

3. У. Болоташвілі

У статті розглянуто правові відносини при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні. Запропоновано пропозиції правових способів зниження ризику загрози життю, здоров'ю населення, порушенню екологічної безпеки в зоні проведення антитерористичної операції. Запропоновано деякі доповнення до закону України «Про перевезення небезпечних вантажів».

Ключові слова: автомобільний транспорт, перевезення небезпечних вантажів, нормативно-правові акти, здоров'я людей, диверсійно-терористичні акти.

Постановка проблеми. У сучасних умовах транспортування небезпечних вантажів автомобільним транспортом по території України не відповідає в повній мірі вимогам Правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом (ПНГАТ) і Європейській угоді про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), що несе за собою ризик для населення й довкілля при безпосередньому впливі дорожньо-транспортних подій, які в основному виникають через порушення правил дорожнього руху України. Перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом є об'єктом загрози диверсійно-терористичних актів у зоні проведення антитерористичної операції (Луганська й Донецька області).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останнім часом у всіх країнах світу приділяється особлива увага при перевезенні небезпечних вантажів. Велика кількість аварій при перевезенні небезпечних вантажів різними видами транспорту, часто з дуже тяжкими наслідками, змусили міжнародне співтовариство й національні органи влади в окремих державах розробити спеціальні нормативно-правові акти, що регламентують

перевезення таких вантажів. Перевезення небезпечних вантажів з мінімальним ризиком можливе тільки за умови дотримання встановлених вимог. Нині в міжнародній практиці перевезення деяких небезпечних вантажів заборонено. Цьому слугували трагічні події 11 вересня 2001 року після серії чотирьох координованих самогубних терористичних актів [1-4], учинених у Сполучених Штатах Америки. Теракт було учинено членами терористичної організації «Аль-каїда» (практично припинила своє існування після ліквідації ватажка Усама бен Ладена спецпідрозділом DEVGRU США в Пакистані 02 травня 2011 року) [5]. Уранці того дня чотири групи терористів загальною кількістю 19 осіб захопили чотири рейсові пасажирські авіалайнери. Кожна терористична група мала як мінімум одного члена, який пройшов льотну спецпідготовку. Терористи-смертники встигли направити два з цих лайнерів у вежі Всесвітнього торгового центру, розташовані в південній частині Манхеттена в Нью-Йорку. Рейс 11 American Airlines направили у вежу ВТЦ-1 (північну), а рейс 175 United Airlines – у вежу ВТЦ-2 (південну). У результаті цього обидві вежі обвалилися, викликавши серйозні руйнування прилеглих будов [4]. Третій літак (рейс 77 American Airlines) було спрямовано в будівлю Пентагону, розташовану недалеко від Вашингтону. Пасажири й команда четвертого авіалайнера (рейс 93 United Airlines), практично захопивши управління літака в терористів, не змогли справитися з керуванням [3], у результаті чого сталося падіння літака в полі біля боро Шанксвилл у штаті Пенсильванія. Дев'ятнадцять терористів-смертників через сплановану атаку призвели до загибелі 2977 осіб, в основному цивільних [3; 4], також 24 особи вважаються зниклими безвісти.

Не варто забувати й про терористичний акт у Німці, який було учинено 14 липня 2016 року приблизно о 22:30 (UTC+2). 31-річний виходець з Тунісу [6-8] Мохамед Лауаж-Булель [6] на 19-тонній вантажівці врізався у велике скупчення людей, які спостерігали на Англійській набережній за салютом на честь Дня узяття Бастилії. Вісімдесят шість осіб загинули й 308 отримали поранення [6-8]. Ця біда не обійшла і двох громадян України, які отримали серйозні травми. Терорист Мохамед Лауаж-Булель, який зробив теракт проти мирних цивільних людей, був застрелений поліцією [6]. Відповідальність за подію взяла на себе терористична організація «Ісламська держава» [8].

Уночі з 03 на 04 червня мали місце дві терористичні атаки в центрі Лондона (Великобританія). Троє осіб на мікроавтобусі наїхали на пішоходів на Лондонському мосту, потім зїхали з мосту, вийшли з машини на розташованому поруч ринку Боро і з ножами вчинили напад на перехожих. Усі троє були застрелені правоохоронцями. Жертвами теракту стали вісім осіб, 48 – поранені. Відповідальність за напад узяло на себе терористичне угруповання "Ісламська держава" [9].

