

## ПРИЧИНИ АВАРІЙНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА ПРАВОВІ ЗАХОДИ ЩОДО ЇЇ ЗАПОБІГАННЯ

Веселов М. Ю.  
Ярошенко В. В.

*Наведено поняття залізничної аварійності. Розглянуто суб'єктивні та об'єктивні причини її виникнення. Обґрунтовано пріоритетність заходів нормативного характеру у вирішенні проблеми запобігання аварійності на залізничному транспорті.*

*Ключові слова: аварія, аварійність, залізничний транспорт, фактори аварійності.*

*Приведено понятие железнодорожной аварийности. Рассмотрены субъективные и объективные причины ее возникновения. Обосновано приоритетность мер нормативного характера в решении проблемы предотвращения аварийности на железнодорожном транспорте.*

*Ключевые слова: авария, аварийность, железнодорожный транспорт, факторы аварийности.*

*The state of problem of railway accident rate is considered. Subjective and objective reasons of its origin are considered. The grounded priority of measures of normative character is in the decision of problem of prevention of accident rate.*

*Keywords: accident, accident rate, railway transport, factors of accident rate.*

Людська практика свідчить, що будь-яка діяльність є потенційно небезпечною. Для людини завжди існує ризик безпеки. Ризик можна уявити, як поєднання ймовірності події з певними небажаними наслідками: вихід з ладу обладнання, травмування, захворювання, загибель людей, матеріальні втрати тощо. Варто зазначити, що кількість ризиків небезпек щодо загибелі людей, як у всьому світі, так і в Україні, зростає [1]. Ризик безпеки існує в будь-який час, але саме за певних обставин, через чийсь необережні дії або бездіяльність ця ймовірність переростає в конкретну аварійну ситуацію, а надалі - в аварію.

Аварія - це раптова зупинка роботи або порушення процесу виробництва на промислових підприємствах, транспорті та інших об'єктах, що призводять до травмування або загибелі людей, пошкодження або руйнування технічних систем і знищення матеріальних цінностей. Кількість аварій у всіх сферах виробничої діяльності останнім часом неухильно зростає, що пов'язано з широким використанням нових технологій і матеріалів, нетрадиційних джерел енергії, а також масовим застосуванням хімічно небезпечних речовин у промисловості та сільському господарстві [2]. Джерелом аварій можуть бути транспортні засоби, заводи, відсталі технології, застаріле обладнання електростанцій тощо.

Згідно з розмірами та завданою шкодою розрізняють легкі, середні, тяжкі та особливо тяжкі (резонансні) аварії. Особливо тяжкі аварії призводять до великих руйнувань і супроводжуються великими жертвами. Аналіз наслідків аварій, характеру їх впливу на навколишнє середовище обумовив розподіл їх за видами. Види аварій, які зустрічаються найчастіше: а) аварії з витоком сильнодіючих отруйних речовин (аміаку, хлору,

сірчаної та азотної кислот, чадного газу, сірчаного газу та інших речовин); б) аварії з викидом радіоактивних речовин у навколишнє середовище; в) пожежі та вибухи; г) аварії на транспорті та інші. Особливо тяжкі аварії можуть призвести до катастроф [3]. Катастрофа - це великомасштабна аварія, яка призводить до тяжких наслідків для людини, тваринного й рослинного світу, змінюючи умови середовища існування [3].

Більш детально ми зосередимо увагу на аваріях на залізничному транспорті (які належать до останнього виду наведеної класифікації) та аналізі причин їх виникнення.

Необхідність транспорту в наш час не викликає жодного сумніву. Транспортні засоби мають великий позитивний вплив на економіку країни, створюють зручність і комфорт для людей. Проте розвиток транспорту, підвищення його ролі в житті людей супроводжуються не тільки позитивним ефектом, а й негативними наслідками, зокрема високим рівнем аварійності транспортних засобів. Будь-який транспортний засіб - це джерело підвищеної небезпеки. Людина, яка скористалась послугами транспортного засобу, знаходиться в зоні підвищеної небезпеки. Це обумовлюється можливістю настання дорожньо-транспортної пригоди, катастрофи та аварії поїздів, літаків, морських і річкових транспортних засобів, травмами при посадці чи виході з транспортних засобів або під час їх руху.

