

УДК 351.811(477):340

DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4038.25.2020.213670>

Фердман Геннадій Петрович

*кандидат наук з державного управління, старший науковий співробітник,
заступник начальника науково-дослідного центру Збройних сил України
“Державний океанаріум” інституту Військово-Морських Сил
Національного університету “Одеська морська академія” з наукової роботи*
ORCID: 0000-0002-2023-1696
e-mail: Ferdman@i.ua

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ: НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ

Розглянуто організацію забезпечення транспортної безпеки як на транспорті взагалі, так і на його основних видах зокрема. Доведено відсутність нормативно-правових актів, які безпосередньо спрямовані на вирішення проблеми взаємодії суб’єктів забезпечення транспортної безпеки на різних видах транспорту між собою. Визначено основні керівні нормативно-правові документи, які регламентують роботу суб’єктів забезпечення транспортної безпеки та їх недосконалість у питаннях взаємодії.

Ключові слова: транспорт; види транспорту; транспортна безпека; управління транспортною безпекою; взаємодія; органи виконавчої влади; нормативно-правові документи.

Постановка проблеми. Транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України [1]. Відповідно, забезпечення транспортної безпеки є одним із невідкладних завдань державної транспортної політики.

Питання забезпечення транспортної безпеки для України має особливе значення. Насамперед це можна пов’язати з розмірами території та геополітичним розташуванням України, з політичним і соціально-економічним курсами, спрямованими на подальше зміцнення суверенітету. Однак на тлі зростаючих показників аварійності, травматизму, збитків, зносу технічних засобів вихід української транспортної галузі на шлях сталого розвитку із забезпеченням комплексної безпеки вельми ускладнений [2].

Незважаючи на надзвичайну кількість людських жертв у транспортних пригодах, а також на величезні людські збитки, необхідно усвідомлювати важливість транспортної безпеки. На жаль, на сьогодні такого розуміння немає ні в представників влади, ні в громадськості. Зокрема, про це свідчить те, що практично відсутні нормативно-правові акти, які безпосередньо

спрямовані на вирішення проблеми транспортної безпеки. Відсутній закон про транспортну безпеку, відсутні відповідні концепція та стратегія транспортної безпеки. Нормативні акти, які регулюють окремі питання транспортної безпеки, недосконалі та часто містять суперечливі положення. Системна робота в цьому напрямку теж практично не ведеться. Тому створення єдиного комплексу нормативно-правових актів у сфері транспортної безпеки в Україні на сьогодні є одним із першочергових завдань. Вищезазначені нормативні акти мають бути приведені у чітку, внутрішньо несуперечливу структуру та відповідати європейським стандартам транспортної безпеки. Для досягнення цієї мети необхідно розробити спочатку основні концептуальні положення, на підставі яких формувати всю подальшу систему. Терміновість цієї проблеми зумовлена величезними збитками, яких щоденно зазнає Україна внаслідок низького рівня транспортної безпеки.

Окрім загальних нормативно-правових документів у вигляді закону, концепції, стратегії та програми, необхідно розробити галузеві програми забезпечення безпеки на окремих видах транспорту. Вкрай необхідна програма розвитку громадського транспорту, а також програма авіаційної безпеки. Необхідність приведення вітчизняного законодавства у відповідність із міжнародними стандартами, зокрема, обумовлена і важливістю активного розвитку міжнародного транзиту в Україні. Недосконале нормативно-правове регулювання і загалом низький рівень транспортної безпеки в Україні можуть стати головною перешкодою для отримання значних прибутків від міжнародного транзиту, адже фактор безпеки для європейських партнерів є визначальним.

Перегляд, розробку й затвердження пакета нормативних документів із транспортної безпеки потрібно здійснювати з урахуванням чинних державних і міжнародних стандартів, їх сертифікації, видачі ліцензій на право перевезення пасажирів та вантажів. Зарубіжний досвід розвитку національного законодавства, що регулює відносини у сфері забезпечення транспортної безпеки, доцільно використати для створення механізму правового регулювання цієї проблеми в Україні [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Достатньо ґрунтовно розглянуті питання національної безпеки, політико-правових, соціально-психологічних аспектів тероризму в працях В. Антипенко, В. Богданович, В. Смелянов, В. Крутов, В. Ліпкан, Н. Нижник, Д. Ольшанський, М. Саакян, Г. Ситник, Я. Кондратьєв, В. Малісон та С. Малісон, Б. Романюк, М. Саакян, С. Телешун; питання безпеки руху, державного регулювання транспортного забезпечення розглядали Д. Зеркалов, О. Крупіна, Ю. Некрасов, А. Ткаченко, О. Соколов.

Виокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Хоча окремі питання, яким присвячено статтю, розглянуті в працях вищезазначених та інших авторів, визначення основних напрямків застосування нормативно-правових засад транспортної безпеки не було достатньо розглянуто. На сьогодні накопичилося багато проблем

(фінансового, матеріально-технічного, соціального, інформаційного, науково-технічного нормативно-правового змісту), які вчасно не було вирішено.

Ситуація ускладнюється через відсутність налагодженої системи забезпечення транспортної безпеки, недостатню результативність виконання покладених на неї завдань і функцій, зниження рівня наукового й технічного супроводу зазначеної діяльності. Цьому сприяють складність і невивченість типу й особливостей соціальних взаємозв'язків, що виникають між різними категоріями учасників суспільних відносин у процесі функціонування різних видів транспорту, насамперед їх нормативно-правове підґрунтя під час забезпечення транспортної безпеки.

Виклад основного матеріалу. Організація забезпечення транспортної безпеки покладається на керівників суб'єктів забезпечення транспортної безпеки. Суб'єкт забезпечення транспортної безпеки – головний орган влади у сфері забезпечення транспортної безпеки; органи влади, до компетенції яких належать питання забезпечення транспортної безпеки, власники об'єктів транспортної безпеки та особи, що використовують їх на інших умовах відповідно до законодавства.

Суб'єкти забезпечення транспортної безпеки створюють систему управління транспортною безпекою, до якої належать посадові особи або структурні підрозділи адміністрацій суб'єктів господарювання та формування забезпечення транспортної безпеки.

У складі центральних органів виконавчої влади, до повноважень яких належать питання забезпечення транспортної безпеки, створюються структурні підрозділи з відповідних питань.

З метою повсякденного управління реалізацією завдань щодо забезпечення транспортної безпеки, суб'єктами забезпечення транспортної безпеки, залежно від категорії об'єктів забезпечення транспортної безпеки, які їм належать, створюються (призначаються):

- структурні підрозділи з питань забезпечення транспортної безпеки на об'єктах національного значення незалежно від ступеня ризику, галузевого та місцевого значення із значним ступенем ризику вчинення актів незаконного втручання;

- посадові особи з питань забезпечення транспортної безпеки на об'єктах позакатегорійних, місцевого і галузевого значення із середнім ступенем ризику вчинення актів незаконного втручання;

- посадові особи з питань забезпечення транспортної безпеки за рахунок штатної чисельності на об'єктах місцевого значення та позакатегорійних із незначним ступенем ризику вчинення актів незаконного втручання.

Залежно від стану забезпечення транспортної безпеки об'єкта, рішенням керівника суб'єкта забезпечення транспортної безпеки, якому він належить, можуть замість особи, призначеної з штатної чисельності, призначатись окремі посадові особи або створюватись структурні підрозділи з питань забезпечення транспортної безпеки.

З метою реалізації завдань щодо забезпечення транспортної безпеки, створюються формування забезпечення транспортної безпеки або укладаються договори на обслуговування з іншими суб'єктами, які, згідно з законодавством, мають право надавати послуги щодо забезпечення транспортної безпеки на інших об'єктах.

На кожному виді транспорту існують суб'єкти забезпечення транспортної безпеки. Коротко розглянемо роль вищезазначених суб'єктів на кожному виді транспорту України.

Державна служба України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра інфраструктури та який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті [4].

Основними завданнями Укртрансбезпеки є:

1) реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування (далі – автомобільний транспорт), міському електричному, залізничному транспорті;

2) внесення на розгляд міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті;

3) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті;

4) надання у передбачених законодавством випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту [5].

У вересні 2017 р. утворено Державну службу морського та річкового транспорту України (далі – Морська адміністрація), яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, *а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті* (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [6].

Морська адміністрація під час виконання покладених на неї завдань, зокрема у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості), взаємодіє з іншими державними органами, допоміжними органами та службами, утвореними Президентом України, тимчасовими консультативними, дорадчими та іншими допоміжними органами, утвореними Кабінетом Міністрів України, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, громадськими спілками, профспілками та організаціями роботодавців, відповідними органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами та організаціями [7].

