

АЗАМАТТЫҚ ҚҰҚЫҚ ЖӘНЕ АЗАМАТТЫҚ ПРОЦЕСС ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО И ГРАЖДАНСКИЙ ПРОЦЕСС

УДК 351.813 (574+477)

Е.Н.Клюева¹, Г.А.Ильясова²

¹Киевская государственная академия водного транспорта, Украина;

²Карагандинский государственный университет им. Е.А.Букетова
(E-mail: G.Iliasova@mail.ru)

Обеспечение безопасности на водном транспорте: сравнительно-правовой анализ законодательств Казахстана и Украины

В статье проведен сравнительно-правовой анализ законодательств Казахстана и Украины в области обеспечения безопасности на водном транспорте. Анализ действующего транспортного законодательства показывает, что в Казахстане и Украине действуют законы о транспорте, в которых частично регламентированы вопросы обеспечения безопасности на водном транспорте. Авторы приходят к выводу о необходимости систематизации законодательства и принятия единого нормативного правового акта об обеспечении безопасности на транспорте.

Ключевые слова: законодательство, безопасность на транспорте, водный транспорт, угроза безопасности, Казахстан, Украина.

Транспорт является связующим звеном экономики страны, составляющим единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства. Одна из предпосылок расширения международного сотрудничества — вхождение в мировую экономику и расширение международных торговых отношений. Целью государственной транспортной политики Казахстана является ускорение интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны.

На сегодняшний день транспортная система имеет ведущее значение в качестве государственного, стратегически важного объекта и как составная часть экономики. Государство ставит перед собой цель — обеспечение гармонизации национального транспортного законодательства с требованиями международных законодательных норм путем повышения уровня развития транспортной инфраструктуры, конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внешнем рынке транспортных услуг, а также эффективности использования транзитного потенциала, интеграции транспортной системы Казахстана с мировой транспортной системой.

Интеграционные процессы на евразийском и мировом пространстве усиливают значимость транспортного потенциала Казахстана и Украины. Первостепенной задачей в этих условиях является обеспечение безопасности на транспорте, являющейся важным и приоритетным направлением в защите национальных интересов. Здесь затрагиваются проблемы обеспечения безопасности граждан, предотвращения вреда здоровью и жизни людей.

Важное стратегическое значение в экономике страны имеет водный транспорт, который включает внутренний водный и морской транспорт. Например, в Республике Казахстан на морской транспорт приходится 90% трансказахстанского грузопотока [1].

Эксплуатация водного, как и других видов транспорта, связана с риском аварий и крушений. Поэтому обеспечение безопасности именно на этом виде транспорта является актуальной проблемой сегодняшнего дня.

До недавнего времени вопросам безопасности на транспорте не придавалось существенного значения в юридической литературе. Понятие «безопасность на транспорте» по-разному интерпретиру-

ется авторами. Г.А.Ильсова дает следующее определение транспортной безопасности: «Это состояние защищенности транспортного комплекса от реальных угроз, которые способны нанести вред здоровью и жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, соответствие современным техническим требованиям безопасности транспортного средства и транспортной инфраструктуры» [2].

В.П.Войтенко отмечает, что «транспортная безопасность — понятие комплексное и определять его нужно, исходя из видов угроз нормальному функционированию транспортного комплекса. Определение должно быть управленчески функциональным и системообразующим для всей системы безопасности транспортной отрасли [3].

Традиционно выделяются три крупные группы угроз безопасности, в том числе и транспортной. К таким группам относятся угрозы природного, техногенного, а также социального характера, к которой отнесена террористическая угроза (ст. 8 Модельного закона СНГ «О безопасности на транспорте») [4]. Среди угроз транспортной безопасности иногда выделяют внутренние и внешние угрозы, а также угрозы, специфичные для каждого отдельно взятого вида транспорта.

К угрозам техногенного характера в области транспорта относятся ненадлежащее состояние транспортных средств, инфраструктуры, высокая степень износа и моральная устарелость транспортных средств и инфраструктуры. Угрозы природного характера включают такие виды природных факторов, как наводнения, землетрясения, цунами, оползни и прочие природные стихии и катаклизмы. Социальный характер угроз транспортной безопасности выражается в виде различных неправомерных актов вмешательства в нормальное функционирование транспортного комплекса, в том числе террористические акты и угроза их совершения. Помимо непосредственно выраженных угроз социального характера, к этому же виду угроз можно отнести и так называемые «скрытые» угрозы, такие как хищение, повреждение и (или) уничтожение имущества.

