

Розміщення споруд та інших об'єктів транспорту на землях, наданих в користування підприємствам транспорту, здійснюється за погодженням з місцевими органами влади і самоврядування.

Підприємства транспорту зобов'язані раціонально використовувати надані їм земельні ділянки, не порушувати інтереси інших землекористувачів (у тому числі орендарів), не допускати заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками, вживати заходів для захисту ґрунтів від ерозії, здійснювати укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також додержувати інших вимог щодо охорони земель.

Відповідальність за утримання в належному стані земель, наданих у користування підприємствам і організаціям транспорту, і використання їх за цільовим призначенням покладається на керівників (власників) цих підприємств, установ і організацій.

З метою забезпечення належної експлуатації споруд та інших об'єктів транспорту, а також охорони земель від негативного впливу зазначених об'єктів на землях, наданих у користування підприємствам транспорту, можуть встановлюватися охоронні зони з особливими умовами землекористування.

Стаття 12. Обов'язки та права підприємств транспорту

Підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати: потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях; обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням, можливість задоволення інших біологічних потреб; якісне і своєчасне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України; безпеку перевезень; безпечні умови перевезень; запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту; права на пільги громадян щодо користування транспортом. Підприємства транспорту мають право: визначати термін і графік перевезень; призначати регулярні та додаткові рейси і маршрути перевезень; пропонувати рівень комфорту на вибір самих пасажирів; вимагати від пасажирів, відправників і одержувачів вантажів виконання вимог цього Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту.

Стаття 13. Відповідальність підприємств транспорту

Відповідальність підприємств транспорту за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу, а також відповідальність перед пасажиром за несвоєчасне подання транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами України.

Підприємство транспорту, діяльність якого пов'язана з підвищеною небезпекою, несе матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом, у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їх вини.

Підприємства транспорту несуть відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу, згідно з чинним законодавством України.

Стаття 14. Охорона вантажів і об'єктів транспорту

Підприємства транспорту забезпечують збереження вантажів та багажу з часу їх прийняття для перевезення і до видачі їх одержувачам, якщо інше не передбачено договором.

Охорона вантажів і об'єктів транспорту, а також проведення протипожежної профілактичної роботи та контроль за виконанням встановлених вимог пожежної безпеки, ліквідація пожеж на транспорті здійснюються працівниками підприємств транспорту у встановленому порядку.

Перелік вантажів, що підлягають спеціальній охороні та супроводу, затверджується Кабінетом Міністрів України. Порядок охорони та супроводу таких вантажів встановлюється центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Перелік військових вантажів, порядок охорони і супроводу їх караулами встановлюються Міністерством оборони України за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Охорона та супровід небезпечних і цінних вантажів за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, забезпечуються відправниками або одержувачами вантажів протягом усього шляху руху.

Порядок охорони та супроводу вантажів, що швидко псуються, визначається відправниками (одержувачами) вантажів самостійно і погоджується з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Охорона громадського порядку, забезпечення особистої безпеки громадян, захист їх прав, свобод і законних інтересів, запобігання

правопорушенням та їх припинення, виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили, захист власності від злочинних посягань, державний пожежний нагляд на транспорті забезпечуються органами Міністерства внутрішніх справ України при сприянні підприємств транспорту.

Стаття 15. Організація роботи транспорту у надзвичайних умовах

Підприємства і організації транспорту вживають невідкладних заходів для ліквідації наслідків стихійного лиха (повінь, пожежа, замети тощо), аварій та катастроф, які призвели до порушення роботи транспорту.

Центральні та місцеві органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування, органи внутрішніх справ на транспорті та інші підрозділи Міністерства внутрішніх справ України, Цивільної оборони України, Збройних Сил України подають негайну допомогу у ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій та катастроф на транспорті та припиненні протизаконного втручання у діяльність транспорту, яке загрожує безпеці життя або здоров'ю людей, безпеці експлуатації транспортних засобів і збереженню вантажів.

Збитки, заподіяні транспорту внаслідок навмисного блокування транспортних комунікацій та інших незаконних дій, спрямованих на порушення безперешкодної та безперервної роботи транспортних засобів, відшкодовуються транспортним підприємствам, установам і організаціям винними особами у встановленому законом порядку.

Стаття 16. Безпека на транспорті

Підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища.

Працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки. Ці працівники, а також працівники, які зазнають

впливу шкідливих і небезпечних умов праці, повинні проходити у встановленому порядку медичні обстеження.

Частини території підприємств, вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеродромів і шляхів сполучення, де здійснюється рух транспортних засобів, проводяться маневрові та вантажно-розвантажувальні роботи, є зоною підвищеної небезпеки.

Перебування громадян у цих зонах забороняється. Правила перебування в зоні підвищеної небезпеки і виконання в ній робіт встановлюються центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту з урахуванням пропозицій заінтересованих організацій та за погодженням з місцевими органами влади і самоврядування.

Не допускається розміщення об'єктів, пов'язаних з виробництвом, зберіганням, навантажуванням, транспортуванням і розвантажуванням вибухових, легкозаймистих, радіоактивних і отруйних речовин поблизу місць загального користування, споруд, жилих масивів, природних територій та об'єктів, що підлягають особливій охороні. Мінімальна відстань від таких об'єктів визначається відповідними будівельними нормами та правилами, погодженими з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту, відповідними законодавчими актами.

Переобладнання всіх комунікацій, пов'язане з реконструкцією і ремонтом споруд транспорту, розташованих у смузі відведення шляхів сполучення, здійснюється власниками комунікацій за їх рахунок.

Відповідальність за дотримання встановлених нормативів при будівництві та експлуатації газопроводів, нафтопроводів та інших комунікацій, що перетинають залізничні колії та автомобільні дороги або межують з цими коліями і дорогами, несуть власники таких комунікацій.

Підприємства, установи та організації - відправники і одержувачі вибухових, легкозаймистих, радіоактивних, отруйних та інших небезпечних вантажів зобов'язані гарантувати безпеку їх перевезення, мати засоби і мобільні підрозділи для запобігання аварійним ситуаціям під час перевезення таких вантажів або ліквідації наслідків аварії. Нагляд за забезпеченням безпеки руху транспортних засобів здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Питання безпеки руху транспортних засобів на території України, пов'язані з діяльністю транспорту інших держав, регулюються на основі норм, прийнятих в Україні, та міжнародних договорів України.

Перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти повітряним, а в окремих випадках й іншими видами транспорту, підлягають обов'язковому контролю на відповідність їх вимогам безпеки у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 17. Трудові відносини, соціальний захист і дисципліна працівників транспорту

Трудові відносини, соціальний захист і дисципліна працівників транспорту регулюються Кодексом законів про працю України (322-08), іншими законодавчими актами України, статутами (положеннями) про дисципліну працівників окремих видів транспорту, що затверджуються Кабінетом Міністрів України за погодженням з відповідними профспілками.

Стаття 18. Страйки на транспорті

Припинення роботи (страйк) на підприємствах транспорту може бути

у разі невиконання адміністрацією підприємства умов тарифних угод, крім випадків, пов'язаних з перевезенням пасажирів, обслуговуванням безперервно діючих виробництв, а також, коли страйк становить загрозу життю і здоров'ю людини.

Стаття 19. Страхування працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, а також пасажирів, багажу і вантажів на транспорті

Умови і порядок страхування працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, пасажирів, багажу і вантажів на транспорті визначаються чинним законодавством України.

Стаття 20. Звітно-обліковий час на транспорті

На підприємствах транспорту, що безпосередньо беруть участь у перевезеннях, встановлюється єдиний звітно-обліковий час - київський.

Р о з д і л ІІ ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ

Стаття 21. Єдина транспортна система України

Єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Стаття 22. Залізничний транспорт і його склад

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

Стаття 23. Землі залізничного транспорту

До земель залізничного транспорту належать землі, надані в користування підприємствам і організаціям залізничного транспорту відповідно до чинного законодавства України. До складу цих земель входять землі, які є смугою відведення залізниць, а саме землі, надані під залізничне полотно та його облаштування, станції з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, захисні та укріплюючі насадження, службові, культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту.

Уздовж земель залізничного транспорту можуть встановлюватися охоронні зони.

Землі залізничного транспорту повинні утримуватися в належному санітарному стані і використовуватися для вирощування деревини, у тому числі ділової, та кормів для тваринництва.

Стаття 24. Морський транспорт і його склад

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Стаття 25. Землі морського транспорту

До земель морського транспорту належать землі, надані в користування під: морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту; гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт.

До земель морського транспорту не належать території, насипані або наміті в акваторії за кошти портів.

Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також споруд-

дження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів.

Стаття 26. Технічний нагляд за суднами

Технічний нагляд за суднами та їх класифікація незалежно від форм власності судна і його власника здійснюються класифікаційним товариством, обраним за пропозицією судновласника та за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Стаття 27. Річковий транспорт і його склад

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та поставальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Стаття 28. Землі річкового транспорту

До земель річкового транспорту належать землі, надані в користування під: порти, спеціалізовані причали, пристані і затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт; пасажирські вокзали, павільйони і причали; судноплавні канали, судноплавні, енергетичні та гідротехнічні споруди, службово-технічні будівлі; берегоукріплювальні споруди і насадження; спеціальні насадження для вирощування деревини, в тому числі ділової; вузли зв'язку, радіоцентри і радіостанції; будівлі, берегові навігаційні знаки та інші споруди для обслуговування водних шляхів, судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, майстерні, судноверфі, відстойно-ремонтні пункти, склади, матеріально-технічні бази, інженерні мережі, службові та культурно-побутові приміщення, інші об'єкти, що забезпечують роботу річкового транспорту. Для робіт, пов'язаних із судноплавством і сплавом на внутрішніх водних шляхах, поза населеними пунктами виділяється у встановленому порядку берегова смуга. Землі берегової смуги не вилучаються у землекористувачів і використовуються відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 29. Технічний, класифікаційний і судноплавний нагляд за річковими суднами

Технічний, класифікаційний і судноплавний нагляд за річковими суднами здійснюється Українською державною інспекцією Регістру та безпеки судноплавства у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Стаття 30. Автомобільний транспорт і його склад

До складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Стаття 31. Землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства

До земель автомобільного транспорту належать землі, надані в користування під споруди і устаткування енергетичного, гаражного та паливно-роздавального господарства, автовокзали, автостанції, лінійні виробничі споруди, службово-технічні будівлі, станції технічного обслуговування, автозаправні станції, автотранспортні, транспортно-експедиційні підприємства, авторемонтні заводи, бази, вантажні двори, майданчики контейнерні та для перечеПЛення, службові та культурно-побутові приміщення й інші об'єкти, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

До земель дорожнього господарства належать землі, надані в користування під проїзну частину, узбіччя, земляне полотно, декоративне озеленення, резерви, кювети, мости, тунелі, транспортні розв'язки, водопропускні споруди, підпірні стінки, смуги відведення і розташовані в їх межах інші дорожні споруди та обладнання.

До складу земель дорожнього господарства входять також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме: паралельні об'їзні дороги, паромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протисельові споруди, вловлюючі з'їзди; майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, підприємства та об'єкти служби дорожнього сервісу; будинки (в тому числі жилі) та споруди дорожньої служби з виробничими базами; придорожні лісосмуги для захисту доріг і вирощування деревини, в тому числі ділової.

Землі, що знаходяться під автомобільними дорогами загального користування та їх спорудами, надаються дорожнім організаціям у користування відповідно до чинного законодавства.

Стаття 32. Авіаційний транспорт і його склад

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Стаття 33. Землі авіаційного транспорту

До земель авіаційного транспорту належать землі, надані в користування під: аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічні території з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; вертольотні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями та спорудами; ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден; службові об'єкти, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Стаття 34. Міський електротранспорт і його склад

До складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

Стаття 35. Землі міського електротранспорту

До земель міського електротранспорту належать землі, надані в користування під відокремлені трамвайні колії та їх облаштування, колії і станції фунікулерів, канатних доріг, ескалаторів, трамвайно-тролейбусних депо, вагоноремонтні заводи, споруди

енергетичного і колійного господарства, сигналізації і зв'язку, службові і культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи міського електротранспорту.

Стаття 36. Відомчий транспорт

До складу відомчого транспорту входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій.

Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, повинні забезпечувати його розвиток і утримання на рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг.

Відносини підприємств, які мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

Стаття 37. Трубопровідний транспорт

Відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються Законом України "Про трубопровідний транспорт" та іншими нормативно-правовими актами України.

Стаття 38. Використання лісових смуг і земель транспортними підприємствами

Поряд з прямим призначенням лісових смуг, що обслуговуються підприємствами транспорту, в лісопосадках може вирощуватися ділова деревина (хвойні дерева, береза, липа тощо).

Підприємства дорожнього господарства повинні проводити на магістральних дорогах з інтенсивним рухом заміну плодкових дерев у лісосмугах на породи дерев промислового призначення для запобігання випадкам отруєння плодами дерев, насиченими шкідливими речовинами вихлопних газів автомобільного транспорту.

Керівники підприємств транспорту несуть відповідальність за забруднення земель, прилеглих до транспортних магістралей, бур'янами.

Стаття 39. Взаємодія підприємств різних видів транспорту

Відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами).

Розроблення та укладання вузлових угод здійснюється в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Стаття 40. Координація діяльності всіх видів транспорту

Координація діяльності всіх видів транспорту здійснюється центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Координація

діяльності всіх видів транспорту в межах регіонів здійснюється комісіями з координації роботи транспорту, що утворюються органами місцевої влади і самоврядування і діють відповідно до положення, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.

Р о з д і л ІІІ ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 41. Контроль за додержанням законодавства на транспорті

Контроль за додержанням законодавства на транспорті здійснюють відповідні органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень.

Стаття 42. Міжнародні договори

Якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлено інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України про транспорт, то застосовуються правила відповідного міжнародного договору.

Президент України Л.КУЧМА

м. Київ, 10 листопада 1994 року
N 232/94-ВР

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про залізничний транспорт

Цей Закон визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями,

відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Розділ I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1. Визначення основних понять

У цьому Законі основні поняття вживаються в такому значенні: залізничний транспорт - виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо; залізниця - статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі; пряме залізничне сполучення - перевезення вантажів і пасажирів у межах двох і більше залізниць України; пряме змішане сполучення - перевезення, що здійснюється залізницями разом з іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях; міжнародне залізничне сполучення - перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти між Україною та іноземними державами; непряме міжнародне сполучення - перевезення між Україною та іноземними державами з переоформленням транспортного документа в процесі транспортування; вантаж - матеріальні цінності, які перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього вантажному рухомому складі; багаж - речі та інші матеріальні цінності, що відправляються пасажиром за окрему плату за наявності проїзних документів у багажному вагоні, який прямує в тому ж напрямку, що і пасажир; вантажобагаж - вантаж, що перевозиться в пасажирських і

поштово-багажних поїздах; транспортні засоби - залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери; промисловий залізничний транспорт - транспортно-технологічний комплекс, який забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами в цілому) та взаємодію із залізничним транспортом загального користування і не належить до нього; під'їзні колії - залізничні колії, які призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій та установ у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.

Стаття 2. Залізничний транспорт у народногосподарському комплексі та соціальній сфері держави

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України. Залізничні у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

Стаття 3. Законодавство про залізничний транспорт

Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із Закону України "Про транспорт" (232/94-ВР), цього Закону, Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту загального користування, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

Стаття 4. Управління залізничним транспортом

З метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації

діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.. Залізниця є основною організаційною ланкою на залізничному транспорті. Створення, реорганізація, ліквідація та визначення територіальних меж залізниць, призначення і звільнення їх керівників здійснюються рішеннями Кабінету Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту. Повноваження, права та обов'язки залізниць визначаються цим Законом, їх статутами. Затвердження статутів залізниць здійснюється центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту за погодженням з центральним органом виконавчої влади з питань економічної політики та Антимонопольним комітетом України.

Створення, реорганізація та ліквідація підприємств, установ і організацій, які входять до складу залізниць, затвердження їх статутів (положень), а також укладання контрактів (трудових договорів) з їх керівниками здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також статутами залізниць.

Управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснюється органом управління залізничним транспортом - Державною адміністрацією залізничного транспорту України (далі - Укрзалізниця), підпорядкованим центральному органу виконавчої влади в галузі транспорту.

Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями проводяться централізовано і належать виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарюючого суб'єкта.

Стаття 5. Майно залізничного транспорту

Майно, закріплене за залізницями, підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, є загальнодержавною власністю.

Управління майном підприємств залізничного транспорту загального користування здійснюється Укрзалізницею в межах повноважень, визначених чинним законодавством України.

Рішення про закріплення транспортних засобів та їх безоплатну передачу однією залізницею або підприємством залізничного транспорту загального користування іншим залізницям та підприємствам без зміни форми власності приймаються Укрзалізницею.

Передача в оренду, обмін та надання безкоштовно в тимчасове користування, а також виведення з експлуатації рухомого складу і контейнерів, що перебувають у загальнодержавній власності, здійснюються залізницями та підприємствами залізничного транспорту загального користування за погодженням з Укрзалізницею.

Приватизація цілісних майнових комплексів, підприємств і структурних підрозділів, не пов'язаних з діяльністю залізниць, окремих інвентарних об'єктів та об'єктів незавершеного будівництва, що належать залізницям та підприємствам залізничного транспорту загального користування, здійснюється за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту та Укрзалізницею відповідно до чинного законодавства України з питань приватизації.

Стаття 6. Землі залізничного транспорту та охоронні зони

Землі, що надаються в користування для потреб залізничного транспорту, визначаються відповідно до Земельного кодексу України та Закону України "Про транспорт»

До земель залізничного транспорту належать землі смуг відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту.

Для забезпечення у межах смуги відведення нормальної експлуатації залізничних колій, ліній електропостачання та зв'язку, інших пристроїв та об'єктів залізничного транспорту загального користування, а також у місцях, де є небезпека зсувів, обвалів, розмивів, селей, снігозанесень та інших небезпечних впливів, встановлюються охоронні зони.

Охоронні зони - ділянки землі, прилеглі до земель залізничного транспорту загального користування і необхідні для забезпечення збереження, міцності та стійкості споруд, пристроїв та інших об'єктів залізничного транспорту.

Порядок встановлення охоронних зон, їх розміри і режим користування визначаються Кабінетом Міністрів України.

Стаття 7. Відносини залізниць з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування

Відносини залізниць з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України.

До компетенції цих органів належать: контроль за роботою залізничного приміського пасажирського транспорту і вокзалів, погодження тарифів у приміських сполученнях, погодження питання щодо пунктів зупинок, закриття залізничних станцій для обслуговування пасажирів, автомобільних переїздів через залізничні колії.

На місцеві органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою привокзальних площ, спорудження та впорядкування під'їздів до залізничних станцій, забезпечення їх телефонним зв'язком та транспортним сполученням з населеними пунктами за місцем розташування станцій, запобігання правопорушенням на залізницях. Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування взаємодіють із залізницями з метою поліпшення використання транспортних засобів власниками вантажів, злагоженої роботи з іншими видами транспорту, розвитку (в тому числі на пайових засадах) транспортної і соціальної інфраструктури щодо обслуговування пасажирів та економіки регіонів.

Органи управління залізничним транспортом разом з відповідними місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування вирішують питання експлуатації малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій, а також залізничних під'їзних колій, що перебувають на балансі залізниць.

У разі неприйняття органами місцевого самоврядування (протягом 6 місяців після звернення залізниці) рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями та під'їзними коліями, Укрзалізниця за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту має право прийняти рішення про закриття малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій та залізничних під'їзних колій.

Р о з д і л ІІ

ОСНОВНІ ЕКОНОМІЧНІ ТА ФІНАНСОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття 8. Основи організації перевезень на залізничному транспорті

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень.

Умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні, за участю залізниць та інших видів транспорту,

нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

Господарська діяльність щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом провадиться на підставі ліцензії, яка видається в порядку, встановленому законодавством.

Стаття 9. Тарифи на залізничні перевезення

Встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Тарифи на перевезення пасажирів і багажу в приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів.

Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства України.

Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції.

Для захисту інтересів окремих категорій громадян на пасажирських перевезеннях, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загального користування від їх використання відшкодовуються залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг.

Стаття 10. Основи виробничо-фінансової та інвестиційної діяльності на залізничному транспорті

Підприємства та організації залізничного транспорту загального користування здійснюють свою діяльність на основі поєднання принципів державного регулювання та ринкових відносин.

Економічні взаємовідносини між залізницями, включаючи розподіл доходів (прибутку) від перевезень, розрахунки, пов'язані з незабезпеченням

схоронності вантажу та пошкодженням технічних засобів, розрахунки із заводами за ремонт рухомого складу та випуск запасних частин, іншими підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, пов'язаними з організацією та забезпеченням процесу перевезень, регулюються виходячи з єдиної технології роботи в порядку, який визначає Укрзалізниця, а також на підставі угод між цими підприємствами, установами та організаціями, що укладаються відповідно до зазначеного порядку.

Доходи залізниць за перевезення вантажів і пасажирів у прямому сполученні формуються з урахуванням їх конкретного внеску в процес перевезень. Організація розрахунків за ці перевезення та використання рухомого складу здійснюється через єдину систему розрахунків шляхом відкриття єдиного поточного рахунку Укрзалізниці із спеціальним режимом використання.

Плани діяльності і перспективи розвитку підприємств, установ та організацій, що входять до складу залізниць, погоджуються із залізницями, а плани діяльності та перспективи розвитку залізниць, інших підприємств, установ та організацій - з Укрзалізницею.

Будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому

порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень.

Будівництво і реконструкція (у тому числі електрифікація) залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням населення регіону, придбання електропоїздів та дизель-поїздів для приміського сполучення здійснюються за рахунок коштів залізниць із залученням коштів місцевих бюджетів, а також інших не заборонених законодавством коштів.

Будівництво і реконструкція залізничних станцій та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з будівництвом або реконструкцією промислових підприємств, здійснюються за рахунок коштів підприємств або коштів, передбачених у Державному бюджеті України на зазначені цілі.

Для вирішення загальногалузевих проблем розвитку залізничного транспорту при Укрзалізниці створюється цільовий фонд інвестиційних ресурсів.

Розрахунки відправників і одержувачів вантажу, вантажобагажу і пошти з підприємствами залізничного транспорту загального користування

за перевезення, додаткові збори за вантажні операції і користування рухомим складом, а також за штрафи, пеню, неустойки здійснюються в порядку, передбаченому Статутом залізниць України, іншими актами законодавства України та міжнародними договорами.

Підприємства залізничного транспорту загального користування мають право на заставу майна переданих їм для перевезень вантажів для забезпечення гарантії належної провізної оплати та інших платежів за перевезення в порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Галузевий контроль фінансово-економічної діяльності залізниць, інших підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування здійснюється Укрзалізницею, яка подає у відповідні органи їх зведену бухгалтерську звітність.

Кабінет Міністрів України щорічно встановлює Укрзалізниці державне замовлення щодо перевезень пасажирів і вантажів, введення нових потужностей, модернізації технічних засобів, порядку і розмірів виділення необхідних для цих потреб коштів з Державного бюджету України.

Р о з д і л ІІІ

БЕЗПЕКА РУХУ, ОХОРОНА ВАНТАЖІВ ТА ОБ'ЄКТІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ, ОРГАНІЗАЦІЯ ЙОГО РОБОТИ В УМОВАХ НАДЗВИЧАЙНИХ ОБСТАВИН

Стаття 11. Безпека на залізничному транспорті

Залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів, охорону навколишнього природного середовища згідно з чинним законодавством України.

Безпека руху поїздів - комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв.

Розміщення об'єктів, пов'язаних з виробництвом, зберіганням, навантаженням, транспортуванням і розвантаженням вибухових, легкозаймистих, радіоактивних речовин і матеріалів, отруйних та сильнодіючих хімічних речовин, визначається відповідними будівельними та санітарними нормами і правилами стосовно об'єктів, розташованих на землях залізничного транспорту загального користування. Місця перетину залізничних колій трубопроводами, лініями зв'язку і електропередач, іншими комунікаціями повинні погоджуватися з Укрзалізницею.

Рухомий склад, обладнання та інші технічні засоби, які постачаються залізничному транспорту, повинні відповідати вимогам безпеки руху,

схоронності вантажів, охорони праці, екологічної безпеки і мати відповідний сертифікат.

Державний нагляд за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті України здійснюють центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, Укрзалізниця та їх органи на місцях у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Стаття 12. Охорона вантажів та об'єктів на залізничному транспорті

Залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують збереження вантажів, багажу та вантажобагажу на шляху слідування та на залізничних станціях згідно з чинним законодавством України.

Охорона вантажів і об'єктів залізничного транспорту, нагляд за дотриманням вимог пожежної безпеки, ліквідація пожеж на залізничному транспорті загального користування здійснюються відомчою воєнізованою охороною Укрзалізниці, працівники якої під час виконання службових обов'язків мають права, які передбачені

Положенням про відомчу воєнізовану охорону Укрзалізниці та чинним законодавством України, застосовувати вогнепальну зброю та спеціальні засоби (наручники, гумові кийки, засоби зв'язування, слезоточиві речовини) у випадках і порядку, передбачених чинним законодавством України, а також гарантії правового та соціального захисту.

Положення (7-94-п) про відомчу воєнізовану охорону Укрзалізниці затверджує Кабінет Міністрів України.

Охорона захисних лісонасаджень здійснюється відомчою лісовою охороною дистанцій захисних лісонасаджень, положення про яку затверджує Укрзалізниця.

Стаття 13. Організація роботи залізничного транспорту в умовах надзвичайних обставин

Організація роботи залізниць та підприємств залізничного транспорту загального користування в умовах надзвичайних обставин здійснюється згідно з чинним законодавством України.

Укрзалізниця має право запроваджувати, за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту, тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення.

Стаття 14. Мобілізаційна підготовка залізничного транспорту

Мобілізаційна підготовка залізничного транспорту загального користування є важливим державним завданням щодо зміцнення безпеки держави і здійснюється в мирний час з метою завчасної підготовки для забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, невідкладних потреб суспільного виробництва та населення у перевезеннях в особливий період.

Фінансування заходів щодо мобілізаційної підготовки залізничного транспорту загального користування здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Управління мобілізаційною підготовкою та цивільною обороною на залізничному транспорті загального користування здійснюється Укрзалізницею.

Відповідальність за належний стан мобілізаційної підготовки і цивільної оборони на підприємствах, в установах та організаціях залізничного транспорту загального користування несуть їх керівники.

Розділ IV

ТРУДОВІ ВІДНОСИНИ І ДИСЦИПЛІНА ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття 15. Трудові відносини працівників залізничного транспорту

Трудові відносини працівників залізничного транспорту загального користування регулюються на підставі Кодексу законів про працю України, Положення "Про дисципліну працівників залізничного транспорту України", іншими актами законодавства України про працю.

Особливості умов праці, соціально-побутового і житлового забезпечення, режиму робочого часу та часу відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту загального користування, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів, встановлюються Укрзалізницею згідно з чинним законодавством України за погодженням з галузевими профспілками.

Працівники залізничного транспорту загального користування, які здійснюють обслуговування пасажирів, працевлаштовуються на підприємства пасажирського залізничного транспорту загального користування за контрактною формою трудового договору. Перелік категорій працівників залізничного транспорту, які працевлаштовуються за контрактною формою трудового договору, затверджується Кабінетом Міністрів України.

Створення робочих місць для працевлаштування інвалідів проводиться підприємствами та організаціями залізничного транспорту загального

користування в розмірі чотирьох відсотків від числа працівників, зайнятих на підсобно-допоміжних роботах.

Стаття 16. Соціальний захист працівників залізничного транспорту

Соціальний захист працівників залізничного транспорту загального користування здійснюється у встановленому порядку згідно з чинним законодавством України.

Працівники залізничного транспорту загального користування та члени їх сімей (утриманці) користуються правом на безплатний проїзд залізничним транспортом. Порядок та умови надання цих та інших пільг встановлюються Кабінетом Міністрів України, колективними договорами та угодами.

