

БЕЗПЕКА НА ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Єсімов С. С.

ВСТУП

З початку XXI століття в Україні прискорюються євроінтеграційні процеси, реалізуються положення Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, зростаючу інтенсивність і динаміку яких не можуть послабити воєнні дії російської федерації, економічні кризи, макроекономічні зрушення, зміни у зовнішньоекономічній кон'юктурі та геополітиці, трансмісія ціннісних орієнтирів інші регресивні соціальні явища.

Внаслідок розвитку свободи переміщення людей, товарів, послуг, технологій та інформації у структурі правопорушень відбуваються помітні якісні трансформації, здатні вплинути на стан інституту безпеки. Не є винятком такий важливий сегмент як безпека на транспорті, оскільки транспорт та об'єкти транспортної інфраструктури, є джерелами потенційної небезпеки, беручи участь у пересуванні людей і вантажів, найбільш уразливі для різноманітних кримінальних проявів.

Забезпечення безпеки на транспорті – одна проблем, що стоять перед кожною державою. Практично будь-який збій такої діяльності, включаючи настання у результаті кримінального правопорушення, порушуючи нормальне функціонування соціальних і економічних складових життєдіяльності, опосередковано впливає практично на всі сфери суспільного життя, здатний завдати великої шкоди, носить резонансний характер, створюючи загрозу репутації та іміджу країни.

В умовах воєнного стану транспорт виступає найбільш затребуваним у всіх сферах життєдіяльності і сектором, що динамічно розвивається, роль якого щорічно зростає. Тому проблема забезпечення безпеки завжди зберігає актуальність. Вона багатоаспектна, оскільки механізм її вирішення залучає великі людські, матеріальні та адміністративні ресурси, має динамічно змінюватися з урахуванням реальності.

Проблема забезпечення безпеки на транспорті найбільше загострилася з 2014 року у зв'язку з початком воєнної агресії росії щодо

України. Європейська інтеграція, інтелектуалізації, стрімкий розвиток науково-технічного прогресу та систем безпеки на транспорті, перетворили проблему на значний сегмент забезпечення національної безпеки. З моменту набуття Незалежності сталося становлення закріпленого в правових нормах поняття «безпека на транспорті» у спеціалізації теорії держави і права та адміністративного права.

Значною подією стало ухвалення закону «Про транспорт»¹ (1994 рік), яке посилює наукову дискусію про безпеку на транспорті та її забезпечення зумовило появу наукових праць за окремими напрямками забезпечення безпеки на транспорті залежно від виду транспорту. Складність проблеми зумовила необхідність дослідження інших аспектів, у тому числі тих, що виходять за межі юридичної сфери або мають опосередковане ставлення до неї. (Наприклад, Прогноз терористичної загрози на об'єктах залізничного транспорту у західному регіоні України: методичні рекомендації²)

Легальному визначенню безпеки на транспорті властива зайва лаконічність на тій підставі, що акцент законодавця зроблений лише на стані захищеності об'єктів транспортної інфраструктури та транспортних засобів. Захищеність суб'єктів транспортної інфраструктури та осіб, які перебувають на території об'єктів транспортної інфраструктури, не згадується. В результаті сформульована законодавцем дефініція створює труднощі у правозастосовній сфері. Однією з основних причин недосконалості законодавчого визначення є складність побудови юридичної конструкції терміна «безпека на транспорті», що включає дві самостійні категорії – «транспорт» і «безпека», яким властивий комплексний характер.

Поняття «безпека на транспорті» є частиною по відношенню до загального – «безпека», складовою національної безпеки, перебуває у нерозривному взаємозв'язку з іншими видами безпеки (державної, громадської, інформаційної, економічної, екологічної, військової та ін.) та взаємозалежності, є відносно самостійним видом безпеки, має системний характер.

В умовах воєнного стану проблема безпеки на транспорті розглядається як важливий аспект використання різних транспортних засобів, як найбільш уразливої, з погляду безпеки, складової транспортних систем окремих регіонів та всієї України. Це обумовлюється

¹ Про транспорті: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

² Серєда В. В., Дитюк В.З., Ковалів М. В., Єсімов С. С., Гурковський М. П. Прогноз терористичної загрози на об'єктах залізничного транспорту у західному регіоні України: методичні рекомендації / за ред. В. В. Серєди, В. З. Дитюка. Львів, ЛьвДУВС, 2015. 111 с.

складністю структури зазначених об'єктів, тим можливим збитком, який може бути завдано у разі їх відмови, включаючи загибель пасажирів і екіпажу, катастрофічні наслідки, пов'язані з пошкодженням небезпечних вантажів, що перевозяться.

Підвищення швидкостей транспортних засобів, збільшення кількості, реалізація нових принципів руху, вдосконалення енергетичних установок транспортних засобів і засобів забезпечення транспортування та неможливість вирішення проблеми безпеки з відомчих позицій, висуває на порядок денний питання щодо розробки основних напрямів підвищення безпеки на транспорті в умовах воєнного стану.

1. Безпека на транспорті у системі національної безпеки України

Масштаби території України, яка перевищує територію Франції у двічі, зумовлюють важливе значення всіх видів транспорту. Транспорт України – це система галузь, важлива складова виробничої та соціальної інфраструктури, яка грає одну з головних ролей у соціально-економічному розвитку країни, забезпеченні обороноздатності України, оскільки визначає мобільність Збройних Сил України; у захисті об'єктів транспортної інфраструктури від протиправних діянь, що загрожують безпечній діяльності транспортного комплексу; у створенні необхідних умов для відповідного рівня загальнонаціональної безпеки та зниження терористичних ризиків.

Транспортний комплекс, з'єднуючи всі райони країни, є необхідною умовою територіальної цілісності; становить більшу частину економіки транспорту Європейського Союзу; розвивається з урахуванням загальноєвропейських стратегічних тенденцій. Водночас, привертає увагу російських військових, є джерелом підвищеної небезпеки, особливо вразливим від загроз терористичного, технічного, інформаційного, екологічного та іншого характеру.

Програма фінансування «Ukraine Indicative TEN-T Investment Action Plan Projects» охоплює 39 проєктів загальною вартістю 4378,9 млн євро. Більшість цих проєктів є довгостроковими (14 проєктів, 56 % вартості) зі строком реалізації до 2030 року, ще три автомобільних і по два залізничних та авіаційних проєктів на 1.3 млрд євро (30 %) наразі виконуються. До реалізації найближчим часом готуються 18 короткострокових проєктів (14% вартості інвестиційної програми TEN-T³).

У цьому суттєве значення має підвищення ефективності забезпечення безпеки на транспорті. Термін «безпека на транспорті» став

³ Партнерство з ЄС. Транспорт. 07. Транспортна політика. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/partnership/transport/>

застосовуватися порівняно недавно, проте одразу привернув увагу дослідників.

Об'єктом дискусій стали дефініції безпеки на транспорті, її сутність, зміст, система та види, наукове та практичне значення, проблеми, які можуть виникнути під час створення системи безпеки на транспорті. На думку дослідників, термін «безпека на транспорті» має збірне значення, тому при нормативно-правовому регулюванні необхідний міждисциплінарний підхід⁴.

Ще більший інтерес до цього поняття виявився після прийняття закону «Про транзит вантажів»⁵.

Подібна дефініція міститься у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках⁶. Під актом незаконного втручання розуміється протиправна дія (бездіяльність), у тому числі терористичний акт, що загрожує безпечній діяльності транспортного комплексу, що спричинило заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей, матеріальну шкоду або створило загрозу настання таких наслідків.