В зависимости от вида транспорта варьируется и соотношение различных видов угроз в их общем объеме. Самая распространенная угроза — техногенная. По причине технических неисправностей и неполадок происходит до 64% различных инцидентов и катастроф. Из-за природных стихий и катаклизмов случается около 32% происшествий на транспорте. А человеческий фактор — террористическая угроза транспортной безопасности — в общем объеме угроз составляет лишь порядка 4%. Для каждой транспортной подотрасли характерны свои угрозы. Так, основной причиной аварийности и смертности на автомобильном транспорте является социальная, а именно человеческий фактор, который становится причиной более 85% дорожно-транспортных происшествий, и лишь небольшой оставшийся процент делят природный и техногенный факторы, на остальных видах транспорта человеческий фактор не составляет такой большой процент в статистике транспортных происшествий [3].

По мнению М.В. Костенникова и О.Е. Трофимова, «транспортная безопасность — это состояние защищенности транспорта и транспортной инфраструктуры, потребителей транспортных услуг (пассажиров) от различного рода угроз (природного и техногенного характера), а также актов незаконного вмешательства, направлена на бесперебойное и эффективное функционирование различных видов транспорта» [5].

Наиболее полное определение понятия обеспечения безопасности на транспорте содержится в работе Б.Н. Дудышкина. Автор делит обеспечение безопасности на транспорте на два блока — обеспечение безопасности от актов незаконного вмешательства и обеспечение безопасности эксплуатации транспорта. Далее он разъясняет, что «обеспечение безопасности от актов незаконного вмешательства в объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства — это система, которая включает технические и иные средства, ограждения, сооружения, специализированные службы и подразделения охраны, правоохранительные органы, организационно-правовые меры, определяющие состояние защищенности жизни и здоровья людей, имущества собственников, объектов транспорта, путей сообщения, транспортных средств и транспортного оборудования от угроз. Обеспечение безопасности эксплуатации транспорта — это система, которая включает: проектирование (проектирование), производство (строительство), испытание и ввод в эксплуатацию, эксплуатацию и ремонт транспортных средств, путей сообщения, транспортного оборудования, подготовку и повышение квалификации обслуживающего транспорт персонала, медицинский и метеоконтроль, контроль функционирования путей сообщения, транспортного оборудования, транспортных средств и их движения, организационно-правовые меры, расследование по установлению причин транспортных происшествий (служебное расследование) и их учет, определяющие состояние защищенности жизни и здоровья людей, путей сообщения, транспортного оборудования и транспортных средств, окружающей среды и имущества собственников от угроз» [6].

В сфере обеспечения транспортной безопасности на водном транспорте в Казахстане существует комплекс нормативных правовых актов, но пока еще не систематизированных. Отношения по обеспечению транспортной безопасности регулируются Конституцией Республики Казахстан, Законом Республики Казахстан «О национальной безопасности Республики Казахстан» от 6 января 2012 г. № 527-IV, Законом Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г. № 156, Гражданским кодексом РК, Законом РК «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г. № 574, Законом РК «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г. № 284, Кодексом об административных правонарушениях РК, Законом РК «О чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера» от 5 июля 1996 г. № 19 и иными подзаконными нормативными правовыми актами, регулирующими общественные отношения по обеспечению безопасности на внутреннем водном транспорте и на морском транспорте безопасность при перевозке пассажиров и грузов. Например, на внутреннем водном транспорте регулируется «Правилами технической эксплуатации судов внутреннего водного плавания» от 21 июня 2011 г. № 680; «Правилами плавания по внутренним водным путям», утвержденными Постановлением Правительства Республики Казахстан, от 22 июля 2011 г. № 845,

В области обеспечения транспортной безопасности в основном регулируются публично-правовые отношения, опосредующие деятельность уполномоченных органов и должностных лиц по обеспечению безопасности, по осуществлению контроля и надзора, меры юридической ответственности; определены комплекс организационных и технических мероприятий, направленных на защиту жизни и здоровья человека, охрану окружающей среды, требования безопасности к транспортным средствам при транспортировке, система управления безопасностью и т.д.