07 квітня в центрі Стокгольма (Швеція) на головній пішохідній вулиці міста Дроттнінгатан вантажівка на великій швидкості врізалася в натовп пішоходів. Машина зупинилася після того, як вїхала у вітрину одного з магазинів. У

результаті наїзду вантажівки загинули чотири особи, 15 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості. Влада заявила, що це був теракт [10].

22 березня в Лондоні (Великобританія) злочинець на машині проїхав по Вестмінстерському мосту, заїхав на тротуар, збиваючи людей, дійшов до парламенту, де машину зупинив поліцейський. Особа, яка перебувала в машині, нанесла поліцейському ножове поранення й була застрелена іншим поліцейським. Жертвами теракту стали п'ять осіб, було поранено 50 громадян з 10 країн [11].

Формування цілей. Метою статті є розгляд правових відносин при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні й пропозиція правових способів зниження ризику загрози життю, здоров'ю населення, порушення екологічної безпеки в зоні проведення антитерористичної операції.

Виклад основного матеріалу. Автомобільний транспорт в умовах технічного розвитку займає провідне місце в єдиній транспортній системі нашої держави. Нині автомобільний транспорт є об'єктом-центром підвищеної небезпеки (припадає близько 75% усіх вантажоперевезень по Україні щодо залізничного, водного й повітряного транспорту), тому сертифікація й ліцензування спрямовані на безпеку дорожнього руху, життя й здоров'я громадян України, а також довкілля.

Дуже вагомим чинником, який примушує суспільство привернути увагу до транспортної системи як украй важливої для держави, є різко збільшена значущість безпеки перевезень. Транспорт, що є, як відомо, джерелом підвищеної небезпеки, опинився у фокусі особливої уваги Національної поліції України, депутатів верховної ради України, власників великих транспортних компаній, учених і громадськості.

Ринок транспортних послуг України не гарантує єдності інтересів споживачів і суспільства з інтересами окремих виробників. Державним структурам України відводиться важлива роль, основними завданнями яких є розмежування правового простору й проведення ефективних контролюючих і регулюючих заходів відповідно до чинного законодавства. Особлива й відповідальна роль у цьому напрямі відводиться Міністерству внутрішніх справ і Національній поліції України.

Досвід передових країн світу Німеччини, Франції, Італії, Великобританії, Канади й США демонструє, що саме сертифікація, яка проводиться незалежною стороною, є тією багатофункціональною складовою, що дає можливість ефективно здійснювати контроль за діяльністю операторів ринку автотранспортних послуг на відповідність нормативним вимогам як міжнародним, так і внутрішньодержавним.

Аспект регулювання ринку автомобільних перевезень за рахунок розробки механізмів допуску господарюючих суб'єктів до автотранспортної діяльності стає все більш перспективним і повинен визначатися, виходячи із загальноновизначених міжнародних критеріїв професійної компетенції, правової репутації, фінансової незалежності, технічно-технологічної готовності й виконавської дисципліни з дотриманням балансу інтересів держави та власників.

Виходячи з вищеприведеної статистики терористичних актів уряду світових держав, які є членами ООН, та інші міжнародні організації зіткнулися з новою надзвичайно складною проблемою: яким чином ефективно боротися з тероризмом і запобігати терористичним актам з використанням транспортних засобів. Адже саме транспортне устаткування було основним інструментом нападів, і згодом висловлювалося припущення, що транспортне устаткування, призначене для перевезення небезпечних вантажів, або найважливіші транспортні інфраструктури можуть використовуватися або як інструмент, або як мета можливих терористичних актів у майбутньому. Для ефективного запобігання актам тероризму в нормативно-правові документи, що регламентують перевезення небезпечних вантажів, унесено додаткові вимоги із забезпечення безпеки. Міжнародне законодавство з питань перевезення небезпечних вантажів ґрунтується на рекомендаціях Комітету експертів по перевезенню небезпечних вантажів Економічної й соціальної ради Організації Об'єднаних Націй для всіх видів транспорту. Цей Комітет розробляє Рекомендації по перевезенню небезпечних вантажів у формі Типових правил перевезення небезпечних вантажів, які ще називають «помаранчевою книгою», і які щорічно переглядаються. При цьому Типові правила є рекомендаційним документом. Але на їх основі міжнародні організації й національні органи влади різних держав розробляють нормативні документи, що регламентують перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту. У них передбачається таке [12]:

- перелік небезпечних вантажів, які найчастіше перевозяться, їх ідентифікація й класифікація;
- процедури відправки вантажів; порядок нанесення етикеток, маркування й підготовки транспортних документів;
- стандарти по упакувці, процедури випробувань і сертифікації;
- стандартні вимоги до контейнерів для перевезення різними видами транспорту, процедури проведення випробувань і видача відповідної документації.

Крім того, у цих рекомендаціях пропонується система розподілу вантажів по категоріях залежно від виду ризику, пов'язаного з їх перевезенням. Система міжнародного регулювання перевезень небезпечних вантажів включає велику кількість конвенцій і угод, основними з яких є :

- Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів (Правила МАГАТЕ);
- Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (МКМПНВ=IMDG CODE);
- Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі (СОЛАС-74);
- Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню із судів (МАРПОЛ);
- Кодекс безпечної практики перевезення не зернових навалювальних вантажів;

- Технічні інструкції щодо безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітрю (ІКАО ТИ);
- IATA DGR (IATA Правила перевезення небезпечних вантажів);
- Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ=ADR);
- Правила міжнародного перевезення небезпечних вантажів по залізницях (МПНВ=RID);
- Додаток 2 Правил перевезень небезпечних вантажів до Угоди про міжнародне вантажне сполучення (СМВС);
- Правила перевезення небезпечних вантажів залізницями, затверджені на 15-му засіданні Ради із залізничного транспорту держав - учасниць Співдружності 05 квітня 1996 року;
- Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів по внутрішніх водних шляхах (ВОПНВ=ADN).

Базельська конвенція по контролю за транскордонним перевезенням небезпечних відходів і їх видаленням. На відміну від Типових правил усі ці документи є обов'язковими для виконання при здійсненні міжнародних перевезень небезпечних вантажів по територіях держав, що ратифікували відповідні конвенції й угоди. Що ж таке небезпечний вантаж? На технічній номенклатурній мові це вантаж, який за певних умов транспортування через притаманні йому властивості здатний стати причиною вибуху, пожежі, хімічного зараження, унаслідок чого може бути завдано шкоди здоров'ю людей і довкіллю. До таких вантажів можна віднести різні вибухові матеріали, світлі нафтопродукти, усі види спирту тощо.

Нині на всій території України діє Закон «Про перевезення небезпечних вантажів» (N 1644-III від 06 квітня 2000 року) [13]. У Законі чітко прописано терміни, які вживаються в такому значенні:

- небезпечний вантаж – речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних чинників можуть під час перевезення послужити причиною вибуху, пожежі, ушкодженню технічних засобів, пристроїв, споруд і інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки й шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згоду щодо зобов'язання на виконання яких надала Верховна Рада України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від міри їх впливу на довкілля або людей віднесено до одного з класів небезпечних речовин. Небезпечні речовини підрозділяються за такими класами: клас 1 – вибухові речовини й вироби; клас 2 – гази; клас 3 – легкозаймісті розчини; клас 4.1 – легкозаймісті тверді речовини; клас 4.2 – речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 – речовини, які виділяють легкозаймісті гази при взаємодії з водою; клас 5.1 – речовини, які окислюють; клас 5.2 – органічні пероксиди; клас 6.1 – токсичні речовини; клас 6.2 – інфекційні речовини; клас 7 – радіоактивні матеріали; клас 8 – корозійні речовини; клас 9 – інші небезпечні речовини й вироби;

– компетентний орган по перевезенню небезпечних вантажів – орган, який таким визнається Кабінетом Міністрів України для виконання міжнародних договорів України у сфері перевезень небезпечних вантажів;

– суб'єкт перевезення небезпечних вантажів – підприємство, установа, організація або фізична особа, які відправляють, перевозять або отримують небезпечні вантажі (відправники, перевізники та одержувачі);