На думку А. М. Чабанова, в вітчизняному законодавстві не надається визначення поняття «транспортної безпеки», в той момент коли використання означеної категорії у правових актах, що виконують правове регулювання транспортної діяльності є комплексним. Щодо питань, які стосуються заходів транспортної безпеки йдеться у транспортних кодексах, статутах (правилах перевезення), а також у інших нормативно-правових актах транспортного законодавства. Таким чином, у вітчизняних законодавчих документах, що охоплюють питання транспортної галузі термінологічне визначення «транспортна безпека» не надається, натомість окреслюються шляхом принципів державної політики через обов'язки суб'єктів, що забезпечують функціонування транспортної системи⁷.

Законодавець не розкрив сутність та зміст введеного в нормативний обіг абстрактного збирального терміну «безпека на транспорті». Законодавча дефініція має бути бездоганною, не залишати місця для

⁴ Фердман Г. П. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 231–236.

⁵ Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. № 1172-XIV.

⁶ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>

⁷ Чабанов А. М. Поняття та змістовне наповнення транспортної безпеки в державно-управлінському вимірі. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*. 2023. № 3(27). С. 71.

інтерпретаційних ризиків, чого явно не вийшло у випадку з поняттям «безпека на транспорті».

На наш погляд, легальна дефініція відрізняється зайвою лако-нічністю, оскільки увага приділена лише стану захищеності об'єктів транспортної інфраструктури та транспортних засобів. Поряд із цим нічого не йдеться про захищеність суб'єктів транспортної інфраструктури та осіб, які перебувають на території об'єктів транспортної інфраструктури – технологічного комплексу, що включає, згідно закону «Про транспорт»: залізничні вокзали та станції, автовокзали та автостанції; об'єкти інфраструктури міського транспорту; тунелі, естакади, мости; порти, що розташовані на внутрішніх водних шляхах та в яких здійснюються посадка (висадка) пасажирів та перевалка вантажів підвищеної небезпеки; розташовані у внутрішніх морських водах, у територіальному морі, виключній економічній зоні та на континентальному шельфі України, штучні острови, установки, споруди, в тому числі гнучко або стаціонарно закріплені відповідно до проектної документації на їх створення за місцем розташування плавучі (рухливі) бурові установки (платформи), морські плаваючі споруди (включаючи свердловини); аеродроми та аеропорти; ділянки автомобільних доріг, залізничних та внутрішніх водних шляхів, вертодроми, посадкові майданчики, забезпечуючи функціонування транспортного комплексу будівлі, споруди та приміщення для обслуговування пасажирів та транспортних засобів, навантаження, розвантаження та зберігання вантажів підвищеної небезпеки та небезпечних вантажів, на перевезення; будівлі, споруди, споруди, що забезпечують керування транспортним комплексом, його функціонування, які використовуються органами виконавчої влади у сфері транспорту, їх територіальними органами та підвідомчими організаціями, об'єкти систем зв'язку, навігації та управління рухом транспортних засобів повітряного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, що визначаються органом виконавчої влади, який здійснює функції з вироблення державної політики та нормативно-правового регулювання у сфері транспорту, за згодою, що здійснює функції з вироблення державної політики та нормативно-правового регулювання у сфері внутрішніх справ.

Сформульована законодавцем дефініція тягне складності правозастосування норм кримінального та адміністративного законодавства, обмежує їх можливості. Наприклад, ст. 276 Кримінального кодексу України («Порушення правил безпеки руху або експлуатації

залізничного, водного чи повітряного транспорту»⁸) призначена для регулювання кримінальної відповідальності за порушення вимог закону «Про транспорт» передбачає кримінальну відповідальність за два види злочинних діянь (правил безпеки руху або експлуатації транспорту; недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку), має бланкетні ознаки, які мають розкриватися за допомогою норм транспортного законодавства.

Однак легальне визначення безпеки на транспорті стосовно сфери кримінально-правових відносин трактується обмежено – лише як захищеність від актів незаконного втручання, що на думку фахівців у галузі кримінального права передбачає лише діяння з навмисною формою вини⁹. Отже, необережні дії під це поняття не підпадаю.

З позиції формальної логіки базовий закон «Про транспорт» має системно поєднати поняття всіх видів безпеки на транспорті, проте вони відсутні. Не наведено навіть мінімального переліку основних видів безпеки на транспорті. Ситуація, що склалася, дає підставу вважати, що поняття «безпека на транспорті» в контексті зазначеного закону не є родовим для понять видів безпеки на транспорті.

Однією з суттєвих причин недосконалості легального визначення є складність побудови юридичної конструкції терміна «безпека на транспорті», що включає дві самостійні категорії – «транспорт» та «безпека», кожна з яких має комплексний характер. Безперечно, транспорт виконає своє призначення лише за умови, якщо належним чином буде забезпечено транспортну безпеку. Саме безпека є фактором, що зумовлює життєдіяльність, існування та функціонування всіх об'єктів транспортної інфраструктури.

На думку В. В. Буги і А. А. Полтавець, поняття «транспортна безпека» в найзагальнішому сенсі охоплює кілька ключових аспектів: систему запобігання, протидії та припинення злочинів у транспортній сфері, зокрема терористичних загроз; механізми попередження надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру; заходи з мінімізації або недопущення матеріальних та моральних збитків у галузі транспорту внаслідок злочинів чи надзвичайних подій; заходи з підвищення екологічної безпеки перевезень і екологічної стійкості

⁸ Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/2341-14/conv>

⁹ Миронець О. М., Ярошенко Т. С., Яценко А. В. Теоретико-правові аспекти актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 6. С. 43.

транспортної системи; реалізацію завдань національної безпеки в рамках транспортного комплексу¹⁰.

Сучасні наукові точки зору про сутність та зміст терміна «безпека» відрізняються великою різноманітністю. Зокрема, під безпекою розуміють: аксіологічну категорію, згідно з якою безпека будь-якого суб'єкта – це захищеність матеріальних і духовних цінностей суб'єкта шкоди; правову категорію, невід'ємний та обов'язковий елемент права і одна зі сторін його сутності; стан захищеності інтересів особи, суспільства та держави; умова або стан справ, за яких суб'єкт може захищати та ефективно відстоювати свої цінності від зовнішніх загроз та ризиків; здатність соціальної системи її структурних складових при негативних впливах, зберігати цілісність, стійкість та стабільність; сукупність заходів, які вживаються задля забезпечення стану захищеності; стан об'єкта, взаємозалежність сукупності умов, що забезпечують захищеність, збереження, функціонування та розвиток.

Доцільно зауважити, що закон «Про критичну інфраструктуру» визначає безпеку критичної інфраструктури як стан захищеності критичної інфраструктури, за якого забезпечуються функціональність, безперервність роботи, відновлюваність, цілісність і стійкість критичної інфраструктури¹¹. Перелік секторів критичної інфраструктури включає усі види транспорту¹².

Дослідження наукових праць, присвячених питанням визначення поняття «безпеки», дозволяють говорити, що нині є дві основні групи дефініцій^{13, 14}. Перша включає охоронні визначення, в яких безпека розглядається як стан захищеності від різних видів загроз. Друга містить охоронно-попереджувальні дефініції, що визначають безпеку як сукупність заходів чи умов, спрямованих на протидію загрозам.

Вихідною правовою основою безпеки вважається сформульоване законодавцем у законі «Про основи національної безпеки України» (втратив чинність у зв'язку з прийняттям закону «Про національну безпеку України») визначення, згідно з яким «безпека – стан захи-

¹⁰ Буга В. В., Полтавець А. А. Сутність поняття транспортної безпеки. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 10. С. 662–663.