Транспортная безопасность является составной частью национальной безопасности страны и в соответствии с Законом РК «О национальной безопасности Республики Казахстан» относится к экономической безопасности. Экономическая безопасность включает транспортную безопасность, предусматривающую состояние защищенности транспортной отрасли экономики от реальных и потенциальных угроз, при котором государство способно обеспечить создание условий для удовлетворения потребностей экономики и населения в перевозках автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и речным видами транспорта и связанных с ними услуг, формирование и развитие транспортной инфраструктуры, а также устойчивое развитие и обеспечение конкурентоспособности транзитного потенциала (п.п. 4 ч.1 ст. 22).

Закон РК о транспорте устанавливает общеправовые основы обеспечения безопасности на транспорте: требования к транспортным средствам; право управления транспортным средством; обязанность перевозчиков обеспечить безопасность жизни и здоровья граждан, безопасность движения транспортных средств, судоходства и полетов, а также охрану окружающей среды; компетенцию уполномоченных органов по осуществлению транспортного контроля и надзора за соблюдением законодательства Республики Казахстан о транспорте, требований по безопасности движения. Но в Законе РК о транспорте отсутствует понятие термина «безопасность на транспорте», не раскрывается содержание угроз безопасности, не определены основные задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности, методы, способы и средства обеспечения безопасности в целом.

Гражданский кодекс РК регулирует частноправовые отношения, затрагивающие вопросы транспортной безопасности. Это обязательственные правоотношения, возникающие из договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа; деликтные правоотношения; страховые правоотношения, возникающие из страхования средств транспорта; международные частные отношения, возникающие в области международной перевозки, и т.д.

Общие условия перевозки определяются законодательными актами о транспорте, иными законодательными актами и изданными в соответствии с ними правилами. Обеспечение безопасности на отдельных видах транспорта установлено в транспортных законодательствах.

В Главе 1–1 «Общие требования безопасности в сфере торгового мореплавания» Закона РК «О торговом мореплавании» определяется понятие «безопасность торгового мореплавания», аналогичное понятию «безопасность в сфере железнодорожного транспорта»: безопасность торгового мореплавания обеспечивается комплексом организационных и технических мероприятий, направленных на защиту жизни и здоровья человека, окружающей среды, создание условий безаварийной работы участников перевозочного процесса, содержание водных путей в мореходном состоянии, в технически годном состоянии судов, портов, береговых объектов и сооружений на внутренних водных путях, а также предупреждение аварийности судов. Кроме того, в Законе установлены требования без-

опасности при производстве (строительстве, ремонте, реконструкции) и эксплуатации судов (ст. 8–1; 8–2) [7].

Закон Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» устанавливает общие положения безопасности судоходства (глава 4), которые указывают требования обеспечения безопасности при производстве (строительстве, ремонте, реконструкции), при эксплуатации судов внутреннего водного транспорта; устанавливает субъектов обеспечения транспортной безопасности, способы и порядок осуществления контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства и порядка в порту [8].

Республика Казахстан присоединилась к Протоколу 1988 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Лондон, 11 ноября 1988 г.) [9]. Перспективной в плане развития законодательства в области обеспечения безопасности на водном транспорте для Казахстана является ратификация конвенций Международной морской организации (ИМО), которые направлены на усиление экологической безопасности, ужесточение ответственности за загрязнение окружающей среды. Также предстоит работа над имплементацией положений конвенций ИМО в национальное законодательство.

Модельный закон «О безопасности на транспорте», принятый Межпарламентской Ассамблеей государств-участников СНГ, устанавливает следующее определение: «Безопасность на транспорте — состояние транспортной системы государства-участника СНГ, позволяющее обеспечивать национальную безопасность в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, удовлетворять национальные интересы в области транспортной деятельности, предотвращать (минимизировать) вред здоровью и (или) жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, экономический ущерб при транспортной деятельности» (ст. 2) [4].

Настоящий Модельный закон устанавливает общеправовые основы обеспечения безопасности на транспорте, определяет понятие безопасности, цели и задачи, принципы обеспечения безопасности, субъектов обеспечения транспортной безопасности, раскрывает содержание угроз безопасности, подробно рассматривает меры по обеспечению безопасности (оценка уязвимости, категорирование объектов транспортного комплекса, кадровые вопросы, информационное обеспечение безопасности, финансирование обеспечения безопасности на транспорте), регулирует деятельность органов государственного управления в области обеспечения безопасности на транспорте.