– відправник небезпечного вантажу – указана в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка готує й подає цей вантаж для перевезення;

– перевізник небезпечного вантажу – юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу;

– одержувач небезпечного вантажу – указана в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка отримує небезпечний вантаж від перевізника;

– перевезення небезпечних вантажів – діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місць їх виготовлення або збереження до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажа, прийомом вантажу, здійсненням вантажних операцій і короткостроковим збереженням вантажів на усіх етапах переміщення;

– місця збереження небезпечних вантажів – спеціально обладнані місця, майданчики, складські приміщення й споруди, де зберігаються прийняті до/після перевезення небезпечні вантажі;

– маршрути перевезення небезпечних вантажів – залізничні колії, автомобільні дороги, внутрішні водні шляхи, морський і повітряний простір, де дозволений рух транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі;

– міжнародне перевезення небезпечних вантажів – перевезення небезпечних вантажів з території України на територію іноземної держави; з території іноземної держави на територію України; транзитом через територію України.

Особливу увагу при перевезенні небезпечних вантажів потрібно приділяти промисловим вибуховим матеріалам. Номенклатура промислових вибухових матеріалів складає близько 300 найменувань, не рахуючи вибухові речовини й вироби на їх основі зарубіжного виробництва та ті, що перебувають у стадії промислових випробувань [13; 14]. Останніми роками в Україні спостерігається збільшення обсягів споживання вибухових матеріалів промислового призначення. Аналіз показує, що ця тенденція найближчим часом збережеться, причому значних змін уживаних вибухових матеріалів не станеться. Процес транспортування вибухових матеріалів на території проведення антитерористичної операції несе за собою загрозу диверсійно-терористичних актів з боку невідконтрольних територій і супроводжується ризиком завдання шкоди населенню й природному

довкілля, причому ризик при перевезенні небезпечних вантажів у кілька разів вищий у порівнянні з перевезенням звичайних вантажів. При цьому треба враховувати, що нерідко об'єкти, на яких здійснюються навантаження й вивантаження небезпечних вантажів, зокрема отруйних сильнодіючих і вибухових матеріалів, знаходяться поблизу населених пунктів, що значно підвищує ризик виникнення аварій з важкими наслідками для населення. Донині не вирішено проблему безпеки перевезень вибухових матеріалів автомобільним транспортом. Як і раніше, до перевезення допускаються автомобілі, не призначені для таких цілей, включаючи самоскиди. Значна частина автомобілів, які систематично використовуються для перевезення вибухових матеріалів, зокрема по дорогах загального користування, не відповідають вимогам Правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом (ПНВАТ) і Європейській угоді про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ).

Зазначимо, що великий ризик при транспортуванні небезпечних вантажів зберігається від впливу дорожньо-транспортних подій, які в основному виникають через порушення правил дорожнього руху України. Надамо коротку статистику за минулий 2017 рік [16]. Компетентна служба Національної поліції України зафіксувала понад 114 тисяч випадків управління транспортом у стані сп'яніння. Управління транспортом у стані сп'яніння спричинило 115 смертей в Україні за 2017 рік [16]. За результатами статистичної оцінки це більше на 25 % у порівнянні з 2016 роком. За минулий 2017 рік по факту зафіксовано 162500 дорожньо-транспортних подій [16]. Учинено ДТП з вини водіїв у стані алкогольного сп'яніння – 5800 випадків. На дорогах України загинули 3432 людини. З даних сайту Національної поліції України, у 2017 році в країні було зареєстровано 27 220 ДТП з потерпілими [16]. Зазначимо, що 34677 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості. Левова частка ДТП сталася через порушення Правил дорожнього руху України.

Згідно зі ст. 6. «Стандартизація й сертифікація у сфері перевезення небезпечних вантажів» закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» [17, 18] при організації дорожнього перевезення відповідність транспортних засобів, оснащення, підготовка водіїв перевіряється підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, які забезпечують безпеку дорожнього руху України з видачею відповідних посвідчень про допуск до перевезення. Упаковка (тара), контейнери, цистерни й засоби упаковки, які можуть за результатами випробувань використовуватися для перевезення вказаної продукції й відходів, повинні мати сертифікати відповідності. Стандарти, які торкаються дорожнього перевезення небезпечних вантажів, розробляються підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, які забезпечують безпеку дорожнього руху за узгодженням із спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Стандартизація й сертифікація здійснюються відповідно до законодавства України.