¹¹ Про критичну інфраструктуру: Закон України від 16.11.2021 р. № 1882-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1882-20>

¹² Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 9 жовтня 2020 р. № 1109: Постанова Кабінету Міністрів України 16.01.2024 р. № 48. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/48-2024-%D0%BF#n23>

¹³ Копанчук В. О. Державна політика у сфері національної безпеки та охорони громадського порядку : дис. ... д-ра наук державне управління спец.: 25.00.05. Харків, 2020. 375 с.

¹⁴ Кобко Є. В. Адміністративно-правовий механізм забезпечення національної безпеки держави : реф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07: 08 – Право. Харків, 2023. 400 с.

шеності життєво важливих інтересів особи, суспільства та держави від внутрішніх та зовнішніх загроз»¹⁵.

У чинному законі «Про національну безпеку України» поняття, що досліджується, не розкривається, але визначається через предмет регулювання (стаття 2), основні принципи забезпечення безпеки (стаття 3), зміст діяльності із забезпечення безпеки (стаття 25)¹⁶.

Проблеми, пов'язані з поняттям безпеки, вирішуються за допомогою відповідних нормативно-правових актів. Наприклад, у транспортній сфері стосовно видів безпеки на транспорті у Повітряному кодексі України авіаційна безпека – це стан захищеності авіації від незаконного втручання у діяльність у галузі авіації¹⁷.

У законі «Про дорожній рух»¹⁸ під безпекою дорожнього руху розуміється стан процесу, що відображає ступінь захищеності учасників від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, у законі «Про залізничний транспорт»¹⁹ 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, руху залізничного рухомого складу та самого залізничного рухомого складу, при якому відсутній неприпустимий ризик виникнення транспортних пригод та їх наслідків, що тягнуть заподіяння шкоди життю чи здоров'ю людей, шкоди навколишньому природному середовищу, майну фізичних чи юридичних осіб.

Категорія «безпека» не абсолютна, а відносна набуває смислового значення у зв'язку з конкретними об'єктами чи сферою життєдіяльності. Дослідження поняття безпеки дозволяють констатувати, що абсолютна більшість дефініцій властива загальна складова – стан захищеності. Однак саме це словосполучення найчастіше критикується.

Термін «стан» означає бути, перебувати, відображає статичу. Тобто йдеться про пасивність держави, лише спостереження за станом захищеності, а не активні дії, пов'язані із застосуванням належних заходів. Цей термін відносять до якісних і кількісних, абстрактних

¹⁵ Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003 р. № 964-IV. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/964-15>

¹⁶ 16. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VII. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/964-15>

¹⁷ Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3393-17>

¹⁸ Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-VI. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3353-12>

¹⁹ 19. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/273/96-%D0%B2%D1%80>

і суб'єктивних, оціночних категорій. Встановити сукупність параметрів, що визначають стан захищеності, їх допустимі межі та значення – це одна із складних проблем, яка досі не вирішена.

Критики підданий і термін «захищеність». У науковій літературі наголошується, що використання цього терміну дозволяє говорити лише про збереження існуючого становища²⁰. Визначення безпеки через цей термін охоплює не всі небезпечні стани. З цієї причини поняття «безпека» слід розглядати як охоронне, оскільки безпека як стан захищеності передбачає наявність загроз та протидію їм, але якщо таких немає, то й сама проблема безпеки відсутня.

На нашу думку, доцільно розглядати безпеку в статичній (стан захищеності), та в динамічній (сукупність заходів, що вживаються для забезпечення цього стану).

Але не лише статичній, а й динамічній властиві як стан захищеності (результату діяльності), та сукупності заходів, що вживаються для забезпечення цього стану, відповідно і до самого поняття «безпека». Причому статика відображає найбільш ідеальний стан транспортного комплексу, насамперед, об'єктів транспортної інфраструктури та транспортних засобів, тоді як динаміка – їхній об'єктивний стан. Термін «стан» належить до понять, що характеризують функціонування та розвиток систем, об'єктів, процесів. Враховуючи розвиток науки та техніки, активне використання ІТ-технологій у транспортній сфері цей стан може змінюватися. Однак заходи, які мають бути спрямовані на забезпечення стану захищеності, можуть залишатися бездіяльними, тобто надійними, статичними.

Результати аналізу багатоаспектного поняття «безпека» дозволяють виділити основні елементи змісту: наявність стану захищеності від зовнішніх та внутрішніх загроз; стабільність суспільних відносин у всіх сферах діяльності; забезпечення реалізації прав, свобод і законних інтересів особи; створення умов гармонійного розвитку особи, суспільства та держави.

Сукупність заходів або умов, що забезпечують захищеність, збереження, функціонування та розвиток об'єкта більшою мірою відноситься до іншого поняття – забезпечення безпеки. Під безпекою слід розуміти насамперед стабільність систем, об'єктів, процесів як результат діяльності, спрямованої на протидію зовнішнім та внутрішнім загрозам, забезпечення безпеки.

²⁰ Жебелев І. І. Державна політика розвитку транспортної галузі: категоріально-понятійні аспекти. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія «Державне управління»*. 2023. № 2(19). С. 30.

Слід зазначити, що поняття «безпека на транспорті» необхідно відрізнити від іншого поняття «транспортна безпека». У науковій літературі безпека на транспорті визначається як стан захищеності транспорту, що забезпечується комплексом організаційно-технічних заходів, вкладених у зниження ймовірності транспортних подій, виникнення фактів загрози життю та здоров'ю пасажирів, збереження вантажів, що перевозяться, збереження об'єктів інфраструктури та транспортних засобів, загрози екологічній безпеці навколишнього природного середовища. Дані поняття не збігаються за обсягом. Транспортна безпека розуміється ширше, ніж безпека на транспорті. Відповідно до змісту Стратегії національної безпеки України²¹ розвиток транспортної інфраструктури є одним із завдань для досягнення цілей державної політики у сфері розвитку людського потенціалу, підвищення рівня антитерористичної захищеності об'єктів транспортної інфраструктури – завдання, спрямоване на досягнення цілей забезпечення державної та громадської безпеки, забезпечення завдань, спрямованих на досягнення цілей забезпечення економічної безпеки України, інтеграція у європейський транспортний простір, реалізація транзитного потенціалу України – завдання зовнішньої політики України.

Проте необхідно зазначити, що у чинній Стратегії національної безпеки України, відсутня згадка про транспортну безпеку як одного з видів безпеки, а також як стратегічний національний пріоритет.

На нашу думку, найбільш повне поняття національної безпеки було представлено в Стратегії національної безпеки України²², що втратила чинність.

Порівняно з дефініцією, яка міститься у Стратегії національної безпеки України 2015 року, до досліджуваного поняття було включено такі елементи, як «незалежність та державна цілісність», а до змісту додано оборону держави та перелік видів безпеки.

Національна безпека України визначалася як стан захищеності особи, суспільства та держави від внутрішніх та зовнішніх загроз, за якого забезпечуються реалізація конституційних прав і свобод громадян України, гідна якість та рівень життя, суверенітет, неза-

²¹ Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020 року «Про Стратегію національної безпеки України»: Указ Президента України від 14.09.2020 р. № 392/2020 (редакція від 16.01.2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#Text>

²² Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України». Указу Президента України від 26.05.2015 р. № 287/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/287/2015#Text>

лежність, державна та територіальна цілісність, стійкий соціально-економічний розвиток України.

Національна безпека включає оборону країни та всі види безпеки, передбачені законодавством України, насамперед державну, громадську, інформаційну, екологічну, економічну, транспортну, енергетичну безпеку, безпеку особи.