Вопросы обеспечения безопасности на водном транспорте являются приоритетными для Главной транспортной прокуратуры Казахстана. По мерам прокурорского реагирования в 2014 г., в связи с нарушением требований безопасности, приостановлена эксплуатация 26 морских и речных судов. По представлению прокуратуры об отсутствии мер со стороны уполномоченного органа по подъему затонувших морских и речных судов, угрожающих безопасности на водном транспорте, а также создающих риск наступления экологической катастрофы, Постановлением Правительства Республики Казахстан от 28 мая 2013 г. №524 утвержден последовательный План мероприятий по очистке Урало-Каспийского бассейна от затонувших судов со сроком их завершения в 2016 г.

В 2014 г. по инициативе Главной транспортной прокуратуры создана Морская администрация портов Актау и Баутино. Это республиканское учреждение при Комитете транспорта Министерства индустрии и развития призвано обеспечить безопасность эксплуатации морских судов в каспийской акватории.

Казахстан присоединился к 12 основным конвенциям в области безопасности судоходства, принятым под эгидой Международной морской организации. По инициативе Главной транспортной прокуратуры на стадии ратификации находятся еще семь отраслевых договоров [10].

На Украине специализированного закона в области безопасности на транспорте на сегодняшний день не принято. В Законе Украины «О транспорте» от 10 ноября 1994 г. №232/94-ВР безопасности на транспорте посвящена одна статья (ст. 16), однако Закон не определяет понятие «транспортная безопасность», устанавливает обязанность и ответственность субъектов по обеспечению безопасности, вопросы осуществления контроля и надзора за обеспечением безопасности движения транспортных средств [11].

Понятие «транспортная безопасность» не содержится и в основном нормативно-правовом акте, который регулирует правоотношения в торговом судоходстве. Так, Кодекс торгового мореплавания Украины (ст. 74) указывает только на то, что организация и обеспечение безопасности мореплавания в морском порту возлагаются на администрацию морских портов Украины. Владельцы (пользователи) морских терминалов, судовладельцы, другие субъекты хозяйствования осуществляют свою дея-

тельность в пределах территории и акватории морского порта, обеспечивающую безопасность мореплавания, в соответствии с правилами, определенными обязательными постановлениями по порту [12]. Статья 75 Кодекса торгового мореплавания Украины регламентирует, что государственный надзор за безопасностью мореплавания в морском порту, на подходах к нему и в смежных акваториях осуществляется капитаном морского порта. Государственный надзор за безопасностью мореплавания в морских терминалах, расположенных в пределах территорий и акваторий, отделенных от основной территории и акватории соответствующего морского порта, осуществляет отдельное подразделение службы капитана морского порта. С целью надзора за безопасностью мореплавания Украина подписала в 2000 г. Черноморский меморандум о взаимопонимании по контролю государством порта (BS MoU). Черноморский Меморандум о государственном портовом контроле — это система согласованных процедур контроля причерноморских государств, направленная на выявление так называемых субстандартных судов, с целью изъятия их из оборота. За 2014 г. странами-участниками Черноморского меморандума было проверено 3726 судов, из которых 151 задержано за несоответствие требованиям безопасности мореплавания [13].

Все суда, которые заходят в причерноморские порты, проверяются на соответствие требованиям следующих Международных конвенций:

1. Международная конвенция о грузовой марке, 1966 (Load Lines 66);
2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 (SOLAS 74);
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения судов, 1973, изменена Протоколом к ней, 1978 (MARPOL 73/78);
4. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 (STCW 78);
5. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море, 1972 (COLREG 72);
6. Международная конвенция по обмеру судов, 1969 (TONNAGE 69);
7. Конвенция о минимальных нормах на торговых судах, 1976 (N 147);
8. Конвенция о труде в морском судоходстве, 2006.

Все эти конвенции содержат требования к безопасности как к судам непосредственно, так и к условиям мореплавания. Украина является участником многих конвенций ИМО, положения которых касаются обеспечения безопасности мореплавания на морском транспорте. Это Конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г., Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., Международный кодекс об охране судов и портовых средств 2002 г. и др.

На 16-м заседании Комитета государственного портового контроля — руководящего органа Меморандума о взаимопонимании о контроле судов государством порта в регионе Черного моря (Черноморский Меморандум BS MoU) в апреле 2015 г. решили ввести новый режим — осмотра судов с 1 января 2016 г. с целью гармонизации требований и периодичности проверок судов с системами таких ведущих Меморандумов, как Парижский меморандум и Токийский меморандум [14].