За працівниками підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які були переведені на іншу роботу в цій галузі або в інші галузі внаслідок трудового каліцтва чи професійного захворювання або якщо вони вийшли на пенсію по інвалідності чи за віком, зберігаються право на безплатний проїзд залізничним транспортом та інші пільги, які встановлені законодавчими актами України для працівників залізничного транспорту, колективними договорами та угодами.

Працівникам залізничного транспорту загального користування, які відповідно до чинного законодавства України потребують поліпшення житлових умов, на індивідуальне і кооперативне будівництво або придбання житла підприємствами та організаціями залізничного транспорту загального користування може надаватися безвідсотковий кредит на термін до 20 років за рахунок відповідних власних коштів підприємств залізничного транспорту загального користування.

Залізничники та члени їх сімей користуються у встановленому порядку безплатним медичним обслуговуванням у відомчих установах охорони здоров'я. Це право зберігається за ними і після виходу на пенсію.

Пенсійне забезпечення працівників залізничного транспорту загального користування здійснюється згідно з чинним законодавством України.

Укрзалізниця має право за рахунок власних коштів створювати недержавний пенсійний фонд та виплачувати залізничникам галузеву пенсію на підставі чинного законодавства України.

Стаття 17. Дисципліна, вирішення колективних трудових спорів (конфліктів) на підприємствах залізничного транспорту

Дисципліна працівників залізничного транспорту загального користування регулюється чинним законодавством України та Положенням "Про дисципліну працівників залізничного транспорту України" (55-93-п).

Колективні трудові спори з питань впровадження на підприємствах

залізничного транспорту загального користування нових чи зміни існуючих соціально-економічних умов праці і побуту, укладання та виконання колективних договорів та інших угод між власником або уповноваженим органом управління підприємством та

трудоим колективом (колективом підрозділу) або профспілкою вирішуються в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

Розділ V

ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ УКРАЇНИ ТА ВЗАЄМОДІЯ З ІНШИМИ ВИДАМИ ТРАНС- ПОРТУ

Стаття 18. Транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України

Укрзалізниця, залізниці та інші підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування можуть виступати як суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності і здійснювати її на підставі чинного законодавства України та міжнародних договорів України. Для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України залізниці здійснюють міжнародні перевезення у прямому залізничному, прямому змішаному та непрямому міжнародному сполученнях.

Перевезення вантажів і пасажирів у прямому і непрямому міжнародному і прямому змішаному сполученнях регулюються чинним законодавством України і міжнародними договорами України.

Залізниці при міжнародних перевезеннях мають право на відшкодування витрат, пов'язаних з додатковими послугами, що не передбачені міжнародними договорами, за рахунок вантажовідправника і вантажодержувача на основі договорів.

Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, які поставляють продукцію на експорт з перевезеннями її залізницями України, можуть відраховувати частину валютних коштів залізницям у рахунок провізної плати та на відшкодування витрат на додаткові послуги.

Обов'язковому продажу іноземної валюти та оподаткуванню коштів в іноземній валюті, одержаних залізницями за міжнародні перевезення, підлягають кошти, що залишилися у залізниць після відрахувань іноземним залізницям, які беруть участь у цих перевезеннях.

Стаття 19. Розвиток інфраструктури залізниць щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України

Залізниці повинні здійснювати розвиток інфраструктури транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України, підвищувати

пропускну і переробну спроможність прикордонних передаточних пунктів, приводити парк рухомого складу і контейнерів, що виходять на іноземну мережу залізниць, у відповідність з міжнародними стандартами і вимогами.

Стаття 20. Міжнародне співробітництво у галузі залізничного транспорту

Здійснення співробітництва з організаціями залізничного транспорту іноземних держав, правовий захист з питань залізничного транспорту України та представництво інтересів України у відповідних міжнародних організаціях залізничного транспорту загального користування покладаються на Укрзалізницю.

Стаття 21. Взаємовідносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій

Відносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій, порядок і умови експлуатації цих колій, обігу рухомого складу, що не належить до залізничного транспорту загального користування, визначаються Статутом

залізниць України та укладеними на його основі договорами. Власники залізничних під'їзних колій, споруд та устаткування, вантажно-розвантажувальних комплексів, які не належать до залізничного транспорту загального користування за своїми пропускними і вантажопереробними можливостями, повинні забезпечувати необхідні обсяги перевезень, навантаження і розвантаження транспортних засобів, їх зберігання та ефективне використання.

Власники залізничних під'їзних колій здійснюють їх утримання на рівні, що забезпечує безпеку виконання робіт, ефективне використання рухомого складу, збереження вагонного парку та вантажу, який перевозиться.

Розвиток існуючих і будівництво нових станцій залізниць у зв'язку з будівництвом або реконструкцією під'їзних колій проводяться власниками цих колій за свій рахунок.

Р о з д і л VI

ПРАВА, ОБОВ'ЯЗКИ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Стаття 22. Права та обов'язки залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту

Залізниці, підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування мають право: а) встановлювати межі зон

підвищеної небезпеки;б) у разі несвоєчасної оплати за перевезення стягувати з вантажовідправників вантажоодержувачів) пеню у розмірі і порядку, встановлених Статутом залізниць України; в) вимагати від вантажовідправників та вантажоодержувачів безумовного додержання вимог і норм щодо використання засобів механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, тари, спеціалізованих контейнерів, які виключають пошкодження рухомого складу, споруд та пристроїв колійного господарства і забезпечують схоронність вантажів.

Права залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування (перевізників) на прийняті до перевезень вантажі захищаються нарівні з правами власників вантажу. Перевізники мають право вимагати повернення

вантажу, що перебуває в чужому незаконному володінні, а також на відшкодування збитків, заподіяних розкраданням, знищенням чи його псуванням (для можливості повернення власнику вантажу).

У разі псування, знищення, розкрадання вантажу, власник якого невідомий, шкода компенсується перевізнику в порядку, встановленому Статутом залізниць України.

Перевізники зобов'язані забезпечувати: своєчасне якісне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти; розвиток інфраструктури залізничного транспорту загального користування, транспортних послуг; схоронність вантажів, що перевозяться; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу залізничного транспорту загального користування. Відшкодування збитків користувачам послуг залізничного транспорту загального користування у разі порушення договірних зобов'язань здійснюється в порядку, що встановлюється Статутом залізниць України і контролюється центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Перевізники не мають права відмовляти пасажирів та відправникові вантажу в перевезенні, крім випадків, передбачених Статутом залізниць України.

Стаття 23. Відповідальність за порушення договірних зобов'язань під час перевезень

У разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором про організацію перевезень вантажів перевізники несуть відповідальність за неповну і несвоєчасну подачу вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень, а вантажовідправники - за невикористання наданих транспортних засобів у порядку та розмірах, що визначаються Статутом залізниць України. Перевізники також несуть відповідальність за зберігання вантажу, багажу, вантажобагажу з моменту його прийняття і

до видачі одержувачу, а також за дотримання терміну їх доставки в межах, визначених Статутом залізниць України.

За незбереження (втрату, нестачу, псування, пошкодження) прийнятого до перевезень вантажу, багажу, вантажобагажу перевізники несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

Стаття 24. Відповідальність за пошкодження транспортних засобів

Відправники, одержувачі вантажів та власники під'їзних колій несуть матеріальну відповідальність згідно з чинним законодавством України за пошкодження контейнерів і рухомого складу перевізників, а перевізники - за втрату і пошкодження транспортних засобів, що їм не належать, у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Стаття 25. Відшкодування збитків, заподіяних залізничному транспорту

Збитки, що виникли у разі порушення безперебійної роботи та безпеки руху на залізничному транспорті загального користування внаслідок блокування його комунікацій та інших навмисних незаконних дій, збитки за пошкодження та знищення лісонасаджень, інженерних споруд, земляного полотна та колій відшкодовуються винними юридичними та фізичними особами в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

Стаття 26. Акти, претензії та позови

Обставини, які можуть служити підставою для майнової відповідальності перевізників, відправників і одержувачів вантажу, багажу, вантажобагажу, пасажирів, засвідчуються актами.

Вимоги вантажовідправників, вантажоодержувачів, пасажирів до перевізників щодо порушених прав і законних інтересів розглядаються в претензійному чи позовному порядку.

Порядок і терміни складання актів, пред'явлення і розгляду претензій та позовів визначаються Статутом залізниць України відповідно до чинного законодавства України.

Р о з д і л VII ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 27. Мова службового діловодства та спілкування на залізничному транспорті

Службове діловодство, облікова, звітна, комерційна і технічна документація, телеграфний зв'язок, правова і науково-технічна інформація, а також інформація і реклама на залізничних станціях, вокзалах, у поїздах

та інших місцях обслуговування пасажирів, службове спілкування на підприємствах, в установах та організаціях залізничного транспорту, пов'язаних з рухом поїздів, перевезенням пасажирів і вантажів, здійснюються відповідно до чинного законодавства України про мови та міжнародних угод.

Президент України Л.КУЧМА

м. Київ, 4 липня 1996 року N 273/96-ВР

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про трубопровідний транспорт

Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні засади діяльності трубопровідного транспорту.

Стаття 1. Визначення термінів

У цьому Законі наведені нижче терміни вживаються у такому значенні: магістральний трубопровід - технологічний комплекс, що функціонує як єдина система і до якого входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів; промислові трубопроводи (приєднані мережі) - всі інші немагістральні трубопроводи в межах виробництв, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газопровідні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо; технічний коридор - земельна ділянка, в межах якої прокладено систему трубопроводів і комунікацій; виконавча зйомка - нанесення розташування об'єкта на план землекористування та на інші картографічні матеріали; дефектоскопія внутрішньої порожнини трубопроводу - визначення, реєстрування або передавання геометричних, фізичних та інших параметрів трубопроводу і його антикорозійного покриття, які характеризують його технічну надійність, за допомогою комплексу приладів, що розміщуються всередині трубопроводу; діагностика - комплекс технічних заходів щодо визначення технічних параметрів трубопроводу; об'єкти трубопровідного транспорту - магістральні та промислові трубопроводи, включаючи наземні, надземні і підземні

лінійні частини трубопроводів, а також об'єкти та споруди, основне і допоміжне обладнання, що забезпечують безпечну та надійну експлуатацію трубопровідного транспорту; охоронна зона - землі вздовж магістральних та промислових трубопроводів, навколо промислових об'єктів для забезпечення нормальних умов їх експлуатації, запобігання ушкодженню, а також для зменшення їх негативного впливу на людей, суміжні землі, природні об'єкти та довкілля в цілому.

Стаття 2. Система трубопровідного транспорту України

Систему трубопровідного транспорту України становлять:

магістральний трубопровідний транспорт;
промисловий трубопровідний транспорт.

Стаття 3. Законодавство про трубопровідний транспорт і його мета

Відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються Законом України "Про транспорт", цим Законом та іншими актами законодавства України.

Відносини підприємств трубопровідного транспорту в Україні, власниками яких є інші держави, регулюються цим Законом у частині, яка не суперечить міждержавним договорам України.

Нормативні акти, що визначають правила проектування, будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки та охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної, екологічної безпеки та санітарні норми, є обов'язковими для підприємств, установ, організацій та громадян.

Метою законодавства про трубопровідний транспорт є регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів цього виду транспорту.

Особливості застосування Закону України "Про підприємства в Україні" щодо підприємств трубопровідного транспорту визначаються цим Законом, а також актами Кабінету Міністрів України, що видаються на його основі.

Стаття 4. Сфера дії Закону про трубопровідний транспорт

Дія цього Закону поширюється на відносини в галузі трубопровідного транспорту, призначеного для транспортування вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (промислів), виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування.

Особливості застосування цього Закону щодо функціонування промислового трубопровідного транспорту визначаються Кабінетом Міністрів України.

Стаття 5. Суб'єкти правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту

Суб'єктами правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту є юридичні і фізичні особи, діяльність яких безпосередньо стосується:

оборони держави; науково-дослідних, пошукових, проектно-конструкторських,

експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі; будівельних, будівельно-монтажних, спеціалізованих монтажних, ремонтних, налагоджувальних, пускових та інших робіт і послуг у цій галузі; експлуатації трубопроводів; виробництва і поставок будівельних та конструкційних матеріалів, обладнання, машин, механізмів,

контрольно-вимірювальних приладів та іншого обладнання для підприємств, їх об'єднань і організацій, діяльність яких пов'язана з проектуванням, будівництвом, комплектацією та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту;

забезпечення захисту персоналу і населення, а також навколишнього природного середовища під час будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту; забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті; зовнішньоекономічних відносин у сфері трубопровідного транспорту; державного нагляду і контролю за будівництвом і експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту.

Стаття 6. Основні принципи державної політики у сфері трубопровідного транспорту

Основними принципами державної політики у сфері трубопровідного транспорту, враховуючи його пріоритетність в економіці України, є: забезпечення надійного та безпечного функціонування трубопровідного транспорту; забезпечення виконання першочергових завдань, спрямованих на підтримку обороноздатності держави; координація науково-дослідних, пошукових, проектно-конструкторських, експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі; сприяння реконструкції і модернізації діючих об'єктів, оснащення їх сучасним ефективним обладнанням, автоматизованими

системами обліку і контролю тощо; зменшення енергетичної залежності України від держав - експортерів традиційних енергоносіїв (нафти, газу та продуктів їх

переробки); додержання екологічної безпеки трубопровідного транспорту; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій трубопровідного транспорту; забезпечення якісних та безпечних послуг при транспортуванні енергоносіїв та хімічних продуктів через територію України; сприяння раціональному транспортуванню вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин; сприяння міжнародному співробітництву у сфері трубопровідного транспорту.

Стаття 7. Трубопровідний транспорт як об'єкт власності

Магістральний трубопровідний транспорт має важливе народногосподарське та оборонне значення і є державною власністю України.

У разі якщо за технічними умовами підприємств трубопровідного транспорту за рахунок споживача (інвестора, забудовника) або його силами збудовані (реконструйовані) споруди трубопровідного транспорту, передача зазначених споруд у державну власність і на баланс підприємств трубопровідного транспорту виконується на договірній основі в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Типова форма відповідного договору, порядок визначення обґрунтованого обсягу витрат, що підлягає компенсації, форма відшкодування (викуп, у тому числі в розстрочку, оформлення корпоративних прав, надання пільг у визначеному розмірі) встановлюються Кабінетом Міністрів України.

Реорганізація (злиття, приєднання, поділ, виділ, перетворення) державних підприємств магістрального трубопровідного транспорту, а також їх приватизація забороняються. Відчуження основних фондів державних підприємств магістрального трубопровідного транспорту, передача їх з балансу на баланс, в концесію, оренду, лізинг, заставу, управління, передача до статутного фонду інших юридичних осіб основних фондів та акцій таких підприємств, вчинення інших правочинів, що можуть призвести до відчуження основних фондів та акцій цих підприємств, а також основних фондів та акцій Національної акціонерної компанії "Нафтогаз України", дочірніх та заснованих нею підприємств і газосховищ забороняються, крім випадків, коли результатом таких дій є створення державних підприємств, 100 відсотків яких є у державній власності України. Дія цієї частини не поширюється на об'єкти житлового фонду державних підприємств магістрального трубопровідного транспорту.

Щодо державних підприємств магістрального трубопровідного транспорту, Національної акціонерної компанії "Нафтогаз України", дочірніх та заснованих нею підприємств не може бути порушено справу про банкрутство.

Зміна форм власності промислового трубопровідного транспорту здійснюється згідно з чинним законодавством.

Стаття 8. Органи, що здійснюють державне управління у сфері трубопровідного транспорту

Державне управління у сфері трубопровідного транспорту здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування в межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України.

На особливий період безпосереднє керівництво підприємствами трубопровідного транспорту та контроль за їх діяльністю забезпечуються органами Міністерства оборони України.

Стаття 9. Відносини підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту з місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування у межах своїх повноважень: погоджують розміщення споруд та інших об'єктів трубопровідного транспорту на землях, наданих у користування підприємствам трубопровідного транспорту згідно із Земельним кодексом України; вживають заходів щодо безпеки експлуатації підприємствами, установами та організаціями об'єктів трубопровідного транспорту; беруть участь у складанні та узгодженні планів захисту персоналу і населення, спільних заходів щодо виконання робіт в умовах надзвичайного стану; забезпечують оповіщення та інформування населення про заходи захисту і правила поведінки в умовах надзвичайного стану, а також під час експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту із залученням до цієї роботи спеціалістів підприємств трубопровідного транспорту; приймають від підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту матеріали виконавчої зйомки і надають їх іншим підприємствам, установам та організаціям у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Роботи, пов'язані з ліквідацією і попередженням аварійних ситуацій на діючих трубопроводах, виконуються негайно з повідомленням про це відповідних органів державної виконавчої влади, представницьких органів та органів місцевого самоврядування, територіальних штабів Цивільної оборони України.

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування, власники землі і землекористувачі, що сприяють відведенню земель під об'єкти трубопровідного транспорту, рішення про будівництво яких було прийнято у встановленому чинним законодавством України порядку, мають пріоритетне право на забезпечення продуктами транспортування.

Взаємовідносини суб'єктів, яким передано у управління об'єкти трубопровідного транспорту, лінії електропередач, зв'язку, залізниці, автомобільні дороги та інші комунікації, що проходять в одному технічному коридорі або перетинаються, здійснюються на основі договорів, якими передбачаються права і обов'язки сторін щодо проведення спільних заходів, спрямованих на підвищення надійності експлуатації споруд та об'єктів трубопровідного транспорту.

Підприємства, установи та організації, що експлуатують трубопроводи, які підпорядковані різним відомствам, але розташовані в одному технічному коридорі, повинні узгодити умови їх експлуатації, а також мати погоджений з Міністерством оборони України та Штабом Цивільної оборони України план взаємодії і взаємодопомоги під час виконання робіт в особливий період.

Стаття 10. Контроль у сфері трубопровідного транспорту

Контроль у сфері трубопровідного транспорту спрямовується на забезпечення додержання вимог законодавства про трубопровідний транспорт органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування, а також підприємствами, установами та організаціями незалежно від форм власності та видів діяльності і громадянами.

Державний контроль у сфері трубопровідного транспорту здійснюється відповідними міністерствами та відомствами, органами державного нагляду і контролю та іншими спеціально уповноваженими на те державними органами, а також представницькими органами та органами місцевого самоврядування відповідно до законодавства України.

Стаття 11. Землі трубопровідного транспорту

До земель трубопровідного транспорту належать земельні ділянки, на яких збудовано наземні і надземні трубопроводи та їх споруди, а також наземні споруди підземних трубопроводів.

Уздовж трубопроводів встановлюються охоронні зони. Земля в межах охоронних зон не вилучається, а використовується з обмеженнями (обтяженнями) відповідно до закону або договору. Порядок встановлення, розмір та режим використання охоронної зони об'єкта трубопровідного транспорту визначаються законодавством України.

Стаття 12. Основи господарської діяльності підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту

Господарська діяльність підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту визначається цим Законом та іншими актами законодавства України.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту здійснюють приймання, збереження, перевантаження і транспортування трубопроводами, у тому числі з метою транзиту, вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин на основі договорів з урахуванням економічної ефективності та пропускної спроможності магістральних трубопроводів.

Економічні та соціальні відносини підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту, що виникають у процесі їх діяльності, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди.

Зовнішньоекономічна діяльність підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту регулюється актами законодавства України, що регламентують зовнішньоекономічні відносини.

Стаття 13. Ліцензування та сертифікація робіт на трубопровідному транспорті

Діяльність, пов'язана з проектуванням, будівництвом, ремонтом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту, здійснюється на підставі ліцензії і підлягає обов'язковій сертифікації. Ліцензії видаються в порядку, встановленому законодавством.

Стаття 14. Організаційна структура підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту

Організаційна структура підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту залежить від покладених на них завдань, визначається самими підприємствами, установами та організаціями і затверджується органами, що здійснюють управління майном цих підприємств. Ці органи визначаються Кабінетом Міністрів України.

Стаття 15. Екологічна експертиза на трубопровідному транспорті

Для визначення екологічної безпеки під час розміщення, будівництва нових і реконструкції діючих об'єктів трубопровідного транспорту, а також під час їх експлуатації проводиться обов'язкова державна екологічна експертиза у порядку, встановленому законодавством України.

Стаття 16. Права та обов'язки підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту мають право:

контролювати виконання робіт, визначених Правилами охорони магістральних трубопроводів, що затверджуються Кабінетом Міністрів України; порушувати питання про притягнення проектних організацій до відповідальності за помилкові проектні рішення в порядку, встановленому законодавством України; на пріоритетне забезпечення на їх вимогу матеріально-технічними ресурсами в необхідних обсягах, асортименті та належній номенклатурі через систему державного замовлення; на енергозабезпечення об'єктів трубопровідного транспорту за першою категорією надійності; вимагати від будівельних підприємств проведення

передпускової діагностики, дефектоскопії внутрішньої порожнини трубопроводу та виконавчої зйомки; формувати спеціальні підрозділи з бронюванням персоналу служби експлуатації та ремонту трубопроводів для підвищення їх надійності та технічного прикриття в особливий період.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту зобов'язані забезпечувати: постачання споживачам вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин відповідно до умов договорів; дотримання діючих норм і правил безпеки та технічної експлуатації трубопроводів, правил пожежної охорони та охорони навколишнього природного середовища; прийняття в експлуатацію об'єктів, побудованих (реконструйованих) без порушень будівельних норм і правил, з подальшим відшкодуванням витрат на капітальні вкладення у визначеному Кабінетом Міністрів України порядку; діагностичний контроль за станом трубопроводів діючими засобами згідно з правилами технічної експлуатації та нормативними актами з діагностики; технічне перезасвідчення об'єктів трубопровідного транспорту після досягнення ними амортизаційного строку служби у разі передчасного старіння, спрацьованості і часткової втрати надійності та безпеки; консервацію трубопроводів, що з тих чи інших причин не функціонують більше одного року, із забезпеченням постійного технічного нагляду за станом трубопроводів з метою підтримки їх експлуатаційної придатності; передачу матеріалів виконавчої зйомки, оформлених у встановленому порядку будівельно-монтажними організаціями і замовником, місцевим органам державної виконавчої влади і органам місцевого самоврядування для нанесення їх на районні карти землекористування, які у встановленому порядку надають відомості про місцезнаходження трубопроводів заінтересованим підприємствам, установам та організаціям; створення спеціалізованих формувань для проведення ремонтно-відбудовчих робіт на випадок аварії чи катастрофи на трубопроводах; вжиття негайних заходів щодо ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій, які призвели до порушення роботи підприємств трубопровідного транспорту, і повідомлення про це відповідних органів державного нагляду та контролю, територіальних штабів Цивільної оборони України, Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України, а також місцевих органів державної виконавчої влади, представницьких органів та органів місцевого самоврядування; відшкодування власникам землі і землекористувачам за подіяної шкоди під час ліквідації аварій і проведення ремонту; складання з місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування спільних планів заходів, пов'язаних із виконанням робіт в умовах надзвичайного стану; охорону об'єктів трубопровідного транспорту.

Стаття 17. Моніторинг на трубопровідному транспорті токсичних хімічних продуктів, зріджених вуглеводневих газів та широкої фракції легких вуглеводнів

Підприємства трубопровідного транспорту зобов'язані здійснювати моніторинг поставок трубопроводами токсичних хімічних продуктів, зріджених вуглеводневих газів та широкої фракції легких вуглеводнів.

Збір, обробка, збереження та аналіз інформації про стан транспортування трубопроводами токсичних хімічних продуктів, зріджених вуглеводневих газів та широкої фракції легких вуглеводнів здійснюються відповідними органами державної виконавчої влади в межах єдиної системи державного моніторингу відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 18. Організація роботи підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту в умовах надзвичайного стану

До переліку робіт, які виконуються в умовах надзвичайного стану, включаються роботи, пов'язані з ліквідацією наслідків стихійного лиха (повені, пожежі, замети тощо), аварій та катастроф, які призвели до порушення роботи трубопровідного транспорту.

Підприємства, установи та організації, а також громадяни, які виявили пошкодження трубопроводу чи вихід (витікання) продукту, що транспортується, зобов'язані терміново повідомити про це підприємство, що експлуатує трубопровід, або місцеві органи державної виконавчої влади чи представницькі органи та органи місцевого самоврядування.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту разом з місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування, на підпорядкованій території яких прокладено трубопроводи, з уповноваженими Міністерством оборони України органами, іншими заінтересованими підприємствами та організаціями розробляють плани спільних заходів щодо забезпечення умов безаварійної експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту і виконання робіт в умовах надзвичайного стану, які погоджуються з територіальними штабами Цивільної оборони України.

Інформування населення щодо виникнення умов надзвичайного стану здійснюють місцеві органи державної виконавчої влади.

Плани спільних заходів щодо взаємодії в умовах надзвичайного стану затверджуються відповідними органами державного нагляду і контролю, а також місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування.

Підприємства трубопровідного транспорту розробляють і затверджують плани ліквідації можливих аварій, які переглядаються щорічно в разі заміни технологічного обладнання.

З метою зміцнення обороноздатності України та забезпечення взаємодії підприємств трубопровідного транспорту із спеціалізованими частинами Міністерства оборони України в ході виконання робіт в умовах надзвичайного стану при органах, що здійснюють управління майном цих підприємств, створюється представництво Міністерства оборони України.

На особливий період представництво Міністерства оборони України створюється також при відповідному центральному органі державної виконавчої влади, яке виконує функції органу державного управління магістральних нафтопродуктопроводів.

Стаття 19. Охорона об'єктів трубопровідного транспорту

Охорона об'єктів магістрального трубопровідного транспорту здійснюється спеціальними відомчими підрозділами цих підприємств, порядок роботи яких визначається Правилами охорони магістральних трубопроводів, затвердженими Кабінетом Міністрів України.

Охорона (у тому числі пожежна) найбільш важливих об'єктів трубопровідного транспорту, включаючи лінійну частину, перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України, здійснюється також органами Міністерства внутрішніх справ України на договірних засадах.

Стаття 20. Відповідальність за порушення законодавства про трубопровідний транспорт

Порушення законодавства України про трубопровідний транспорт тягне за собою встановлену законодавством України дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність.

Відповідальність за порушення законодавства про трубопровідний транспорт несуть особи, винні у: недотриманні вимог Правил охорони магістральних трубопроводів; навмисному пошкодженні, руйнуванні та розкраданні обладнання об'єктів трубопровідного транспорту, крадіжках товарної продукції, що транспортується трубопровідним транспортом, а також у завданій навколишньому природному середовищу шкоді; допущенні браку в процесі випуску неякісних будівельних та конструкційних матеріалів, комплектуючого обладнання об'єктів трубопровідного транспорту; чиненні перешкод щодо виконання робіт (заходів), пов'язаних з попередженням та ліквідацією наслідків стихійного лиха, аварій та катастроф органами державної виконавчої влади, підприємствами, установами та організаціями, а також окремими громадянами; недотриманні правил безпеки підприємствами трубопровідного транспорту, в тому числі екологічної безпеки; невиконанні розпоряджень та приписів органів, які здійснюють державний контроль і нагляд; невиконанні погоджених планів взаємодії під час здійснення робіт в умовах надзвичайного стану.

Законодавством України може бути встановлена відповідальність і за інші порушення законодавства про трубопровідний транспорт.

Підприємства, установи та організації, які виготовляють і поставляють для об'єктів трубопровідного транспорту обладнання, труби та інше устаткування, несуть відповідальність за його якість і технічний рівень відповідно до діючих стандартів, а також за всі приховані дефекти, виявлені в процесі експлуатації об'єкта, і відшкодовують у зв'язку з цим підприємствам трубопровідного транспорту заподіяну шкоду згідно з чинним законодавством України.

Будівельно-монтажна організація протягом першого року експлуатації об'єкта трубопровідного транспорту має за свій рахунок усунути виявлені в процесі експлуатації дефекти будівельно-монтажного характеру.