Сучасне поняття національної безпеки дещо мінімізоване за рахунок відсутності згадки видів безпеки: не простежується звична та чітко означена тріада цінностей, яку в науковій літературі відносять до об'єкта національної безпеки або її базисних структурних компонентів – безпеку особи, безпеку суспільства та безпеку держави.

З позицій структурного, системного та методологічного підходів колишня дефініція національної безпеки була науково обґрунтована. До недоліків поняття національної безпеки дослідники відносять її визначення через «стан захищеності», що дозволяє говорити про її незмінний статичний стан.

Доцільно розглядати досліджувану категорію як систему заходів щодо забезпечення конституційних прав і свобод особи та суспільства; захисту суверенітету та територіальної цілісності держави; достатнього рівня дієздатності для попередження та нівелювання всього спектра можливих викликів та загроз; європейської інтеграції на внутрішньодержавному та міжнародному рівнях.

Незважаючи на дискусії щодо низки положень, можна стверджувати, що національна безпека є базовим, родовим та загальним поняттям щодо видів безпеки – державної, громадської, транспортної, інформаційної, економічної, екологічної, політичної, військової та ін.

У доктрині національної безпеки як основа класифікації видів безпеки пропонують, як правило, об'єкти безпеки та сфери суспільних відносин. Як об'єкти національної безпеки називають особу, суспільство та державу, а безпеки на транспорті – транспортний комплекс.

До загроз національній безпеці віднесено сукупність умов і факторів, що створюють пряму чи непряму можливість заподіяння шкоди національним інтересам; загроз безпеки на транспорті – умови, обставини та причини, здатні призвести до зниження рівня безпеки на транспорті, шкоди національній безпеці, утиску національних інтересів в галузі транспортної діяльності, порушення стійкості транспортної діяльності, заподіяння шкоди здоров'ю та життю людей, шкоди майну та навколишньому природному середовищу, економічній діяльності. Національну безпеку слід розглядати як складно організовану систему, що включає всі види безпеки, у тому числі на транспорті.

Наведемо узагальнюючі висновки. Загальноприйняте в науці та практиці поняття «національна безпека» є похідним від категорії «безпека», що характеризує один із її рівнів. Не можна заперечувати науковий потенціал поняття «національна безпека»; як необхідне явище вона залишається об'єктом наукових досліджень. Національна безпека є переважно практико-орієнтованим поняттям, що відображає тенденції політико-правового розвитку держав. Безпека на транспорті, є складовою національної безпеки; перебуває у нерозривному взаємозв'язку з іншими видами безпеки та взаємозалежності; є відносно самостійний вид безпеки, що має системний характер.

Враховуючи значущість транспортного комплексу у всіх сферах життєдіяльності, його вплив на стан захищеності національних інтересів України від зовнішніх та внутрішніх загроз, залучення до системи складних взаємозв'язків є доцільним внести до переліку стратегічних національних пріоритетів Стратегії національної безпеки України. Стратегії закріплюють відповідний понятійно-категоріальний апарат, визначають існуючі та потенційні виклики та загрози у певних видах безпеки, окреслюють систему правового забезпечення виду безпеки, лягають в основу координації відповідних державних органів і органів місцевого самоврядування, взаємодії з інститутами громадянського суспільства. Ці документи ставлять завдання для правотворчої та правозастосовної діяльності, звертаючи увагу держави на вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у контексті забезпечення безпеки.

Доцільно транспортну безпеку на законодавчому рівні визначати як стан захищеності транспортного комплексу – об'єктів та суб'єктів транспортної інфраструктури, транспортних засобів, осіб, які перебувають на території об'єктів транспортної інфраструктури від зовнішніх та внутрішніх загроз вчиненню актів незаконного втручання.

Оскільки безпека на транспорті має комплексний та всеосяжний характер існує необхідність її всебічного правового забезпечення, у праві використовується широкий набір правових засобів для цієї мети, що є єдиним правовим інструментарієм забезпечення безпеки.

2. Транспортний комплекс у контексті забезпечення правопорядку

Географічне положення, значна протяжність України, високий рівень включення до європейських політичних, соціально-економічних та культурних відносин, наявність прикордонних територій з багатьма державами, розвинена транспортна інфраструктура підвищують значущість транспортного комплексу у структурі національних інтересів країни.

Транспортні комунікації поєднують усі регіони країни, що є необхідною передумовою її територіальної цілісності, єдності її економічного простору. Вони об'єднують країну зі світовою спільнотою, будучи матеріальною основою забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків та інтеграції України до глобальної економічної системи.

Транспортний комплекс, будучи однією з галузей господарювання, покриває оборонні потреби, потреби промислового та сільськогосподарського виробництва, товарообігу та торгівлі, населення у перевезеннях, служить матеріально-технічною базою територіального поділу праці, істотно впливає на динаміку та ефективність прогресивного розвитку окремих регіонів та країни. Відповідно до чинного законодавства він включає об'єкти та суб'єкти транспортної інфраструктури, а також транспортні засоби. Об'єкти транспортної інфраструктури – технологічний комплекс, охоплюють²³:

- залізничні вокзали та станції, автовокзали та автостанції;
- об'єкти інфраструктури міського транспорту, до яких віднесені: станції, що включають підземні, наземні або надземні зупиночні пункти, призначені для посадки та висадки пасажирів, у тому числі вестибюлі, ескалатори або сходи, платформні та середні зали, приміщення для обслуговування пасажирів, розміщення експлуатаційного споруди, обладнання та пристрої, що забезпечують функціонування метрополітену, ділянки головних шляхів лінії станції, що примикають до глухого кута, станційні колії та сполучні колії з електродепо та іншою лінією, що примикають, сполучні тунелі та відкриті ділянки, підземні, наземні та надземні переходи; тунелі, що включають ділянки головних шляхів, лінії між суміжними станціями, у тому числі з'єднувальні шляхи з електродепо та іншою лінією, сполучні тунелі та відкриті ділянки, споруди при тунелях, зони колективного захисту пасажирів, інші споруди, обладнання та пристрої, що забезпечують функціонування метро; електродепо, включаючи паркові шляхи та шляхи депо; електропідстанції; пункти управління рухом, які використовуються для перевезення пасажирів метрополітеном або забезпечення таких перевезень;
- тунелі, естакади, мости;
- морські термінали, акваторії морських портів²⁴;
- порти, які розташовані на внутрішніх водних шляхах та в яких здійснюються посадка (висадка) пасажирів та перевалка вантажів

²³ Литвиненко С. Л., Нестеренко Г. І., Яновський П. О. та інші. Транспортна географія. Київ : Кондор, 2023. 380 с.

²⁴ Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/4709-17>

підвищеної небезпеки на підставі спеціальних дозволів, судноплавні гідротехнічні споруди;

- споруди розташовані у внутрішніх морських водах, у територіальному морі, винятковій економічній зоні та на континентальному шельфі України, штучні острови, установки, споруди;

- аеродроми, аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації та управління рухом транспортних засобів;

- ділянки автомобільних доріг, залізничних та внутрішніх водних колій, вертодроми, посадкові майданчики, будівлі, що забезпечують функціонування транспортного комплексу, споруди та приміщення для обслуговування пасажирів та транспортних засобів, навантаження, розвантаження та зберігання вантажів підвищеної небезпеки та небезпечних вантажів, на перевезення яких вимагається спеціальний дозвіл.

Суб'єктами транспортної інфраструктури виступають юридичні особи, фізичні особи-підприємці, власники об'єктів транспортної інфраструктури та транспортних засобів або використовують їх на законній підставі.