Особливу роль у законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» має ст. 16 «Компетенція Міністерства внутрішніх справ України,

Національної поліції у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів» [17; 18]. Нас цікавить компетенція Національної поліції у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Основним підпунктом є: здійснення «контролю» за безпекою дорожнього руху, під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів; розробка й видача в установленому порядку узгоджень маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів. На наш погляд, цей підпункт вимагає ретельного доопрацювання з певними доповненнями для умов проведення антитерористичної операції (Луганська й Донецька області), оскільки його недосконалість несе за собою загрозу диверсійно-терористичних актів з боку непідконтрольних територій. У зоні проведення антитерористичної операції (Луганська й Донецька області) для ст. 16 у підпункті «здійснення «контролю» за безпекою дорожнього руху під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів» пропонуємо викласти в такій редакції: «здійснення контролю *та суворо наглядю*» та здійснювати обов'язковий супровід небезпечних вантажів співробітниками Національної поліції у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

У зоні проведення антитерористичної операції (Луганська й Донецька області) дозволити видачу в установленому порядку узгоджень маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів тільки особі – співробітникові Національної поліції у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів (особа, яка супроводжує небезпечний вантаж). Маршрути руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів заборонити до загального розголосу, тобто засекретити. Вищевказані пропозиції зведуть ризик загрози диверсійно-терористичних актів з боку непідконтрольних територій до мінімуму, тим самим підвищиться захист населення й природного довкілля.

На території проведення антитерористичної операції пропонується суворо закріпити перевезення особливо небезпечних вантажів автомобільним транспортом мирного призначення тільки за військовослужбовцями Збройних сил України з відповідною підготовкою при узгодженні маршрутів руху транспортних засобів з компетентним органом Національної поліції України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів і зі спеціально уповноваженими органами військово-цивільної адміністрації у сфері перевезення небезпечних вантажів (відповідно до розділу 8.1.5 ДОПНВ (ДНВНВ)).

Висновки. Проведені дослідження в галузі правових відносин при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні дозволяють запропонувати деякі доповнення до закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» щодо ст. 16 «Компетенція Міністерства внутрішніх справ України, Національної поліції у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів» для території проведення антитерористичної операції (Луганська й Донецька області) : здійснювати обов'язковий супровід небезпечних вантажів співробітниками Національної поліції України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

здійснювати видачу в установленому порядку узгоджень маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів тільки особі – співробітникові Національної поліції України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів; суворо закріпити перевезення особливо небезпечних вантажів мирного призначення автомобільним транспортом тільки військовослужбовцями Збройних сил України відповідно до розділу 8.1.5 ДОПНВ.

Використані джерела:

