

розробки єдиного нормативного акту, який би мав назву Правила забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації, в якому, на нашу думку, був би закладений баланс між шкідливими наслідками авіації і потенційними можливостями доквілля у самовідновленні з урахуванням ефективності державних заходів регулювання екологічної безпеки. Для цього необхідно впроваджувати нову авіаційну техніку, яка відповідає національним і міжнародним стандартам щодо шуму та емісії шкідливих речовин, розробляти нові екологічно чисті технології обслуговування і ремонту об'єктів авіації, при проектування, будівництві, ремонті, експлуатації аеропортів, аеродромів та об'єктів повітряного транспорту пріоритетними повинні бути саме вимоги екологічної безпеки.

Література

1. Андрейцев В. І. Право екологічної безпеки / В. І. Андрейцев. – К.: Знання-Прес, 2002. – 332 с.
2. Барановський В. А. Еколого-географічні дослідження проблем екологічної безпеки (сутність і складові екологічного ризику) / В. А. Барановський // Картографія та вища школа: зб. наук. пр. – Вип. 4. – К.: Укрморкартографія, 2000. – С. 2-5.
3. Толстоухов А. В. Екобезпечний розвиток: пошук стратегій / А. В. Толстоухов, М. І. Хилько. – К.: Знання України, 2001. – 332 с.

УДК 343.346(043.2)

Царук Р. О., студентка,
Інститут підготовки кадрів для органів юстиції України,
Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого, м. Харків
Науковий керівник: Гізімчук С. В., к.ю.н., доцент

СКЛАДОВІ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Користування транспортом у повсякденному житті увійшло у звичку, однак його рух та експлуатація містить загрозу виникнення аварій, що почасти супроводжуються загибеллю людей, заподіянням шкоди їх здоров'ю, знищенням матеріальних цінностей, забрудненням довкілля. Саме тому, згідно до ст. 16 ЗУ «Про транспорт» підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону довкілля, тобто створити і підтримувати певний стан відсутності загрози, що на теоретичному рівні може бути розподіленим на чотири складові. Першою складовою безпеки руху та експлуатації транспорту є правомірна діяльність оператора (машиніста, пілота, водія, капітана) транспортного засобу. Зокрема, згідно

зі ст. 17 Закону України «Про автомобільний транспорт» персонал автомобільного транспорту повинен мати необхідний рівень кваліфікації; забезпечувати якісне та безпечне надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів. Далі, у ст. 58 Повітряного кодексу України зазначено, що член екіпажу відповідає за належне виконання своїх службових обов'язків, виконання обов'язків, пов'язаних з безпекою повітряного судна, пасажирів на борту. Згідно з п. 3 Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту кожен працівник зобов'язаний дотримувати порядку і правил, установлених чинним законодавством, забезпечувати безпеку руху поїздів і маневрової роботи, виконувати вимоги правил і норм охорони праці, техніки безпеки, виробничої санітарії, пожежної безпеки і охорони навколишнього природного середовища. З вищенаведених норм можна зробити висновок, що 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, неухильно дотримуватися законів України, посадових інструкцій, наказів і розпоряджень, а у разі невиконання приписів – нести відповідальність відповідно до чинного законодавства. Другою складовою безпеки руху та експлуатації транспорту є технічно справний стан транспортного засобу, тобто такий стан виробу, який відповідає усім вимогам нормативно-технічної і конструкторської документації і забезпечує його оператору повну (достатню) підконтрольність. Згідно з п. 31 Постанови «Про правила дорожнього руху» технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій підприємств-виробників. Відповідно експлуатація транспортних засобів, що не відповідають чинним вимогам, а також тих, які не пройшли технічний огляд забороняється. Відповідно до ст. 23 Кодексу торговельного мореплавства України судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимогам безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища [1].

Третьою складовою є правомірна поведінка інших учасників руху та експлуатації транспорту: пасажирів, пішоходів, експедиторів вантажу, бортпровідників, тощо. Відповідно до ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» учасники дорожнього руху зобов'язані: знати і неухильно дотримуватись вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху; створювати безпечні умови для дорожнього руху; виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух [2]. Щодо водного транспорту, то багато людей стають

жертвами аварій з катерами, моторними човнами та іншими суднами через свою необачність та купання у заборонених місцях. Непоодинокими є випадки порушення пасажирами правил перебування у повітряних суднах, наприклад, перебувають на борту літака у стані алкогольного сп'яніння, бешкетують чи дозволяють собі образливі вислови на адресу екіпажу і бортпровідниць. Таких людей авіакомпанії можуть занести до «чорного» списку пасажирів, а у подальшому – взагалі відмовити у продажу квитків.

Дуже важливою складовою безпеки руху є стан проїжджої частини, летовищ, причалів, обладнання пішохідних переходів. Низька якість доріг є основною причиною поломки ходових частин автомобілів і дуже часто стає причиною ДТП. Прес-служба Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України повідомляє, що із початку 2016 р. через незадовільний стан доріг в Україні сталося понад 90 дорожньо-транспортних пригод. У березні Кабінет Міністрів України прийняв постанову щодо виділення з держбюджету 6,5 млрд. грн. на реконструкцію доріг. Згідно ст. 11 Закону України «Про автомобільні дороги» основними обов'язками органу державного управління автомобільними дорогами загального користування є: організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами і нормами; забезпечення технічного нагляду за станом автомобільних доріг; виявлення аварійно-небезпечних місць (ділянок) та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах і здійснення заходів щодо їх ліквідації [3]. Стан аеродромного покриття – це актуальне питання практично для 70 % аеропортів України. Більшість аеродромів має жахливий стан покриття, а поточний ремонт тільки відтерміновує «смерть» летовища. Вищерблене покриття, а також металеві конструкції бетонних плит можуть стати причиною авіаційної пригоди у будь-який час дня і ночі. Відповідно до ч. 1 ст. 66 Повітряного кодексу України керівник експлуатанта аеродрому несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів, контролює стан приаеродромної території, будівництво об'єктів, діяльність суб'єктів на аеродромі та на приаеродромній території, здійснює контроль за дотриманням вимог щодо встановлення і розміщення маркірувальних знаків та радіотехнічних пристроїв, підтриманням встановленого порядку виконання і забезпечення польотів на аеродромі та здійснює координацію діяльності на аеродромі підприємств і організацій. На сьогоднішній день в Україні до 30 % причалів мають незадовільний технічний стан. Технічні засоби забезпечення безпеки судноплавства (радіозв'язок, центри регулювання руху суден, рятувально-координаційний центр) в свою чергу, потребують ремонту і модернізації [4]. Позитивним зрушенням існуючої ситуації слід

вважати прийняття Закону України «Про морські порти України», у ч. 4 ст. 13 якого зазначається, що основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті, є, зокрема, здійснення державного нагляду за безпекою на морському транспорті та в морських портах [5]. З огляду на вищезазначене можна зробити висновок, що поняття «безпека руху та експлуатації транспорту» складається з чотирьох взаємопов'язаних та взаємозалежних елементів, а саме: з правомірної діяльності операторів транспортних засобів, технічно справного стану транспортних засобів, правомірної поведінки інших учасників руху й експлуатації транспорту та такого, що відповідає нормативам, стану умов руху транспортних засобів.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>
2. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>
3. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 р. № 2862-ІV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>
4. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/548-2013>
5. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>