Державна авіаційна служба України – центральний орган виконавчої влади України, утворений 9 грудня 2010 р. шляхом реорганізації Міністерства транспорту та зв'язку України.

Державна авіаційна служба України як уповноважений орган із питань цивільної авіації реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за такими напрямками:

- 1) здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
- 2) створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення;
- 3) організація використання повітряного простору України;
- 4) представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах із питань цивільної авіації.

Кабінет Міністрів України спрямовує і координує діяльність цієї служби через міністра інфраструктури, але не оперативного, а через нормативні акти.

У листопаді 2005 р. затверджено Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті, яке визначає порядок організації робіт щодо попередження авіаційних подій, завдання та функції управління, органів, об'єктів та суб'єктів управління, встановлює форми контролю за виконанням робіт.

Відповідно до цього положення, “Управління безпекою польотів у цивільній авіації здійснює Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужба)”, а “Управління безпекою польотів повітряних суден повинно забезпечувати виявлення та оцінку негативних факторів, що впливають на рівень безпеки, підготовку, прийняття та реалізацію управлінських рішень, спрямованих на забезпечення безпеки, збереження життя та здоров'я людей, охорону навколишнього природного середовища” [8].

У Наказі голови Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації “Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті” № 895 від 25.11.2005 р. про взаємодію з ким-небудь щодо забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті взагалі не йдеться.

У листопаді 2002 р. були затверджені Правила охорони магістральних трубопроводів. Правила встановлюють умови забезпечення охорони об'єктів магістральних трубопроводів від пошкоджень і руйнувань внаслідок несанкціонованого доступу, охорони довкілля, а також безпечної життєдіяльності населення на прилеглих до магістральних трубопроводів територіях [9].

Суб'єктами правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту є юридичні і фізичні особи, діяльність яких безпосередньо стосується, зокрема, і забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті.

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 (зокрема пожежна) найважливіших об'єктів трубопровідного транспорту, враховуючи лінійну частину, перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України, здійснюється також органами Національної поліції на договірних засадах [10].

Як видно з вищенаведеного, як і в попередньому випадку, в Постанові Кабінету Міністрів України “Про затвердження Правил охорони магістральних трубопроводів” № 1747 від 16.11.2002 р. (із змінами 2015 р.) про взаємодію з ким-небудь щодо забезпечення безпеки магістральних трубопроводів теж не йдеться.

Саме тому державі передусім необхідний закон про транспортну безпеку з метою уніфікації норм, які регулюють питання транспортної безпеки для різних видів транспорту, а також приведення українського законодавства у сфері транспортної безпеки у відповідність із міжнародними зобов'язаннями України. У підсумку необхідно створити нову єдину нормативно-правову базу ефективного забезпечення транспортної безпеки з урахуванням змін у формі власності, а також підходів у галузі управління.

Окрім удосконалення нормативно-правового аспекту транспортної безпеки, також потребує удосконалення взаємодія всіх органів виконавчої влади, які відповідають за транспортну безпеку.

Суб'єкти забезпечення транспортної безпеки з метою ефективного планування та реалізації заходів транспортної безпеки налагоджують між собою взаємодію з питань:

- взаємного інформування про загрозу та виникнення актів незаконного втручання;

- надання допомоги суб'єктами забезпечення транспортної безпеки один одному при загрозі та виникненні актів незаконного втручання.

Взаємодія між органами виконавчої влади стосовно транспортної безпеки повинна здійснюватись у разі загрози виникнення або виникнення:

- 1) протиправних дій, захоплення об'єктів транспорту, які загрожують безпеці громадян і порушують функціонування систем життєзабезпечення;

- 2) диверсій, терористичних актів, викрадення, навмисного знищення, пошкодження майна та інших дій на об'єктах транспорту, внаслідок яких загинули люди або заподіяно значну матеріальну шкоду;

- 3) масштабних кібератак, актів кібертероризму проти систем управління, операційних та інших систем об'єктів транспорту;

- 4) надзвичайних ситуацій або інших небезпечних подій на об'єктах транспорту;

- 5) аварій та технічних збоїв, кризових ситуацій на об'єктах транспорту, що створюють загрозу життю та здоров'ю персоналу цих об'єктів та місцевого населення;

б) інших загроз національній безпеці, стійкості та безпеці об'єктів транспорту.