Стаття 21. Відшкодування шкоди та витрат

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування, підприємства, установи та організації, а також громадяни зобов'язані відшкодувати завдану підприємствам трубопровідного транспорту шкоду в порядку та розмірах, визначених чинним законодавством України.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту згідно з чинним законодавством України відшкодовують витрати підприємствам, установам і організаціям, які брали участь у ліквідації наслідків аварій, що виникли в умовах надзвичайного стану на об'єктах трубопровідного транспорту, а також шкоду, завдану власникам землі і землекористувачам. Шкода, заподіяна здоров'ю, а також майну громадян внаслідок аварій на зазначених об'єктах, підлягає відшкодуванню в повному обсязі за рахунок підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту.

Президент України Л.КУЧМА

м. Київ, 15 травня 1996 року
N 192/96-ВР

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про автомобільний транспорт

Цей Закон визначає засади організації та діяльності автомобільного транспорту.

Розділ I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ДІЯЛЬНОСТІ

АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Глава 1

ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ

АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття 1. Визначення основних термінів

У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні: автомобільний транспорт - галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами; автомобіль - колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт; автомобільний транспортний засіб - колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій (далі - транспортний засіб); автомобіль вантажний - автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів; автомобіль легковий - автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно; автобус - транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять з місцем водія включно; автостанція - споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів; автопавільйон - споруда на зупинці для короткочасного перебування пасажирів; автобусний маршрут - шлях проходження автобуса між початковим та кінцевим пунктами з визначеними місцями на дорозі для посадки (висадки) пасажирів; автобусний маршрут міський - автобусний маршрут, який не виходить за межі території населеного пункту; автобусний маршрут

рут приміський - автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти і протяжність якого не перевищує 50 км; автобусний маршрут міжміський - автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти і протяжність якого перевищує 50 км; автобусний маршрут міжнародний - автобусний маршрут, який перетинає державний кордон України;

автобусний маршрут загального користування - автобусний маршрут, на якому здійснюють регулярні пасажирські перевезення; автобусний маршрут спеціальних перевезень - автобусний маршрут, на якому здійснюють регулярні спеціальні пасажирські перевезення; автобусний маршрут нерегулярних перевезень - автобусний маршрут, на якому здійснюють нерегулярні пасажирські перевезення; автомобільний перевізник - фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами; автомобільний самозайнятий перевізник - це фізична особа - суб'єкт господарювання, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів на таксі без застосування праці найманих водіїв; { Статтю 1 доповнено абзацом згідно із Законом N 586-VI (586-17) від 24.09.2008 } вантажні перевезення - перевезення вантажів вантажними автомобілями; вантажна автомобільна станція - комплекс будівель, споруд, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами та надання транспортно-експедиційних послуг перевізникам; вантажний термінал (автопорт) - комплекс будівель, споруд, обладнаних навантажувальними засобами, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами, технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, надання транспортно-експедиційних та інших послуг перевізникам; великоваговий транспортний засіб - транспортний засіб з вантажем або без вантажу, хоча б один з вагових параметрів якого перевищує встановлені на території України допустиму максимальну масу чи осьове навантаження; великогабаритний транспортний засіб - транспортний засіб з вантажем або без вантажу, хоча б один з габаритних параметрів якого перевищує встановлені на території України допустимі параметри; внутрішні перевезення - перевезення пасажирів і вантажів між населеними пунктами, розташованими на території однієї держави; водій - особа, яка керує транспортним засобом і має відповідне посвідчення встановленого зразка; графік руху - відомості про час і послідовність виконання рейсу;

Договірні Сторони - держави, суб'єкти міжнародних правовідносин, що беруть участь у процесі міжнародних автомобільних перевезень, визначені законодавством; дозвіл на здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом - документ, що видається уповноваженими органами Договірних Сторін міжнародним автомобільним перевізникам

для в'їзду, транзитного проїзду через територію Договірних Сторін, а також здійснення інших видів перевезень, передбачених законодавством; дозвіл органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування - документ, який надає право на здійснення перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування; дозвіл узгодження умов та режимів перевезень - додатковий дозвіл, що видається уповноваженими органами на проїзд великовагового та (або) великогабаритного транспортного засобу; дорожній лист - документ установленого зразка для визначення та обліку роботи транспортного засобу; замовник транспортних послуг - юридична або фізична особа, яка замовляє транспортні послуги з перевезення пасажирів чи/та вантажів; зупинка - спеціально обладнаний пункт для очікування автобуса та посадки і висадки пасажирів; колісний транспортний засіб - транспортний засіб, призначений для руху безреєстровими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі; ліцензійна картка транспортного засобу - документ, який містить реєстраційні дані ліцензії та транспортного засобу; міжнародні перевезення пасажирів і вантажів - перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом з перетином державного кордону; міжнародні човникові (маятникові) перевезення - перевезення, що передбачають прямі та зворотні поїздки груп пасажирів з певного місця відправлення до певного місця призначення; напівпричіп - причіп, вісь (осі) якого розміщено позаду центра мас транспортного засобу (за умови рівномірного завантаження) і який обладнано зчипним пристроєм, що забезпечує передачу горизонтальних і вертикальних зусиль на інший транспортний засіб, що виконує функції тягача; небезпечний вантаж - речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності і тара з-під них, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань, залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин; нерегулярні пасажирські перевезення - перевезення пасажирів автобусом, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожную послугу, в якому визначають маршрут руху, дату та час перевезень, інші умови перевезень та форму оплати послуги, або перевезення за власний кошт; оборотний рейс - рух автобуса

від початкової до кінцевої зупинки маршруту і у зворотному напрямку до початкової зупинки; параметри комфортності автобуса - конструктивні параметри автобуса, які визначають для пасажирів комфортність поїздки; пасажирські перевезення - перевезення пасажирів легковими автомобілями або автобусами; паспорт маршруту - документ, що містить схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, графіки режимів праці та відпочинку водіїв тощо; паспорт стоянки таксі - документ, який містить інформацію про засоби облаштування стоянки, інформаційне забезпечення пасажирів, власника стоянки, схеми руху та правила надання послуг;

перевезення пасажирів у звичайному режимі руху - перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху; перевезення пасажирів в експресному режимі руху - перевезення

пасажирів автобусами на маршруті загального користування, на якому є звичайний режим руху, з дотриманням зупинок, кількість яких за розкладом руху не перевищує 25% кількості зупинок при звичайному режимі руху; перевезення пасажирів у режимі маршрутної таксі - перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування за розкладом руху, в якому визначається час відправлення автобусів з початкового та кінцевого пунктів маршруту з висадкою і посадкою пасажирів чи громадян на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху;

перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення - перевезення пасажирів легковим автомобілем загального призначення, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожну послугу чи на обумовлений термін обслуговування, у якому визначають умови обслуговування, вартість послуги, термін її виконання та інші положення за домовленістю сторін; послуга з перевезення пасажирів чи вантажів - перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату; причіп - транспортний засіб без власного джерела енергії, пристосований для буксирування автомобілем; регулярні пасажирські перевезення - перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень; регулярні спеціальні пасажирські перевезення - перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, школярів, студентів, туристів, екскурсантів та інших) на автобусному маршруті за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому

порядку замовником транспортних послуг або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень; рейс - рух транспортного засобу від початкового до кінцевого пункту маршруту; розклад руху - сукупність графіків руху автобусів за маршрутом; сервісна книжка - документ установленого зразка для обліку проходження технічного огляду транспортних засобів автомобільних самозайнятих перевізників; стоянка таксі - місце для зупинки таксі та посадки пасажирів, визначене відповідними дорожніми знаками; таксі - легковий автомобіль, обладнаний розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля, діючим таксометром, сигнальним ліхтарем із зеленим та червоним світлом, розташованим у верхньому правому кутку лобового скла, і який має нанесені композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку; таксометр - прилад, призначений для інформування пасажирів про вартість поїздки та реєстрації параметрів роботи автомобіля-таксі, визначених законодавством; транспортно-експедиторські послуги - послуги, пов'язані з підготовкою та відправленням вантажів, організацією та забезпеченням перевезень, контролем за проходженням і одержанням вантажів, проведенням взаєморозрахунків; транспортний засіб загального призначення - транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу); транспортний засіб спеціалізованого призначення - транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, швидка медична допомога, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо); транспортний засіб спеціального призначення - транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний, автобетономішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибирання, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо); уповноважені органи Договірних Сторін - державні органи Договірних Сторін, визначені законодавством для виконання його положень у галузі міжнародних автомобільних перевезень.

Стаття 2. Законодавство про автомобільний транспорт

Законодавство про автомобільний транспорт складається із цього Закону, законів України "Про транспорт" (232/94-ВР), "Про дорожній рух" (3353-12), чинних міжнародних договорів та інших нормативно-правових актів у сфері автомобільних перевезень.

Завданнями законодавства з питань перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом є :визначення основних правових та організаційних основ державного регулювання у сфері перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; установлення вимог до перевізників, водіїв та транспортних засобів щодо забезпечення безпеки перевезень та екологічної безпеки; визначення системи державного контролю, прав, обов'язків та відповідальності державних органів виконавчої влади та перевізників за порушення міжнародних договорів та законодавства України.

Стаття 3. Сфера дії цього Закону

Цей Закон регулює відносини між автомобільними перевізниками замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами - суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень.

Стаття 4. Використання земель автомобільним транспортом

Автомобільний транспорт використовує землі транспорту та інші землі відповідно до земельного законодавства.

Глава 2

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА КОНТРОЛЬ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття 5. Завдання та функції державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту

Основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг. Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту спрямовані на:

забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб - суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;

забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;

розвиток та удосконалення нормативної бази діяльності автомобільного транспорту; визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту;

визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту;

захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту;

створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці;

раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів;

охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики.

Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, державними органами управління автомобільним транспортом, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування, стандартизації та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного

транспорту в паливно-енергетичних і матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах.

Стаття 6. Система органів державного регулювання та контролю

Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації. Загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.

Центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті через урядові органи державного управління на автомобільному транспорті, службу міжнародних автомобільних перевезень та місцеві органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування.

Нормативно-правові акти центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту, видані в межах його компетенції, обов'язкові до виконання на території України.

У складі центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту функціонують:

урядовий орган державного управління з питань регулювання діяльності автомобільного транспорту; урядовий орган державного управління з питань контролю на автомобільному транспорті.

Урядовий орган державного управління з питань регулювання діяльності автомобільного транспорту забезпечує:

підготовку пропозицій щодо вдосконалення законодавства про автомобільний транспорт;

участь у здійсненні стандартизації та сертифікації в установленому порядку;

формування пропозицій щодо тарифної політики; формування мережі автобусних маршрутів загального користування в міжнародному сполученні;

формування мережі та проведення конкурсу на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які виходять за межі області; захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту відповідно до законодавства; організацію наукового забезпечення щодо основних напрямів розвитку автомобільного транспорту, ефективної і безпечної його діяльності, визначення соціальних стандартів якості його роботи та їх реалізації.

Урядовий орган державного управління з питань контролю на автомобільному транспорті здійснює: державний контроль за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм та стандартів законодавчо регульованої сфери, що визначають організацію перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; державний нагляд за забезпеченням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, безпеки автомобільних перевезень; державний контроль за додержанням вітчизняними та іноземними автомобільними перевізниками норм міжнародних конвенцій і договорів про міжнародне автомобільне сполучення; видачу відповідно до законодавства ліцензій на право провадження господарської діяльності

щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом та контроль ліцензійних умов; державний контроль за недопущенням надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільними перевізниками, які не одержали відповідної ліцензії та ліцензійних карток на транспортні засоби, що при цьому використовуються, який здійснюється на автостанціях, автобусних зупинках, у місцях посадки та висадки пасажирів, на стоянках таксі, у місцях навантаження та розвантаження вантажних автомобілів. Рада міністрів Автономної Республіки Крим та обласні державні адміністрації формують у приміському та міжміському сполученні мережу автобусних маршрутів загального користування, які не виходять за межі території Автономної Республіки Крим чи області, та здійснюють контроль за виконанням транспортного законодавства на відповідній території згідно з повноваженнями, визначеними законами України. Органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють контроль за виконанням транспортного законодавства на відповідній території згідно з повноваженнями, визначеними законами України.

Служба міжнародних автомобільних перевезень здійснює у пунктах пропуску через державний кордон України та у пунктах видачі дозволів автомобільним перевізникам України контроль за дотриманням ними законодавства України, що стосується виконання міжнародних автомобільних перевезень. Державному контролю підлягають усі транспортні засоби українських та іноземних перевізників, що здійснюють автомобільні перевезення пасажирів та вантажів на території України. Державний контроль автомобільних перевізників здійснюється шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок. Планові перевірки здійснюються не частіше одного разу на рік. Орган державного контролю не пізніше ніж за 10 календарних днів до початку проведення планової перевірки письмово повідомляє про це автомобільного перевізника, якого буде перевіряти. Позапланові перевірки здійснюються лише на підставі надходження в письмовій формі заяви (повідомлення) про порушення автомобільним перевізником вимог законодавства про автомобільний транспорт уповноваженими особами органів, яким надано право здійснення державного контролю, з метою перевірки поданих фактів та виконання припису про порушення цього законодавства. Не частіше одного разу на квартал здійснюються рейдові перевірки дотримання автомобільними перевізниками вимог законодавчих і нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки пасажирських перевезень та безпеки дорожнього руху. При проведенні позапланових і рейдових перевірок автомобільний перевізник, що буде перевірятися, стосовно терміну проведення перевірки не інформується. Посадова особа, яка здійснює державний контроль, має право на

безоплатний проїзд під час проведення перевірки транспортних засобів перевізників у межах, визначених у її посвідченні. Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті визначає Кабінет Міністрів України.

Стаття 7. Організація пасажирських перевезень органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування

Організація пасажирських перевезень покладається:

на міжнародних та міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, які виходять за межі території області (міжобласні маршрути), - на урядовий орган державного управління на автомобільному транспорті; на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), - на Раду міністрів Автономної Республіки Крим чи обласні держадміністрації; на міських автобусних маршрутах загального користування - на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані: забезпечувати формування автобусної маршрутної мережі загального користування й мережі таксомоторних стоянок та розробляти перспективи їх розвитку; організовувати утримання в належному стані проїзної частини автомобільних доріг та під'їздів (на міських автобусних маршрутах загального користування) і в разі завдання матеріальних збитків автомобільному перевізнику, що обслуговує автобусний маршрут загального користування, унаслідок неналежного утримання проїзної частини автомобільної дороги чи під'їзду компенсувати йому збитки; забезпечувати облаштування необхідною інфраструктурою автобусних маршрутів загального користування, а саме - автопавільйонами, інформаційним забезпеченням пасажирів і підтримувати її в належному технічному та санітарному стані; забезпечувати розроблення паспортів автобусних маршрутів загального користування з визначенням необхідної кількості автобусів, їх пасажиромісткості, класу, технічних та екологічних показників, розкладу руху. Порядок розроблення та затвердження паспорта маршруту визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту; проводити конкурс на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування; забезпечувати укладання договору на автобусних маршрутах загального користування із автомобільним перевізником - переможцем конкурсу на міських, приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), чи надання дозволу на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які виходять за межі

території області (міжобласні маршрути), та забезпечувати контроль за виконанням ним умов договору чи дозволу; забезпечувати безпечне і якісне обслуговування пасажирів на автобусних маршрутах загального користування; забезпечувати компенсацію втрат автомобільному перевізнику внаслідок перевезення пільгових категорій пасажирів та регулювання тарифів. Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування мають право: достроково розірвати договір з автомобільним перевізником чи позбавити його дозволу в разі порушення ним умов договору чи дозволу і призначити для роботи на автобусному маршруті загального користування (групі маршрутів) автомобільного перевізника, який за результатами конкурсу зайняв наступне місце, а в разі їх відмови - призначити до проведення конкурсу автомобільного перевізника один раз на термін не більше ніж три місяці; у разі припинення автомобільним перевізником перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування призначити перевізника, який за результатами конкурсу зайняв наступне місце, а в разі їх відмови - призначити до проведення конкурсу автомобільного перевізника один раз на термін не більше ніж три місяці; у разі відкриття автобусного маршруту, який не має паспорта, призначити один раз тимчасового автомобільного перевізника на термін до трьох місяців, після чого за результатами функціонування маршруту приймати рішення щодо доцільності відкриття маршруту та проведення конкурсу;

укладати договір із автомобільним перевізником (на таксі) на право користування облаштованими таксомоторними стоянками та послугами диспетчерських станцій, якщо таксомоторні стоянки та диспетчерські станції є власністю органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Стаття 8. Стандартизація і оцінка відповідності на автомобільному транспорті

Стандартизація на автомобільному транспорті забезпечує: реалізацію єдиної науково-технічної політики з питань створення, експлуатації, ремонту, технічного обслуговування та утилізації транспортних засобів; підвищення надійності, комфортності та безпечності транспортних засобів, якості робіт та послуг відповідно до розвитку науки і техніки, потреб населення і народного господарства; захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб, охорони довкілля; економію всіх видів ресурсів, поліпшення техніко-економічних показників діяльності; безпеку об'єктів з урахуванням ризику виникнення природних і техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій. Сертифікацію транспортних засобів, робіт, послуг на

автомобільному транспорті здійснюють з метою: запобігання використанню транспортних засобів, надання робіт, послуг, небезпечних для життя, здоров'я людей та довкілля; сприяння споживачам у свідомому виборі транспортних засобів, робіт, послуг; створення умов для участі суб'єктів господарювання в міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві.

Стаття 9. Особливості ліцензування на автомобільному транспорті

Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів.

Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є:

сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту та стимулювання впровадження нових видів послуг; підвищення ефективності використання транспортних засобів; створення конкурентного середовища; захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень; забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування; забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів; забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування; забезпечення допуску автомобільних перевізників до перевезення пасажирів транспортними засобами на комерційній основі шляхом їх попередньої перевірки на відповідність вимогам ліцензійних умов.

Підтвердження відповідності перевізника вимогам ліцензійних умов здійснюється органом ліцензування шляхом перевірки перевізника за місцем його розташування або надання перевізником органу ліцензування сертифіката відповідності послуг з перевезення пасажирів автобусами ліцензійним умовам.

Ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів на такі види робіт: надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами; надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі; надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення; надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами; надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автобусами; надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів на таксі; надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення; надання послуг з міжнародних перевезень вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами.

Орган ліцензування приймає рішення про видачу ліцензії або про відмову в її видачі у строк не пізніше 30 календарних днів з дати надходження заяви про видачу ліцензії та документів, що додаються до заяви.

Ліцензія на надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів чи вантажів надає право автомобільному перевізнику надавати послуги з внутрішніх перевезень пасажирів чи вантажів.

Ліцензійна картка на таксі надається за умови підтвердження в установленому порядку відповідності його облаштування вимогам визначення "таксі", викладеним у статті 1 цього Закону.

Стаття 10. Тарифна політика на автомобільному транспорті

Тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань: збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи; стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту; забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання; забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.

Реалізація єдиної тарифної політики передбачає затверджену центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту методику розрахунку тарифів за видами перевезень.

Стаття 11. Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту

Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб.

Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.

Стаття 12. Страхування на автомобільному транспорті

Страхування на автомобільному транспорті здійснюється відповідно до законодавства.

При придбанні квитка пасажиром надається інформація щодо здійсненого виду обов'язкового страхування та про страховика.

Стаття 13. Забезпечення діяльності автомобільного транспорту

Організаційне, науково-технічне та методичне забезпечення, державне регулювання та контроль на автомобільному транспорті фінансуються за рахунок коштів Державного бюджету України та з інших джерел, не заборонених законодавством України.

Глава 3

РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття 14. Засади розвитку автомобільного транспорту

Розвиток автомобільного транспорту за погодженням з іншими центральними органами виконавчої влади відбувається відповідно до програми розвитку і вдосконалення транспорту, яку готує центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту і затверджує Кабінет Міністрів України.

Відповідно до програм розвитку та вдосконалення транспорту Верховна Рада Автономної Республіки Крим, обласні та Київська і Севастопольська міські ради затверджують регіональні програми розвитку автомобільного транспорту, які визначають розвиток мережі автобусних маршрутів загального користування на відповідній території та її інфраструктури, оновлення та поповнення парку автобусів, будівництво автомобільних доріг, перелік сільських населених пунктів, що будуть забезпечені автобусним сполученням з районними центрами, кошти на покриття збитків автомобільних перевізників, які обслуговують збиткові маршрути загального користування, а також заходи з безпеки перевезень. Сільські, селищні, міські ради розробляють і затверджують програми розвитку та вдосконалення автомобільного транспорту на відповідній території або надають пропозиції щодо визначення цих програм в інших регіональних програмах з питань розвитку автомобільного транспорту.

Формування та ведення реєстру міжнародних та міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування, які виходять за межі території області (міжобласних маршрутів), покладається на Укравтотранс, який затверджує мережу і паспорти міжнародних та міжміських і приміських автобусних маршрутів, які виходять за межі території області (міжобласних маршрутів), а також погоджує розклад руху автобусів на міжміських автобусних маршрутах, які не виходять за межі території області.

Формування та ведення реєстру міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласних маршрутів), покладається на Верховну Раду Автономної Республіки Крим чи обласні держадміністрації, які

затверджують мережу і паспорти міжміських та приміських автобусних маршрутів, які не виходять за межі території області (внутрішньообласних маршрутів).

Формування та ведення реєстру міських автобусних маршрутів загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту, який затверджує мережу і паспорти міських автобусних маршрутів.

Реєстр автобусних маршрутів загального користування ведеться в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту.

Формування та ведення реєстру стоянок таксі покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту, який затверджує мережу і паспорти міських стоянок.

Стаття 15. Підтримка розвитку автомобільного транспорту та інвестиційна політика

Розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для: надання соціально значущих послуг такого транспорту; придбання транспортних засобів та засобів їх технічного обслуговування і ремонту; стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.

Інвестиційну політику на автомобільному транспорті, спрямовану на виконання положень загальнодержавних програм розвитку автомобільного транспорту, реалізують органи виконавчої влади на конкурсних засадах у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Інвестиційні проекти на автомобільному транспорті реалізують суб'єкти господарювання шляхом використання своїх внутрішніх ресурсів, зовнішніх інвестиційних ресурсів, а також позичкових та залучених коштів.

Глава 4 ПЕРСОНАЛ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття 16. Статус персоналу автомобільного транспорту

До персоналу автомобільного транспорту належать працівники, які безпосередньо надають послуги з перевезення пасажирів чи вантажів, виконують роботи з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів, надають допоміжні послуги, пов'язані з перевезеннями.

Трудові відносини персоналу автомобільного транспорту регулюються трудовим законодавством, у тому числі положенням про дисципліну та правилами внутрішнього трудового розпорядку.

Стаття 17. Вимоги до персоналу автомобільного транспорту

Персонал автомобільного транспорту повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема: мати необхідний рівень професійної кваліфікації; забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів; ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту.

Підготовку, перепідготовку, атестацію та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів здійснюють у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту та Міністерства внутрішніх справ України.

Стаття 18. Особливості організації праці та контролю за роботою водіїв транспортних засобів

З метою організації безпечної праці та ефективного контролю за роботою водіїв транспортних засобів автомобільні перевізники зобов'язані: організовувати роботу водіїв транспортних засобів, режими їх праці та відпочинку відповідно до вимог законодавства України; здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечувати виконання вимог законодавства з питань охорони праці; здійснювати організацію та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду, забезпечувати їх санітарно-побутовими приміщеннями й обладнанням.

Контроль за роботою водіїв транспортних засобів має забезпечувати належне виконання покладених на них обов'язків і включає організацію перевірок режимів їх праці та відпочинку, а також виконання водіями транспортних засобів вимог цього Закону та законодавства про працю. Положення щодо режимів праці та відпочинку водіїв транспортних засобів визначається законодавством.

Глава 5 ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ

Стаття 19. Класифікація та реєстрація транспортних засобів

Транспортні засоби за своїм призначенням поділяються на: транспортні засоби загального призначення; транспортні засоби спеціалізованого призначення; транспортні засоби спеціального призначення.

При державній реєстрації автобусів у реєстраційних документах роблять відмітку щодо їх належності до транспортного засобу загального призначення чи до транспортного засобу спеціалізованого призначення.

При державній реєстрації вантажних автомобілів у реєстраційних документах роблять відмітку щодо їх призначення згідно з документами виробника (вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу, самоскид, цистерна, сидельний тягач, фургон, для аварійного

ремонту, автокран, пожежний, автомобіль-мішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо).

При державній реєстрації легкових автомобілів у реєстраційних документах роблять відмітку щодо їх призначення згідно з документами виробника (легковий, таксі, швидка медична допомога, автомобіль інкасації, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо).

Зареєстровані легкові автомобілі, які обладнуються устаткуванням для роботи як таксі і мають ліцензійну картку, державній перереєстрації не підлягають.

Порядок державної реєстрації транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України.

Стаття 20. Вимоги до транспортних засобів і частин до них

Конструкція та технічний стан транспортних засобів, а також їх частини мають відповідати вимогам, порядок визначення яких установлює Кабінет Міністрів України, та забезпечувати:

безпеку людей, які користуються транспортними засобами чи беруть участь у дорожньому русі;

відповідність нормам стосовно викидів забруднювальних речовин, парникових газів, електромагнітних завад, рівню шуму та інших чинників негативного впливу на людину та довкілля;

запобігання пошкодженню транспортними засобами доріг та їх облаштування;

ефективне використання енергетичних ресурсів, частин і експлуатаційних матеріалів;

захист від незаконного використання транспортних засобів та запобігання пошкодженню вантажів;

збереження властивостей безпеки від моменту виготовлення транспортного засобу до його утилізації; відповідність іншим вимогам законодавства.

Транспортні засоби та частини до них повинні відповідати вимогам нормативної і конструкторської документації та мати маркування для їх ідентифікації.

Технічні вимоги до обладнання, що встановлюється на таксі, визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту.

До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів допускаються транспортні засоби, на які є документи, що підтверджують їх відповідність вимогам щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження країн, на територію яких передбачено в'їзд, ліцензійна картка (тільки для транспортних засобів перевізників-резидентів), а також національні реєстраційні документи, документи стосовно страхування, номерні та розпізнавальні знаки.

Причепи та напівпричепи, які використовуються для міжнародних перевезень вантажів, можуть мати реєстраційні документи, номерні та розпізнавальні знаки іншої держави, у якій вони зареєстровані.

Конструкція та технічний стан транспортних засобів, які використовуються при виконанні міжнародних перевезень, мають відповідати вимогам законодавства України та іноземної держави, дозвіл на проїзд територією якої одержав власник транспортного засобу.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації

ДЕРЖАВНА ПРОГРАМА АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Розділ I ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації (далі - Програма) розроблена відповідно до конвенцій про міжнародну цивільну авіацію, про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден, та про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, а також інших міжнародних актів.

Програма враховує вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів, зокрема резолюції від 28 вересня 2001 року N 1373.