На Украине есть огромный потенциал для развития речных перевозок, т.е. перевозок по внутренним водным путям. Но, к сожалению, законодательная база, которая касается правового регулирования в этой сфере, очень устарела и требует принятия нового нормативно-правового акта. Правоотношения в области судоходства определяют, прежде всего, Кодекс торгового мореплавания Украины. Но его положения распространяются на отношения с торговым мореплаванием и не регулируют все вопросы судоходства на внутренних водных путях. Устав внутреннего водного транспорта СССР (утвержденного постановлением Совета Министров СССР от 15.10.55 г. N 1801) на сегодняшний день является основным документом, регламентирующим правоотношения по судоходству на внутренних водных путях Украины, однако противоречит действующему законодательству.

Министерство инфраструктуры Украины формирует государственную политику в области речного транспорта. Ключевыми задачами ведомства в этом направлении является восстановление судоходства по Днепру и повышение конкурентоспособности внутренних водных путей по сравнению с другими видами транспорта. С этой целью в Министерстве разработали проект Закона «О внутреннем водном транспорте», который уже зарегистрирован в Верховной Раде. Проект Закона «О внутреннем водном транспорте» зарегистрирован в парламенте 4 августа 2015 г. под номером 2475 [15]. Принятие данного проекта закона позволит урегулировать на законодательном уровне правоотношения в области судоходства на речных внутренних водных путях Украины, т.е. деятельность, связан-

ную с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа, почты, порядок эксплуатации внутренних водных путей, регистрации судов и речных грузовых терминалов и право плавание под Государственным флагом Украины, правовое положение экипажа судна, его состав, права и обязанности капитана (командира) судна, нормы по безопасности судоходства, регулирования движения судов и тому подобное. В соответствии с положениями законопроекта предполагается, что во исполнение международных обязательств Украины речной транспорт будет переименован на Украине во внутренний водный транспорт, как принято в большинстве европейских стран и в документах Комитета внутреннего водного транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Так об этом говорится в Европейских Правилах Судоходства по Внутренним Водным Путям [16].

По мнению экспертов, принятие Верховной Радой законопроекта «О внутреннем водном транспорте» даст толчок для развития конкуренции на внутренних водных путях, недискриминационный доступ новых субъектов хозяйствования на рынок, прозрачный доступ к эксплуатации объектов инфраструктуры, эффективное управление государственными активами. В проекте Закона предложено возложить часть обязательств по ремонту и поддержанию эксплуатационных характеристик судоходных шлюзов на гидроэнергетический комплекс Украины, что соответствует практике в других странах [17]. Согласно положениям законопроекта для целей эффективного содержания и администрирования внутренних водных путей учреждается Государственное учреждение «Администрация внутренних водных путей Украины». Администрация эта будет финансироваться за счет средств речного сбора — по существу, единственного, который будет уплачиваться перевозчиком, хотя не очень понятно, как отменить уже существующие сборы. Закон должен способствовать также повышению уровня безопасности судоходства. Также законопроект предусматривает ряд принципов, несомненно, полезных для достижения этой цели. Под безопасностью судоходства понимаются состояние сохранения (защищенности) человеческого здоровья и жизни, окружающей среды и имущества на внутренних водных путях; отсутствие недопустимого риска, связанного с гибелью или травмированием людей, причинением вреда окружающей среде или материального ущерба [15].

Заключение

Анализ законодательства Казахстана и Украины в области обеспечения безопасности на водном транспорте позволяет сделать определенные выводы.

1. В сфере обеспечения безопасности на водном транспорте существует комплекс нормативных правовых актов, которые еще не систематизированы. Несмотря на наличие законодательства, способствующего повышению уровня транспортной безопасности, отсутствует основной базовый нормативный правовой акт, устанавливающий общеправовые основы обеспечения безопасности на транспорте, поскольку отсутствует единая концепция, определяющая систему и организацию работы по регламентации правовых отношений в данной сфере. Также в действующем законодательстве отсутствует понятие «безопасность на транспорте», в транспортных законодательствах правовые нормы повторяются и содержат множество отсылочных норм, потому что нормативно-правовая база не систематизирована и в ней регламентированы не все вопросы обеспечения транспортной безопасности.