Залізничне сполучення пронизує всі регіони України без виключення. Лише «Укрзалізниця» об'їде 1684 станції, 126 основних вокзалів, експлуатаційна протяжність головних колій становить 22,3 тис. км, розгорнута протяжність колій - 30,3 тис. км, інвентарний парк вантажних вагонів - 174939 од., інвентарний парк пасажирських вагонів - 8429 од., інвентарний парк тепловозів - 2718 од., інвентарний парк електропоїздів - 1443 од. тощо. Залізничні перевезення, на відміну від інших видів, здійснюються регулярно в будь-який час року та доби й практично не залежать від стану погодних, кліматичних умов [4].

Аварії на залізничному транспорті трапляються не так часто. За рік в Україні внаслідок аварій на всіх залізничних дорогах гине в середньому від 20 до 30 осіб. Залізничний транспорт вважається найбезпечнішим, він у 10 разів безпечніший за автомобільний. Проте й за такої статистики ці небезпечні випадки спричиняють значних втрат людських життів, матеріальних збитків, погіршення екологічного становища. Наведене свідчить про необхідність та актуальність комплексного наукового підходу у вирішенні зазначеної проблеми: окреслення факторів, що детермінують аварійність і, на підставі їхнього аналізу, розробка організаційно-правових, інженерно-технічних заходів протидії.

В.Й. Развадовський зазначав, що дослідженню праводійносин у транспортній сфері останніми роками присвячене достатньо обмежене коло науково-теоретичних розробок [5, 4]. Треба додати, що значна кількість наукових досліджень торкається правових аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху. І

хоча протягом останніх десяти років ситуація дещо покращилася, окремі питання запобігання аваріям і травматизму, а також попередження адміністративних проступків на залізничному транспорті були розглянуті в роботах В.М. Бабакіна, С.С. Єсімова, М.В. Коваліва, В.Г. Ковальова, А.В. Мілашевича, В.Й. Развадовського, А.О. Собакаря, О.Б. Черномаз, О.Г. Яреми, проблема залізничної аварійності вимагає від наукового суспільства та практичних фахівців подальших досліджень.

Метою цієї наукової статті є з'ясування сутності аварійності на залізничному транспорті та її причин.

Залізнична аварія - аварія на залізниці, яка призводить до загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень, псування однієї чи декількох одиниць рухомого складу аж до вилучення його з обігу і (чи) спричиняє повне припинення руху на час, що перевищує нормативний. Аварія потягу - зіткнення пасажирського або вантажного потягу з іншим потягом чи іншою перешкодою, сходження з рейок рухомого складу потягу, що призводить до загибелі людей чи отримання тілесних ушкоджень людей, пошкодження рухомого складу аж до вилучення його з обігу, а також якщо цілковита перерва руху на окремій дільниці перевищує нормативний час усунення наслідків зіткнення чи сходження рухомого складу [6].

Основними причинами аварій і катастроф на залізничному транспорті є: а) несправність колій рухомого складу; б) несправність засобів сигналізації, централізації та блокування; в) помилки диспетчерів; г) неуважність і халатність машиністів.

Найчастіше виникають надзвичайні ситуації при сходженні рухомого складу з колій, зіткненнях, наїздах на перепони на переїздах, при пожежах і вибухах безпосередньо у вагонах. Не виключаються розмиви залізничних колій, обвали, осипи, зсуви, затоплення. При перевезенні небезпечних вантажів, таких як газу, легкозаймисті, вибухонебезпечні, ядучі, отруйні та радіоактивні речовини, виникають вибухи, пожежі цистерн та інших вагонів.

За останні роки різко зменшилося оновлення основних фондів залізничного транспорту. Якщо в 1996 році було закуплено 17 пасажирських вагонів, то в 1997 році не закуплено жодного. На сьогодні стан цієї проблеми залишається майже незмінним. Навіть 10 потягів виробництва Hyundai Rotem, яких було закуплено Україною до проведення в країні чемпіонату «Євро-2012», уже з початку функціонування мали технічні негаразди, а згодом «тимчасово» були зняті «Укрзалізницею» з рейсів задля безпеки пасажирів. Рівень зношення пасажирських вагонів становить 60%. Відпрацювали нормативний строк і підлягають списанню 50% вагонів електро- і 35% - дизельних поїздів. Підлягає заміні понад 20% залізничних колій, 16% залізничних колій перебувають в аварійному стані. Стан технічних засобів не забезпечує повною мірою безпечну експлуатацію залізничного транспорту [7].