2. Програма розроблена на підставі Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію "Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання" та Керівництва з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Розділ II ТЕРМІНИ ТА ЇХ ВИЗНАЧЕННЯ

3. Терміни, що застосовуються в цій Програмі, вживаються в такому значенні: авіаційна безпека - комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність; авіаційне підприємство - авіатранспортне підприємство, яке пропонує або експлуатує повітряне сполучення; авіація загального призначення - цивільна авіація, діяльність якої не стосується регулярних авіаперевезень та нерегулярних авіатранспортних операцій, що виконуються за плату або за наймом; агент з організації обслуговування авіаперевезень (далі - агент авіаперевезень) - персонал служби пасажирського обслуговування, який здійснює реєстрацію пасажирів та оформлення їх багажу за правилами авіаперевізника та діючими технологіями; аеродром, гідроаеродром - визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для прибуття, відправлення, руху, стоянки та обслуговування повітряних суден; аеропорт - комплекс споруд, що призначений для приймання/відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення авіаційних робіт і має для цих цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання; акт незаконного втручання - це:

наси́льство стосовно особи, яка перебуває на борту повітряного судна під час польоту, якщо такі дії можуть загрожувати безпеці цього повітряного судна; руйнування повітряного судна, яке перебуває в експлуатації, або його пошкодження, що може вивести судно з ладу або загрожує його безпеці під час польоту; розміщення або спроби розміщення в повітряному судні, яке перебуває в експлуатації, пристрою або речовини, що можуть його зруйнувати або призвести до пошкодження, яке загрожує безпеці повітряного судна під час польоту; руйнування або пошкодження об'єктів радіонавігаційного забезпечення чи втручання в їх експлуатацію, якщо будь-яка зазначена дія загрожує безпеці повітряного судна під час польоту; повідомлення свідомо неправдивих відомостей, що можуть спричинити загрозу безпеці повітряного судна під час польоту; незаконне та навмисне використання пристрою, речовини або зброї: для здійснення акту насильства стосовно особи в аеропорту, на аеродромі, що завдає або може завдати шкоди її здоров'ю чи заподіяти смерть; для руйнування або серйозного пошкодження обладнання чи споруд аеропорту, аеродрому, його служб і розташованих в аеропорту, на аеродромі повітряних суден; для загрози безпеці польотів в аеропорту, на аеродромі; багаж - речі пасажирів, членів екіпажу, що перевозяться на борту повітряного судна за угодою з експлуатантом; багажний контейнер - місткість, куди завантажуються багаж для перевезення на борту повітряного судна; багаж, що перевозиться кількома перевізниками, - багаж пасажирів, що підлягає перевантаженню з повітряного судна одного експлуатанта на повітряне судно іншого під час перевезення пасажирів; бортові припаси - предмети, що надаються експлуатантом для використання або продажу на борту повітряного судна під час польоту, у тому числі продукти харчування; вантаж - майно, крім бортових припасів та багажу, що перевозиться на борту повітряного судна; вантажна зона - ділянка землі, а також будівлі, обладнання, призначені для оброблення вантажу: перон, вантажні склади та сховища, місця стоянки транспортних засобів і пов'язані з ними шляхи сполучення тощо; вантажний склад - будівля, де перебуває вантаж на етапі між повітряним і наземним перевезеннями і де знаходяться засоби оброблення вантажу або зберігається вантаж до його повітряного чи наземного перевезення; воєнізована охорона - спеціальний підрозділ служби авіаційної безпеки аеропорту з особливими статутними завданнями, створений для охорони повітряних суден, об'єктів державної власності та розміщеного на них майна підприємств цивільної авіації, а також для підтримання необхідного внутрішнього об'єктового режиму; експлуатант - юридична особа, що експлуатує повітряні судна чи пропонує свої послуги в цій галузі; загроза вибуху - загроза, повідомлення про яку надійшло анонімно або іншими каналами і яка містить правдиву чи неперевірену

інформацію про те, що безпеці повітряного судна в польоті або на землі, аеропорту, засобу цивільної авіації чи особі може загрожувати вибух від застосування вибухової речовини чи інших предметів або пристроїв; зал вильоту - простір між місцем реєстрації та місцем чекання контрольованої зони; зареєстрований агент, експедитор вантажу - зареєстрована відповідним уповноваженим органом виконавчої влади юридична особа, яка провадить комерційну діяльність з експлуатантом і забезпечує контроль на безпеку, стосовно вантажу, кур'єрських і поштових відправлень; за-сланий багаж - багаж, що ненавмисно або через неухважність відокремлений від пасажирів чи екіпажу; зворотні дії - визначені стандартами, нормами, правилами заходи, що здійснюються для запобігання та/або врегулювання кризової ситуації, припинення акту незаконного втручання, іншого протиправного посягання на нормальну, регулярну, безпечну діяльність цивільної авіації;

зона обмеженого доступу - зона аеропорту, споруди та засоби, доступ до яких обмежений або контролюється з метою забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів; зона технічного обслуговування повітряних суден - ділянка землі, а також засоби і обладнання, передбачені для технічного обслуговування суден: перони, ангари, будівлі та майстерні, місця стоянки наземних автотранспортних засобів і пов'язані з ними шляхи сполучення; інвалід - особа, можливість пересування якої обмежена через фізичні вади, розумову відсталість, вік чи захворювання і яка потребує особливої уваги з боку відповідних служб; контрольована зона - робоча площа авіапідприємства, аеропорту, прилегла до неї територія, а також розташовані поблизу них приміщення, доступ до яких контролюється; контроль на безпеку - спеціальні заходи щодо запобігання внесенню в контрольовану зону та на борт повітряного судна зброї, вибухових речовин та інших небезпечних предметів, які можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання; кризова ситуація - ситуація, яка склалася внаслідок вчинення протиправних і навмисних дій, пов'язаних з посяганням на нормальну, регулярну і безпечну діяльність цивільної авіації, що спричинили нещасні випадки з людьми, майнові збитки, акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації або які створили реальну загрозу настанню таких наслідків; кур'єрські відправлення - перевезення пасажиром-кур'єром багажу на борту повітряного судна, яке виконує регулярні авіаперевезення; міжнародний аеропорт - аеропорт, визначений державою на її території для приймання і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, в якому здійснюються митні, імміграційні, санітарні, карантинні стосовно тварин і рослин та інші процедури, передбачені законодавством; місце зберігання багажу - місце, де зберігається зареєстрований багаж до його

відправлення на повітряні судна, а також зашаний, незапитаний, невпізнаний багаж до його відправлення за призначенням, запитання, знищення чи вилучення; місце сортування багажу - місце, де сортується багаж, який підлягає відправленню, для його розподілу за рейсами; місце стоянки повітряного судна - ділянка на пероні, призначена для стоянки повітряних суден;

місце чекання пасажирів в контрольованій зоні - простір між залом вильоту та виходом з аеровокзалу до контрольованої зони; небезпечний вантаж - вироби або речовини, які під час повітряного перевезення можуть спричинити загрозу здоров'ю людей, безпеці польоту чи майну;

невпізнаний багаж - багаж, що прибув до аеропорту з багажною биркою або без неї і не був одержаний або впізнаний пасажиром; незапитаний багаж - багаж, що прибув до аеропорту і не був запитаний пасажиром; неконтрольована зона - зона аеропорту та споруди з вільним доступом до них; несупроводжуваний багаж - багаж, що перевозиться як вантаж на іншому або на тому ж повітряному судні, де перебуває його власник; об'єкт радіонавігаційного забезпечення - сукупність інженерно-технічних споруд, наземного радіонавігаційного обладнання, устаткування електропостачання, що забезпечує радіонавігаційною інформацією повітряні судна і органи управління повітряним рухом; обладнання для забезпечення безпеки - спеціальні пристрої, призначені для самостійного використання або використання як частини будь-якої системи для забезпечення захисту від актів незаконного втручання; огляд - процедура контролю на безпеку із застосуванням технічних або інших засобів, призначена для виявлення зброї, вибухових речовин, предметів або пристроїв, що можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання;

орендарі аеропорту - юридичні та фізичні особи: концесіонери, підприємства громадського харчування, ремонтно-технічні та інші служби, які в установленому законодавством порядку орендують приміщення аеропорту для провадження своєї діяльності; основний (стаціонарний) аварійний оперативний центр - спеціально обладнане приміщення в контрольованій зоні аеропорту, призначене для розміщення штабу керівництва операцією під час урегулювання кризової ситуації; особа без права на в'їзд - особа, якій відповідними уповноваженими органами держави відмовлено в праві на в'їзд до цієї країни; пасажирська зона - ділянка землі, а також засоби та обладнання, призначені для роботи з пасажирськими потоками: перон, будівлі аеровокзалу, місця стоянки автотранспортних засобів і пов'язані з ними шляхи сполучення; перепустка - документ, що видається особам, які працюють в аеропортах, або тим, кому з інших причин необхідний окремий допуск в аеропорт чи будь-яку зону обмеженого доступу, а також документ на транспортні засоби; перон - частина

території аеродрому, призначена для розташування повітряних суден з метою посадки або висадки пасажирів, завантаження чи розвантаження кур'єрських і поштових відправлень, вантажу, заправлення, стоянки або технічного обслуговування повітряних суден; повітряне судно - апарат, що підтримується в атмосфері за рахунок взаємодії з повітрям, виключаючи взаємодію з повітрям, відбитим від земної поверхні; поштові відправлення - кореспонденція та інші речі, відправлені відповідно до законодавства; програма авіаційної безпеки - заходи, що вживаються для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання; пряма пересадка - пересадка трансферних пасажирів з одного рейсу на інший в одному і тому ж аеропорту; реєстрація пасажирів, вантажу, багажу - процес оформлення експлуатантом перевезень на визначений рейс; робоча площа аеродрому - частина аеродрому, призначена для зльоту, посадки, руху та розміщення повітряних суден, що складається з площадки маневрування і перону;

рухомий аварійний оперативний центр - причіп або самохідний транспортний засіб, обладнаний необхідними засобами зв'язку для роботи штабу керівництва під час урегулювання кризової ситуації; ручна поклажа - речі пасажирів, які знаходяться під час перевезення під його наглядом;

сертифікація аеропорту, аеродрому, авіапідприємства, експлуатанта - процедура підтвердження відповідності аеропорту, аеродрому, авіапідприємства, експлуатанта встановленим вимогам забезпечення авіаційної безпеки; сертифікація персоналу - підтвердження відповідності персоналу кваліфікаційним вимогам з питань авіаційної безпеки; стерильна зона - зона між пунктом контролю на безпеку і повітряним судном, доступ до якої контролюється; супроводжуваний багаж - предмети, оформлені як вантаж, що належить пасажирам повітряного судна, які перевозяться в багажному відділенні цього повітряного судна; транзитні пасажирів - пасажирів, які відправляються з аеропорту тим самим рейсом, яким вони прибули; трансферний багаж - багаж, який перевантажується з одного рейсу на інший; трансферні пасажирів - пасажирів, які здійснюють пересадку з одного рейсу на інший; тривога, пов'язана із загрозою вибуху, - стан тривоги, оголошений уповноваженим органом з метою нейтралізації можливих наслідків, пов'язаних з надходженням загрози від анонімного джерела, або обумовлений виявленням підозрілого пристрою чи предмета на борту повітряного судна, в аеропорту або в межах розташування будь-якого об'єкта, засобу чи служби цивільної авіації; уразлива точка - засіб, споруда чи обладнання, пошкодження або знищення яких може призвести до порушення діяльності аеропорту; фізичний контроль - процедура здійснення контролю на безпеку уповноваженими особами шляхом фізичного огляду ручної поклажі та багажу без використання технічних

засобів контролю на безпеку; член екіпажу - особа, призначена експлуатантом для виконання визначених обов'язків на борту повітряного судна протягом польоту. У цілях Програми терміни "авіаційне підприємство", "аеропорт (аеродром)", "експлуатант" визначаються далі як "авіаційний суб'єкт".

Розділ III

МЕТА ТА ОСНОВНЕ ЗАВДАННЯ ПРОГРАМИ

4. Метою Програми є створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації. 5. Основним завданням Програми є здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості. 6. Підтримка відповідного рівня авіаційної безпеки здійснюється за такими основними напрямками: жодне повітряне судно, занесене до державного реєстру цивільних повітряних суден, не може вилітати за відсутності документів, які дають право на провадження господарської і комерційної діяльності в галузі цивільної авіації; жодна особа або транспортний засіб не може увійти або заїхати в контрольовану, стерильну зони та зону обмеженого доступу без перепустки та проходження контролю на безпеку;

жодна особа не може бути допущена на борт повітряного судна без відповідного дозволу; предмети та обладнання, а також ручна поклажа, багаж, вантаж, кур'єрські та поштові відправлення, бортові припаси не можуть бути взяті на борт повітряного судна без проходження контролю на безпеку; під час виконання авіаційних робіт на тимчасових аеродромах забезпечення авіаційної безпеки покладається на командира повітряного судна або особу, призначену керівником експлуатанта; юридичні особи, діяльність яких пов'язана із забезпеченням авіаційної безпеки, повинні мати відповідне свідоцтво (сертифікат); авіаційний персонал та інші спеціалісти (особи), робота яких стосується авіаційної безпеки, можуть бути допущені до виконання такої роботи лише на підставі свідоцтва (сертифіката); міжнародні угоди про повітряне сполучення, укладені Україною з іншими державами, повинні містити вимоги з авіаційної безпеки відповідно до стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації; співробітництво України з іншими державами з питань запобігання, відвернення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації України за межами її державного кордону здійснюється на підставі угод про співробітництво у сфері авіаційної безпеки.

Розділ IV ОРГАНИ, ЩО ЗАБЕЗПЕЧУЮТЬ ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ

7. Виконання визначених пунктом 8 цієї Програми заходів забезпечує спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації - урядовий орган державного управління діяльністю цивільної авіації у складі центрального органу виконавчої влади з питань транспорту.

8. До повноважень спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації належить: підготовка разом з іншими центральними органами виконавчої влади проєктів нормативно-правових актів, що стосуються реалізації державної політики у сфері авіаційної безпеки; реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання; організація виконання центральними органами виконавчої влади, установами, організаціями, підприємствами, а також авіаційними суб'єктами вимог у сфері авіаційної безпеки; проведення реєстрації та сертифікації суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації, а також оцінки з питань авіаційної безпеки підрозділів, що займаються авіаційною діяльністю; розроблення вимог щодо рівня кваліфікації та професійної підготовки авіаційного персоналу з питань авіаційної безпеки; проведення сертифікації навчальних закладів цивільної авіації та участь у сертифікації інших навчальних закладів з підготовки спеціалістів цивільної авіації, які мають відношення до забезпечення авіаційної безпеки; участь у службових розслідуваннях авіаційних подій з цивільними повітряними суднами на території України та в установленому законодавством порядку - з цивільними повітряними суднами інших держав, а також актів незаконного втручання; здійснення контролю за станом забезпечення авіаційної безпеки; проведення експертизи проєктів будівництва нових і реконструкції діючих аеропортів щодо дотримання вимог авіаційної безпеки.

9. Міністерство внутрішніх справ України забезпечує керівництво лінійними підрозділами органів внутрішніх справ в аеропортах і координацію їх діяльності щодо забезпечення безпеки цивільної авіації, громадян, громадського порядку, запобігання, виявлення і припинення злочинів на об'єктах авіаційних суб'єктів та на прилеглий території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації, та контроль за ситуацією в разі виникнення правопорушень і надзвичайних ситуацій.

10. Міністерство оборони України забезпечує здійснення заходів з відвернення або ліквідації наслідків актів незаконного втручання у військових секторах аеродромів спільного використання та вживає заходи щодо виявлення і знешкодження вибухових пристроїв.

11. Центральний орган виконавчої влади з питань охорони здоров'я здійснює заходи щодо запобігання занесенню в Україну повітряним транспортом особливо небезпечних хвороб.

12. Центральний орган виконавчої влади з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи надає на замовлення авіаційних суб'єктів або спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки послуги з виявлення та знешкодження вибухових пристроїв.

13. Центральний орган виконавчої влади з питань охорони державного кордону забезпечує здійснення прикордонного контролю в міжнародних аеропортах та аеропортах, відкритих для міжнародних польотів.

14. Центральний орган виконавчої влади з питань митної служби здійснює митний контроль, надає допомогу службам авіаційної безпеки міжнародних аеропортів у запобіганні незаконному розміщенню на повітряних суднах, які виконують міжнародні рейси, зброї, вибухових, отруйних, радіоактивних та інших небезпечних речовин і предметів, а також перевезенню заборонених вантажів.

15. Служба безпеки України здійснює відповідно до закону заходи щодо виявлення та припинення актів незаконного втручання на повітряному транспорті, у передбачених законом випадках використовує озброєні підрозділи для запобігання таким актам або ліквідації їх наслідків.

16. Міжвідомча комісія з питань урегулювання кризових ситуацій у разі вчинення актів незаконного втручання та забезпечення авіаційної безпеки в діяльності цивільної авіації (далі - Комісія) координує дії з авіаційної безпеки.

17. Повноваження Комісії визначаються положенням, що затверджується Кабінетом Міністрів України.

18. Забезпечення авіаційної безпеки в авіаційному суб'єкті покладається на службу авіаційної безпеки. Порядок організації, структура, завдання та функції зазначеної служби, а також правила її сертифікації визначаються нормативно-правовими актами, затвердженими спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

19. Відповідальність за виконання цієї Програми в аеропорту покладається на керівника аеропорту, який безпосередньо звітує перед спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації про розроблення і здійснення заходів авіаційної безпеки. 20. В аеропортах, на аеродромах спільного використання розроблення програми авіаційної безпеки забезпечує керівник аеропорту за погодженням з командиром військової частини.

21. До обов'язків керівника аеропорту в межах цієї Програми належить: розроблення і виконання програми авіаційної безпеки аеропорту;

призначення за погодженням із спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації посадової особи, яка має статус його заступника і на яку покладаються обов'язки з виконання програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту; утворення аеропортового комітету з авіаційної безпеки відповідно до вимог цієї Програми; внесення спеціально уповноваженому органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації пропозицій щодо прийняття нормативно-правових актів з питань авіаційної безпеки; доведення до відома юридичних і фізичних осіб, які перебувають в аеропорту і яким необхідний доступ до контрольованої зони або зони обмеженого доступу, відповідних інструкцій, положень і схем розташування та призначення цих зон; доведення до відома всіх заінтересованих юридичних і фізичних осіб вимог програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту в частині, що їх стосується, та контроль за виконанням цих вимог; негайне інформування спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації та інших центральних органів виконавчої влади про акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації; щорічне подання до спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації узагальненої інформації про акти незаконного втручання, вжиті заходи, результати їх аналізу.

22. Експлуатанти, які виконують польоти до/із України, а також внутрішні рейси в межах держави, розробляють та виконують програму авіаційної безпеки відповідно до вимог цієї Програми. Програма авіаційної безпеки експлуатанта погоджується із спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації. Іноземні експлуатанти з питань авіаційної безпеки керуються вимогами цієї Програми, своєї національної програми, програми авіаційної безпеки аеропорту, а також положеннями угод про повітряне сполучення і двостороннє співробітництво в галузі авіаційної безпеки, укладених з Україною. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації може запитати в іноземного експлуатанта, який провадить господарську і комерційну діяльність в Україні, програму його авіаційної безпеки для ознайомлення.

23. У програмі авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта визначаються заходи щодо захисту пасажирів, членів екіпажу, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, бортових припасів, наземного персоналу, повітряного судна та служб забезпечення діяльності експлуатанта від актів незаконного втручання. До штатної структури авіаційного суб'єкта вводиться посада заступника керівника з авіаційної безпеки, кандидатура якого погоджується із спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

24. Взаємовідносини експлуатанта із замовником, орендарем повітряного судна та аеропортом, аеродромом регулюються відповідним договором (угодою), яким передбачається відповідальність сторін за дотримання авіаційної безпеки стосовно пасажирів, членів екіпажу повітряного судна, ручної поклажі, багажу, вантажу, бортових припасів, кур'єрських і поштових відправлень тощо.

25. Орендарі аеропорту, що провадять діяльність у контрольованій зоні аеропорту, повинні бути ознайомлені з цією Програмою під розпис.

26. Орендарі аеропорту відповідають за виконання умов доступу через приміщення, що їм належать, до контрольованої зони аеропорту.

27. Обов'язки і відповідальність орендарів аеропорту у сфері авіаційної безпеки включаються до програми авіаційної безпеки відповідного аеропорту. Орендарі аеропорту несуть відповідальність згідно із законом за виконання такої програми в частині, що їх стосується.

28. Аеропортовий комітет з авіаційної безпеки створюється в кожному аеропорту.

29. Основною метою аеропортового комітету з авіаційної безпеки є розроблення, координація та здійснення заходів щодо забезпечення безпеки в аеропорту.

30. Положення про аеропортовий комітет з авіаційної безпеки затверджується керівником аеропорту.

31. До повноважень аеропортового комітету з авіаційної безпеки належить: координація заходів щодо реалізації цієї Програми в аеропорту; здійснення нагляду за реалізацією програми авіаційної безпеки аеропорту, в тому числі за виконанням заходів, що вживаються керівництвом авіаційних суб'єктів; визначення та систематичний перегляд уразливих точок в аеропорту, розроблення заходів щодо їх надійного захисту; забезпечення адекватності заходів авіаційної безпеки рівню загрози; забезпечення виконання рекомендацій щодо здійснення заходів авіаційної безпеки; інформування щокварталу спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації про заходи, вжиті для забезпечення безпеки в аеропорту, плановані зміни, а також проблеми із захисту аеропорту і його служб, що не можуть бути розв'язані на місцевому рівні; організація навчання та підготовки авіаперсоналу з питань авіаційної безпеки; контроль за врахуванням вимог авіаційної безпеки в разі розширення та реконструкції аеропорту.

32. До складу аеропортового комітету із забезпечення авіаційної безпеки входять: керівник і заступник керівника аеропорту з авіаційної безпеки; представники: підрозділу територіального органу Міністерства внутрішніх справ України; підрозділу територіального органу центрального органу виконавчої влади з питань митної служби; підрозділу територіального

органу центрального органу виконавчої влади з питань охорони державного кордону; військової частини (у разі спільного використання аеродрому); медичної частини; підрозділу територіального органу Служби безпеки України; експлуатантів. У разі потреби до складу аеропортового комітету можуть бути включені представники інших юридичних осіб, що проводять свою діяльність в аеропорту.

33. Головою аеропортового комітету із забезпечення авіаційної безпеки є керівник аеропорту, а за його відсутності обов'язки голови виконує заступник керівника аеропорту з авіаційної безпеки. Співробітництво з іноземними державами та міжнародними організаціями

34. З питань авіаційної безпеки Україна співпрацює з іноземними державами та міжнародними організаціями.

35. У рамках співробітництва Україна надає на запит іноземної держави інформацію щодо вимог цієї Програми.

36. Запити іноземних держав щодо запровадження спеціальних заходів з авіаційної безпеки стосовно рейсів, що виконуються експлуатантами цих держав до/із України, повинні здійснюватися за рахунок коштів держави-замовника. Такі запити подаються до спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

37. Рішення щодо задоволення запиту іноземної держави про надання допомоги в подоланні кризової ситуації та ліквідації її наслідків приймається Кабінетом Міністрів України.

38. У разі виникнення потреби надання допомоги іноземною державою Україні щодо ліквідації акту незаконного втручання такий запит подається від імені Кабінету Міністрів України на адресу уряду відповідної держави, якщо запити спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації чи Міністерства закордонних справ України не були задоволені.

39. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації може призначати свого представника в державах з високою інтенсивністю авіаційних перевезень і робіт та в регіонах з високим ризиком для безпеки цивільної авіації зареєстрованих в Україні експлуатантів. Положення про представника спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації в іншій країні затверджується центральним органом виконавчої влади з питань транспорту.

40. У разі отримання інформації про наявність загрози авіаційній безпеці іноземної держави спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації повідомляє відповідний уповноважений орган цієї держави.

41. Україна співпрацює з іноземними державами та міжнародними організаціями з питань розроблення програм підготовки персоналу у сфері

авіаційної безпеки і обміну інформацією, що стосується цих програм.

42. Двосторонні міжнародні угоди про повітряне сполучення між Україною та іншими державами повинні містити вимоги з авіаційної безпеки згідно з рекомендаціями типової статті, прийнятої на доповнення до резолюції Ради Міжнародної організації цивільної авіації від 25 червня 1986 року.

43. Під час укладання Україною угод з іншими державами щодо співробітництва у сфері авіаційної безпеки враховуються рекомендації Міжнародної організації цивільної авіації LE3/32-89/76 від 15 серпня 1989 року.

44. Україна співпрацює з іноземними державами та міжнародними організаціями у сфері науково-дослідної діяльності з питань розроблення нових зразків і технологій щодо виробництва обладнання для забезпечення безпеки цивільної авіації.

45. Співробітництво спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації з міжнародними організаціями цивільної авіації здійснюється за такими напрямками: участь у розробленні проектів міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у сфері авіаційної безпеки; подання пропозицій щодо вдосконалення міжнародних нормативно-правових актів, що стосуються авіаційної безпеки; розроблення пропозицій щодо підвищення авіаційної безпеки; участь на постійній або тимчасовій основі в роботі органів міжнародних організацій цивільної авіації (рад, комітетів, груп експертів), до завдань яких віднесено питання забезпечення авіаційної безпеки.

46. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації співпрацює з міжнародними організаціями цивільної авіації, у тому числі в рамках механізму надання державам технічної, фінансової, матеріальної допомоги у сфері авіаційної безпеки, з метою: приведення законодавства з авіаційної безпеки у відповідність з міжнародними стандартами; отримання від міжнародних організацій цивільної авіації консультацій щодо організації та методів роботи у сфері авіаційної безпеки; проведення на конфіденційній основі під егідою міжнародних організацій цивільної авіації обстеження і оцінки стану авіаційної безпеки; отримання від міжнародних організацій цивільної авіації рекомендацій щодо навчальних програм у сфері авіаційної безпеки, практичного навчання і участі авіаперсоналу в практикумах, регіональних та субрегіональних навчальних семінарах, що проводяться міжнародними організаціями цивільної авіації; придбання через міжнародні організації цивільної авіації обладнання для забезпечення авіаційної безпеки, навчальних засобів та іншого обладнання, застосування якого підвищує рівень авіаційної безпеки.

47. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації подає до міжнародних організацій цивільної авіації письмові звіти про акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

48. З метою обміну інформацією з питань авіаційної безпеки з міжнародними організаціями цивільної авіації та іншими міжнародними організаціями спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації на основі локальної інформативної мережі створює автоматизовану інформаційну систему управління "Авіаційна безпека" з базою даних, яка сприяє оперативному вирішенню питань безпечного функціонування цивільної авіації та використовується під час виникнення кризової ситуації.

49. Під час створення автоматизованої інформаційної системи управління "Авіаційна безпека" розробляється комплекс заходів щодо забезпечення конфіденційності інформації та її захисту від несанкціонованого доступу. Така інформація надається на запит іншій заінтересованій державі, з якою Україна уклала відповідну угоду. Захист аеропортів, повітряних суден, аеронавігаційних засобів та служб 50. Керівники аеропортів разом із заінтересованими орендарями аеропорту визначають контрольовані та стерильні зони і зони обмеженого доступу, де виконуються важливі роботи для забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації в аеропорту. Розміщення цих зон позначається на плані-схемі аеропорту, що є частиною програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту. Керівники кожної із сторін подають керівнику аеропорту список осіб для оформлення перепусток, за якими надається дозвіл на перебування у відповідній зоні аеропорту.

51. Допуск до контрольованої території регламентується пропускним та внутрішнім об'єктовим режимами в авіаційних суб'єктах та на об'єктах радіонавігаційного забезпечення.

52. В аеропортах, де відкрито пункти пропуску через державний кордон чи яким надано дозволи на здійснення міжнародних польотів, введення пропускового та внутрішнього об'єктового режимів узгоджується з центральним органом виконавчої влади з питань охорони державного кордону України та центральним органом виконавчої влади з питань митної служби.

53. Особа, яка затримана на контрольованій території, а також на об'єктах радіонавігаційного забезпечення, які знаходяться за межами авіаційних суб'єктів, доступ до яких є контрольованим і обмеженим, несе відповідальність згідно із законом.

54. Відомості про зони, що знаходяться за межами аеропорту і визначені як контрольовані зони, викладаються в програмі авіаційної безпеки аеропорту. До таких зон можуть належати: місця розташування

радіолокаційних засобів; місця розташування навігаційних засобів; антенні поля; склади пально-мастильних матеріалів тощо. Відповідальність за забезпечення контролю за доступом до таких зон покладається на юридичних осіб, яким належать ці зони. 55. Захист контрольованих, стерильних зон та зон обмеженого доступу здійснюється підрозділами воєнізованої охорони із застосуванням технічних засобів охорони. 56. У кожному аеропорту встановлюється пропускна система, що затверджується керівником аеропорту. Персонал експлуатантів, орендарів аеропорту, інших організацій, який має допуск до контрольованої території, зобов'язаний мати спеціальні перепустки з визначенням зон, у яких він може перебувати.

57. Управління пропускною системою, виготовлення та видачу перепусток до контрольованої території здійснює уповноважена керівником аеропорту особа.