2. Действующее законодательство Республики Казахстан регулирует вопросы обеспечения безопасности на транспорте, связанные только с эксплуатацией транспортных средств. Вместе с тем граждан и общество интересует абсолютная безопасность при пользовании транспортными услугами. Поэтому считаем, что в дальнейшем необходимо произвести систематизацию правовых норм, регулирующих общественные отношения в сфере обеспечения безопасности как на водном транспорте, так и на других видах транспорта, совершенствовать действующее законодательство с учетом опыта стран СНГ и дальнего зарубежья.

3. Необходимо принять единый нормативный правовой акт, регулирующий отношения в сфере обеспечения безопасности на транспорте, — Закон «О безопасности на транспорте». В Законе должны быть закреплены правовые основы государственной системы транспортной безопасности, цель и принципы обеспечения безопасности транспортной деятельности, основной понятийный аппарат и их определения; виды угроз (условия, факторы риска) транспортной безопасности; требования и меры по обеспечению безопасности; права и обязанности, ответственность субъектов в сфере транспортной безопасности; государственное управление в сфере транспортной безопасности, разделение полномочий между государством и хозяйствующими субъектами; информационное обеспечение и финансирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности; кадровое обеспечение и т.д.

4. В целях повышения эффективности реализации законодательства по обеспечению безопасности на транспорте и противодействия коррупции предлагается исключить функции государственного контроля со стороны национальных компаний. Вместо этого следует организовать независимую экспертную комиссию, которая будет проводить проверку деятельности государственных транспортных предприятий в области обеспечения безопасности на транспорте.

Список литературы

- 1 [ЭР]. Режим доступа: <http://88.204.166.22/ru/news/post/263109/>
- 2 *Ильясова Г.А.* Правовые аспекты обеспечения безопасности на транспорте: сравнительно-правовой анализ законодательства стран СНГ // *Международный журнал экспериментального образования*. — 2014. — № 1. — С. 140–143.
- 3 *Войтенко В.П.* Совершенствование законодательства в сфере транспортной безопасности // *Транспортная безопасность и технологии*. — 2010. — № 1. — [ЭР]. Режим доступа: <http://daily.sec.ru/dailypblshow.cfm?rid=45&pid=25352>
- 4 Постановление Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых Государств № 29–9 от 31 октября 2007 г. «О Модельном законе «О безопасности на транспорте». — [ЭР]. Режим доступа: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31527322
- 5 *Костенников М.В., Трофимов О.Е.* Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении. — [ЭР]. Режим доступа: http://e-notabene.ru/al/article_10134.html
- 6 *Дудышкин Б.Н.* Правовые вопросы обеспечения безопасности на транспорте. — [ЭР]. Режим доступа: <http://fan-5.ru/pass/pass-46268.php>
- 7 Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г. — № 284. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_
- 8 Закон Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г. — № 574. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000574_
- 9 «О присоединении к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года и Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года». Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 ноября 2004 г. — № 1235. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P040001235_
- 10 *Тлеугалиев И.А.* Обеспечение безопасности на транспорте — приоритет органов транспортной прокуратуры. — [ЭР]. Режим доступа: <http://prokuror.gov.kz/rus/o-prokurate/20-let-konstitucii-respubliki-kazahstan/obespechenie-bezopasnosti-na-transporte>
- 11 Закон Украины «О транспорте» от 10 ноября 1994 г. №232/94-ВР // *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*, 1994. — № 51. — С. 446.
- 12 Кодекс торгового мореплавания Украины от 23.05.1995 г. № 176/95-ВР. — [ЭР]. Режим доступа: http://kodeksy.com.ua/ka/kodeks_torgovogo_moreplavaniya_ukraini.htm
- 13 Ежегодный отчет о проведенных проверках стран Черноморского меморандума. — [ЭР]. Режим доступа: <http://www.bsmou.org/category/docs/annual-reports/>
- 14 Официальный сайт Черноморского меморандума. — [ЭР]. Режим доступа: <http://www.bsmou.org/>
- 15 Проект Закона Украины от 19.08.2015 № 2475а-1 «О внутреннем водном транспорте». — [ЭР]. Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH1WR7IA.html
- 16 Европейские Правила Судоходства по Внутренним Водным Путям. — [ЭР]. Режим доступа: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/ECE-TRANS-SC3-115-Rev.5r_WEB.pdf
- 17 Сайт компании Интерлегал. — [ЭР]. Режим доступа: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/strasti_vokrug_proekta_zakona_ukrainy_o_vnutrennem_vodnom_transporte/