Організація взаємодії між суб'єктами транспортної безпеки повинна здійснюватись шляхом:

1) оперативного обміну інформацією щодо виконання завдань із захисту об'єктів транспорту;

2) проведення спільних оперативних нарад керівного складу центральних та територіальних органів Національної поліції України, Служби безпеки України, Національної гвардії України, Збройних сил України та інших зацікавлених державних органів;

3) здійснення спільних заходів із захисту об'єктів транспорту за планами, що розробляються на загальнодержавному, галузевому, регіональному, місцевому та об'єктовому рівнях;

4) проведення спільних командно-штабних, тактико-спеціальних навчань, спільних тренувань та занять із захисту, охорони, оборони, припинення злочинних дій та кібератак проти систем та об'єктів транспорту;

5) регулярного уточнення розрахунків сил та засобів, що залучаються до спільного виконання завдань із захисту об'єктів транспорту;

б) спільних заходів із припинення протиправних дій проти об'єктів транспорту, що загрожує безпеці громадян і порушує їх функціонування;

7) участі у реагуванні та ліквідації наслідків інцидентів, кризових ситуацій на об'єктах транспорту;

8) координації дій із підтримання або відновлення правопорядку в місцях розташування об'єктів транспорту у разі виникнення кризових ситуацій;

9) здійснення інших заходів, передбачених законодавством.

Відповідно до завдань та функціональних обов'язків правоохоронних органів, спецслужб і контролюючих служб, повинні бути чіткіше визначені на законодавчому рівні їх роль, місце та взаємодія як учасників процесу забезпечення транспортної безпеки.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Отже, на основі вищезазначеного можна підсумувати:

1. Укртранбезпека відповідальна за питання безпеки лише на наземному транспорті (автомобільний транспорт, міський електричний транспорт та залізничний транспорт), тому питання безпеки на водному та повітряному транспорті не є у її компетенції.

2. Державна служба морського та річкового транспорту України виконує окремі функції з реалізації державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

3. Державна авіаційна служба України здійснює управління безпекою польотів у цивільній авіації та нагляд за забезпеченням безпеки авіації.

4. Охорона об'єктів магістрального трубопровідного транспорту здійснюється спеціальними відомчими підрозділами охорони підприємств

магістрального трубопровідного транспорту, а також органами внутрішніх справ на договірних засадах.

5. Практично відсутні нормативно-правові акти, які безпосередньо спрямовані на вирішення проблеми транспортної безпеки України та взаємодії суб'єктів забезпечення транспортної безпеки на різних видах транспорту між собою.

6. Відсутній єдиний орган управління транспортною безпекою держави, а тому відсутня єдина загальна координація дій суб'єктів забезпечення транспортної безпеки України.

Перспективами подальших розвідок вважаємо дослідження проблем транспортної безпеки як на транспорті взагалі, так і на його основних видах зокрема.

Список використаної літератури

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року і подальший період. URL : <http://www.uchika.in.ua/konceptsiya-rozvitku-transportno-dorojneogo-kompleksu-tdk-ukray.html> (дата звернення: 29.03.2020).

2. Транспортна безпека як особливий вид економічної безпеки / І. М. Аверічев // Водний транспорт. 2013. Вип. 2. С. 53.

3. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації // Журнал "Віче". 2010. № 4. С. 3.

4. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України № 103 від 11.02.2015 р. (із змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF> (дата звернення: 29.03.2020).

5. Там само.

6. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України : Постанова Кабінету Міністрів України № 1095 від 06.09.2017 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF> (дата звернення: 29.03.2020).

7. Там само.

8. Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті : затверджене Наказом Державіаслужби № 895 від 25.11.2005 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05> (дата звернення: 29.03.2020).

9. Правила охорони магістральних трубопроводів : затверджені Постановою Кабінету Міністрів України № 1747 від 16.11.2002 р. (із змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1747-2002-%D0%BF> (дата звернення: 29.03.2020).

10. Про трубопровідний транспорт : Закон України (із змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 29.03.2020).