58. Порядок доступу до зон прикордонного та митного контролю в міжнародних аеропортах (на аеродромах) визначається підрозділами територіального органу центрального органу виконавчої влади з питань охорони державного кордону України і центрального органу виконавчої влади з питань митної служби, що знаходяться в аеропорту, за погодженням з керівником аеропорту.

59. Відповідальність за доступ осіб до контрольованої зони аеропорту несе служба авіаційної безпеки.

60. Керівник аеропорту визначає кількість та місця розташування контрольно-пропускних пунктів у периметрі контрольованої території аеропорту.

61. Пасажири прямують на посадку в повітряне судно тільки через зал вильоту стерильної зони в разі пред'явлення документа, що посвідчує особу, та оформленого проїзного документа, а від місця чекання стерильної зони до повітряного судна - у супроводі працівника служби авіаційної безпеки та агента авіаперевезень.

62. Перепустка встановленого зразка до контрольованої зони видається персоналу аеропорту на підставі наказу керівника аеропорту про прийняття на роботу або тим, кому з інших причин необхідний санкціонований допуск. Персоналу орендаря аеропорту, що провадить свою діяльність на території аеропорту, перепустки видаються на підставі письмової заяви.

63. Члени екіпажу прямують до свого повітряного судна після пред'явлення завдання на політ та документа, що посвідчує особу, з обов'язковим проходженням огляду.

64. Керівники аеропорту встановлюють систему заходів щодо впорядкування пропускного і внутрішнього об'єктового режимів, виготовлення,

видачі, обліку та контролю за використанням перепусток для допуску транспортних засобів до контрольованих територій.

65. З метою дотримання авіаційної безпеки повітряні судна повинні мати: конструкцію дверей та перегородки до кабін льотного екіпажу, які надійно захищають льотний екіпаж від проникнення сторонніх осіб; систему внутрішнього зв'язку між салоном, вантажним відсіком і кабіною екіпажу; пасажирські повітряні судна, крім того, - налагоджену систему сигналізації "небезпека"; засув на дверях з внутрішнього боку кабіни екіпажу та оглядове вічко; штатні пристрої проти угону; поворотне дзеркало, маркери для маркування перевірених місць, ліхтарі та інші прилади.

66. Експлуатанти несуть відповідальність за забезпечення безпеки своїх повітряних суден.

67. Якщо повітряні судна не використовуються і не обслуговуються, їх двері мають бути зачинені, а обладнання для посадки прибрано. У разі, якщо повітряне судно не здано під охорону службі авіаційної безпеки аеропорту, експлуатант призначає особу, яка несе відповідальність за доступ до нього сторонніх осіб.

68. Перед початком підготовки повітряного судна до вильоту експлуатант повинен здійснити його передпольотну перевірку з метою виявлення зброї, вибухових чи інших небезпечних предметів та пристроїв.

69. Експлуатанти повинні вживати заходів для виключення можливості залишення пасажирями будь-яких предметів і речей на борту повітряного судна, у тому числі під час транзитних зупинок.

70. У разі надходження повідомлення про загрозу здійснення акту незаконного втручання особа, яка отримала таку інформацію, зобов'язана повідомити всі заінтересовані сторони згідно із схемою оповіщення, що розробляється для таких випадків у кожному авіаційному суб'єкті.

71. Експлуатант у разі потреби проводить перевірку повітряного судна за участю відповідних фахівців. Для виконання таких перевірок експлуатант розробляє відповідні інструкції, що затверджуються керівником аеропорту.

72. В аеропорту вживаються належні заходи для охорони повітряного судна, у тому числі повітряних суден авіації загального призначення, згідно з відповідною інструкцією, затвердженою керівником аеропорту.

73. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації має право в разі отримання інформації про знаходження на борту повітряного судна небезпечних предметів та речовин доручити керівнику аеропорту з метою забезпечення безпеки польоту здійснити перевірку пасажирів, ручної поклажі, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, що прибувають з аеропортів, розташованих у регіонах з підвищеним рівнем загрози, або з тих, де контроль на безпеку не виконувався належним чином.

74. У разі отримання перед вильотом інформації про знаходження на борту повітряного судна небезпечних предметів і речовин це повітряне судно повинно бути розвантажено, а пасажирів та екіпаж з ручною поклажею та багажем за дорученням керівника аеропорту повинні бути висаджені. Завантаження і продовження польоту такого повітряного судна може бути дозволено тільки після повторної перевірки та складення відповідного акта.

75. З метою охорони об'єктів радіонавігаційного забезпечення засобів і служб від актів незаконного втручання керівник Українського державного підприємства з обслуговування повітряного руху (далі - Украерорух) забезпечує розроблення та погоджує із спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації програму безпеки своїх об'єктів та несе відповідальність за її реалізацію. Захист об'єктів радіонавігаційного забезпечення засобів і служб здійснюється шляхом: встановлення огорожі за периметром об'єктів радіонавігації; введення пропускового режиму на об'єктах радіонавігації; використання технічних засобів охорони; здійснення охорони працівниками служби охорони; використання службових собак. Керівник Украероруху: визначає перелік об'єктів радіонавігаційного забезпечення, що підлягають охороні; визначає дублюючі об'єкти радіонавігаційного забезпечення на випадок виходу з ладу основних; відповідає за стан доріг до віддалених об'єктів радіонавігації для забезпечення оперативного прибуття групи реагування в разі надходження інформації про спробу проникнення сторонніх осіб до цих об'єктів.

Розділ V КОНТРОЛЬ НА БЕЗПЕКУ

76. Контроль на безпеку здійснюється стосовно членів екіпажу, пасажирів, їх ручної поклажі та багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, бортприпасів, включаючи бортове харчування.

77. Контроль на безпеку здійснюється за технологією, затвердженою керівником аеропорту, розробленою відповідно до вимог інструкції з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах, що затверджується спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації. Мінімальні вимоги до забезпечення контролю на безпеку повинні включати огляд членів екіпажу, пасажирів, їх ручної поклажі та багажу, але не обмежуватися цим.

78. Пасажирів повинні пройти контроль на безпеку до отримання дозволу піднятися на борт повітряного судна або до того, як пройти до стерильної зони.

79. Ручна поклажа і багаж, які члени екіпажу та пасажирів мають при собі, повинні бути пред'явлені для проходження контролю на безпеку.

80. Стерильні зони, до яких проходять пасажирів після контролю на безпеку, оснащуються надійними запорами та засобами контролю за всіма доступами до стерильної зони. Перед пропуском пасажирів до стерильної зони служба авіаційної безпеки аеропорту повинна здійснити її ретельну перевірку. Контроль за входом та виходом із стерильної зони покладається на старшого зміни підрозділу контролю на безпеку служби авіаційної безпеки аеропорту, а із зон паспортного контролю в міжнародних аеропортах - на старшого зміни підрозділу територіального органу центрального органу з питань охорони державного кордону.

81. Контроль на безпеку до посадки в повітряне судно здійснюється уповноваженими особами служби авіаційної безпеки з використанням як технічних засобів, так і ручного огляду.

82. Для належного забезпечення контролю на безпеку застосовується вибірковий ручний огляд пасажирів, ручної поклажі та багажу.

83. Предмети, заборонені для перевезення повітряним транспортом, вилучаються персоналом, який здійснює контроль на безпеку, із складенням відповідного акта. У разі виявлення зброї, вибухових речовин і пристроїв, інших предметів, що можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання, про це повідомляється органам внутрішніх справ.

Перелік предметів, заборонених до перевезення повітряним транспортом, затверджується Кабінетом Міністрів України за поданням спеціального уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

84. Вилучені предмети, заборонені для перевезення в салоні, але дозволені для перевезення повітряним транспортом, можуть перевозитись як окрема одиниця багажу в багажному відсіку повітряного судна і повертатися пасажирів у кінцевому пункті призначення.

. Особа, яка відмовляється від контролю на безпеку або пред'явлення для такого контролю ручної поклажі, багажу, що їй належить, до перевезення повітряним судном не допускається.

86. Заходи щодо забезпечення безпеки польотів повинні виключати можливість контакту між пасажирів, які пройшли контроль на безпеку, і особами, які не пройшли такого контролю, у тому числі з авіаційним персоналом, який не має відношення до обслуговування даного рейсу.

87. У разі контакту між пасажирів, які пройшли контроль на безпеку, і особами, які не пройшли такого контролю, обов'язково виконуються такі дії: стерильна зона повністю звільняється, і працівники відповідного уповноваженого органу чи служби авіаційної безпеки здійснюють її ретельний огляд; пасажирів підлягають повторному контролю на безпеку; якщо пасажирів, які готуються до вильоту, увійшли до повітряного судна після випадкового контакту з іншими пасажирів, у такому судні проводиться спеціальний огляд з метою забезпечення безпеки.

88. У разі надходження інформації після вильоту повітряного судна про неналежне виконання заходів контролю на безпеку під час підготовки міжнародного рейсу спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації терміново інформує про це відповідний уповноважений орган цивільної авіації аеропорту до прибуття повітряного судна.

89. Керівництво авіаційних суб'єктів, що виконують пасажирські перевезення, зобов'язане включати до своїх програм відповідні заходи з метою попередження доставки на борт повітряного судна транзитними і трансферними пасажирами заборонених предметів і речовин. Зазначені заходи включають будівництво стерильних залів для транзитних і трансферних пасажирів, що виключають можливість контакту між особами, які не пройшли контролю на безпеку. У разі відсутності таких залів транзитні та трансферні пасажирів, їх ручна поклажа і багаж підлягають контролю на безпеку, як в аеропорту вильоту. Керівництво аеропортів повинно забезпечувати обладнання приміщень аеровокзалів таким чином, щоб спростити процедуру контролю на безпеку транзитних і трансферних пасажирів.

90. У разі надходження достовірної інформації про прибуття до аеропорту транзитних пасажирів з аеропорту, в якому неналежним чином проводився контроль на безпеку, керівник транзитного аеропорту забезпечує проведення повторного контролю на безпеку пасажирів, їх ручної поклажі та багажу з метою виявлення предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним судном.

91. Пасажирів, які мають дипломатичний статус, проходять контроль на безпеку на загальних підставах. Контроль на безпеку дипломатичної пошти та консульських валіз здійснюється тільки із застосуванням технічних засобів контролю на безпеку. Дипломатична пошта та консульська валіза не підлягають розпечатуванню та затримці. Усі відправлення, що становлять дипломатичну пошту, та консульська валіза повинні мати видимі зовнішні ознаки, що визначають їх характер, та можуть містити лише дипломатичні документи, службову кореспонденцію або предмети, призначені для службового користування. У разі виявлення серйозних підстав вважати, що в дипломатичній пошті або консульській валізі міститься щось інше, уповноважені органи можуть вимагати, щоб дипломатична пошта або консульські валізи були розпечатані уповноваженим представником дипломатичного представництва або консульської установи іноземної держави в Україні. У разі, якщо такий представник відмовляється виконати цю вимогу, дипломатична пошта та консульська валіза повертаються відправнику.

92. Від проходження контролю на безпеку звільняються: особи, що охороняються державою згідно із Законом України "Про державну охорону органів державної влади та посадових осіб"; офіційні особи іноземних держав, які згідно з протоколом перебування в Україні підлягають державній охороні; ручна поклажа, багаж, що належать зазначеним особам.

93. Порядок організації, виконання та забезпечення повітряних перевезень осіб, зазначених у пункті 92, визначається Кабінетом Міністрів України.

94. Контроль на безпеку інвалідів та осіб, які їх супроводжують, а також ручної поклажі та багажу таких пасажирів проводиться окремо від основного потоку пасажирів. Зазначені особи супроводжуються до повітряного судна безпосередньо після здійснення контролю на безпеку. 95. Пасажири, які мають електронні пристрої для стимуляції серцевої діяльності, підлягають особистому контролю на безпеку без використання технічних засобів.

96. Перевезення зброї регламентується інструкцією, затвердженою центральним органом виконавчої влади з питань транспорту за погодженням з Міністерством внутрішніх справ України.

97. Агент авіаперевезень з реєстрації авіаквитків повідомляє службу авіаційної безпеки аеропорту та експлуатанта про реєстрацію пасажирів, який на законних підставах має при собі зброю. Особи, які мають при собі вогнепальну або холодну зброю, повинні під час реєстрації авіаквитків заявити про це і здати холодну зброю, а також вогнепальну зброю в розрядженому стані і окремо набої до неї для збереження на період польоту відповідальній особі служби авіаційної безпеки аеропорту вильоту.

98. Відповідальна особа служби авіаційної безпеки аеропорту: здійснює перевірку наявності в пасажирів права на носіння зброї; перевіряє, чи зброя розряджена; заповнює картку за формою, встановленою спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації за погодженням з Міністерством внутрішніх справ України, один примірник якої передає пасажирові, другий - агенту авіаперевезень з реєстрації авіаквитків, третій - командирові повітряного судна; поміщає зброю та боєприпаси у встановленому місці повітряного судна.

99. Експлуатант повітряного судна, на якому перевозиться пасажир із зброєю: забезпечує зберігання зброї на борту повітряного судна в місці, недоступному для пасажирів під час польоту; сповіщає службу авіаційної безпеки аеропорту призначення про перевезення зброї для організації зустрічі даного рейсу; не обслуговує спиртними напоями в польоті пасажирів, зброя яких перевозиться даним рейсом.

100. Відповідальна особа служби авіаційної безпеки аеропорту призначення: отримує зброю від командира повітряного судна під розпис у картці; видає зброю власнику в спеціальному приміщенні поза контрольованою зоною аеропорту під розпис у картці.

101. Перевезення пасажирів із зброєю в салоні повітряного судна допускається у випадках, передбачених законодавством (перевезення спеціальної пошти, вантажів, конвоювання осіб). Такі пасажирів повинні мати спеціальний дозвіл уповноважених органів. Пасажири, які перебувають із зброєю в салоні повітряного судна, попереджаються експлуатантом про порядок застосування зброї. Екіпаж інформують про наявність озброєних пасажирів та їх місця в салоні.

102. Вогнепальну та холодну зброю військових нарядів (караулів, спортивних команд, геологічно-пошукових партій) дозволяється перевозити повітряним транспортом як зареєстрований багаж у разі наявності відповідних документів. Зброя повинна бути в розрядженому стані та запакована окремо від набоїв. Така зброя перевозиться на повітряному судні в місці, недоступному для всіх осіб, у спеціальному контейнері.

103. Дозвіл на право ввезення та вивезення зброї повітряними суднами цивільної авіації за межі України надається у встановленому законодавством порядку.

104. У разі підвищеної загрози безпеці цивільної авіації на борту повітряного судна України під час виконання рейсу може знаходитись озброєна охорона з числа підготовлених співробітників правоохоронних органів, які мають відповідний дозвіл.

105. Контроль на безпеку зареєстрованого багажу здійснюється відповідно до вимог технології, затвердженій керівником аеропорту.

106. Багаж для перевезення повітряним транспортом приймається тільки від пасажирів, які мають авіаквитки на відповідний рейс.

107. Після реєстрації багажу відповідальність за його збереження і запобігання доступу до нього сторонніх осіб до завантаження у повітряне судно несуть відповідні служби аеропорту, а після завантаження - перевізник.

108. Доступ до зон накопичення багажу і до пунктів його перевантаження дозволяється тільки особам, яким надано дозвіл на перебування у відповідній зоні. 109. Багаж пасажирів доставляється на борт повітряного судна після здійснення контролю на безпеку. У разі надходження інформації про неналежне здійснення контролю на безпеку багаж пасажирів може бути вивантажений для проведення повторного контролю на безпеку, у тому числі в транзитному аеропорту.

110. Зареєстрований багаж у разі відмови пасажирів від проходження контролю на безпеку підлягає поверненню його власнику. Агент

авіаперевезень зобов'язаний повідомити про такого пасажирів відповідний підрозділ територіального органу Міністерства внутрішніх справ України в аеропорту.

111. У кожному аеропорту створюються умови для зберігання засланого, незапитаного, невпізнаного багажу на період, необхідний для його досилання, запитання або знищення.

112. Вантаж, кур'єрські та поштові відправлення, призначені для перевезення пасажирськими рейсами, підлягають обов'язковому контролю на безпеку до завантаження їх на борт повітряного судна.

113. Вантаж, кур'єрські та поштові відправлення, призначені для перевезення пасажирськими рейсами, до яких не був застосований контроль на безпеку, не приймаються до перевезення та завантаження на борт повітряного судна.

114. Контроль на безпеку вантажу, призначеного для перевезення вантажними рейсами, здійснюється шляхом перевірки перевізних документів, фізичного огляду стану упаковки та визначення зареєстрованих агентів, експедиторів вантажу, але не обмежується цими заходами.

115. Затвердження зареєстрованих агентів, експедиторів вантажу здійснюється спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації за поданням експлуатантів та аеропортів.

116. Зареєстрований агент, експедитор вантажу визначає особу, яка відповідає за забезпечення авіаційної безпеки, що погоджується із спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

117. Контроль на безпеку вантажу, кур'єрських і поштових відправлень здійснюється відповідно до вимог технології, затвердженої керівником аеропорту.

118. Центральний орган виконавчої влади з питань зв'язку забезпечує встановлення в місцях міжнародного поштового обміну відповідного обладнання для здійснення контролю за вкладеннями поштових відправлень та несе відповідальність за їх безпеку.

119. Багаж, вантаж, кур'єрські та поштові відправлення повинні оброблятися та зберігатися в захищених приміщеннях для запобігання вкладенню в них зброї, вибухових пристроїв та інших небезпечних предметів.

120. У вантажних терміналах аеропортів з метою обмеження доступу до них сторонніх осіб вводиться пропускний режим.

121. Транспортування багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень у межах контрольованої зони аеропорту здійснюється в супроводі персоналу служби авіаційної безпеки спільно з працівниками відповідних органів Міністерства внутрішніх справ України, що працюють в аеропортах (на аеродромах) відповідно до правил супроводження в

контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів, що затверджуються центральним органом виконавчої влади з питань транспорту.

122. Бортове харчування і бортприпаси до завантаження на борт повітряного судна підлягають контролю на безпеку з метою запобігання перевезенню зброї, вибухових пристроїв та інших небезпечних предметів. Відповідальність за якість бортового харчування, організацію запобігання його навмисному отруєнню несуть керівники підприємств, що його поставляють.

Розділ VI ТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

123. В аеропортах України для забезпечення безпеки використовується таке обладнання: для захисту від проникнення до контрольованої зони та об'єктів аеропорту - захисні огорожі, пропускні пункти, автоматизовані системи контролю за доступом, кодові замки тощо; для виявлення та індексації випадків проникнення до контрольованої зони - сигналізація за периметром, охоронна сигналізація, замкнута телевізійна система спостереження тощо; захисні укриття з насипом для знешкодження вибухонебезпечних предметів і речовин, транспортні засоби для перевезення вибухонебезпечних предметів і речовин тощо; засоби зв'язку - телефонні апарати з функцією визначення номера абонента, інші засоби; для проведення контролю на безпеку - рентгенотелевізійні інтроскопи, стаціонарні металопрошукачі, портативні (ручні) металодетектори, детектори вибухових речовин, інші засоби виявлення зброї і вибухових речовин.

124. Технічні засоби контролю на безпеку повинні мати сертифікат, визнаний спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

125. Рентгеновське обладнання для контролю на безпеку застосовується відповідно до норм радіаційної безпеки.

126. Засоби вимірювальної техніки для обслуговування обладнання для забезпечення безпеки підлягають випробуванню відомчою метрологічною службою згідно з вимогами державних стандартів.

127. Технічні засоби контролю на безпеку повинні відповідати державним стандартам України. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації згідно із законодавством розробляє нові стандарти та в разі потреби вносить зміни до чинних.

128. У програмі авіаційної безпеки авіаційних суб'єктів повинні міститися дані про обладнання для забезпечення безпеки цивільної авіації, що використовується, періодичність його перевірок.

129. Авіаційні суб'єкти, які використовують технічні засоби контролю на безпеку, зобов'язані складати графіки профілактичного технічного обслуговування та ремонту цих технічних засобів і мати сертифікований персонал для їх здійснення.

Розділ VII ПЕРСОНАЛ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

130. Вимоги до персоналу з питань авіаційної безпеки стосовно його загальної і спеціальної освіти, віку, набутого досвіду та стану здоров'я визначаються положенням про службу авіаційної безпеки, що затверджується центральним органом виконавчої влади з питань транспорту. З метою якісного підбору персоналу, який виконує обов'язки у сфері авіаційної безпеки, уповноважені особи аеропортів, експлуатантів, орендарів, відповідальні за підбір цього персоналу, зобов'язані організувати перевірки кандидатів у порядку, визначеному законодавством, за напрямками: за попереднім місцем роботи чи навчання; у правоохоронних органах; за станом здоров'я; у пунктах наркологічного контролю.

131. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації організовує розроблення, реалізацію та контроль за виконанням програм підготовки персоналу з питань авіаційної безпеки.

132. Сертифікація навчальних закладів, які готують персонал з питань авіаційної безпеки, а також авіаперсоналу, який пройшов навчання в таких закладах, здійснюється відповідно до правил сертифікації, що розробляються спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації та затверджуються центральним органом виконавчої влади з питань транспорту.

133. Персонал, який не має відповідного сертифіката, не може бути допущений до виконання робіт, пов'язаних із забезпеченням авіаційної безпеки.

134. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації здійснює контроль та надає допомогу під час проведення навчальними закладами семінарів і курсів з питань авіаційної безпеки.

135. З метою визначення рівня підготовки персоналу з питань авіаційної безпеки спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації здійснює перевірки відповідності організації та проведення навчального процесу затвердженим програмам.

Розділ VIII КООРДИНАЦІЯ ДІЙ У РАЗІ ВИНИКНЕННЯ КРИЗОВИХ СИТУАЦІЙ

136. Операція щодо врегулювання кризової ситуації, пов'язаної із захопленням та угоном повітряних суден, здійснюється на підставі заходів щодо запобігання і припинення захоплення та угону повітряних суден

цивільної авіації, затверджених центральним органом виконавчої влади з питань транспорту.

137. У кожному аеропорту (на аеродромі) розробляється відповідний план на вирішення кризової ситуації.

138. У плані зазначаються керівники операції, склад керівного штабу, кількість особового складу від відповідного міністерства, іншого центрального органу виконавчої влади, що залучається до операції, необхідне обладнання і засоби зв'язку, функції відповідного підрозділу та порядок їх дій за етапами операції.

139. У разі захоплення повітряного судна українського експлуатанта на території іншої держави або повітряного судна експлуатанта іншої держави на території України відповідна сторона керується положеннями як національного, так і міжнародного законодавства.

140. З метою визначення ефективності планів, призначених для врегулювання кризових ситуацій, і підтримання практичних навичок керування діями у відповідь на вчинення актів незаконного втручання проводяться практичні заняття, які є формою спільної підготовки підрозділів заінтересованих міністерств та інших центральних органів виконавчої влади.

141. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації подає пропозиції щодо проведення практичних занять. Відповідальними за їх підготовку і проведення є міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, зазначені в плані дій у відповідь на вчинення актів незаконного втручання в частині, що їх стосується.

142. Керівники авіаційних суб'єктів несуть відповідальність за підготовку свого персоналу до зворотних дій.

143. У ході врегулювання кризової ситуації всі запити щодо отримання інформації з урегулювання кризової ситуації повинні передаватися і опрацьовуватися уповноваженою особою.

144. Відповідна інформація стосовно повітряного судна іноземного експлуатанта, щодо якого вчинено акт незаконного втручання на території України, передається через Міністерство закордонних справ України: державі реєстрації повітряного судна; державі експлуатанта повітряного судна; державі, громадяни якої загинули, поранені або затримані в результаті акту незаконного втручання.

145. У разі вчинення чи спроби вчинення акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації готує та передає до Міжнародної організації цивільної авіації: попереднє сповіщення про акт незаконного втручання протягом 30 діб з дня вчинення акту; остаточне сповіщення про акт незаконного втручання протягом 60 діб з дня вчинення акту.

146. Після врегулювання кризової ситуації командир та члени екіпажу повітряного судна, щодо якого була вчинена спроба або акт незаконного втручання, письмово інформують керівника авіаційного суб'єкта про заходи, вжиті для запобігання або ліквідації наслідків такого акту. Керівник авіаційного суб'єкта подає до спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації узагальнену інформацію про вчинення спроби або акту незаконного втручання.

Розділ IX ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАХИЩЕНОСТІ АВІАЦІЙНИХ СУБ'ЄКТІВ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

147. З метою визначення захищеності авіаційних суб'єктів, підготовки персоналу до зворотних дій проводяться інспекційні перевірки стану авіаційної безпеки.

148. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації здійснює планові, комплексні, сертифікаційні та позапланові перевірки. У разі потреби можуть здійснюватися перевірки стану авіаційної безпеки групи або окремих авіаційних суб'єктів. Кожний авіаційний суб'єкт підлягає перевірці не більше одного разу на рік. Щорічні узагальнені звіти про підсумки перевірок стану авіаційної безпеки використовуються для розроблення заходів щодо підвищення рівня авіаційної безпеки та подаються до правоохоронних органів за їх запитом.

149. Планові перевірки стану авіаційної безпеки в авіаційних суб'єктах проводяться один раз на рік. Перевіряються наявність документації з питань авіаційної безпеки, її відповідність законодавству, а також ефективність практичних заходів із забезпечення авіаційної безпеки. За результатами перевірки складається звіт, який повинен містити: відомості про стан реалізації програми забезпечення авіаційної безпеки авіаційних суб'єктів; дані про стан огорожі між контрольованою та неконтрольованою зонами із зовнішнього та внутрішнього боків; опис процедур регулювання доступу до контрольованої, стерильної зон та зони обмеженого доступу, а також функціонування пропускнуої системи; заходи захисту контрольованої, стерильної зон та зони обмеженого доступу; заходи, передбачені для охорони повітряних суден, об'єктів радіонавігаційного забезпечення, служби обслуговування повітряного руху, електрогенераторного та розподільного обладнання, авіаційних паливних складів, мережі водопостачання, засобів зв'язку тощо; дані про ефективність систем сигналізації та спостереження; дані про ефективність систем освітлення з огляду забезпечення безпеки вразливих точок; результати контролю на безпеку пасажирів, їх ручної поклажі, багажу, а також захисту стерильної зони; заходи безпеки, що застосовуються під час обробки та зберігання зареєстрованого багажу, кур'єрських і поштових відправлень та бортприпасів;

заходи безпеки в пунктах приготування бортового харчування і бортприпасів, що доставляються на повітряні судна; опис процедур забезпечення авіаційної безпеки експлуатантів, що провадять свою діяльність в аеропорту; опис процедур, запроваджених в аеропорту на випадок кризової ситуації; дані про діяльність рухомого, основного (стаціонарного) аварійного оперативного центру аеропорту з огляду на їх розташування, доступ, наявність необхідних засобів, резервного забезпечення; дані про організацію діяльності підрозділу, відповідального за забезпечення авіаційної безпеки в аеропорту; програми навчання і підготовки співробітників служби авіаційної безпеки та іншого персоналу аеропорту; дані про регулярність проведення навчань для відпрацювання заходів безпеки; дані про потребу авіаційних суб'єктів у підготовці персоналу з питань авіаційної безпеки; дані про періодичність проведення нарад, персональний склад і повноваження аеропортового комітету безпеки; дані про реалізацію рекомендацій контролюючого органу, висловлених під час попередніх перевірок.

150. До звіту про підсумки перевірки стану авіаційної безпеки включаються також плани та графічні матеріали, що детально відображають функції та конфігурацію конкретних зон аеропорту.

151. Порядок проведення перевірки стану авіаційної безпеки в авіаційних суб'єктах здійснюється відповідно до інструкції, яка затверджується спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

152. З метою визначення ефективності виконання програм забезпечення авіаційної безпеки авіаційних суб'єктів спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації проводяться комплексні перевірки дотримання авіаційної безпеки. Для цього складають поточні та перспективні плани комплексних перевірок, які охоплюють усі аспекти діяльності авіаційних суб'єктів стосовно забезпечення авіаційної безпеки.

153. Комплексні перевірки проводять один раз на три роки.

154. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації може залучати для проведення комплексних перевірок працівників служб авіаційної безпеки інших авіаційних суб'єктів, а також незалежних спеціалістів і експертів.