Транспортні засоби – пристрої, призначені для перевезення фізичних осіб, вантажів, багажу, ручної поклажі, особистих речей, тварин або обладнання, встановлених на зазначених транспортних засобах пристроїв, у значеннях, визначених транспортними кодексами та статутами, та включають:

- транспортні засоби автомобільного транспорту, які використовуються для регулярного перевезення пасажирів та багажу або перевезення пасажирів та багажу на замовлення або використовуються для перевезення небезпечних вантажів, на здійснення якої потрібен спеціальний дозвіл²⁵;

- повітряні судна комерційної цивільної авіації;

- повітряні судна авіації загального призначення: гелікоптери з максимальною злітною масою 3100 кг і більше; інші повітряні судна з максимальною злітною масою 5700 кг та більше;

- судна, що використовуються з метою торговельного мореплавання (морські судна), за винятком прогулянкових суден, спортивних вітрильних суден, штучних установок та споруд, що створені на основі морських плавучих платформ та особливості захисту яких від актів незаконного втручання встановлюються відповідно до ст. 16-3 «Повноваження центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту, та центрального

²⁵ Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1644-14>

органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту» закону «Про транспорт»;

- судна, що використовуються на внутрішніх водних шляхах для перевезення пасажирів, за винятком прогулянкових суден, спортивних вітрильних суден, та для перевезення вантажів підвищеної небезпеки, що допускаються до перевезення за спеціальними дозволами;

- залізничний рухомий склад, що здійснює перевезення пасажирів та вантажів підвищеної небезпеки, що допускаються до перевезення за спеціальними дозволами;

- транспортні засоби міського електричного транспорту.

У науковій літературі виходячи із законодавчого закріплення, поділяють транспорт на сухопутний (залізничний та автомобільний), водний (морський та річковий), повітряний, трубопровідний та електричний (що використовує лінії електропередачі).

Провідною ланкою транспортного комплексу України залишається залізничний транспорт загального користування, що пов'язано з його економічною ефективністю при транспортуванні масових вантажів, що доставляють на середні та далекі відстані, конкурентною спроможністю порівняно з авіаційним, автомобільним та деяких випадках – з річковим транспортом під час виконання пасажирських перевезень на далекі відстані.

Наступний сегмент транспортного комплексу – морський, що активно розвивається та поширюється. Україна, будучи морською державою, що відіграє значну роль у вивченні Світового океану та освоєння його багатств, використанні морських шляхів для цілей торговельного і військового мореплавання, має досить розвинену мережу морського транспорту.

Акваторія України має у складі внутрішню та зовнішню акваторії. Річковий транспорт є найстарішим видом транспорту, що вважається найменш аварійним. Його розвиток насамперед пов'язані з природними передумовами – наявністю водних ресурсів, придатних судноплавства – великих річкових артерій Дніпро, Дністер, Дунай та інших, мають більшу пропускну спроможність, ніж найпотужніші залізничні магістралі. Але використання цих передумов завжди залежало від рівня економічного розвитку та інтеграції України у транспортну систему Європейського Союзу. Нині частку внутрішнього водного транспорту припадає менше 1,5 % від загального обсягу перевезень вантажів і вантажообігу всіх видів транспорту. Практично не реалізуються потенційні можливості річкового транспорту для перевезення пасажирів за умов перевантаженості автомобільних доріг у містах, які мають внутрішні водні колії.

Інший важливої складової транспортної інфраструктури виступає авіація, де зосереджено та функціонально переплетені величезні людські, матеріальні, технічні та інформаційні ресурси. Цей вид найшвидшого, але досить дорогого транспорту. Його переваги крім швидкості – якість постачання, географічна мобільність, що дозволяє легко розширювати та змінювати траси. Мережа регулярних авіаліній тепер оперізує всю земну кулю, простягаючись на мільйони кілометрів, зв'язує України зі всіма великими містами Європейського Союзу, Великої Британії, США та країнами-членами НАТО.

В умовах воєнного стану при суб'єктах господарювання трубопровідного транспорту, а також органі державного управління магістральних нафто- і газо- продуктопроводів створюються представництва Міністерства оборони України. Спеціальні відомчі підрозділи здійснюють пожежну і лінійну охорону об'єктів магістрального трубопровідного транспорту, у тому числі за договорами з Національною поліцією України²⁶.

Процеси урбанізації є значною передумовою розвитку міських і заміських пасажирських сполучень, передусім з використанням електричних мереж. Щодо специфіки об'єкти та засоби міського громадського транспорту займають значне місце у транспортному комплексі. Більшою мірою це стосується таких об'єктів, як метрополітен, який забезпечує основну частину поїздок населення та є важливою складовою інфраструктури багатьох великих міст. В Україні нині функціонує три метрополітенів у Києві, Харкові, Дніпрі, а також один метротрамвай у Кривому Розі. Це один із основних видів міського пасажирського транспорту, багато станцій якого є пам'ятками історії, культури, архітектури та охороняються державою. Його специфіка полягає в тому, що у закритому, у 99 % випадках підземному просторі, щодня понад сотню тисяч людей здійснюють транзит на чималі відстані.

Діяльність метрополітенів, як і інших об'єктів транспортного комплексу, піддається загрозам ззовні та внутрішнім. Проте ситуації, що складаються під час користування метрополітеном, несуть резонансний ефект, впливаючи на сприйняття населенням захищеності²⁷.

З моменту появи транспорт став сильно впливати на навколишнє природне середовище. З його розвитком, зростанням протяжності

²⁶ Райчева Л. Проблеми державного регулювання і стратегічного розвитку трубопровідного транспорту України та шляхи їх вирішення. *Економічний простір*. 2023. № 185. С. 138–139.

²⁷ Про затвердження нормативно-правових актів з питань безпеки руху на метрополітенах України: Наказ Міністерства транспорту України від 04.11.2003 р. № 854 (редакція 2017 року). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0590-04#Text>

транспортної мережі, інтенсивності перевезень, негативний вплив дедалі більше посилювався. Головним «забруднювачем» атмосфери виступають автомобільний, повітряний та залізничний транспорт. Ці види транспорту створюють шумове забруднення і вимагають великих площ спорудження магістралей, заправних станцій, стоянок, вокзалів.

Водний транспорт головним чином є джерелом забруднення нафтою океанів та внутрішніх вод. Зазначений фактор та загальний прогресуючий розвиток транспортного комплексу та його елементів з кожним роком перетворюють його на все більш складні технологічні та інженерні системи. Поступальний розвиток технологій та прогрес роблять доступними нові транспортні системи та засоби, які раніше були частиною сюжету фантастичних літературних та кінематографічних творів.

Набуває поширення транспорт, що поєднує функції декількох видів транспорту (наприклад, водний, що пересувається на повітряній подушці, літаки-амфібії), і включається до транспортного комплексу.

З урахуванням зростаючої інтеграції до міжнародних транспортних потоків стабільний, динамічний та безпечний розвиток транспортного комплексу України неможливий без забезпечення сталого функціонування. Це відноситься в першу чергу до внутрішньої здатності як системи виконувати свої функції, забезпечувати надійний захист від зовнішніх впливів.

Транспортний комплекс це технічна структура, вирішальне завдання – переміщення вантажів, зі сфери виробництва, у сферу споживання, надає широкий спектр послуг різним суб'єктам. Крім перевезення йдеться про: своєчасне надання різних майданчиків та приміщень із новітнім технічним оснащенням, затребуваних сервісних послуг (інформаційних, соціальних, медичних, оздоровчих, матеріально-технічних) та обслуговування; регулюванні інформаційних потоків; розроблення та впровадження затребуваних логістичних схем та систем, нових транспортних коридорів та технологічних процесів; формуванні нової транспортної культури та ін. Він включений до системи зовнішньоекономічної, внутрішньополітичної, екологічної, антитерористичної, інформаційної та науково-технічної безпеки, цілісність якої не зводиться до простої суми її складових. Виняток однієї з підсистем призводить до порушення безпеки функціонування всієї системи.