Певну частку до загальної кількості залізничної аварійності додають зіткнення автотранспортних засобів з рухомим складом залізничного транспорту на залізничних переїздах. Такі випадки не є дуже частими, але є періодичними й спричиняють великі людські втрати та матеріальні збитки (хоча така статистика припадає на дорожньо-транспортну аварійність), наприклад, ДТП на залізничному переїзді біля м. Марганець у 2010 році (43 загиблі людини). Причинами подібних аварій є як нехтування вимогами ПДР водіями колісних

транспортних засобів, так і недоліки в обладнанні залізничних переїздів тими організаціями (посадковими особами), в яких вони (переїзди) знаходяться на балансі та (або) утриманні. Також серед основних причин виникнення надзвичайних ситуацій доречно зазначити елементарні помилки обслуговуючого персоналу, які призводять до аварій і катастроф.

Зонами підвищеної небезпеки на залізничному транспорті є: залізничні колії, переїзди, посадочні платформи та вагони, в яких пасажирів здійснюють переїзди. Постійну небезпеку становить система електропостачання, можливість аварій, зіткнення, отримання травм під час посадки або висадки на потяг. Крім цього, по залізничних коліях перевозяться небезпечні вантажі: від палива та нафтопродуктів до радіоактивних відходів і вибухових речовин.

Найбільшу небезпеку для пасажирів становлять пожежі у вагонах. Обумовлюється це тим, що у вагонах (замкненому просторі) завжди перебуває велика кількість людей. Температура в осередку пожежі дуже швидко підвищується з утворенням токсичних продуктів горіння. Особливо небезпечним є пожежі в нічний час на великих перегонах, коли пасажирів сплять. З огляду на безпеку під час зіткнення потягу або сходження його з рейок найкращі місця в центральних вагонах потяга, бо в разі зіткнення потерпають крайні вагони - на їх руйнування припадає основна сила інерції. Трапляється, що й сам пасажир може стати причиною екстремальної ситуації.

Безпека руху на залізничному транспорті забезпечується нормальним функціонуванням всіх складових комплексу «чоловік - рухомий склад - шляхи сполучення - навколишнє середовище». Тим часом недостатня надійність елементів цієї системи (низька дисципліна учасників руху, незадовільний технічний стан рухомого складу або залізничних шляхів) є причиною аварій на залізничному транспорті. Отже, аварійність це антипод безпеки. З наведеного вище випливає, що фактори, які детермінують аварійність на залізничному транспорті, умовно можна поділити на об'єктивні та суб'єктивні. Як це не прикро, але вчені та фахівці в галузі транспорту одностайно погоджуються з тим, що докорінно подолати аварійність неможливо, але її можна суттєво знизити. На це має бути спрямовано багато зусиль правового, організаційного, інженерно-технічного характеру в їх поєднанні та взаємодії.

На нашу думку, провідне місце в попередженні аварійних ситуацій і мінімізації ризиків на залізничному транспорті належить саме правовим заходам. Вони створюють своєрідне правове середовище існування, функціонування та взаємодії всіх компонентів комплексу складної системи «чоловік - рухомий склад - шляхи сполучення - навколишнє середовище». Наприклад, через закріплення в правових нормах правил поведінки учасників відносин, стандартів, процедур, технологічних процесів, які було напрацьовано та доведено практикою, науково доведеними розрахунками та моделюванням, вони (ці правила й т. ін.) набувають обов'язкового характеру для всіх суб'єктів.

Так, Правила встановлюють обов'язки та заборони для пасажирів залізничного транспорту: не відкривати під час руху потяга зовнішні двері, не стояти на підніжжі; не висуватись з вікон; стійко розташовувати багаж на верхніх полицях; не зривати без необхідності стоп-кран тощо [1].

Дотримання правил безпеки як пасажирами і машиністами, так і пішоходами значно зменшує ризик потрапляння в надзвичайну ситуацію. Наприклад, при русі вздовж залізничної колії не дозволяється підходити ближче 5 м до крайньої рейки; на електрифікованих ділянках залізничної колії не підніматися на опори, а також не торкатися до спуску, який відходить від опори до рейок, а також проводів, що лежать на землі; залізничні колії можна переходити тільки у встановлених місцях (по пішохідних містках, переходах тощо); підходити до вагона дозволяється лише після повної зупинки потяга; забороняється використовувати у вагонах відкритий вогонь і користуватися побутовими приладами, що працюють від вагонної електромережі (чайники, праски та ін.); перевозити у вагонах легкозаймисті та вибухонебезпечні матеріали й т. ін. [3].