155. Порядок проведення комплексних перевірок авіаційних суб'єктів з питань забезпечення авіаційної безпеки затверджується спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації. Сертифікаційні перевірки стану авіаційної безпеки здійснюються згідно з правилами сертифікації авіаційних суб'єктів, затвердженими центральним органом виконавчої влади з питань транспорту.

156. Позапланові перевірки здійснюються з метою оцінки стану готовності авіаційних суб'єктів до захисту від акту незаконного втручання, а також у разі отримання повідомлення про загрозу здійснення такого акту та в інших випадках.

157. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації згідно із законодавством застосовує санкції до авіаційних суб'єктів, які неналежним чином виконують вимоги програм забезпечення авіаційної безпеки.

158. Керівники авіаційних суб'єктів проводять перевірки стану забезпечення авіаційної безпеки щороку згідно з власними планами. За результатами перевірок визначаються заходи щодо усунення виявлених недоліків. Керівники авіаційних суб'єктів забезпечують подання до спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації звітів про стан забезпечення авіаційної безпеки та результати роботи служб авіаційної безпеки: щокварталу - до 5 числа першого місяця наступного кварталу; щороку - до 10 числа першого місяця наступного року. Заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки повинні бути адекватними рівню існуючої загрози.

159. Аналіз та узагальнення інформації, визначення рівня забезпечення авіаційної безпеки здійснює спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

160. Інформація про загрозу авіаційній безпеці, отримана з будь-якого джерела, терміново передається Службі безпеки України.

161. Інформація про загрозу авіаційній безпеці носить конфіденційний характер і доводиться спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації до кожної заінтересованої юридичної особи в частині, що її стосується.

162. Оцінка загрози авіаційній безпеці авіаційних суб'єктів здійснюється відповідним уповноваженим органом або особою на підставі інформації, отриманої від спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації, правоохоронних органів, з інших джерел, у тому числі анонімних.

163. Оцінка рівня загрози здійснюється на підставі Інструкції оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації (далі - Інструкція), де визначаються критерії загрози, включаючи інформацію про діяльність міжнародних і внутрішніх терористичних угруповань, а також перелік адекватних заходів, що вживаються спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації, аеропортом, експлуатантом для відповідного рівня загрози.

164. Інструкція розробляється спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації та затверджується центральним органом виконавчої влади з питань транспорту.

165. Додаткові заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки можуть бути вжиті як на постійній, так і на тимчасовій основі залежно від отриманої інформації про загрозу, а також щодо аеропорту, окремої його зони або об'єкта, повітряного судна.

166. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації призначає комісію для проведення розслідувань актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

167. У разі спроби або вчинення акту незаконного втручання на території України щодо повітряних суден іноземних експлуатантів урядову комісію з розслідування такого акту призначає Кабінет Міністрів України.

168. Розслідування акту незаконного втручання проводиться відповідно до правил проведення службових розслідувань актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, що затверджуються центральним органом виконавчої влади з питань транспорту.

169. У разі, якщо акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації стосується інтересів іншої держави, Кабінет Міністрів України за ініціативою спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації може дати дозвіл на участь у розслідуванні такого акту уповноваженим представникам цієї держави. Висновки за результатами розслідування від імені України надаються цій державі в установленому порядку.

170. Розслідування акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, вчиненого за межами України проти повітряного судна, що знаходиться у державному реєстрі цивільних повітряних суден України, проводиться згідно із законодавством держави, на території якої вчинено акт незаконного втручання. За згодою уповноваженого органу такої держави для участі в розслідуванні можуть бути направлені уповноважені представники України.

171. Комісія, призначена для проведення розслідування акту незаконного втручання, після його закінчення складає акт за результатами розслідування з визначенням причин, заходів для підвищення рівня авіаційної безпеки, пропозицій щодо подальшого запобігання здійсненню таких актів та внесенням корективів до відповідних програм безпеки.

172. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації доводить результати проведення розслідування акту незаконного втручання до відома всіх заінтересованих сторін у частині, що їх стосується.

Розділ X ФІНАНСУВАННЯ ВИТРАТ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

173. Фінансування витрат на забезпечення авіаційної безпеки здійснюється відповідно до Положення про державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях, що затверджується Кабінетом Міністрів України, у межах коштів, що надходять до спеціального фонду державного бюджету на відповідний рік для забезпечення діяльності цивільної авіації в Україні та участі України в міжнародних організаціях, а також на утримання спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

174. Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність створюється за рахунок зборів, добровільних внесків та інших надходжень згідно з Положенням про цей фонд

ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ

Розділ I ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1. Суверенітет над повітряним простором України

Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України. Повітряним простором України є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, в тому числі над її територіальними водами (територіальним морем).

Стаття 2. Сфера дії Повітряного кодексу України

Повітряний кодекс України регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації. Авіація як галузь - це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Дія Повітряного кодексу України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого.

Стаття 3. Державне регулювання діяльності цивільної авіації України

Держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, відповідні органи авіаційного транспорту України за такими напрямками: забезпечення розвитку цивільної авіації; нагляд за безпекою польотів повітряних суден; сертифікація, реєстрація та ліцензування; регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху; забезпечення пошуку та рятування повітряних суден, що зазнають чи зазнали лиха; захист авіації України від актів незаконного втручання в її діяльність; науковий супровід діяльності авіації та забезпечення її безпеки, який здійснюється як галузевими, так і міжгалузевими науково-дослідними організаціями і авіаційними підприємствами; сприяння зовнішньоекономічній і міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації. За рішенням центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту можливе об'єднання зусиль і проведення робіт у зазначених напрямках з органами інших держав з метою вирішення питань більш якісно та з меншими витратами.

Стаття 3-1. Державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації

Державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади. Взаємодія органів виконавчої влади України щодо нагляду за безпекою польотів повітряних суден здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Стаття 4. Господарська і комерційна діяльність авіації України

Правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробкою та іншою діяльністю в галузі авіаційної техніки та одержала ліцензію, якщо це передбачено законодавством України.

Стаття 5. Сертифікація розробника, виробника і експлуатанта цивільної авіаційної техніки

Будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається діяльністю, пов'язаною з розробкою, виробництвом, ремонтом і експлуатацією цивільної авіаційної техніки, повинна одержати від державного органу з питань сертифікації і реєстрації сертифікат, що підтверджує відповідність рівня технічної підготовки вказаної особи вимогам відповідних авіаційних правил України. Експлуатант - особа, організація або підприємство, що експлуатує повітряні судна чи пропонує свої послуги в цій галузі.

Стаття 6. Витрати, пов'язані з сертифікацією, реєстрацією і перереєстрацією

Витрати на:

сертифікацію, реєстрацію і перереєстрацію повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній; сертифікацію авіаційного персоналу і експлуатантів авіаційної техніки; сертифікацію юридичних і фізичних осіб, які виконують

розробку, виготовлення, ремонт і технічне обслуговування авіаційної техніки тощо, несе особа, яка подала відповідну заяву до державного органу з питань сертифікації і реєстрації. Розмір державних зборів встановлюється положенням, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.

Розділ II АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ

Стаття 7. Авіаційні правила

Авіаційні правила визначають і регулюють порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

До авіаційних правил належать: 1) норми льотної придатності цивільних повітряних суден; 2) норми будівництва і придатності до експлуатації аеродромів і аеропортів, систем регулювання використання повітряного простору України і обслуговування повітряного руху на території України; 3) правила сертифікації цивільних повітряних суден, аеродромів, виробництва авіаційної техніки, діяльності експлуатантів, авіаційного персоналу, використання повітряних трас і місцевих повітряних ліній; 4) правила реєстрації повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній;

5) стандарти і нормативи у галузі охорони навколишнього природного середовища.

До авіаційних правил також належать нормативні акти, що регулюють: 1) порядок будівництва, утримання і ремонту аеродромів і аеропортів; 2) порядок підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації авіаційного персоналу; 3) порядок створення, сертифікації і реєстрації авіапідприємств, авіакомпаній, приватних фірм та інших організацій з метою використання повітряного простору України; 4) порядок організації, виконання і забезпечення польотів; 5) порядок організації, виконання, забезпечення і ліцензування авіаційних робіт; 6) порядок використання повітряного простору України, забезпечення аеронавігаційною інформацією; 7) порядок проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт; 8) порядок здійснення охорони навколишнього природного середовища; 9) порядок здійснення нагляду і контролю за безпекою польотів; 10) порядок проведення службового розслідування авіаційних подій; 11) порядок реалізації заходів щодо захисту авіації від актів незаконного втручання в її діяльність; 12) порядок здійснення забезпечення безпеки авіації та її профілактики; 13) порядок організації та виконання випробувальних і позатрасових польотів; 14) взаємовідносини цивільної та державної авіації. До авіаційних правил належать також інші нормативні акти, що регламентують діяльність авіації та її безпеку. Авіаційні правила мають єдину структуру, містяться у Зводі авіаційних правил України і не повинні суперечити положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Додаткам до неї. Авіаційні правила вводяться в дію відповідними державними органами України і підлягають обов'язковому виконанню всіма користувачами повітряного простору України та іншими юридичними чи фізичними особами в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування не передбачають іншого.

Стаття 8. Сфера дії авіаційних правил

Якщо міжнародною угодою в галузі міжнародного повітряного права, учасницею якої є Україна, встановлюються інші авіаційні правила, ніж ті,

що передбачені її законодавством, то застосовуються норми міжнародної угоди.

Розділ III ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

Стаття 9. Структура повітряного простору України Структура повітряного простору, порядок її формування і зміни, правила використання повітряного простору визначаються державним органом по використанню повітряного простору України. Використання повітряного простору України або окремих його районів може бути частково або повністю обмежено. До елементів структури повітряного простору України належать повітряні траси і місцеві повітряні лінії України, повітряні коридори для перетинання державного кордону України, встановлені та невстановлені маршрути польотів, райони виконання авіаційних робіт, заборонені зони, зони обмеження польотів і небезпечні зони. Повітряна траса - це диспетчерський район або його частина, що являє собою коридор у повітряному просторі, обмежений за висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами і забезпечений аеродромами, засобами навігації, контролю та управління повітряним рухом. Місцева повітряна лінія - це диспетчерський район або його частина, що являє собою коридор у повітряному просторі, обмежений за висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами і забезпечений аеродромами, засобами контролю та управління повітряним рухом. Усі обмеження щодо використання повітряного простору України доводяться до відома заінтересованих юридичних і фізичних осіб України, інших держав і міжнародних авіаційних організацій через канали систем аеронавігаційної інформації. Постійно діючі заборонені зони і зони обмеження польотів обов'язково включаються до збірників аеронавігаційної інформації і наносяться на аеронавігаційні карти.

Стаття 10. Порядок використання повітряного простору України

Порядок використання повітряного простору України визначається Положенням про використання повітряного простору України і його додержання забезпечується державною системою використання повітряного простору України. Положення про використання повітряного простору України та Положення про державну систему використання повітряного простору України затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Стаття 11. Плата за аеронавігаційне обслуговування повітряних суден

Аеронавігаційне обслуговування повітряних суден (організація повітряного руху на маршруті, організація повітряного руху на підході та в районі аеродрому) здійснюється на платній основі. Аеронавігаційне

обслуговування повітряних суден здійснюється суб'єктами господарювання, які надають відповідні послуги, - провайдерами аеронавігаційного обслуговування відповідно до вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль).

Розмір ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден (плата за послуги з організації повітряного руху на маршруті і плата за послуги з організації повітряного руху на підході та в районі аеродрому) визначається відповідно до законодавства, вимог ІКАО та Євроконтролю.

Плата за послуги з організації повітряного руху на маршруті справляється Євроконтролем відповідно до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів, вчиненої в м. Брюсселі 12 лютого 1981 року. Порядок розрахунку розміру зазначеної плати, порядок її внесення та звільнення від неї визначаються відповідно до законодавства, Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів та вимог Євроконтролю.

За рахунок плати за послуги з організації повітряного руху на маршруті компенсуються витрати Євроконтролю на експлуатацію системи справляння цієї плати. Плата за послуги з організації повітряного руху на маршруті використовується провайдерами аеронавігаційного обслуговування для покриття їх витрат на забезпечення цього обслуговування у порядку, визначеному законодавством, документами ІКАО та Євроконтролю, а також для сплати щорічних членських внесків України до бюджету Євроконтролю. Плата за послуги з організації повітряного руху на підході та в районі аеродрому визначається за єдиною для всіх користувачів повітряного простору України ставкою та справляється провайдерами аеронавігаційного обслуговування у порядку, що визначається спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері використання повітряного простору України відповідно до законодавства, вимог ІКАО та Євроконтролю. Якщо міжнародним договором України, укладеним в установленому законом порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цією статтею, застосовуються правила міжнародного договору.

Стаття 12. Використання міжнародного повітряного простору

При виконанні повітряним судном польоту в міжнародному просторі юрисдикцію щодо нього протягом всього його польоту здійснює та держава, де зареєстровано повітряне судно.

Перебуваючи у міжнародному повітряному просторі, повітряне судно є недоторканим і незалежним від будь-якої держави, за винятком тієї, де це повітряне судно зареєстровано, та підкоряється і діє на підставі лише її

законів. Використання міжнародного простору регулюється міжнародними правилами.

Стаття 13. Мова ведення радіообміну при обслуговуванні повітряного руху

Ведення радіообміну між органами обслуговування повітряного руху на території України та екіпажами повітряних суден України здійснюється українською або російською мовою, а з екіпажами повітряних суден зарубіжних держав - англійською або російською мовою.

Стаття 14. Аеронавігаційне та інформаційне забезпечення використання повітряного простору України

Аеронавігаційна інформація щодо використання повітряного простору України є доступною для всіх користувачів повітряного простору України.

Розділ IV ПОВІТРЯНІ СУДНА

Стаття 15. Класифікація повітряних суден

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

Повітряне судно - це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі. Повітряне судно є державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і зареєстровано у реєстрі державних повітряних суден.

Повітряне судно є цивільним, якщо воно зареєстровано у державному реєстрі цивільних повітряних суден. Повітряне судно є експериментальним, якщо воно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Експериментальне повітряне судно до реєстрів не заноситься.

Стаття 16. Сертифікація типу цивільного повітряного судна

Цивільне повітряне судно нової конструкції (нового типу) повинно бути сертифіковано на відповідність його діючим в Україні нормам льотної придатності і мати сертифікат типу. Сертифікат типу видає державний орган з питань сертифікації та реєстрації. Власником сертифіката типу є розробник повітряного судна.

У разі зміни затвердженої конструкції типу (типової конструкції) повітряного судна або зміни його експлуатаційно-технічної документації, які впливають на льотну придатність, цей тип повітряного судна повинен пройти додаткову сертифікацію і одержати доповнення до сертифіката

типу. Сертифікація цивільних повітряних суден, а також контроль за їх відповідністю нормам льотної придатності здійснюється за правилами сертифікації цивільних повітряних суден України. Сертифікат типу може бути анульовано або його дію може бути тимчасово припинено державним органом, що його видав, у разі виявлення недоліків, які загрожують безпеці польотів.

Стаття 17. Сертифікація екземпляра цивільного повітряного судна

Кожний виготовлений в Україні екземпляр цивільного повітряного судна повинен бути сертифікований на відповідність його конструкції, характеристик та експлуатаційно-технічної документації вимогам, передбаченим правилами сертифікації цивільних повітряних суден України. Після реєстрації повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України власник такого судна повинен отримати в державному органі з питань сертифікації і реєстрації відповідне посвідчення (сертифікат) про придатність його до виконання польотів як бортовий документ. Державний орган з питань сертифікації та реєстрації може делегувати право на видачу та продовження строку дії посвідчення про придатність екземпляра повітряного судна до польотів іншим державним та відомчим органам у порядку, передбаченому правилами сертифікації.

Стаття 18. Сертифікація цивільних повітряних суден, що імпортуються в Україну

Цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну, може бути допущено до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виготовлювача та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим самим забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну, діючим в Україні нормам льотної придатності. Порядок розробки, схвалення і перевірки виконання додаткових технічних умов для сертифікації повітряного судна, що імпортується в Україну, порядок видачі сертифіката типу і посвідчення про придатність до польотів на повітряне судно, що імпортується в Україну, встановлюється правилами сертифікації цивільних повітряних суден України.

Стаття 19. Сертифікація планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів та допоміжних пристроїв, що впливають на безпеку польотів

Сертифікація планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден

аматорської конструкції, аеростатичних апаратів та допоміжних пристроїв, що впливають на безпеку польотів, здійснюється органом чи установою, яким це право делеговано державним органом з питань сертифікації і реєстрації, за участю розробника зазначених повітряних суден і відповідних федерацій та асоціацій.

Видача посвідчень (сертифікатів) з метою засвідчення льотної придатності, а також контроль за підтриманням льотної придатності в процесі експлуатації здійснюються у порядку, передбаченому правилами сертифікації зазначених у цій статті повітряних суден, що вводяться в дію державним органом з питань сертифікації і реєстрації повітряних суден.

Стаття 20. Сертифікація цивільних повітряних суден, що експортуються з України

Порядок проведення випробувань і сертифікації цивільного повітряного судна, що експортується з України, а також видачі експортного посвідчення про придатність до польотів та інших сертифікаційних документів встановлюється правилами сертифікації цивільних повітряних суден України.

Стаття 21. Визнання посвідчення (сертифіката) льотної придатності до польотів іноземного повітряного судна

Посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів іноземного повітряного судна визнається в Україні дійсним за умови, коли вимоги, відповідно до яких такий сертифікат видано або відповідно до яких йому надано юридичну силу державою його реєстрації, відповідають встановленим Україною вимогам.

Стаття 22. Забезпечення льотної придатності повітряних суден військової авіації

Повітряне судно військової авіації повинно бути перевірено на відповідність його вимогам безпеки польотів. Рівень льотної придатності повітряного судна військової

авіації повинен бути не нижчим за рівень льотної придатності, встановлений державою для цього класу повітряних суден. Стаття 23. Авторський нагляд за дотриманням і збереженням льотної придатності при виробництві, експлуатації та ремонті повітряного судна

Серійне виробництво, експлуатація та ремонт повітряних суден виконуються під авторським наглядом розробника повітряного судна з метою дотримання і збереження льотної придатності.

Стаття 24. Передача прав розробника авіаційної техніки іншій юридичній особі

Права розробника авіаційної техніки разом з сертифікатом типу чи рівнозначним документом, а також обов'язки з авторського нагляду за дотриманням і збереженням льотної придатності при виробництві, ремонті та експлуатації авіаційної техніки можуть бути передані іншій юридичній особі тільки за погодженням з розробником та після затвердження державним органом з питань сертифікації і реєстрації. При цьому державний орган з питань сертифікації і реєстрації повинен переконатися, що всю необхідну інформацію, включаючи дані про проект типу, передано правонаступнику і він може належним чином використати ці дані для дотримання і збереження льотної придатності авіаційної техніки.

Стаття 25. Реєстрація повітряних суден

Цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі. Цивільному повітряному судну, занесеному до державного реєстру повітряних суден України, видається реєстраційне посвідчення, що є фактом визнання його національної належності. З моменту занесення повітряного судна до державного реєстру повітряних суден України всі записи, зроблені раніше стосовно цього повітряного судна у реєстрах повітряних суден інших держав, не визнаються Україною. Таким же чином не визнається Україною занесення повітряного судна України до реєстру повітряних суден іншої держави, якщо це повітряне судно не виключено з державного реєстру повітряних суден України. Цивільні повітряні судна підлягають перереєстрації у державному реєстрі цивільних повітряних суден України у разі зміни власника повітряного судна, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації цивільних повітряних суден України. Правила реєстрації цивільних повітряних суден України розробляються та вводяться в дію державним органом з питань сертифікації та реєстрації. Реєстрацію планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів, а також видачу посвідчень про їх реєстрацію здійснює державний орган чи установа, яким це право делеговано державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Державні повітряні судна підлягають реєстрації у реєстрі державних повітряних суден України. Правила реєстрації державних повітряних суден України встановлює Міністерство оборони України.

Стаття 26. Виключення повітряного судна з реєстру

Повітряне судно виключається з відповідного державного реєстру по-

вітряних суден у разі: зняття повітряного судна з експлуатації; передачі повітряного судна належним чином іншій державі, іноземній юридичній чи фізичній особі. При виключенні повітряного судна з відповідного державного реєстру повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає силу.

Стаття 27. Допуск повітряних суден до експлуатації

Цивільне повітряне судно, яке має сертифікат типу, допускається до експлуатації, якщо воно зареєстровано у державному реєстрі цивільних повітряних суден України і має посвідчення про придатність до польотів, видане державним органом з питань сертифікації і реєстрації повітряних суден України або іншої держави, якщо вимоги, на підставі яких було видано це посвідчення, відповідають вимогам, встановленим в Україні. Цивільне повітряне судно, яке не має сертифіката типу, але

було в експлуатації до введення в дію Повітряного кодексу України, заноситься до державного реєстру України і допускається до експлуатації на підставі діючого посвідчення про придатність до польотів або посвідчення, виданого державним органом України з питань сертифікації і реєстрації. Державне транспортне повітряне судно, що було розроблене згідно з технічними вимогами Міністерства оборони України до введення в дію Повітряного кодексу України, може бути допущено до експлуатації в цивільній авіації України для перевезення вантажів і виконання авіаційних робіт і занесено до державного реєстру цивільних повітряних суден України, якщо воно: відповідає технічним вимогам безпеки польотів Військово-Повітряних Сил, які діяли на час їх розробки; має висновки розробника та експертів, призначених державним органом з питань сертифікації і реєстрації, про можливість безпечної експлуатації у цивільній авіації; має посвідчення про придатність до польотів, видане державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Державне транспортне повітряне судно, тип якого було допущено до експлуатації в цивільній авіації до введення в дію Повітряного кодексу України, заноситься до державного реєстру цивільних повітряних суден України і може бути допущено до експлуатації на підставі діючого посвідчення про придатність до польотів або посвідчення, виданого державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Експериментальне повітряне судно може бути допущено до експлуатації для задоволення потреб народного господарства України за наявності: висновків розробника судна і експертів, призначених державним органом з питань сертифікації і реєстрації, про можливість безпечної експлуатації його при виконанні польотів; рішення Уряду України про використання експериментального судна у цивільній авіації України; посвідчення про придатність до польотів, виданого державним органом з

питань сертифікації і реєстрації. Підтримання кожного повітряного судна в процесі експлуатації у стані, що відповідає вимогам норм льотної придатності або іншим, що поширюються на це повітряне судно, вимогам безпеки польотів, покладається на експлуатанта повітряного судна. Державний орган з питань сертифікації і реєстрації може заборонити експлуатацію повітряного судна у випадках: відсутності посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів; прострочення посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів; експлуатації повітряного судна за межами обмежень, встановлених порадиником з льотної експлуатації повітряного судна.

Стаття 28. Позначення, що наносяться на цивільні повітряні судна

На зовнішню поверхню цивільних повітряних суден повинні бути нанесені державний і реєстраційний розпізнавальні знаки. Допускається також нанесення на повітряне судно додаткових знаків (символів, написів, емблем та ін.) за погодженням з державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Правила нанесення знаків на повітряне судно встановлюються державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Польоти повітряного судна, яке не має державного і реєстраційного знаків, забороняються, крім польотів експериментальних і випробувальних повітряних суден, що виконуються згідно з правилами проведення випробувальних польотів.

Стаття 29. Позивний номер і позивний радіосигнал цивільного повітряного судна

Цивільному повітряному судну України, обладнаному засобами радіозв'язку, надається позивний номер і позивний радіосигнал. Цивільним повітряним суднам, зазначеним у статті 20, що обладнані засобами радіозв'язку, надається позивний номер.

Стаття 30. Бортова документація повітряного судна

На цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинні бути: 1) реєстраційне посвідчення; 2) посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів; 3) свідоцтва про страхування: членів екіпажу і авіаційного персоналу, який перебуває на борту; повітряного судна; відповідальності щодо відшкодування збитків, в тому числі перед третіми особами; 4) бортовий журнал повітряного судна; 5) порадиник з льотної експлуатації повітряного судна; 6) дозвіл на бортові радіостанції; 7) посвідчення (сертифікати) на всіх членів екіпажу; 8) при виконанні міжнародних польотів - інші документи, передбачені міжнародними правилами.

Стаття 31. Передача повітряного судна в оренду іноземному Експлуатанту

Порядок і правила здачі повітряного судна в оренду іноземному експлуатанту регулюються внутрішнім законодавством України, якщо інше не передбачено міжнародними угодами та договорами, учасниками яких є Україна.

Розділ V АВІАЦІЙНИЙ ПЕРСОНАЛ

Стаття 32. Склад авіаційного персоналу

Авіаційний персонал - це особовий склад авіаційного підприємства, організації, підрозділу, навчального закладу, що складається з авіаційних спеціалістів за професійною ознакою. До складу авіаційного персоналу входять:

1) члени екіпажу повітряного судна; 2) особи командно-керівного, командно-льотного, інспекторського та інструкторського складу; 3) спеціалісти, які здійснюють регулювання використання повітряного простору України і обслуговування повітряного руху на території України; 4) спеціалісти, які здійснюють організацію і технічне обслуговування повітряних суден, а також всі види забезпечення польотів;

5) спеціалісти, які обслуговують повітряні перевезення; 6) спеціалісти, які здійснюють організацію і проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідних робіт при льотних випробуваннях авіаційної техніки; 7) спеціалісти, які здійснюють нагляд і контроль за безпекою польотів, а також ті, які проводять службове розслідування авіаційних подій (державні інспектори з безпеки польотів); 8) спеціалісти, які здійснюють аналіз та контроль льотної придатності повітряних суден при розробці, випробуванні, сертифікації і серійному виробництві; 9) спеціалісти, які здійснюють забезпечення авіаційної безпеки і безпеки авіації в цілому; 10) авіаційні експерти. Згідно з рішенням державних органів з питань регулювання діяльності авіації до складу авіаційного персоналу можуть бути включені й інші спеціалісти.

Стаття 33. Сертифікація і допуск авіаційного персоналу до авіаційної діяльності

Особа, яка належить до авіаційного персоналу, повинна бути сертифікована на відповідність її діючим в Україні кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою. Особа, яка належить до авіаційного персоналу, допускається до амостійної професійної діяльності лише за умови, що у неї є свідоцтво (сертифікат) на право здійснювати професійну діяльність, яке підтверджує наявність у неї необхідних знань і навиків, а також відпо-

відність стану її здоров'я встановленим вимогам. Правила і порядок сертифікації авіаційного персоналу встановлюються відповідним органом державного регулювання діяльності авіації. Особа авіаційного персоналу цивільної авіації при здійсненні професійної діяльності повинна мати при собі свідоцтво (сертифікат). Свідоцтво (сертифікат), видане іноземною державою, може бути визнано дійсним для авіаційного персоналу України органом державного регулювання діяльності авіації України. Особи, які не належать до авіаційного персоналу, допускаються до авіаційної діяльності у порядку, встановленому відповідним органом державного регулювання діяльності авіації України.

Стаття 34. Підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу

Підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу України з видачею відповідних свідоцтв може здійснюватися в навчальних авіаційних закладах, центрах перепідготовки і підвищення кваліфікації авіаційних спеціалістів та в інших організаціях, у тому числі й іноземних, що мають відповідний сертифікат, який визнається в Україні.

Розділ VI ЕКІПАЖ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Стаття 35. Склад екіпажу повітряного судна

Екіпаж повітряного судна складається з командира, інших осіб основного екіпажу та обслуговуючого персоналу. Екіпаж повітряного судна - це особи авіаційного персоналу, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов'язків з керування і обслуговування повітряного судна при виконанні польотів. Всі члени екіпажу належать до льотного складу. Мінімальний склад льотного екіпажу встановлюється порадиником з льотної експлуатації цього типу повітряного судна. Польоти цивільних повітряних суден при неповному мінімальному складі екіпажу забороняються, за винятком випадків, спеціально передбачених у завданні на випробувальний політ.