Е.Н.Клюева, Г.А.Ильясова

Су көлігінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету:

Қазақстан және Украина заңнамаларына салыстырмалы талдау

Мақалада Қазақстан мен Украинаның су көлігінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласындағы заңнамаларына салыстырмалы-құқықтық талдау жүргізілген. Қолданыстағы көліктік заңнамаларға жүргізілген талдау жұмысы көрсеткендей, Қазақстанда және Украинада көлік туралы заңдар қолданысқа ие, оларда су көлігіндегі қауіпсіздік мәселелері ішінара реттелген. Авторлар заңнамаларды жүйелендіру және көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету туралы ортақ нормативтік құқықтық акт қабылдау қажеттігі туралы қорытындыға келді.

E.N.Klyueva, G.A.Ilyassova

Safety ensuring on water transport: comparative and legal analysis of legislations of Kazakhstan and Ukraine

The comparative and legal analysis of legislations of Kazakhstan and Ukraine in the sphere of safety ensuring on water transport is carried out in the article. The analysis of the existing transport legislation shows that in Kazakhstan and Ukraine laws on transport in which questions of safety ensuring on water transport are partially regulated. Authors come to a conclusion about need of systematization of the legislation and adoption of the uniform regulatory legal act about safety ensuring on transport.

References

- 1 [ER]. Access mode: <http://88.204.166.22/ru/news/post/263109/>
- 2 Ilyassova G.A. *The International magazine of experimental education*, 1, 2014, p. 140–143.
- 3 Voitenko V.P. *Transport safety and technologies*, 2010, 1, [ER]. Access mode: <http://daily.sec.ru/dailypublshow.cfm?rid=45&pid=25352>
- 4 The resolution of Inter-parliamentary Assembly of the State Parties of the Commonwealth of Independent States No. 29–9 of October 31, 2007. «About the model law «About Safety on Transport», [ER]. Access mode: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31527322
- 5 Kostennikov M.V., Trofimov O.E. *Legal regulation of transport safety and a role of police in its providing*, [ER]. Access mode: http://e-notabene.ru/al/article_10134.html
- 6 Dudyshkin B.N. *Legal questions of safety on transport*, [ER]. Access mode: <http://fan-5.ru/pass/pass-46268.php>
- 7 The law of the Republic of Kazakhstan «About trade navigation» of January 17, 2002, 284, [ER]. Access mode: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_
- 8 The law of the Republic of Kazakhstan «About an inland water transport» of July 6, 2004, 574, [ER]. Access mode: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000574_
- 9 «About accession to the Protocol of 1988 to the International convention on a freeboard mark of 1966 and the Protocol of 1988 to the International convention on protection of human life at the sea of 1974». The resolution of the government of the Republic of Kazakhstan of November 26, 2004 N 1235 // http://adilet.zan.kz/rus/docs/P040001235_
- 10 Tleugaleev I.A. *The safety ensuring on transport — priority of bodies of transport prosecutor's office*, [ER]. Access mode: <http://prokuror.gov.kz/rus/o-prokurature/20-let-konstitucii-respubliki-kazahstan/obespechenie-bezopasnosti-na-transporte>
- 11 *Vedomosti of Verkhovna Rada of Ukraine (VVR)*, 1994, 51, Art. 446.
- 12 The Code of merchant shipping of Ukraine of 23.05.1995 No. 176/95-BP, [ER]. Access mode: http://kodeksy.com.ua/ka/kodeks_torgovogo_moreplavanija_ukraini.htm
- 13 The annual report on the carried-out inspections of the countries of the Black Sea memorandum, [ER]. Access mode: <http://www.bsmou.org/category/docs/annual-reports/>
- 14 The official site of the Black Sea memorandum, [ER]. Access mode: <http://www.bsmou.org/>
- 15 The draft law of Ukraine of 19.08.2015 No. 2475a-1 «About an internal water transport», [ER]. Access mode: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH1WR7IA.html
- 16 The European Rules of Navigation on Internal Waterways, [ER]. Access mode: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/ECE-TRANS-SC3-115-Rev.5r_WEB.pdf
- 17 The site of the company Interlegal, [ER]. Access mode: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/strasti_vokrug_proekta_zakona_ukrainy_o_vnutrennem_vodnom_transporte/