Суттєве значення для України має значення діяльність транспортних коридорів. Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні

визначає напрями коридорів та їх значення для економіки Європейського Союзу²⁸.

З урахуванням цієї якості транспортного комплексу можуть бути визначені його відмітні ознаки, до яких належать: складна ієрархічна структура, що включає велику кількість перерахованих вище взаємозалежних елементів; цілеспрямованість, наявність спільної мети функціонування, досягнення якої спрямоване рішення конкретних завдань окремих елементів; наявність інтенсивних потоків інформації; наявність рис самоорганізації, тобто здатність приходити до нового сталого стану внаслідок зміни властивостей; функціонування за умов впливу випадкових чинників, зокрема чинників довкілля.

З огляду на перераховані специфічні ознаки, транспортний комплекс є джерелом потенційної небезпеки та високо ризиковим об'єктом і дуже вразливим від зовнішніх та внутрішніх загроз – техніко-технологічного, правоохоронного, соціального та природного характеру, актів незаконного втручання діяльності.

Значна довжина транспортних магістралей; велика концентрація людей, їхнього майна; особливості архітектурного планування та технічного обладнання транспортних об'єктів; цілодобовий цикл роботи; зосередження значних матеріальних цінностей; нетривалість перебування пасажирів; інтенсивність руху залізничних поїздів, повітряних, морських і річкових суден; схильність до сезонних, погодних, кліматичних і тимчасових умов; швидкоплинність подій, що відбуваються; психологічний стан контингенту пасажирів і обслуговуючого персоналу, створюють сприятливі умови скоєння різних кримінальних проявів.

Найбільш небезпечними є: потенційно можливе застосування терористами нових, особливо небезпечних способів здійснення терористичних актів (наприклад, використання терористів-смертників); ескалації різних форм організованої злочинності, що спеціалізується на нелегальній зовнішньоекономічній діяльності; незаконної міграції, контрабанді предметів, виключених із легального обороту (зброї, боєприпасів, вибухових речовин та пристроїв, засобів здійснення диверсійних актів, наркотичних засобів тощо); активне зростання інших форм незаконного втручання у функціонування транспортного комплексу (нові форми хуліганства на транспорті, блокування шляхів сполучення, транспортних засобів); зростання кількості аварій і інших надзвичайних ситуацій на транспорті, обумовлених порушенням

²⁸ Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні; Постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF#Text>

правил користування технічними системами та ступенем зношування самих систем.

Суспільство є складна система з багатогранністю та різноспрямованістю розвитку. Соціальні інститути виникають в геометричній прогресії, вектори активності перетинаються практично у всіх основних сферах життєдіяльності суспільства. Активність представників соціальних інститутів ґрунтується на інтересі, перетин векторів активності впливає на перетин інтересів, який може спричинити деструктивні для суспільства наслідки. У разі негативних наслідків змушені констатувати недосконалість правопорядку. Водночас досконалий правопорядок, хоча є соціально-правовою утопією, постає орієнтиром для суб'єктів формування як ідеал, з яким повинні узгоджуватися, пов'язані з перетворенням правопорядку.

Категорія «правопорядок» у теоретико-правовому дискурсі представлена у різних розуміннях і інтерпретаціях. Ширший підхід до розуміння вищезгаданої категорії ґрунтується на обґрунтованій імплементації соціально-філософського знання в теорію права. Соціологічна, природно-правова теорія дозволили сформулювати категорії, що відображають ті явища суспільного життя, які приховані під догматикою домінуючої (позитивістської) державно-правової теорії.

На думку О. А. Назаренко та Н. П. Харченко зазначають, що правопорядок це стан реалізації суб'єктивних прав і виконання юридичних обов'язків учасниками правовідносин, рівень якого залежить від діяльності владних і суспільних інституцій (насамперед правоохоронних), побудованих на принципах верховенства права, пріоритету прав і свобод людини та громадянина, неухильного дотримання приписів законів держави²⁹.

У зв'язку з цим ефективність виконання транспортним комплексом функцій перебуває у прямій залежності від досягнутого на транспортних магістралях рівня безпеки, важливим компонентом якого є правопорядок. Він є своєрідною мірою стану безпеки суспільних відносин у транспортній сфері.

Рівнем правопорядку визначається, наскільки ця сфера безпечна передусім від кримінальних загроз будь-якого походження. Його забезпеченням у межах компетенції займаються правоохоронні та інші уповноважені Кабінетом Міністрів України органи виконавчої влади, спеціалізовані організації в галузі забезпечення безпеки на транспорті. Їх діяльність у сфері транспортного комплексу різноманітна включає

²⁹ Назаренко О., Харченко Н. Співвідношення правопорядку із законністю та дисципліною: теоретико-правовий підхід. *Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ*. 2024. № 2. С. 78–86.

охорону трьох груп суспільних відносин, які врегульовані правом і захищаються державою:

- дотримання та захист невід'ємних та невідчужуваних основних прав і свобод людини та громадянина, закріплених у Конституції України³⁰;

- забезпечення громадського порядку – суспільних відносин, що складаються для людей у громадських місцях у вигляді норм права, і навіть публічної безпеки на транспорті, дотримання правил та норм поведінки з джерелами підвищеної небезпеки;

- забезпечення безпеки держави, її суверенітету, територіальної цілісності в умовах воєнного стану.

Україна, як країни Європейського Союзу, переходить до інноваційного варіанту розвитку транспортної системи, запроваджуючи новітні інформаційно-комунікаційні технології, а також технології планування та керування транспортними засобами та потоками, актуалізуючи проблему збереження технологічного суверенітету держави в контексті вимог ЄС і НАТО.

У сукупності ці суспільні відносини, будучи врегульованими нормами різних галузей права, формують правопорядок на транспорті, який максимально характеризує загальний об'єкт правового захисту – суспільні відносини, що складаються у транспортному комплексі та у зв'язку з його функціонуванням.

Правопорядок закріплює специфічний тип суспільних відносин, що склався або складається в транспортній сфері. Разом з тим, цей тип суспільних відносин передбачає встановлення правової основи забезпечення безпеки на транспорті з перевагою у бік значущості заходів щодо виявлення, попередження, припинення, розкриття та розслідування кримінальних правопорушень, що зрозуміло та доцільно з урахуванням принципу відповідності законодавства, правотворчого процесу з реаліями соціальної дійсності. Проте водночас породжує парадоксальну ситуацію, потенційно здатну порушити правопорядок.

Органами влади в галузі транспорту вживаються необхідні заходи щодо нормативно-правового регулювання в галузі забезпечення правопорядку на транспорті та проведення практичних заходів підвищення рівня захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, пасажирів і вантажів, що перевозяться.

Правові стратегії, будучи результатом змістовного осмислення змінних соціальних умов, мають утилітарний та раціональний

³⁰ Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-vp#Text>

характер повинні узгоджуватися з ціннісними підставами. Характер та зміст правових стратегій визначають цільову орієнтацію актуального правопорядку.

Н. П. Харченко зазначає, що нині стратегічні правові акти не лише важлива частина націобезпекознавчого законодавства, а й вагомий інструмент правової політики в інших сферах³¹.

Особливого значення правові стратегії набувають в умовах підвищення соціальної динаміки (в умовах воєнного стану та за інших обставин, що послаблюють стабільність правового порядку), коли вони здатні безпосередньо пов'язати з правом потреби та інтереси суб'єктів суспільних відносин у контексті стрімких змін обставин.