Стаття 36. Права членів екіпажу цивільного повітряного судна та обов'язки експлуатанта щодо їх забезпечення

При виконанні завдання на політ кожний член екіпажу має право відмовитися від його виконання, якщо, на його думку, є аргументоване побоювання за благополучне авершення польоту. Експлуатант повітряного судна зобов'язаний відшкодувати шкоду, заподіяну членові екіпажу в разі каліцтва або іншого ушкодження його здоров'я, що настало у зв'язку з виконанням ним своїх обов'язків при польоті повітряного судна, в

частині, що перевищує суму одержуваної ним допомоги або пенсії, призначеної йому після ушкодження його здоров'я, і фактично одержуваної ним заробітної плати. Експлуатант повітряного судна зобов'язаний відшкодувати збитки у разі смерті члена екіпажу, що настала у зв'язку з виконанням службових обов'язків з початку перельотної підготовки до закінчення післяпольотного розбору, з виплатою належної суми непрацездатним особам, які перебували на його утриманні, а також його дитині, що народилася після його смерті.

Стаття 37. Командир повітряного судна

Командиром повітряного судна може бути особа, яка має спеціальність пілота (льотчика), а також підготовку і досвід, необхідні для самостійного керування повітряним судном цього типу і керівництва екіпажем.

Стаття 38. Права командира цивільного повітряного судна

У процесі своєї професійної діяльності командир цивільного повітряного судна має право: 1) приймати остаточне рішення про виліт, політ і посадку повітряного судна, зливання в польоті пального, скидання багажу, вантажу і пошти, зміну плану і режиму польоту, про припинення польоту і посадку повітряного судна на запасному аеродромі чи вимушену посадку поза аеродромом, забезпечення безпеки, збереження повітряного судна і врятування життя людей; 2) віддавати в межах своєї компетенції будь-якій особі, яка перебуває на борту повітряного судна, розпорядження і команди, які підлягають беззаперечному виконанню; 3) вживати всіх необхідних заходів, у тому числі і примусових, до осіб, які своїми діями створюють загрозу безпеці польоту і не підкоряються його розпорядженням; 4) здійснювати особистий контроль за безпекою пасажирів у польоті в разі загрози безпеці повітряного судна, а також людям, які на ньому перебувають; 5) змінювати маршрут польоту, здійснювати переліт державного кордону і (або) виконувати посадку повітряного судна на аеродромі, не передбаченому завданням на політ, у випадках виникнення загрози для життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу, пов'язаних з актами незаконного втручання в діяльність авіації; 6) бути довіреною особою експлуатанта повітряного судна, укладати від його імені договори і угоди в інтересах виконання завдання на політ, забезпечення безпеки польоту, збереження повітряного судна, здоров'я і життя пасажирів; 7) усувати від виконання завдання на політ будь-якого члена екіпажу повітряного судна, рівень підготовки якого не відповідає завданню на політ, а дії загрожують безпеці польоту, і вимагати його заміни; 8) в екстремальній ситуації, що загрожує загибеллю людей, для врятування їх життя

відступати від правил і вимог нормативних документів, що регламентують безпеку польоту; 9) контролювати рівень професійних знань, вміння і навиків льотного екіпажу, а також якість роботи обслуговуючого персоналу; 10) перевіряти свідоцтва (сертифікати) членів екіпажу, а також наявність в них необхідних записів і позначок.

Розділ VII АЕРОДРОМИ І АЕРОПОРТИ

Стаття 39. Будівництво, реконструкція та експлуатація аеродромів і аеропортів

Відведення території для будівництва та реконструкції аеродромів і аеропортів, будівництво, реконструкція та експлуатація аеродромів і аеропортів допускаються в порядку, передбаченому чинним законодавством України. Участь громадян у погодженні питань будівництва, реконструкції та експлуатації аеродромів і аеропортів визначається законодавством України.

Стаття 40. Відшкодування шкоди

Майнова шкода, завдана власнику або володільцю прав внаслідок будівництва, реконструкції аеродрому чи аеропорту, безпосередньо пов'язана з фактом будівництва чи реконструкції, підлягає відшкодуванню у грошовій або майновій формі відповідно до законодавства України.

Стаття 41. Будівництво на приаеродромній території

Приаеродромна територія (прилегла до аеродрому зона контролю і обліку об'єктів та перешкод) - обмежена встановленими розмірами місцевість навколо аеродрому, над якою здійснюється маневрування повітряних суден. Розміри приаеродромної території повинні бути доведені власником аеродрому (аеропорту) чи уповноваженою на те особою до відповідних Рад народних депутатів, підвідомча територія яких повністю чи частково підпадає під приаеродромну територію. На приаеродромній території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) та іншу діяльність тільки за узгодженням з органом державного регулювання діяльності авіації та відповідною Радою народних депутатів. Підприємства, установи і організації, а також громадяни, які допустили порушення правил будівництва та інші дії на приаеродромній території, зобов'язані на вимогу власника аеродрому (аеропорту) чи уповноваженої ним особи припинити будівництво чи іншу діяльність на приаеродромній території та провести у встановлений термін за свої кошти і своїми силами усунення допущених порушень.

Стаття 42. Сертифікація і допуск цивільного аеродрому до експлуатації
Аеродром повинен бути сертифікований на відповідність його нормам придатності о експлуатації з видачею відповідного сертифіката.

Правила сертифікації і порядок допуску аеродромів до експлуатації встановлюються державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Сертифікат придатності аеродрому до експлуатації може бути анульовано або його дію тимчасово припинено державним органом, що видав сертифікат, якщо буде виявлено невідповідність аеродрому нормам придатності до експлуатації.

Стаття 43. Реєстрація цивільних аеродромів

Всі цивільні аеродроми підлягають реєстрації у державному органі з питань сертифікації і реєстрації та занесенню їх до державного реєстру аеродромів України. Після занесення аеродрому до державного реєстру аеродромів України його власникові чи експлуатанту видається свідоцтво про реєстрацію. Експлуатація аеродрому без свідоцтва про реєстрацію його у державному реєстрі аеродромів України забороняється. Аеродроми підлягають перереєстрації у державному реєстрі аеродромів України у разі зміни власника аеродрому, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації аеродромів України.

Стаття 44. Виключення цивільного аеродрому з реєстру

Цивільний аеродром виключається з реєстру у разі його ліквідації або зняття з експлуатації. При виключенні аеродрому з реєстру свідоцтво про його реєстрацію втрачає силу, а власник аеродрому втрачає право на його експлуатацію.

Стаття 45. Маркірування аеродромів

Аеродром і його елементи повинні мати маркірування, що відповідає нормам придатності аеродромів до експлуатації. Розташування у районі аеродрому будь-яких знаків, пристроїв і позначень, подібних до маркірувальних знаків, пристроїв і позначень, що вживаються для розпізнання аеродромів, забороняється.

Стаття 46. Маркірування нерухомих об'єктів і споруд

Усі нерухомі об'єкти і споруди, розташовані на при аеродромній території, повинні бути маркіровані денними і нічними маркірувальними знаками та пристроями згідно з нормами придатності аеродромів до експлуатації. Маркірування нерухомих об'єктів і споруд денними та нічними маркірувальними знаками провадиться власниками цих нерухомих об'єктів і споруд за їх рахунок.

Стаття 47. Охорона навколишнього природного середовища

При розвідуванні, будівництві, реконструкції, ремонті та експлуатації аеродрому підрядчик та експлуатант зобов'язані виконувати діючі в Україні норми, правила і процедури щодо охорони навколишнього природного середовища.

Стаття 48. Аеропорти

За своїм призначенням аеропорти поділяються на внутрішні та міжнародні. Міжнародний аеропорт повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю, передбачені чинним законодавством. Аеропорт, в тому числі як спільне з іноземною державою підприємство чи підприємство, яке повністю належить іноземному інвестору, повинен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил. Аеропорт повинен мати поштовий, телеграфний, телефонний та інші види зв'язку, а також регулярне сполучення з найближчими населеними пунктами. Органи державної виконавчої влади забезпечують будівництво, реконструкцію, благоустрій та експлуатацію під'їзних доріг до аеропортів, регулярний рух пасажирського транспорту на цих дорогах, а також телефонний зв'язок між населеними пунктами і аеропортами.

Розділ VIII ПОВІТРЯНІ ТРАСИ І МІСЦЕВІ ПОВІТРЯНІ ЛІНІЇ

Стаття 49. Сертифікація та допуск повітряних трас і місцевих повітряних ліній до експлуатації

Повітряні траси і місцеві повітряні лінії повинні бути сертифіковані на відповідність їх діючим в Україні нормам придатності повітряних трас і місцевих повітряних ліній до експлуатації з видачею відповідного сертифіката. Правила сертифікації та порядок допуску до експлуатації повітряних трас і місцевих повітряних ліній встановлюються державним органом по використанню повітряного простору України. Сертифікат придатності повітряної траси чи місцевої повітряної лінії до експлуатації може бути анульовано або його дію може бути тимчасово припинено державним органом, який видав сертифікат, якщо буде виявлено невідповідність повітряної траси чи місцевої повітряної лінії нормам придатності їх до експлуатації.

Стаття 50. Реєстрація повітряних трас і місцевих повітряних ліній України

Повітряні траси і місцеві повітряні лінії України реєструються державним органом по використанню повітряного простору України і заносяться до Переліку повітряних трас і місцевих повітряних ліній України.

Розділ IX ПОЛЬОТИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Стаття 51. Правила польотів

Виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України регламентується Правилами польотів у повітряному просторі України, які поширюються на всіх користувачів повітряного простору України. Під польотом повітряного судна слід розуміти його переміщення у повітряному просторі, а також зависання. Порядок організації польотів цивільних і державних повітряних суден встановлюється відповідними органами державної виконавчої влади. В разі виникнення в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу для життя людей, командир повітряного судна може відступити від встановлених правил польоту з негайним повідомленням про прийняте рішення органу обслуговування повітряного руху, з яким він здійснює радіозв'язок.

Стаття 52. Допуск повітряного судна до польоту

До польоту допускається повітряне судно, яке споряджене і перебуває у справному стані згідно з експлуатаційно-технічною документацією.

Стаття 53. Заборона або обмеження польотів

У повітряному просторі України або в окремих його районах польоти повітряних суден можуть бути повністю заборонені або обмежені за висотою, у часі та напрямках у порядку, встановленому положенням про використання повітряного простору України.

Стаття 54. Захист від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден

Цивільне повітряне судно, призначене для експлуатації в Україні, повинно бути сертифіковано на відповідність вимогам, які діють в Україні, щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів. Сертифікація повітряних суден щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин виконується порядку, передбаченому Правилами сертифікації повітряних суден України щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин. Власники аеродромів, експлуатанти, командири і члени екіпажів повітряних суден зобов'язані при експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі запобігати шумам або зводити їх до мінімуму. Скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей, навколишнього природного середовища речовин або інших відходів і матеріалів забороняється, а винний у таких діях несе відповідальність згідно з чинним законодавством України. З метою запобігання шкідливому впливу повітряних суден на людей, тварин, навколишнє природне середовище

Уряд України може встановити в конкретних районах мінімальну висоту польоту, єдину для всіх повітряних суден чи окремо за типами повітряних суден. Польоти повітряних суден у повітряному просторі України з надзвучовою швидкістю повинні виконуватися на висотах, які виключають шкідливий вплив звукового удару на навколишнє середовище, за загальними правилами або у віддалених від населених пунктів районах, що відводяться спеціально для надзвучових польотів.

Стаття 55. Зв'язок при виконанні польоту

Екіпаж (пілот) повітряного судна, обладнаного засобами радіозв'язку, повинен здійснювати безперервне прослуховування відповідних частот каналів зв'язку органу обслуговування повітряного руху. Для здійснення такого двостороннього зв'язку Міжнародним регламентом радіозв'язку для авіаційної навігації виділяються необхідні частоти, що закріплюються за користувачами державним органом регулювання діяльності авіації України. Польоти повітряних суден, обладнаних засобами радіозв'язку, без двостороннього зв'язку їх з органом обслуговування повітряного руху забороняються.

Стаття 56. Повітряне судно-порушник

Повітряне судно, що перетнуло кордон України без відповідного дозволу компетентних органів, або таке, що припустилося іншого порушення порядку використання повітряного простору України, визнається судом-порушником і до нього застосовуються заходи у порядку, встановленому законодавством України, діючими міжнародними угодами.

Розділ X МІЖНАРОДНІ ПОЛЬОТИ

Стаття 57. Норми і правила здійснення міжнародних польотів

Регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод. Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається органом державного регулювання діяльності авіації і погоджується з митними органами України. Міжнародні польоти у повітряному просторі України виконуються на підставі нормативних актів і правил, що встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України і включаються до збірників аеронавігаційної інформації.

Стаття 58. Переліт державного кордону

Переліт державного кордону України повітряними суднами здійснюється по спеціально виділених коридорах. Переліт державного кордону України поза спеціально виділеними повітряними коридорами, якщо це не передбачено міжнародною угодою або іншими нормативними актами України, заборонено.

Розділ XI ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Стаття 59. Повітряний перевізник

Повітряним перевізником визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки. Стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави і які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна. Норми цього розділу не поширюються на перевезення, що здійснюються державними повітряними суднами.

Стаття 60. Виконання повітряних перевезень

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами). Документами на перевезення є: квиток - при перевезенні пасажирів; багажна квитанція - при перевезенні речей пасажирів як багажу; відповідні документи - при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів. Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України.

Стаття 61. Чартерне повітряне перевезення

Чартерне повітряне перевезення виконується на підставі договору чартера (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

Стаття 62. Виконання правил повітряних перевезень і нормативів їх якості

При виконанні повітряних перевезень перевізник та аеропорт зобов'язані дотримувати загальних правил повітряних перевезень пасажирів,

багажу, вантажу і пошти, а також нормативів якості обслуговування пасажирів і клієнтури, встановлених центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Повітряний перевізник на підставі загальних правил має право встановити свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Умови і правила перевезення пошти погоджуються з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту та центральним органом виконавчої влади в галузі зв'язку.

Стаття 63. Перевезення особливо небезпечних вантажів

Перевезення зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин та інших вантажів, які належать до особливо небезпечних, здійснюються за дозволом компетентних органів згідно з спеціальними правилами, що встановлюються органами державного регулювання діяльності авіації України.

Стаття 64. Припинення угоди на повітряне перевезення за ініціативою перевізника

Повітряний перевізник може відмовити пасажиру в перевезенні у випадках, передбачених правилами перевезення на повітряних лініях, які встановлюються відповідними органами державної виконавчої влади.

Стаття 65. Припинення угоди на повітряне перевезення за ініціативою пасажирів

Пасажир має право відмовитися від повітряного перевезення і одержати назад суму грошей у порядку, встановленому законодавством України.

Стаття 66. Діяльність іноземних перевізників на території України

Іноземні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно з законодавством України, міжнародними угодами та договорами.

Стаття 67. Інформаційно-рекламне забезпечення повітряних перевезень

Повітряний перевізник при виконанні регулярних перевезень зобов'язаний доводити до відома населення (клієнтури) через інформаційно-рекламні засоби маршрути і розклад польотів повітряних суден, пасажирські, вантажні та поштові тарифи, а також умови обслуговування пасажирів і клієнтури як на землі перед польотом і після нього, так і на борту повітряного судна в польоті.

Розділ XII АВІАЦІЙНІ РОБОТИ

Стаття 68. Авіаційні роботи і порядок їх виконання

Перелік авіаційних робіт встановлюється органом державного регулювання діяльності авіації України.

Авіаційні роботи можуть виконуватися будь-яким експлуатантом авіаційної техніки на підставі відповідного сертифіката, а також договору, укладеного з замовником на виконання авіаційної роботи, або разової заявки юридичної чи фізичної особи, погодженої з органом державного регулювання діяльності авіації України. Експлуатант авіаційної техніки і замовник авіаційних робіт мають рівні права у виборі партнера.

Стаття 69. Виконання авіаційних робіт іноземними експлуатантами

Авіаційні роботи на території України можуть виконуватись іноземними експлуатантами, а також спільними підприємствами і підприємствами, які повністю належать іноземним інвесторам, на підставі дозволу та/або ліцензії на виконання авіаційних робіт, що видається органом державного регулювання діяльності авіації України. (Стаття 69 із змінами, внесеними згідно із Законом N 3370-IV (3370-15) від 19.01.2006)

Стаття 70. Виконання авіаційних робіт експлуатантами України на території зарубіжної держави

Авіаційні роботи на території зарубіжної держави можуть здійснюватись експлуатантами України за законами цих держав за наявності відповідного договору.

Розділ XIII ЗАХИСТ АВІАЦІЇ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

Стаття 71. Організація авіаційної безпеки

Організація робіт, пов'язаних із забезпеченням авіаційної безпеки, здійснюється відповідно до законодавства України, норм, правил і процедур Української державної програми безпеки цивільної авіації, затвердженої Верховною Радою України. Під забезпеченням авіаційної безпеки мається на увазі комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту авіації від актив незаконного втручання у її діяльність.

Стаття 72. Заходи щодо захисту від актив незаконного втручання

Українські та іноземні експлуатанти авіаційної техніки, які здійснюють прийом, випуск і (або) обслуговування повітряних суден на території України, а також експлуатанти аеродромів та аеропортів повинні вживати заходів щодо захисту авіації від актив незаконного втручання в її діяльність. Актом незаконного втручання в діяльність авіації є протиправні дії,

пов'язані з посяганнями на нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів, внаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна, або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків. Заходи щодо захисту авіації від актів незаконного втручання на території України регламентуються нормами, правилами і процедурами, передбаченими Українською державною програмою безпеки цивільної авіації.

Стаття 73. Контроль на безпеку

Контроль на безпеку ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти та бортового припасу, а також особистий контроль на безпеку пасажирів і членів екіпажу повітряного судна як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях здійснюють служби авіаційної безпеки, органи внутрішніх справ і прикордонного контролю. В разі відмови пасажирів або члена екіпажу повітряного судна від проходження контролю на безпеку, а також відмови осіб пред'явити ручну поклажу, багаж, вантаж, пошту або бортові припаси для контролю на безпеку вони до польоту чи перевезенню на повітряному судні не допускаються. На повітряному судні, що перебуває в польоті, контроль на безпеку в разі необхідності може бути проведено за рішенням командира повітряного судна незалежно від згоди пасажирів. Для зазначеної мети повітряне судно вважається таким, що перебуває у польоті, з часу зачинення всіх його зовнішніх дверей після завантаження і до часу відкриття будь-яких з цих дверей для розвантаження. Правила проведення контролю на безпеку, перелік осіб, що мають право проводити контроль на безпеку, перелік осіб, звільнених від проходження контролю на безпеку, передбачаються Українською державною програмою цивільної авіації.

Стаття 74. Забезпечення виконання вимог авіаційної безпеки щодо охорони повітряних суден, пожежної безпеки, підтримання пропускнуго і внутрішнього об'єктового режиму на аеродромах, в аеропортах та на інших авіаційних об'єктах

Порядок забезпечення виконання вимог авіаційної безпеки щодо охорони повітряних суден, важливих об'єктів, пожежної безпеки, підтримання пропускнуго і внутрішнього об'єктового режиму на аеродромах, в аеропортах та на інших авіаційних об'єктах регламентується нормами, правилами і процедурами, передбаченими Українською державною програмою безпеки цивільної авіації. Аеродроми, аеропорти та їх важливі об'єкти, а також обладнання повітряного транспорту, контрольно-пропускні пункти, огорожа, пункти контролю на безпеку пасажирів і членів екіпажу, ручної поклажі та багажу, інженерно-технічні засоби охорони і пожежної

безпеки, засоби зв'язку та спеціальні технічні засоби контролю на безпеку повинні відповідати нормам, правилам і процедурам, передбаченим Українською державною програмою безпеки цивільної авіації.

Стаття 75. Предмети, що не підлягають транспортуванню на повітряних суднах

Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до здачі, прийому, зберігання і перевезення на цивільних повітряних суднах, визначається нормами, правилами і процедурами Української державної програми безпеки цивільної авіації.

Розділ XIV ПОШУКОВІ ТА АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНІ РОБОТИ

Стаття 76. Повітряне судно, що зазнало лиха

Повітряне судно, що зазнає чи зазнало лиха, повітряне судно, з яким втрачено зв'язок і його місцеперебування невідоме, підлягає негайному пошуку. Під пошуковими роботами слід розуміти систему заходів, спрямованих на своєчасне виявлення повітряного судна, що зазнає чи зазнало лиха.

Стаття 77. Сигнали лиха повітряного судна та їх подача для допомоги

Для своєчасного виявлення повітряних суден, що зазнають чи зазнали лиха, та подання допомоги екіпажам і пасажиром встановлюються єдині для всієї авіації в Україні аварійні сигнали лиха та сигнали терміновості і попередження про небезпеку. Екіпаж повітряного судна, що зазнає чи зазнало лиха, повинен подавати при можливості відповідні сигнали лиха по каналах зв'язку органів обслуговування повітряного руху на аварійних частотах, встановлених регламентом радіозв'язку. Під час міжнародних польотів сигнали лиха дублюються на міжнародній частоті, виділеній для подачі цих сигналів.

Стаття 78. Повідомлення про повітряні судна, які зазнають чи зазнали лиха

Всі підприємства, організації та установи, що мають засоби зв'язку, незалежно від їх відомчої чи іншої належності зобов'язані забезпечити негайне проходження сигналів і повідомлень про повітряні судна, що зазнають чи зазнали лиха, від кого б вони не надходили, до пунктів керування пошуково-рятувальними силами і засобами. Громадяни зобов'язані негайно повідомити про відомі їм випадки лиха повітряних суден місцевим органам державної виконавчої влади України, міліції чи найближчим

підприємствам, установам і організаціям, які в свою чергу зобов'язані негайно передати цю інформацію авіаційній пошуково-рятувальній службі України.

Стаття 79. Виконання пошукових і рятувальних робіт

Аварійно-рятувальні роботи - це система заходів, спрямованих на своєчасне подання допомоги потерпілим. Місцеві органи державної виконавчої влади України, підприємства, організації та установи, на території яких повітряне судно зазнало лиха, зобов'язані до прибуття пошуково-рятувальних команд вжити невідкладних заходів щодо рятування людей, подання їм медичної та іншої допомоги, а також до охорони повітряного судна, документації, обладнання і майна, що знаходяться на його борту, та збереження стану місця події. Евакуація повітряних суден або їх частин з місця події здійснюється силами і засобами експлуатанта авіаційної техніки або іншими підприємствами та установами за рахунок коштів експлуатанта. Іноземним повітряним суднам, що зазнають чи зазнали лиха, подається допомога на рівних з повітряними суднами України підставах. Проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт здійснюється відповідно до встановлених вимог.

Стаття 80. Пошук і рятування поза територією України

Пошук і рятування пасажирів та екіпажів повітряних суден, що зазнають чи зазнали лиха у районах і зонах обслуговування повітряного руху України та за межами України, організовуються і здійснюються на підставі міжнародних угод, учасником яких є Україна. Координацію дій із службами пошуку і рятування інших країн здійснює орган державного регулювання діяльності авіації України.

Стаття 81. Оснащення повітряних суден і підготовка екіпажу на випадок лиха

Повітряні судна повинні бути оснащені бортовими аварійно-рятувальними засобами, перелік яких залежно від типу повітряного судна і району польоту визначається органом державного регулювання діяльності авіації України для цивільних повітряних суден і Міністерством оборони України - для державних повітряних суден згідно з нормами льотної придатності. Усі члени екіпажу повітряного судна зобов'язані пройти спеціальне навчання за програмою аварійно-рятувальної підготовки і подання допомоги пасажирам при виникненні на борту повітряного судна аварійної ситуації в різних фізико-географічних і кліматичних умовах, а пасажирів обов'язково повинні бути проінструктовані екіпажем про дії в такій ситуації і про правила користування індивідуальними і бортовими аварійно-рятувальними засобами.

Розділ XV РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

Стаття 82. Забезпечення безпеки польотів повітряних суден

Безпосереднє забезпечення безпеки польотів повітряних суден поклається на експлуатанта авіаційної техніки аеропортів, аеродромів та на органи, які обслуговують повітряний рух.

Стаття 83. Повідомлення про авіаційну подію

Службові особи авіації, яким першим стало відомо про авіаційну подію, зобов'язані негайно повідомити про це державний орган нагляду за безпекою польотів, орган державного регулювання діяльності авіації і власника повітряного судна.

Стаття 84. Розслідування авіаційної події

Усі авіаційні події підлягають розслідуванню з метою встановлення їх причин і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому. Розслідування авіаційної події - процес, що проводиться при наявності факту авіаційної події, який включає збір і аналіз інформації про авіаційну подію, встановлює причину (причини) її

виникнення, підготовку висновків із зазначенням цієї причини (причин) і вироблення рекомендацій щодо запобігання їм у майбутньому. Розслідування авіаційних подій проводиться згідно з положеннями і правилами, затверджуваними відповідними державними органами України.

Стаття 85. Робота на місці авіаційної події

Розслідування, що проводиться на місці авіаційної події, належить до категорії робіт в особливих умовах, які прирівнюються до робіт по ліквідації наслідків стихійного лиха. Спеціалісти, які працюють на місці авіаційної події, повинні забезпечуватися спеціальним одягом, взуттям, спеціальним спорядженням і захисними засобами виходячи з конкретних умов роботи. Місцеві органи влади, підприємства, організації та установи зобов'язані всебічно сприяти комісії з питань розслідування авіаційної події в охороні місця події, в пошуку елементів конструкції повітряного судна, забезпеченні транспортом, засобами зв'язку, приміщеннями для роботи і відпочинку, продуктами харчування, спеціальним спорядженням і одягом, засобами для виконання такелажних і вантажних робіт, транспортування уламків, санітарної обробки місцевості, забезпечення безпечних умов роботи на місці події.

Стаття 86. Фінансування робіт, пов'язаних з розслідуванням авіаційної події, і відшкодування витрат

Всі витрати, пов'язані з розслідуванням, що проводиться на місці авіаційної події, фінансуються експлуатантом авіаційної техніки. Дослідження і випробування, пов'язані з розслідуванням авіаційної події, які проводяться науково-дослідними і конструкторськими установами, ремонтними підприємствами і підприємствами авіаційної промисловості, фінансуються за рахунок коштів цих установ і підприємств з наступним відшкодуванням витрат експлуатантам авіаційної техніки. Збитки експлуатанта авіаційної техніки, пов'язані з розслідуванням авіаційної події, можуть бути частково або цілком відшкодовані за рахунок страхового фонду безпеки цивільної авіації або іншого страхового фонду.

Стаття 87. Запобігання авіаційним подіям

Комісія з питань розслідування авіаційної події на підставі своїх висновків зобов'язана сформулювати пропозиції щодо усунення причин події, виявлених у процесі розслідування, і недопущення їх у майбутньому. На підставі пропозицій комісії з питань розслідування авіаційної події державний орган нагляду за безпекою польотів повітряних суден зобов'язаний розробити відповідні рекомендації і надіслати їх користувачам повітряного простору, експлуатантам повітряної техніки та іншим юридичним особам для розробки профілактичних заходів щодо запобігання авіаційним подіям. Користувачі повітряного простору, експлуатанти авіаційної техніки та інші юридичні особи, яким надіслано рекомендації, зобов'язані розробити профілактичні заходи щодо запобігання авіаційним подіям, погодити їх з державним органом нагляду за безпекою польотів повітряних суден і реалізувати у встановлений строк.

Стаття 88. Облік авіаційних подій і відомості з безпеки польотів

Облік авіаційних подій, а також актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації України, включаючи й ті, що сталися з іноземними повітряними суднами на території України і українськими повітряними суднами за межами України, здійснює державний орган по нагляду за безпекою польотів повітряних суден України. Відомості про стан безпеки цивільної авіації України державний орган по нагляду за безпекою польотів повітряних суден України зобов'язаний надавати органам державного регулювання діяльності авіації України та Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО).

Розділ XVI ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА, ЩО РЕГУЛЮЄ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

Стаття 89. Поширення відповідальності

За протиправні дії всі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а також її управлінням і наглядом, несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Стаття 90. Відповідальність пасажирів, замовників і працівників авіації при виконанні повітряного перевезення або авіаційної роботи

Пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Стаття 91. Відповідальність перевізника за збереження багажу

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій особі, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити.

Перевізник несе відповідальність за збереження речей, що є у пасажирів, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника.