Крім наведених нами вимог і заборон, існує ще багато правил, норм і стандартів, які закріплені в нормативно-правових актах різного рівня. Наприклад, у Правилах поведінки громадян на залізничному транспорті (затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.11.1995 № 903), Правилах експлуатації власних вантажних вагонів (затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 29.01.2015 № 17) тощо. Усі вони спрямовані на забезпечення безпеки руху залізничного транспорту. Обґрунтуванням їх необхідності та доцільності є аналіз тих причин та умов, які призводять або сприяють виникненню аварій на залізничному транспорті.

Отже, аварійність на залізничному транспорті – це якісний показник стану забезпечення безпеки учасників залізничного руху, рухомого складу, вантажів, шляхів сполучення та їх нормального функціонування, який характеризується сукупністю всіх аварій і нещасних випадків за певний проміжок часу на певній території (в абсолютних і відносних значеннях).

Отже, своєчасно визначити суб'єктивні та об'єктивні фактори, які детермінують аварійність, розробити (на підставі аналізу цих факторів) необхідні організаційно-правові заходи й забезпечити їх виконання – це означає повністю запобігти або суттєво зменшити ступінь ризику

загибелі людей чи отриманню ними тілесних ушкоджень; псуванню однієї чи декількох одиниць рухомого складу; повному припиненню руху залізничного транспорту на час, що перевищує нормативний.

#### Література

1. Лапін В.М. Безпека життєдіяльності людини / Лапін В.М.: посібник. [Електронний ресурс]: [http://libfree.com/bzhdotsinka\\_riziku\\_ymovirnih\\_nebezpek](http://libfree.com/bzhdotsinka_riziku_ymovirnih_nebezpek).
2. Надзвичайні ситуації мирного і воєнного часу: стаття з Інтернету. [Електронний ресурс]: [http://nebook.net/book\\_bezpeka-zhittdyalnost\\_637\\_page\\_169](http://nebook.net/book_bezpeka-zhittdyalnost_637_page_169).
3. Небезпеки техногенного характеру : лекція / Курс лекцій з БЖД (Жалібо). [Електронний ресурс]: <http://books.br.com.ua/41751>.
4. Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2012-2010 р. [Текст]: Закон України від 07.02.2002 р. № 3022-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 24. – Ст. 166.
5. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : Дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / В.Й. Развадовський; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2004. – 508 с.
6. Цапко В.Г. Безпека життєдіяльності : підручник / В.Г. Цапко. [Електронний ресурс]: [http://libfree.com/126589825\\_bzhdzaliznichniy\\_transport.html](http://libfree.com/126589825_bzhdzaliznichniy_transport.html).
7. Види надзвичайних ситуацій та їх класифікація : реферат. [Електронний ресурс]: <http://www.br.com.ua/referats/Bgd/111331-3.html>.

*Веселов М.Ю.,  
кандидат юридичних наук,  
старший науковий співробітник, доцент,  
заступник начальника факультету  
ОДУВС*

*Ярошенко В.В.,  
курсант ОДУВС  
Надійшла до редакції: 18.05.2015*

УДК 342.9.086

## АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У СФЕРІ ФІНАНСОВОГО МОНІТОРИНГУ

*Гайворонська Я. В.*

*Автором у статті на основі аналізу законів та підзаконних нормативно-правових актів охарактеризовані та визначені окремі особливості підстав притягнення суб'єктів фінансового моніторингу до відповідальності за порушення правил фінансового моніторингу.*

*Ключові слова: фінансовий моніторинг, адміністративна відповідальність, підстави притягнення до відповідальності, легалізація доходів, суб'єкти первинного фінансового моніторингу, службові особи, спеціально уповноважений орган.*

*Автором в статті на основі аналізу законів і підзаконних нормативно-правових актів охарактеризовані і определены отдельные особенности привлечения субъектов финансового мониторинга к ответственности за нарушение правил финансового мониторинга.*

*Ключевые слова: финансовый мониторинг, административная ответственность, основания привлечения к ответственности, легализация доходов, субъекты первичного финансового мониторинга, должностные лица, специально уполномоченный орган.*

*The author of the article based on analysis of laws and legal acts and described some identifying features grounds prosecution of financial monitoring for violation of the rules of financial monitoring.*

*Keywords: financial monitoring, administrative responsibility, liability of reasons, legalization of proceeds entities, officers, specially authorized.*

На сьогодні в процесах державотворення та розвитку громадянського суспільства питання забезпечення дотримання правил фінансового моніторингу суб'єктами первинного фінансового моніторингу набувають особливого значення та знаходяться в полі зору всіх органів

© Я.В. Гайворонська, 2015