У даний час на території України діє Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року та операційний план заходів з її реалізації у 2025–2027 роках. Особливий акцент у ній зроблено на реалізацію пріоритетного напрямку діяльності із забезпечення безпеки. У програмі визначено загрози безпеці населення на транспорті, пов'язані зі вчиненням актів незаконного втручання, у тому числі терористичного спрямування, техногенного та природного характеру, основні способи протидії: попередження та припинення актів незаконного втручання, попередження та ліквідація надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру.

Привертає увагу дещо вузький підхід до визначення загроз на транспорті, як наслідок, способам протидії, що може негативним чином впливати на діяльність із забезпечення правопорядку на транспорті.

Інша проблема в даній сфері пов'язана з наявністю великої кількості нормативно-правових актів регулятивної та правоохоронної спрямованості, що регламентують суспільні відносини на різних видах транспорту, основними з яких, крім вищезазначених, виступають кодекси: Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавання України³², Водний кодекс України³³, закони «Про внутрішній водний транспорт»³⁴ «Про міський електричний транспорт»³⁵ та відомчі нормативно-правові акти.

³¹ Харченко Н. П. Види стратегічних правових актів: загальнотеоретичні аспекти. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. № 87 С. 180.

³² Кодекс торговельного мореплавання України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/176/95-вр>

³³ Водний кодекс України: Закон України від 06.06.1995 р. № 213/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/213/95-вр>

³⁴ Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. № 1054-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

³⁵ Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-ІV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1914-15>

Велика увага до питань безпеки на транспорті приділяється у нормативно-правових актах Міністерства інфраструктури України³⁶. Його наказами встановлено вимоги щодо забезпечення безпеки на транспорті, різноманітних організаційних та технічних заходів.

Відомчі нормативно-правові акти, у тому числі спільні, є у Служби безпеки України, МВС України та Міністерства інфраструктури України. Наслідком є той факт, що законодавство, яке регулює суспільні відносини в транспортній сфері, не завжди ефективно, не здатне на послідовну реалізацію законів; нерідко відомчі та локальні акти суперечать один одному, не завжди приймаються у руслі основного закону, визначаючи діяльність та функціонування державних органів та установ, у тому числі правоохоронних, бізнес-структур та фізичних осіб.

Зберігається прогалини правового регулювання з багатьох значних позицій, що певною мірою ускладнює забезпечення правопорядку транспорті (наприклад, дослідження Д. О. Беззубов, О. А. Стародубової, Є. А. Горбань щодо безпеки на річковому транспорті³⁷). Виявлені прогалини правового регулювання значимих аспектів суспільних відносин на транспорті активують діяльність з удосконалення законодавства у сфері, що досліджується. Водночас спостерігається укорінене у свідомості не лише населення, а й посадових осіб, відповідальних за неухильне виконання правових приписів, та їх підлеглих байдуже ставлення до питань, пов'язаних із забезпеченням правопорядку, що зрештою тягне ненадійну захищеність людини, суспільства та держави від погроз на транспорті, які помітно зростають і завдають серйозної шкоди.

Особливо помітними стають прогалини у процесах забезпечення правопорядку, коли його стан оцінюється у системі транспортної мережі всієї країни. Як уже згадувалося велика кількість суб'єктів безпеки на транспорті: СБ України, МВС України, Міністерства інфраструктури України, органи прокуратури України, специфіка та традиції їх діяльності, корпоративні інтереси та інші суб'єктивні складові, незважаючи на спільність цілей та завдань забезпечення правопорядку, породжує чимало труднощів.

³⁶ Про затвердження Порядку складання та подання запитів на інформацію, розпорядником якої є Державна служба України з безпеки на транспорті, та форми для подання таких запитів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 03.03.2017 р. № 84. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0413-17#Text>

³⁷ Беззубов Д. О., Стародубова О. А., Горбань Є. А. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки перевезень на річковому транспорті. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 10. С. 321–324.

Цифровий простір є нова категорія теорії правопорядку, що створюється за допомогою пристроїв та технологій, що забезпечують цифрове перетворення інформації. Цифровий простір має суттєві, не відомі раніше комунікативні характеристики – висока швидкість обміну інформації, інтенсивне формування нових горизонтальних, мережових взаємодій, транскордонність комунікацій, широкі можливості по створенню та тиражуванню об'єктів цифрового світу з різними змістовними та ціннісними властивостями, високий ступінь анонімності суб'єктів³⁸. Все це тягне до значного ускладнення правового середовища, кратного збільшення можливостей усіх суб'єктів цифрової комунікації: на новий рівень виходять можливості соціально активної правомірної поведінки та ризики деструктивної, протиправної діяльності.

Цифровий простір зумовлює нові вимоги до держави та чинного права. У епоху інформатизації, що змінює звичний уклад, перетворюється транспортний комплекс, наповнюючись новими технологічними процесами, включаючи в структуру інтелектуальні транспортні системи – комплексні системи інформаційного забезпечення та управління, засновані на застосуванні інформаційних і комунікаційних технологій та методів управління, спрямовані на підвищення ефективності транспортних систем і руху.

Подібні системи здатні: надавати інформацію про переміщення об'єкта на картах місцевості з побудовою маршрутів та простою аналітикою; здійснювати онлайн моніторинг; інформувати про стан об'єкта; здійснювати візуалізацію виконання завдань та здійснювати комплексну звітність; інформувати суб'єктів руху; автоматично приймати рішення; проводити наскрізний ситуаційний аналіз та виконувати математичні алгоритми прогнозування розвитку подій.

Ці функції, за наявності певної нормативної бази, можна використовувати у діяльності з забезпечення правопорядку. Нові технології дають можливість значно розширити коло транспортних засобів та їх потоків, об'єктів та суб'єктів транспортного комплексу. Його структура, що змінюється, загострює потребу в розробці та впровадженні нових систем регулювання та управління транспортним комплексом, у тому числі в аспекті забезпечення правопорядку.

У умовах значно зростає роль права. Відповідно до положень Національної економічної стратегії на період до 2030 року серед найбільш швидко зростаючих ринків транспортної сфери в середньостроковому періоді названі інтелектуальні транспортні системи та нові

³⁸ Теличко О. А., Рекун В. А. Розвиток правової системи у цифрову епоху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 1. С. 211.

системи управління; екологічні та енергоефективні транспортні засоби³⁹.

У найближчому майбутньому дані технології все активніше інтегруватимуться в транспортний комплекс і повсякденне життя громадян. Тим часом приклад безпілотних літальних апаратів показує, що система законодавства поки не готова прийняти інноваційні інфраструктури, що формуються. Тому зараз із сфери забезпечення правопорядку випадає використання безпілотників, керованих автономно, та змішаним способом – автономно та оператором, а в найближчі кілька років інтелектуальних транспортних систем⁴⁰.

Про реальність такого розвитку ситуації свідчить Національна економічна стратегія на період до 2030 року, де передбачається, зростання мультимодальних ринків транспортно-логістичних систем вантажних і пасажирських перевезень і розвиток перспективних транспортних засобів і систем.

ВИСНОВКИ

Одним із важливих інструментів правової політики України у сфері забезпечення безпеки на транспорті є стратегічне планування. Документи стратегічного планування вважатимуться джерелами права, розуміючи їх допоміжну роль у правозастосуванні та судової практики зокрема. Документи стратегічного планування у сфері безпеки на транспорті мають важливі політико-правові функції, особливо в умовах воєнного стану.