Стаття 92. Відповідальність перевізника за збереження вантажу

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження вантажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій установі (особі), якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити. До того часу поки перевізник не доведе інше, вважається, що

втрата, нестача чи пошкодження вантажу сталися під час перевезення.

Стаття 93. Розмір відповідальності перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу і багажу, а також речей, які є у пасажирів

За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажирів, перевізник несе відповідальність у такому розмірі: 1) за

втрату чи нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, - в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, - в розмірі дійсної вартості; 2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажирів, - в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Стаття 94. Відповідальність перевізника за прострочення у доставці пасажирів, багажу або вантажу

Перевізник несе відповідальність за прострочення у доставці пасажирів, багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

Стаття 95. Відповідальність перевізника за втрату, пошкодження і прострочення у доставці пошти

Перевізник несе матеріальну відповідальність перед органами зв'язку за втрату, пошкодження або прострочення у доставці пошти з вини перевізника у розмірі відповідальності органів зв'язку перед відправниками або адресатами, за міжнародну пошту - відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, а за внутрішню - згідно з правилами щодо розміру матеріальної відповідальності підприємств зв'язку за нестачу чи пошкодження вкладень поштових відправлень.

Стаття 96. Відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам

За шкоду, заподіяну третім особам та їх майну при виконанні перевезень і авіаційних робіт, експлуатант авіаційної техніки несе відповідальність у порядку і на умовах, передбачених чинним законодавством України.

Стаття 97. Відповідальність за захват чи викрадення повітряного судна або захват авіаційного об'єкта

Захват або викрадення повітряного судна, як і захват авіаційного об'єкта, тягне за собою відповідальність, передбачену законодавством України.

Стаття 98. Відповідальність за блокування повітряного судна, авіаційного об'єкта, транспортних, інженерно-технічних чи інших комунікацій до них

Блокування повітряних суден, авіаційних об'єктів, транспортних, інженерно-технічних, інших комунікацій до них, яке перешкоджає нормальній і безпечній діяльності авіації України, тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Стаття 99. Відповідальність за неправдиве повідомлення про підготовку акту незаконного втручання у діяльність авіації

Неправдиве повідомлення незалежно від форми його виконання про підготовку акту незаконного втручання у діяльність авіації на борту повітряного судна або авіаційного об'єкта тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Стаття 100. Відповідальність за невиконання вимог контролю на безпеку

Порушення, як і невиконання або неналежне виконання вимог державних правил, норм і процедур з реєстрації та огляду на безпеку пасажирів, щодо здачі, прийому, зберігання і перевезення на повітряному судні ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти і бортового харчування тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Стаття 100-1. Відповідальність за невнесення плати за аеронавігаційне обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України

За невнесення в установленому порядку та розмірі плати за аеронавігаційне обслуговування повітряних суден експлуатант, а якщо його особа невідома, - власник повітряного судна несуть відповідальність, передбачену законодавством. У разі несплати належної суми до боржника вживаються заходи щодо її примусового стягнення.

Стаття 101. Відповідальність за порушення норм і правил, що регламентують діяльність авіації

Особи, винні у порушенні норм і правил, що регламентують діяльність авіації, несуть відповідальність за законодавством України.

Стаття 102. Право оскарження рішення

Будь-яка юридична і фізична особа має право оскаржити рішення або дії будь-якої посадової чи іншої особи в межах діяльності авіаційної системи України в порядку, передбаченому законодавством України.

Розділ XVII АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ

Стаття 103. Обов'язкове страхування

Повітряний перевізник і виконавець повітряних робіт зобов'язані страхувати членів екіпажу і авіаційного персоналу, які перебувають на борту повітряного судна, власні, орендовані та передані їм в експлуатацію повітряні судна, а також свою відповідальність щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажирам, багажу, пошті, вантажу, прийнятим для перевезення; іншим користувачам повітряного транспорту а усі експлуатанти – третім особам, не нижче за рівень, встановлений Урядом України. Обов'язкове страхування, передбачене частиною першою цієї статті, здійснюється страховиками, які визнані такими відповідно до законодавства України, одержали в установленому порядку ліцензії на здійснення цього виду страхування і є членами Авіаційного страхового бюро. Авіаційне страхове бюро здійснює координацію діяльності страховиків у галузі страхування авіаційних ризиків та представляє їх інтереси у міжнародних об'єднаннях страховиків. Утворення Авіаційного страхового бюро та його державна реєстрація здійснюються в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Стаття 104. Добровільне страхування

За бажанням пасажирів чи іншого користувача повітряного транспорту можливе добровільне страхування шляхом укладання відповідного договору.

Стаття 105. Страхування при авіаційних роботах

Замовник зобов'язаний страхувати своїх працівників, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу при виконанні авіаційних робіт, та пасажирів, які перевозяться за його заявкою без придбання квитків. Експлуатант зобов'язаний страхувати свою відповідальність щодо відшкодування збитків, які можуть бути завдані ним при виконанні авіаційних робіт.

Стаття 106. Страховий фонд безпеки авіації України

З метою відшкодування шкоди потерпілим від авіаційної події, стихійного лиха і стимулювання профілактичної діяльності щодо підвищення безпеки авіації України, проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт у встановленому порядку створюється страховий фонд безпеки авіації, кошти якого спрямовуються на здійснення діяльності авіації України. Цей фонд створюється за рахунок надходження відрахувань від платежів з обов'язкових видів страхування в розмірі, що визначається Урядом України.

Розділ XVIII АТРИБУТИКА, ПРАПОР, ЕМБЛЕМА, ВИМПЕЛ

Стаття 107. Атрибутика, прапор, емблема, вимпел

Будь-яка авіаційна організація, установа та підприємство України, зареєстровані у встановленому порядку, повинні мати свою печатку і атрибутику. Державні авіаційні органи повинні мати свою печатку і атрибутику з державним гербом України. Кожна авіаційна організація, установа та підприємство України може мати свій прапор, емблему і вимпел та іншу атрибутику.

Президент України Л.КРАВЧУК

м. Київ, 4 травня 1993 року

N 3167-ХП

**КОНВЕНЦІЯ
ПРО БОРТЬБУ З НЕЗАКОННИМИ АКТАМИ,
СПРЯМОВАНИМИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ МОРСЬКОГО
СУДНОПЛАВСТВА 1988 РОКУ**

(Конвенцію ратифіковано Постановою ВР N 3735-XII від 17.12.93)

Дата підписання Україною: 02.03.1989

Дата ратифікації: 17.12.1993

Дата набуття чинності для України: 20.07.1994

Держави - учасниці цієї Конвенції, беручи до уваги цілі і принципи Статуту Організації Об'єднаних Націй (995_010), що стосуються підтримання міжнародного миру і безпеки та розвитку дружніх відносин і співробітництва між державами, визнаючи, зокрема, що кожна людина має право на життя, на свободу і на особисту недоторканість, як це зазначено в Загальній декларації прав людини (995_015) та Міжнародному пакті про громадянські і політичні права (995_043), будучи глибоко занепокоєною ескалацією в світі актів тероризму в усіх його формах, що піддають небезпеці або позбавляють життя невинних людей, становлять під загрозу основні свободи та серйозно зневажають гідність людської особи, вважаючи, що незаконні акти, спрямовані проти безпеки морського судноплавства, загрожують безпеці людей і майна, серйозно порушують морське сполучення та підривають віру народів світу в безпеку морського судноплавства, вважаючи, що подібні акти є предметом серйозного занепокоєння всього світового суспільства, будучи переконаними в нагальній необхідності розвивати міжнародне співробітництво між державами у розробці й прийнятті ефективних і практичних заходів для запобігання всім незаконним актам, спрямованим проти безпеки морського судноплавства, та переслідування і покарання осіб, які їх вчинили, посиляючись на резолюцію Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй 40/61 від 9 грудня 1985 року, яка, поряд з іншим, "нагально закликає всі держави в односторонньому порядку та в співробітництві з іншими державами, а також відповідними органами Організації Об'єднаних Націй сприяти поступовому усуненню причин, що лежать в основі міжнародного тероризму, та приділяти особливу увагу всім ситуаціям, включаючи колоніалізм, расизм і ситуації, пов'язані з масовими і брутальними порушеннями прав людини і основних свобод, а також ситуації, що склалися внаслідок іноземної окупації, що можуть викликати міжнародний тероризм та погрожувати міжнародному миру і безпеці", посиляючись далі на те, що резолюція 40/61 "беззастережно засуджує як злочинні всі акти, методи і практику тероризму, де б і ким би вони не здійснювалися, і в тому числі ті, які становлять під загрозу дружні відносини між державами та їх

безпеку", посилаючись також на те, що в резолюції 40/61 Міжнародній морській організації пропонується "вивчити проблему актів тероризму на борту або проти морських суден з метою внесення рекомендацій щодо відповідних заходів", беручи до уваги резолюцію Асамблеї Міжнародної морської організації А. 584(14) від 20 листопада 1985 року, яка закликає розробити заходи для запобігання незаконним актам, що загрожують безпеці суден та безпеці їх пасажирів і екіпажів, зазначаючи, що ця Конвенція не поширюється на дії екіпажу, які регламентуються нормами по підтриманню звичайної дисципліни на борту судна, підтверджуючи бажаність моніторингу норм і стандартів, які тосуються запобігання незаконним актам, спрямованим проти суден і осіб на борту суден, та боротьби з такими актами, з метою їх оновлення, коли це необхідно, та в цьому зв'язку із задоволенням беручи до уваги заходи для запобігання незаконним актам проти пасажирів й екіпажів на борту суден, рекомендовані Комітетом по безпеці на морі Міжнародної морської організації, підтверджуючи далі, що питання, які не регулюються цією Конвенцією, продовжуються регламентуватися нормами і принципами загального міжнародного права, визнаючи необхідність суворого додержання всіма державами норм і принципів загального міжнародного права у боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, домовились про таке:

Стаття 1

Для цілей даної Конвенції "судно" означає будь-яке судно закріплене постійно на морському дні, включаючи судна з динамічним принципом підтримання, підводні апарати або будь-які інші плавучі засоби.

Стаття 2

1. Ця Конвенція не застосовується до: а) воєнного корабля; або б) судна, що належать державі або експлуатується нею, коли воно використовується як військово-допоміжне або для митних, або поліцейських цілей; або с) судна, що виведене з експлуатації або поставлене на прикол.

2. Ніщо в цій Конвенції не торкається імунітету воєнних кораблів та інших державних суден, що експлуатуються в некомерційних цілях.

Стаття 3

1. Будь-яка особа вчинює злочин, якщо вона незаконно і навмисно: а) захоплює судно бо здійснює контроль над ним силою чи загрозою сили, або шляхом будь-якої іншої форми залякування; або б) вчинює акт насильства проти осіб на борту судна, якщо цей акт може загрожувати безпечному плаванню даного судна; або с) руйнує судно або спричиняє судну

чи його вантажу пошкодження, яке може загрожувати безпечному плаванню даного судна; або d) розміщує або вчинює дії з метою розміщення на борту судна яким би то не було чином пристрій чи речовину, яка може зруйнувати це судно, завдавати цьому судну чи його вантажу пошкодження, що загрожуює чи може загрожувати безпечному плаванню даного судна; або e) руйнує морське навігаційне обладнання чи завдає йому серйозні пошкодження, чи створює серйозні перешкоди в його експлуатації, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпечному плаванню судна; або f) повідомляє завідомо брехливі відомості, створюючи цим загрозу безпечному плаванню судна; або g) наносить рану будь-якій особі чи вбиває її в зв'язку з вчиненням чи спробою вчинення якого-небудь із злочинів, зазначених у підпунктах "a"-"f". 2. Будь-яка особа також вчинює злочин, якщо вона: а) намагається вчинити який-небудь із злочинів, зазначених у пункті 1; або b) підбурює до вчинення якого-небудь із злочинів, зазначених у пункті 1, що вчинюється будь-якою особою або є іншим чином співучасником особи, яка вчинює такий злочин; або c) погрожує, з умовою чи без такої, як це передбачено національним законодавством, з метою примусити фізичну чи юридичну особу вчинити яку-небудь дію чи утриматися від неї, вчинити який-небудь із злочинів, зазначених у підпунктах "b", "c" та "e" пункту 1, якщо ця загроза може погрожувати безпечному плаванню судна, про яке йде мова.

Стаття 4

1. Ця Конвенція застосовується, якщо судно здійснює плавання або його маршрут включає плавання у води, через води чи з вод, розташованих за зовнішньою межею територіального моря будь-якої однієї держави або за боковими межами її територіального моря з сусідніми державами. 2. У випадках, коли ця Конвенція не застосовується згідно з пунктом 1, вона принаймні застосовується, якщо злочинець чи гаданий злочинець перебуває на території держави-учасниці іншої, ніж держава, зазначена у пункті 1.

Стаття 5

Кожна держава-учасниця передбачає відповідні покарання за злочини, зазначені в статті 3.

Стаття 6

1. Кожна держава-учасниця вживає таких заходів, які можуть бути необхідними для встановлення її юрисдикції щодо злочинів, зазначених у статті 3, коли злочин вчинено: а) проти чи на борту судна, що плаває під прапором даної держави під час вчинення цього злочину; або b) на

території даної держави, включаючи його територіальне море; або с) громадянином даної держави. 2. Держава-учасниця може також встановити свою юрисдикцію щодо будь-якого такого злочину, коли: а) його вчинено особою без громадянства, яка звичайно проживає у даній державі; або б) під час його вчинення громадянин даної держави був захоплений, піддавався загрозам, поранений чи вбитий; або с) його вчинено при спробі примусити дану державу вчинити якісь дії чи утриматись від них. 3. Будь-яка держава-учасниця, яка встановила юрисдикцію, зазначену в пункті 2, повідомляє про це Генерального секретаря Міжнародної морської організації (надалі "Генеральний секретар"). Якщо така держава-учасниця згодом відмовляється від такої юрисдикції, вона повідомляє про це Генерального секретаря. 4. Кожна держава-учасниця вживає таких заходів, які можуть бути необхідними для встановлення її юрисдикції щодо злочинів, зазначених у статті 3, у випадках, коли гаданий злочинець перебуває на її території і вона не видає його якій-небудь з держав-учасниць, що встановили свою юрисдикцію згідно з пунктами 1, 2 цієї статті. 5. Ця Конвенція не виключає ніякої кримінальної юрисдикції, здійснюваної згідно з національним законодавством.

Стаття 7

1. Переконавшись, що обставини цього вимагають, будь-яка держава-учасниця, на території якої перебуває злочинець чи гаданий злочинець, відповідно до свого законодавства бере його під варту чи вживає інших заходів, що забезпечують його присутність протягом такого часу, який необхідний для того, щоб розпочати кримінальне переслідування чи вжити дії для видачі. 2. Така держава негайно проводить попереднє розслідування фактів відповідно до свого законодавства. 3. Будь-яка особа, щодо якої вживаються заходи, зазначені в пункті 1, має право: а) невідкладно зв'язатися з найближчим відповідним представником держави, громадянином якої вона є чи іншим чином правомочно встановити такий зв'язок, або, як вона є особою без громадянства, - з представником держави, на території якої вона звичайно проживає; б) відвідання її представником цієї держави. 4. Права, зазначені в пункті 3, здійснюються відповідно до законів і правил держави, на території якої перебуває злочинець чи гаданий злочинець, за умови, що зазначені закони і правила повинні давати можливість повністю здійснити цілі, для яких призначені права, що надаються згідно з пунктом 3. 5. Коли держава-учасниця відповідно до цієї статті взяла особу під варту, вона невідкладно повідомляє державам, які встановили юрисдикцію згідно з пунктом 1 статті 6, та якщо вона вважає доцільним, будь-яким іншим заінтересованим державам про те, що така особа перебуває під вартою, та про обставини, що вимагають її затримання.

Держава, яка проводить попереднє розслідування, що передбачається пунктом 2 цієї статті, негайно повідомляє його результати згаданим державам і зазначає, чи вона має намір здійснити юрисдикцію.

Стаття 8

1. Капітан судна держави-учасниці ("держава прапора") може передати компетентним органам будь-якої іншої держави-учасниці ("приймаюча держава") будь-яку особу, щодо якої у нього є розумні підстави вважати, що вона вчинила один із злочинів, зазначених у статті 3.

2. Держава прапора забезпечує, щоб капітан її судна, на борту якого перебуває будь-яка особа, яку він має намір передати згідно з пунктом 1, був зобов'язаний давати, коли це практично здійснено і по можливості до входження судна в територіальне море приймаючої держави, повідомлення компетентним органам приймаючої держави про свій намір передати таку особу та про причини передачі. 3. Приймаюча держава приймає особу, яка передається, за винятком випадків, коли у неї є підстави вважати, що ця Конвенція не застосовується до дії, які тягнуть таку передачу, та діє відповідно до положень статті 7. Будь-яка відмова прийняти особу, яка передається, супроводжується заявою про причини відмови. 4. Держава прапора забезпечує, щоб капітан її судна був зобов'язаний надавати компетентним органам приймаючої держави наявні в розпорядженні капітана докази, що стосуються гаданого злочину. 5. Приймаюча держава, яка прийняла особу згідно з пунктом 3, може в свою чергу звернутися до держави прапора з проханням прийняти передачу цієї особи. Держава прапора розглядає будь-яке таке прохання і, якщо воно задовольняє її, то вона діє відповідно до статті 7. Якщо держава прапора відхиляє прохання, вона надає приймаючій державі заяву з викладом причин відмови.

Стаття 9

Ніщо в цій Конвенції ніяким чином не зачіпає норми міжнародного права, які стосуються компетенції держав здійснювати юрисдикцію щодо розслідування або вжиття примусових заходів на борту суден, які не плавають під їх прапором.

Стаття 10

1. Держава-учасниця, на території якої перебуває злочинець чи згаданий злочинець, у випадках, коли застосовується стаття 6, якщо вона не видає його, зобов'язана без яких-небудь винятків і незалежно від того, чи вчинено злочин на її території, негайно передати справу своїм компетентним органам з метою кримінального переслідування шляхом проведення розгляду відповідно до свого законодавства. Ці органи

приймають рішення таким же чином, як і в випадку будь-якого іншого злочину тяжкого характеру згідно з законодавством цієї держави. 2. Будь-якій особі, щодо якої здійснюється розгляд у зв'язку з будь-яким із злочинів, зазначених у статті 3, гарантується справедливе поводження на всіх стадіях розгляду, в тому числі користування всіма правами і гарантіями, передбаченими для такого розгляду законодавством держави, на території якої вона перебуває.

Стаття 11

1. Злочини, зазначені в статті 6, вважаються такими, що підлягають включенню у злочини, які тягнуть видачу, в будь-який договір про видачу, що існує між якими-небудь державами-учасниками. Держави-учасниці зобов'язуються включати такі злочини як злочини, що тягнуть видачу, в усі договори про видачу, які вони укладатимуть між ними. 2. Якщо держава-учасниця, що обумовлює видачу наявністю договору про видачу, отримає прохання про видачу від іншої держави-учасниці, з якою вона не має договору про видачу, держава, що запитує, може на свій розсуд розглядати цю Конвенцію як юридичну підставу для видачі щодо злочинців, зазначених у статті 3. Видача здійснюється згідно з іншими умовами, передбаченими законодавством держави-учасниці, яка запрошує. 3. Держави-учасниці, що не обумовлюють видачу наявністю договору, розглядають у відносинах між собою злочини, зазначені у статті 3, як злочини, що тягнуть видачу з додержанням умов, передбачених законодавством держави, що запрошує. 4. Якщо необхідно, злочини, зазначені в статті 3, розглядаються державами-учасниками для цілей видачі як такі, що вони були вчинені не тільки в місці вчинення, але як і в якому-небудь місці в межах юрисдикції держави-учасниці, що звертається з проханням про видачу. 5. Держава-учасниця, що отримує більше одного прохання про видачу від держав, які встановили юрисдикцію відповідно до статті 7, і яка приймає рішення не порушувати кримінального переслідування, при виборі держави, якій має бути видано злочинця чи гаданого злочинця, належним чином враховує інтереси й обов'язки держави-учасниці, прапор якої несло судно під час вчинення злочину. 6. При розгляді прохання про видачу гаданого злочинця відповідно до цієї Конвенції держава, що запрошує, приділяє належну увагу питанню про те, чи можуть бути в ній реалізовані права гаданого злочинця, зазначені в пункті 3 статті 7. 7. Що стосується злочинів, зазначених у цій Конвенції, положення всіх договорів та угод між державами-учасниками про видачу змінюються у відносинах між державами-учасниками в тій мірі, в якій вони несумісні з цією Конвенцією.

Стаття 12

1. Держави-учасниці надають одна одній максимально можливу допомогу в зв'язку з кримінальним переслідуванням, розпочатим щодо злочинів, зазначених у статті 8, включаючи сприяння в отриманні наявних у них доказів, необхідних для розгляду. 2. Держави-учасниці виконують свої зобов'язання за пунктом 1 згідно з будь-якими договорами про взаємну правову допомогу, що можуть діяти між ними. При відсутності таких договорів держави-учасниці надають одна одній допомогу відповідно до національного законодавства.

Стаття 13

1. Держави-учасниці співробітничать у запобіганні злочинів, зазначених у статті 3, зокрема, шляхом: а) вжиття всіх практично здійснюваних заходів для запобігання підготовці в межах їх відповідних територій до вчинення таких злочинів в межах чи за межами їх територій; б) обміну інформацією відповідно до їх національного законодавства та координації адміністративних й інших заходів, що вживаються, коли необхідно, з метою запобігання вчиненню злочинів, зазначених у статті 3. 2. Коли внаслідок вчинення якого-небудь із злочинів, зазначених у статті 3, рейс судна затримується чи переривається, будь-яка держава-учасниця, на території якої перебуває судно, пасажирів чи екіпаж, зобов'язана докласти всіх можливих зусиль, щоб не допустити необґрунтованого затримання судна, його пасажирів, екіпажу або вантажу.

Стаття 14

Будь-яка держава-учасниця, в якій є підстави вважати, що буде вчинено якийсь злочин, зазначений у статті 3, надає відповідно до свого національного законодавства якомога швидше будь-яку наявну у неї відповідну інформацію тим державам, які, на її думку, є державами, що встановили юрисдикцію відповідно до статті 6.

Стаття 15

1. Кожна держава-учасниця відповідно до свого національного законодавства повідомляє Генеральному секретарю в якомога короткі строки будь-яку наявну в неї інформацію щодо: а) обставин злочину; б) дій, вчинених згідно з пунктом 2 статті 13; с) заходів, вжитих щодо злочинця чи гаданого злочинця, та, зокрема, результатів будь-яких дій щодо видачі або інших правових дій. 2. Держава-учасниця, на території якої гаданий злочинець зазнає кримінального переслідування, повідомляє Генеральному секретарю про остаточні результати розгляду. 3. Інформація, передана згідно з пунктами 1 і 2, повідомляється Генеральним секретарем всім

державам-учасникам, членам Міжнародної морської організації (надалі "Організація"), іншим заінтересованим державам та відповідним міжнародним організаціям.

Стаття 16

1. Будь-який спір між двома або кількома державами-учасниками щодо тлумачення або застосування цієї Конвенції, що не може бути врегульований шляхом переговорів протягом розумного періоду часу, передається на прохання однією з них на арбітраж, якщо протягом шести місяців з дня звернення з прохання про арбітраж сторони не можуть домовитись про організацію арбітражу, на прохання будь-якої з цих сторін спір може бути переданий у Міжнародний Суд відповідно до Статуту Суду. 2. Кожна держава може при підписанні, ратифікації, прийнятті чи схваленні цієї Конвенції або приєднанні до неї зробити заяву про те, що вона не вважає себе зобов'язаною яким-небудь положенням або всіма положеннями пункту 1. Інші держави-учасниці не будуть пов'язані такими положеннями щодо будь-якої держави-учасниці, що зробила таке застереження. 3. Будь-яка держава, що зробила застереження відповідно до пункту 2, може у будь-який час зняти це застереження, повідомивши Генерального секретаря.

Стаття 17

1. Ця Конвенція відкрита для підписання в Римі 10 березня 1988 року державами, що беруть участь у Міжнародній конференції з боротьби з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, та в штаб-квартирі Організації всіма державами з 14 березня 1988 року до 9 березня 1989 року. Після цього Конвенція залишається відкритою для приєднання. 2. Держави можуть виразити свою згоду на обов'язковість для них цієї Конвенції шляхом: а) підписання без застереження щодо ратифікації, прийняття чи затвердження; або б) підписання із застереженням щодо ратифікації, прийняття чи затвердження з наступною ратифікацією, прийняттям чи затвердженням; або с) приєднання. 3. Ратифікація, прийняття, затвердження або приєднання здійснюються шляхом здачі на зберігання відповідного документа Генеральному секретарю.

Стаття 18

1. Ця Конвенція набуває чинності через дев'яносто днів після дати, на яку п'ятнадцять держав або підписали її без застереження щодо ратифікації, прийняття чи затвердження, або здали на зберігання відповідні документи про ратифікацію, прийняття, затвердження або приєднання. 2. Для держави, що здала на зберігання документ про ратифікацію, прийняття чи

затвердження цієї Конвенції або приєднання до неї після виконання умов, необхідних для набуття Конвенцією чинності, ратифікація, прийняття, затвердження або приєднання набуває чинності через дев'яносто днів після дати такої задачі на зберігання.

Стаття 19

1. Ця Конвенція може бути денонсована будь-якою державою-учасницею у будь-який час через один рік з дати набуття цією Конвенцією чинності для цієї держави. 2. Денонсація здійснюється шляхом задачі на зберігання документа про денонсацію Генеральному секретарю. 3. Денонсація набуває чинності через один рік з дати отримання Генеральним секретарем документа про денонсацію або після закінчення такого більшого строку, який може бути зазначеним у документі про денонсацію.

Стаття 20

1. Організація може скликати конференцію з метою перегляду цієї Конвенції або внесення до неї поправок. 2. Генеральний секретар скликає на прохання однієї третини держав-учасниць або десяти держав-учасниць, в залежності від того, яке число є більшим, конференцію держав-учасниць цієї Конвенції з метою перегляду Конвенції або внесення до неї поправок. 3. Будь-який документ про ратифікацію, прийняття, затвердження або приєднання зданий на зберігання після набуття чинності поправкою до цієї Конвенції, розглядається як такий, що стосується Конвенції з внесеною до неї поправкою.

Стаття 21

1. Ця Конвенція здається на зберігання Генеральному секретарю. 2. Генеральний секретар: а) Інформує всі держави, що підписали цю Конвенцію або приєдналися до неї, а також всіх членів Організації про: i) кожне нове підписання Конвенції або задачу на зберігання документа про ратифікацію, прийняття, затвердження або приєднання із зазначенням їх дати; ii) дату набуття чинності цією Конвенцією; iii) задачу на зберігання будь-якого документа про денонсацію цієї Конвенції із зазначенням дати його отримання та дати набуття денонсацією чинності; iv) отримання будь-якої заяви або повідомлення, зробленого відповідно до цієї Конвенції; б) направляє завірені копії з оригінального тексту цієї Конвенції всім державам, що підписали Конвенцію або приєдналися до неї. 3. Як тільки ця Конвенція набуде чинності, завірена копія з її оригінального тексту направляється депозитарієм Генеральному секретарю Організації Об'єднаних Націй для реєстрації і опублікування відповідно до статті 102 Статуту Організації Об'єднаних Націй.

Стаття 22

Ця Конвенція укладена в одному примірнику англійською, арабською, іспанською, китайською, російською і французькою мовами, причому всі тексти є рівно автентичними.

На посвідчення чого нижчепідписані, належним чином на те уповноважені своїми відповідними урядами, підписали цю Конвенцію.

Вчинено в Римі десятого березня тисяча дев'ятсот вісімдесят восьмого року.

Навчальне видання

Ульянов Олексій Іванович

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ**
навчально-методичний посібник

Підписано до друку 13.05.2010. Формат 60х84/16. Папір офсетний.
Гарнітура «Times New Roman» Друк цифровий. Ум. друк .арк. 14,45
Наклад 100 прим. Зам. № 15
Видавець і виготовлювач ОДУВС
м. Одеса, вул. Успенська, 1
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 3507 від 25.06.2009 р.
тел. 0487024884; 0949547884 email – *ndrvv1@gmail.com*