

### МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ПОНЯТТЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Безпеку польотів слід розглядати як одну з найважливіших характеристик, що показує ступінь стійкості соціальних взаємозв'язків, що визначає загальнолюдську цінність і значимість суспільних відносин.

Розглядаючи безпеку польотів, необхідно передусім зупинитися на етимологічному визначенні поняття «безпека». Так, під безпекою розуміють «стан, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує» [1, с.115], або «відсутність небезпеки, схоронність, надійність» [2, с.167], «стан захищеності» [3, с. 207].

На думку багатьох вчених, безпека являє собою сукупність опосередкованих джерелами підвищеної небезпеки відносин, які регулюються юридичними, технічними та організаційними нормами з метою запобігання та усунення загрози життю і здоров'ю людей, матеріальним цінностям та зовнішньому середовищу [3, с. 21].

Поняття «безпека» відповідно до етимології цього слова, означає «відсутність небезпеки», тобто відсутність яких-небудь загроз. Небезпечний та безпечний – стани, протилежні один одному. З іншого боку, під небезпекою розуміють стан загрози, можливість заподіяння шкоди, нещастя, кому-небудь, чому-небудь [4, с. 338]. Під загрозою розуміють «можливість, або неминучість виникнення чогось небезпечного прикрого. Те, що може заподіяти якесь зло, неприємність» [4, с. 115]. Безпека і загроза заподіяння шкоди – поняття близькі за значенням.

Законодавець не дає визначення загрозам стану безпеки польотів, не називає джерел небезпеки, які загрожують цьому стану, але вказує на фактори – як суттєві обставини, які впливають на виникнення небезпечної ситуації (ризик). При цьому ним виділяються фактори безпосередні (обставини, котрі безпосередньо призвели до авіаційної події і пов'язані з помилками екіпажу або відмовами техніки), супутні (обставини, котрі сприяли негативному розвитку особливої ситуації в польоті) та головні (обставини, пов'язані з недоліками в організації та управлінні діяльністю авіації, ергономічними і конструктивно-виробничими недоліками повітряних суден).

Розглядаючи безпеку повітряного транспорту, зауважимо, що вона є складовою явища більш загального характеру. Зокрема, в науковій літературі з цього приводу є декілька термінів, що характеризують безпеку: транспортна безпека, безпека на транспорті, безпека транспорту та ін. Серед

них найбільшу популярність отримало саме поняття «транспортна безпека». Можна зазначити, що транспортна безпека – це властивість системи зберігати при функціонуванні такі стани, при яких з високою вірогідністю виключаються техногенні події, а збиток від неминучих енергетичних і шкідливих матеріальних викидів не перевищує допустимого рівня. Під системою забезпечення транспортної безпеки П. Г. Белов справедливо пропонує розуміти «сукупність взаємопов'язаних нормативно-розпорядчих документів, організаційно-технічних та інших заходів, а також відповідаючих ним сил і засобів, призначених для попередження і зниження тих побічних втрат, які обумовлені реально існуючими на транспорті небезпеками» [5].

З точки зору принципу причинності, який передбачає встановлення взаємозв'язку між причинами і наслідками подій та явищ, поняття транспортної безпеки (безпеки транспортування) має три складові: безпечне транспортування пасажирів та вантажів завдяки забезпеченню надійності транспортних засобів і споруд, виконанню всіх передбачених технологічних процесів, пов'язаних з роботою транспорту; захист процесу транспортування та транспортних підприємств від проявів протидії, провокацій та тероризму; захист довкілля у зв'язку із функціонуванням транспортних підприємств.

Тобто транспортна безпека – поняття широке, воно стосується не тільки безпеки перевезень, але й безпеки всіх технологічних процесів транспортних галузей, в тому числі й економічної, та інформаційної безпеки. Вона спрямована на захист: пасажирів, власників, отримувачів і перевізників вантажів як осіб, що безпосередньо споживають або створюють транспортний продукт; власників транспортних засобів і осіб, що його фрахтують; транспортного комплексу, включаючи інфраструктуру та працівників; економічний стан країни, включаючи бюджети всіх рівнів, екологічний стан оточуючого середовища.

Таким чином, транспортна безпека фактично складається з підсистем, що характеризують стан безпеки на різних видах транспорту. В досліджуваній сфері не можна ототожнювати безпеку польотів, наприклад, з більш широким поняттям як безпека на авіаційному транспорті. Останнє включає разом з безпекою польотів також авіаційну, інформаційну, економічну безпеки.

#### *Література*

1. Тлумачний словник - мінімум української мови / [укл.: Л. О. Ващенко, О. М. Єфімов]. – [2-е вид.]. – К.: Довіра, 2000 . – 546 с.
2. Назаренко А. Аналіз сучасних тенденцій в авіаційній галузі // Економіка. Фінанси. Право. – 2007. – № 7. – С. 12-19.

3. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. – М.: Междунар. отношения, 1986. – 240 с.

4. Энциклопедия безопасности авиации / Н. С. Кулик, В. П. Харченко, М. Г. Луцкий и др.; Под ред. Н. С. Кулика. – К.: Техніка, 2008. – 1000 с.; ил. – Библиогр.: 999 с.

5. Аналіз рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами України за I квартал 2012 року [Електронний ресурс] / Сайт Державної авіаційної служби України. Безпека авіації. Безпека польотів. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Bezpeka-aviatsii/Bezpeka-polotiv/23804.html>

УДК 347.824:656.022.3(043.2)

**Малярова К. О.**, аспірант,

Національний університет «Одеська юридична академія», м. Одеса

**Войновська А. В.**, студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

## **АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ КАБОТАЖУ У ВНУТРІШНЬОМУ ПРАВІ**

Говорячи про правове регулювання комерційної діяльності авіакомпаній, треба особливо підкреслити їх комерційні права. Серед них особливо слід відмітити восьму та дев'яту «свободи повітря» (право каботажу). Можна зазначити, що каботаж посідає особливе місце у правовому регулюванні внутрішньодержавних перевезень, які здійснюються іноземними авіакомпаніями. Ці перевезення називаються 9-ю «свободою повітря» в міжнародній повітряно-правовій теорії. Вчений-правознавець В. Д. Бордунов дає наступне поняття 9-ї «свободи повітря»: «Дев'ята» «свобода повітря» - право здійснення каботажних перевезень по маршруту на території держави, яке дає на це дозвіл [1, с. 165].

Коротше кажучи, каботажні авіаперевезення можуть бути визначені як комерційні авіаперевезення іноземного перевізника в межах території держави. Для поняття суті каботажних авіаперевезень можна розглянути наступні приклади. Здійснення авіаперевезень авіакомпанією Узбекистана між Лондоном на території Великобританії можуть стати прикладом. В загальному треба відмітити, що каботажні авіаперевезення регулюються міжнародними договорами і конвенціями. Принцип каботажу взятий із положень Паризької (1919), Гаванської Конвенцій (1928). У зв'язку з цим треба особливо підкреслити Варшавську конвенцію «Про уніфікацію деяких