1. Wayne Barrett, Dan Collins. Grand Illusion: The Untold Story of Rudy Giuliani and 9/11. New York: Harper Collins, 2006. ISBN 0-06-053660-8. URL: http://ipfs.io/ipfs/.../wiki/Wayne_Barrett.html.
2. Звіт Комісії Кина-Зеликова: National Commission on Terrorist Attacks. The 9/11 Commission Report: Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, W.W. Norton and Company, 2004, ISBN 0-393-32671-3. URL: <http://www.amazon.com/Commission-Report-Terrorist>.
3. Therese McAllister et al. Chapter 1. Introduction // World Trade Center Building Performance Study: Data Collection, Preliminary Observations, and Recommendations (FEMA 403). – Federal Emergency Management Agency, September 2002. – P. 1-10. URL: http://www.fema.gov/media-library.../pub_1_final.pdf.
4. NIST NCSTAR 1: Federal Building and Fire Safety Investigation of the World Trade Center Disaster: Final Report of the National Construction Safety Team on the Collapses of the World Trade Center Tower. – NIST, September 2005. – P. 19. URL: <http://www.nist.gov.../federal-building-and-fire-safety-inve>.
5. Cooper, Helene. Obama Announces Killing of Osama bin Laden. The New York Times (May 1, 2011). URL: <http://www.thelede.blogs.nytimes.com/author/helene-cooper/>
6. Corpo de brasileira desaparecida em Nice é encontrado. O Globo (18 July 2016). URL: <http://oglobo.globo.com/Mundo>.
7. Кількість українців, які були поранені під час теракту в Ніцці, зросла до двох. *Європейська правда*: URL: <https://www.eurointegration.com.ua>
8. A Third of Nice Truck Attack's Dead Were Muslim, Group Says, New York Times (19 July 2016). URL: <http://www.nytimes.com/2016/.../nice-truck-attack-victims>.
9. Police, Metropolitan Info available at this stage: from 2208hrs officers responded to reports of a vehicle in collision with pedestrians on London Bridge. 1/3. @metpoliceuk. URL: <http://twitter.com/metpoliceuk/status/871135423048896516>.
10. Was wir über die Tat in Stockholm wissen - und was nicht. SZ (8. April 2017). URL: <http://www.sueddeutsche.de/Politik>.
11. Parliament shooting: Woman dies in Westminster attack, BBC News (22.03.2017). URL: <http://www.bbc.co.uk/news/uk-39365569>.
12. ДОПНВ. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів. Том I / Організація Об'єднаних Націй, Нью-Йорк і Женева, 2008. URL: http://zakon.rada.gov.ua/go/994_217.
13. Європейська угода, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, що роблять міжнародні автомобільні перевезення (ЕСТР): прийнятий в Женеві 01 липня 1970 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/go/994_016.

14. Компанія «Інтерфрайт». URL: <http://partner@interfreight.biz>.
15. ДНАОП 0.00-1.19-97. Правила безпеки при перевезенні вибухових матеріалів автомобільним транспортом. URL: http://dnaop.com/html/43352/doc-ДНАОП_60.24-1.19-97.
16. Компанія «Інтерфрайт». URL: <https://www.interfreight.biz/ru/nashi-uslugi.html>.
17. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» № 1644 - III від 06 квітня 2000 року. URL: <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
18. *Офіційний вісник України* від 19.05.2000 - 2000 р., № 18, стор. 6, стаття 733, код акта 15794/2000. URL: <http://ovu.com.ua/proceedings/archive>

Стаття надійшла до редакції 25.01.2018

Болоташвили З. У. Автомобильная транспортировка опасных грузов в зоне АТО и пути снижения риска угрозы жизни и здоровью населения

В статье рассмотрены правовые отношения при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом в Украине и предложены правовые пути снижения риска угрозы жизни, здоровью населения, нарушению экологической безопасности в зоне проведения антитеррористической операции. Предложены некоторые дополнения к закону Украины «О перевозке опасных грузов».

Ключевые слова: автомобильный транспорт, перевозка опасных грузов, нормативно-правовые акты, здоровье людей, диверсионно-террористические акты.

Bolotashvili Z. Motor-car Transporting of Dangerous Cargos in the Area of ATO and Ways of Lowering the Risk of Threatening the Population Life and Health

The aim of the article is consideration of legal relations at transportation of dangerous loads a motor transport in Ukraine and suggestion of legal ways of decline of risk of threat of life, health of population, ecological security breach in the area of realization of anti-terror operation.

An author offers some adding to the law of Ukraine «On transportation of dangerous loads» an item 16 «Competence of Ministry of internal affairs of Ukraine, to the National police in the field of travelling transportation of dangerous loads» for the terms of territory during realization of anti-terror operation (Luhansk and Donetsk to the area): to carry out obligatory accompaniment of dangerous loads the employees of the National police of Ukraine in the field of travelling transportation of dangerous loads; delivery in accordance with established procedure of concordances of routes of motion of transport vehicles during travelling transportation of dangerous loads only to the person - employee of the National police of Ukraine in the field of travelling transportation of dangerous loads; strictly to fasten transportation of the special dangerous loads the motor transport of the peaceful setting only by servicemen of military powers of Ukraine in accordance with a division 8.1.5 to travelling organization of transportation of dangerous loads.

Keywords: motor transport, transportation of dangerous loads, normatively-legal acts, health of people, environment, statistics, diversionary assassinations, Rules of transportation of dangerous loads a motor transport, European agreement about international travelling transportation of dangerous loads.