Статтю подано: 29.03.2020

Статтю схвалено: 03.05.2020

Ferdman Gennady Petrovich

candidate of Sciences in Public Administration, Senior Researcher, Deputy Chief of the Scientific Center of the Armed Forces of Ukraine "State Oceanarium" of the Naval Forces Institute of the National University "Odessa Naval Academy"

for scientific work

ORCID: 0000-0002-2023-1696

e-mail:Ferdman@i.ua

**PROBLEMS OF PROVIDING TRANSPORT SECURITY OF UKRAINE:
REGULATORY BACKGROUND**

Problem setting. Despite the enormous number of human casualties in transport accidents, as well as the enormous human toll, it is important to recognize the importance of transport safety. Unfortunately, for the time being, neither the authorities nor the public have this understanding. In particular, this is evidenced by the fact that there are practically no regulatory acts that are directly aimed at solving the problem of transport safety. There is no transport safety law, no proper concept and strategy for transport safety. Regulations governing specific transport safety issues are flawed and often contain conflicting provisions. System work in this direction, too, is practically not conducted. Therefore, the creation of a single set of regulatory acts in the field of transport safety in Ukraine is one of the priority tasks today. The aforementioned regulations should be clear, internally consistent and in line with European transport safety standards. To achieve this goal, it is necessary to first develop basic, conceptual provisions, on the basis of which to form the entire subsequent system. The urgency of this problem is caused by the huge losses suffered daily by Ukraine due to the low level of transport safety.

In addition to the general legal documents in the form of law, concept, strategy and program, it is necessary to develop sectoral safety programs for individual modes of transport. A public transport development program and an aviation security program are urgently needed. The necessity of bringing national legislation in line with international standards is in particular due to the importance of active development of international transit in Ukraine. Imperfect regulation and a generally low level of transport security in Ukraine can be a major obstacle to making significant profits from international transit, as the security factor for European partners is crucial.

Revision, development and approval of a package of regulatory documents on transport safety should be carried out taking into account the current national and international standards, their certification, issuing licenses for the carriage of passengers and goods. Foreign experience in the development of national legislation governing relations in the field of transport safety should be used to create a mechanism for legal regulation of this problem in Ukraine.

Recent research and publications analysis. Issues of national security, political, legal, social and psychological aspects of terrorism in the works of V. Antipenko, V. Bogdanovich, V. Yemelyanov, V. Krutov, V. Lipkan,

N. Nizhnik, D. Olshansky, M. Sahakyan are sufficiently thoroughly considered. G. Sytnik, Y. Kondratyev, V. Malison and S. Malison, B. Romanyuk, M. Sahakyan, S. Teleshun. Traffic safety, state regulation of transportation were considered by D. Zerkalov, O. Krupina, Y. Nekrasov, A. Tkachenko, O. Sokolov.

Highlighting previously unsettled parts of the general problem.

Although some of the issues addressed in this work have been addressed in the works of the aforementioned and other authors, the definition of the main areas of application of the regulatory and legal principles of transport safety has not been sufficiently considered. Today a whole set of problems (financial, logistical, social, informational, scientific and technical) of regulatory nature have accumulated, which has not been solved in time.

The situation is exacerbated by the lack of a well-established system of ensuring transport safety, insufficient performance of the tasks and functions assigned to it, reducing the level of scientific and technical support of the said activity. This is facilitated by the complexity and lack of study of the nature and peculiarities of the social interconnections that arise between different categories of participants in public relations in the process of functioning of different modes of transport, and especially their legal and regulatory background in ensuring transport safety.

Paper main body. The organization of transport security is entrusted to the heads of transport security entities. The subject of transport safety is the main authority in the field of transport safety, the authorities which are competent for transport safety issues, the owners of transport safety objects and persons who use them under other conditions in accordance with the legislation.

Structural units are created within the central bodies of executive power, which are responsible for transport safety issues.

For the purpose of accomplishing the tasks of ensuring transport safety, the formation of the provision of transport safety is created or contracts are concluded for services with other entities, which are legally entitled to provide transport safety services at other sites.

There are transport security actors in each mode of transport. Let's briefly consider the role of the above entities in each mode of transport of Ukraine.

The central executive body, whose activities are directed and coordinated by the Cabinet of Ministers of Ukraine through the Minister of Infrastructure, and which implements the state policy on safety on land transport is the State Transport Security Service of Ukraine (Ukrtransbezopa).

State Service for Maritime and River Transport of Ukraine (Maritime Administration), which is the central executive body, whose activities are directed and coordinated by the Cabinet of Ministers of Ukraine through the Minister of Infrastructure and which implements state policy in the fields of maritime and inland waterway transport, merchant shipping, inland navigation, navigation and hydrographic support for maritime affairs, as well as in the field of maritime and inland waterway transport (except in the field of maritime safety of ships fleet fishing industry).