Нові загрози транспортній безпеці актуалізувалися та вимагають вживання адекватних та своєчасних заходів. Водночас законодавцем такі фактори небезпеки необґрунтовано ігноруються, політика у сфері забезпечення безпеки на транспорті є вузько спрямованою та зосереджена лише на антитерористичній захищеності, значимість якої не заперечується, але й не вичерпує ефективної протидії актуальним загрозам.

Надійне забезпечення безпеки на транспорті у своїй основі передбачає наявність дієвих правових засобів, здатних реалізувати інтереси особи, суспільства та держави, зокрема суб'єктів транспортної

³⁹ Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text>

⁴⁰ Безпілотники під час війни: законодавче врегулювання та відповідальність за порушення повітряного простору. 25.06.2023 р. URL. <https://bdf.gov.ua/bezpilotnyky-pid-chas-viyny-zakonodavche-vrehulivannia-ta-vidpovidalnist-za-porushennia-povitrianoho-prostoru/>

діяльності, у сфері безпечного функціонування транспортного комплексу країни.

У даний час забезпечення безпеки на транспорті закріплено на законодавчому рівні, в міжнародно-правових актах, ратифікованих Верховною Радою України, у підрозділі 7 «Транспортні послуги» частини 5 «Нормативно-правова база» глава 6 «Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля» розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а також у законодавстві. Закон «Про транспорт» у редакції від 02.04.2024 року визначив міждисциплінарний підхід до законодавчого регулювання забезпечення безпеки на транспорті.

Концептуальна основа забезпечення безпеки на транспорті знайшла відображення у чинному законодавстві, але окремі його аспекти вимагають вдосконалення. Закріплена в чинному законі «Про транспорт» модель правового забезпечення безпеки на транспорті характеризується низкою недоліків, які свідчать про відсутність системи спеціальних повноважень органів публічної влади, в тому числі постійного аналізу загроз безпеки, що підкріплюються встановленням юридичної відповідальності. У зв'язку з цим у законодавстві про транспорт необхідно закріпити науково обґрунтовану модель забезпечення безпеки, яка б спиралася на відповідні повноваження, права, обов'язки, юридичну відповідальність, фінансування, координацію відповідних органів. За основу створення такої моделі доцільно взяти модель запобігання корупції або координації правоохоронних органів у боротьби зі кримінальними правопорушеннями.

АНОТАЦІЯ

У реаліях воєнного стану суб'єкти правоохоронної діяльності забезпечення безпеки на транспорті, при запобіганні протиправним зазіханням, стикаються з багатьма проблемами правовими, адміністративними, економічними, технічними, інформаційними, які необхідно вирішувати, виконуючи, закріплені обов'язки. Підвищення ефективності забезпечення безпеки на транспорті є проблемою, яка постійно потребує державної уваги. Система забезпечення безпеки на транспорті – це цілісна, багаторівнева, ієрархічна, складна, комплексна і єдина структура взаємопов'язаних між собою та зовнішнім середовищем сукупність елементів, що становлять законодавство у сфері забезпечення безпеки на транспорті, об'єкти забезпечення,

суб'єкти забезпечення безпеки, заходи та інструментарій координації діяльності;

ЛІТЕРАТУРА

1. Про транспорті: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
2. Середа В. В., Дитюк В.З., Ковалів М. В., Єсімов С. С., Гурковський М. П. Прогноз терористичної загрози на об'єктах залізничного транспорту у західному регіоні України: методичні рекомендації / за ред. В. В. Середи, В. З. Дитюка. Львів : ЛьвДУВС, 2015. 111 с.
3. Партнерство з ЄС. Транспорт. 07. Транспортна політика. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/partnership/transport/>
4. Фердман Г. П. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 231–236.
5. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. № 1172-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1172-14/conv>
6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>
7. Чабанов А. М. Поняття та змістовне наповнення транспортної безпеки в державно-управлінському вимірі. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*. 2023. № 3 (27). С. 68–77.
8. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/2341-14/conv>
9. Миронець О. М., Ярошенко Т. С., Яценко А. В. Теоретико-правові аспекти актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 6. С. 42–44.
10. Буга В. В., Полтавець А. А. Сутність поняття транспортної безпеки. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 10. С. 661–664.
11. Про критичну інфраструктуру: Закон України від 16.11.2021 р. № 1882-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1882-20>
12. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 9 жовтня 2020 р. № 1109: Постанова Кабінету Міністрів України 16.01.2024 р. № 48. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/48-2024-%D0%BF#n23>

13. Копанчук В. О. Державна політика у сфері національної безпеки та охорони громадського порядку : дис. ... д-ра наук державне управління спец. : 25.00.05. Харків, 2020. 375 с.

14. Кобко Є. В. Адміністративно-правовий механізм забезпечення національної безпеки держави : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07: 08 – Право. Харків, 2023. 400 с.

15. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003 р. № 964-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/964-15>

16. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/964-15>

17. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3393-17>

18. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3353-12>

19. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/273/96-%D0%B2%D1%80>

20. Жебелев І. І. Державна політика розвитку транспортної галузі: категоріально-понятійні аспекти. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія «Державне управління»*. 2023. № 2 (19). С. 24–35.

21. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020 року «Про Стратегію національної безпеки України»: Указ Президента України від 14.09.2020 р. № 392/2020 (редакція від 16.01.2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#Text>

22. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України». Указу Президента України від 26.05.2015 р. № 287/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/287/2015#Text>

23. Литвиненко С. Л., Нестеренко Г. І. Яновський П. О. та інші. Транспортна географія. Київ : Кондор, 2023, 380 с.

24. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/4709-17>

25. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1644-14>

26. Райчева Л. Проблеми державного регулювання і стратегічного розвитку трубопровідного транспорту України та шляхи їх вирішення. *Економічний простір*. 2023. № 185. С. 136–141.

27. Про затвердження нормативно-правових актів з питань безпеки руху на метрополітенах України: Наказ Міністерства транспорту

України від 04.11.2003 р. № 854 (редакція 2017 року). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0590-04#Text>

28. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF#Text>

29. Назаренко О., Харченко Н. Співвідношення правопорядку із законністю та дисципліною: теоретико-правовий підхід. *Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ*. 2024. № 2. С. 78–86.

30. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-вр#Text>

31. Харченко Н. П. Види стратегічних правових актів: загально-теоретичні аспекти. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. № 87. С. 179–183.

32. Кодекс торговельного мореплавання України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/176/95-вр>

33. Водний кодекс України: Закон України від 06.06.1995 р. № 213/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/213/95-вр>

34. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. № 1054-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

35. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-ІV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1914-15>

36. Про затвердження Порядку складання та подання запитів на інформацію, розпорядником якої є Державна служба України з безпеки на транспорті, та форми для подання таких запитів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 03.03.2017 р. № 84. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0413-17#Text>

37. Беззубов Д. О., Стародубова О. А., Горбань Є. А. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки перевезень на річковому транспорті. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 10. С. 321–324.

38. Теличко О. А., Рекун В. А. Розвиток правової системи у цифрову епоху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 1. С. 209–212.

39. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р.

№ 179. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text>

40. Безпілотники під час війни: законодавче врегулювання та відповідальність за порушення повітряного простору. 25.06.2023 р.
URL: <https://bdf.gov.ua/bezpilotnyky-pid-chas-viyny-zakonodavche-vrehuliuvannia-ta-vidpovidalnist-za-porushennia-povitriano-ho-prostoru/>

Information about the author:

Yesimov Serhiy Serhiyovych,

Candidate of Law, Professor,

Professor of the Department of Administrative and Legal Disciplines

Lviv State University of Internal Affairs

9, Zamarstynivska str., Lviv, 79019, Ukraine