The State Aviation Service of Ukraine as the authorized body for civil aviation issues implements the state aviation policy and strategy of Ukraine, carries out state regulation of activities in the field of civil aviation.

The Cabinet of Ministers of Ukraine directs and coordinates the activity of this service through the Minister of Infrastructure of Ukraine, but not through regulations, but through regulations.

In November 2005, the “Regulation on aviation safety management system” was approved, which defines the order of organization of works on prevention of aviation events, tasks and functions of management, bodies, objects and subjects of management, establishes forms of control over the performance of works and applies to all civil aviation entities of Ukraine irrespective of vi safety in order to harmonize the rules governing transport safety issues for different modes of transport, as well as to bring Ukrainian transport safety legislation into line with Ukraine’s international obligations. Ultimately, it is necessary to create a new, unified legal framework for the effective provision of transport security, taking into account changes in ownership, as well as management approaches.

In addition to improving the regulatory aspect of transport safety, it also requires improving the interaction of all executive authorities responsible for transport safety.

Conclusions of the research and prospects for further studies.

1. UkrTransport is responsible for safety only on land transport (road transport, urban electric transport and rail transport) therefore, water and air transport safety issues are not within its competence.

2. The State Maritime and River Transport Service of Ukraine (Maritime Administration) performs separate functions for the implementation of the state policy in the field of maritime and inland waterway transport (except for the maritime safety of vessels of the fishing industry vessels).

3. The State Aviation Service of Ukraine shall manage civil aviation safety and oversight of aviation security.

4. The protection of the pipeline transport facilities shall be carried out by special departmental units of protection of the pipeline transport enterprises, as well as by the internal affairs bodies on a contractual basis.

5. There are practically no legal acts that are directly aimed at solving the problem of transport safety of Ukraine and the interaction of the subjects of ensuring transport safety in different modes of transport among themselves.

6. There is no single body for managing the transport safety of the state, and therefore there is no single overall coordination of the subjects of ensuring the transport safety of Ukraine.

We consider the prospects of further exploration to be a study of transport safety issues both in transport in general and in its main types in particular.

Key words: transport; means of transport; transport safety; traffic safety management; interaction; executive authorities; regulatory documents.

References

1. Kontseptsiiia rozvytku transportno-dorozhnoho kompleksu (TDK) Ukrainy do 2015 roku i podalshyi period. (2020). URL : <http://www.uchika.in.ua/koncepciya-rozvitku-transportno-dorojneogo-kompleksu-tdk-ukray.html> [in Ukrainian].
2. Averichev, I. M. (2013). Transportna bezpeka yak osoblyvyi vyd ekonomichnoi bezpeky. *Vodnyi transport*, Issue 2, pp. 53-57 [in Ukrainian].
3. Derzhavna polityka transportnoi bezpeky Ukrainy: aktualni pytannia realizatsii. (2010). *Zhurnal "Viche"*, № 4, pp. 3 [in Ukrainian].
4. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavnu sluzhbu Ukrainy z bezpeky na transporti. № 103. (2015) [in Ukrainian].
5. Ibid.
6. Pro utvorennia Derzhavnoi sluzhby morskoho ta richkovoho transportu Ukrainy. № 1095. (2017) [in Ukrainian].
7. Ibid.
8. Polozhennia pro systemu upravlinnia bezpekoiu polotiv na aviatsiinomu transporti. (2005). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05> [in Ukrainian].
9. Pravyla okhorony mahistralnykh truboprovodiv. (2002). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1747-2002-%D0%BF> [in Ukrainian].
10. Pro truboprovidnyi transport. (2020) [in Ukrainian].

Paper submitted: 29.03.2020

Paper accepted: 03.05.2020

Цитування: Фердман Г. П. Проблеми забезпечення транспортної безпеки України: нормативно-правові засади // Демократичне врядування : наук. вісн. Вип. 1(25) / за заг. ред. чл.-кор. НАН України В. С. Загорського, доц. А. В. Ліпенцева. Львів : ЛПІДУ НАДУ, 2020. URL : www.dv.lvivacademy.com. (DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4038.25.2020.213670>).

Citation: Ferdman, G. P. (2020). Problems of providing transport security of Ukraine: regulatory background. *Democratic governance*, Issue 1(25). URL : www.dv.lvivacademy.com. (DOI:<https://doi.org/10.33990/2070-4038.25.2020.213670>).