

зиками, застосування систем аналізу захищеності тощо, в той час як раніше основна увага приділялась застосуванню технічних засобів захисту інформації.

Основним неюрисдикційним способом захисту інформаційних прав, можна визначити на сьогодні самозахист. Останній разі порушення інформаційних прав, в ряді випадків, тісно пов'язаний з технічними способами захисту, які є на сьогодні найбільш ефективними у сфері Інтернет, інформаційних систем та мереж, а тому мають бути законодавчо закріплені як один із ефективних специфічних способів захисту інформаційних прав. Практично для всіх інформаційних прав одним із основних правових способів захисту слід вважати "визнання права". Для особи набагато важливіше отримати саму інформацію, визнати своє право на інформацію, ніж отримати фізичний контроль над об'єктом, який сам по собі може бути доступний багатьом особам. Нематеріальний характер об'єктів інформаційних прав визначає можливість такого способу захисту, як відновлення положення, яке існувало до порушення права зокрема, відновлення змісту інформації чи первісного тексту твору, і припинення дій, які порушують інформаційні права чи створюють загрозу його порушення.

Враховуючи загальнотеоретичні підходи до розуміння сучасних інформаційних загроз необхідно вести мову не лише про захист інформаційних прав, але і про захист інформаційних відносин оскільки захисту в інформаційній сфері підлягають не лише права, але і суб'єкти інформаційних відносин, самі об'єкти інформаційних відносин, найважливішим серед яких є інформація, як немайнове благо, благо особливого роду. Правові способи захисту інформаційних прав в цьому розумінні повинні узгоджуватися із загально-правовим розумінням інформаційної безпеки. Сам термін "інформаційна безпека" має бути включений до законодавства як "право на безпеку інформаційного середовища" або "право на безпечне інформаційне середовище" нарівні з поняттям безпеки оточуючого навколишнього середовища. Це дозволить також надати гарантії захисту, інформаційних прав усіма суб'єктами інформаційних суспільних відносин, серед яких захисту прав фізичних осіб слід приділити найбільшу увагу.

#### *Література*

1. Про Національну програму інформатизації [текст]: Закон України від 04 лютого 1998 року № 74/98-ВР: офіц. текст: за станом на 1 червня 2010 року.– К.: Відомості Верховної Ради України, 1998.– № 27-28.– с. 181.

2. Про основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007–2015 роки [текст]: [Закон України від 09.01.2007 р. № 537-V: офіц. текст: за станом на 12 лютого 2007 року].– К.: Офіційний вісник України, 2007.– № 8.– С. 273.

УДК 342.951:347.763(043.2)

**Макаренко В.С.,**  
викладач,

Донецький державний університет управління, м. Донецьк, Україна

### **ІСТОРИКО-ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КИЇВСЬКІЙ РУСІ**

Транспорт є невід'ємною складовою частиною людської цивілізації з моменту самого зародження і завжди посідав провідне місце в системі суспільних відносин забезпечуючи взаємодію різних сфер суспільного виробництва. Так чи інакше все населення користується транспортом. Унікальність транспорту полягає у тому, що без його участі переміщення пасажирів на великі відстані є неможливим, що зумовило б зупинку соціального та технічного розвитку суспільства.

Для розуміння поняття та юридичної природи пасажирських перевезень необхідно розглянути історію їх правового регулювання.

Дослідженням розвитку та систематизації вітчизняного законодавства присвячено досить обмежене коло науково-теоретичних розробок. Здебільшого зустрічаються роботи фахівців у галузі економіки. Серед науковців та практиків, в роботах яких різнобічно висвітлюються означені питання, можна віднести В. Ковальова [2], О.В. Пефтієва [3], М.Л. Шелухіна [8], Медведєва Д.К. [9] та ін.

Метою даного дослідження є аналіз та узагальнення розвитку національного законодавства про пасажирські перевезення в контексті Київської держави для визначення напрямів його сучасного реформування.

Розвиток транспорту є однією з найважливіших складових історії кожного народу. Найдавнішими транспортними артеріями слугують річки, оскільки археологічні знахідки свідчать про це вже в епоху мезоліту. Пізніше в неоліті до них додаються наземні шляхи, щодо яких до нас дійшли тільки непрямі докази у формі археологічних знахідок. На той час широко використовувалися в'ючні тварини.

Розглядаючи питання розвитку правового регулювання пасажирських перевезень в Україні не можемо не звернутися і до вітчизняної

історії, що дозволить зрозуміти як, коли і який вплив розвиток транспорту та шляхів сполучення мав на суспільство. Якщо в Давньому Римі транспорт розвивався залежно від потреб держави, то на наших давніх теренах розвиток транспорту міг слугувати тим поштовхом, із якого розпочалось формування державності. Вже в пам'ятці літописання Київської Русі "Повість минулих літ" зустрічаємо опис шляху. У своїй роботі Н. Павлов-Сильванський, аналізуючи відому торгівельну або городову теорію Соловйова, виникнення порядку Київського часу, робить висновок, що в VIII ст. великі міжнародні торгівельні шляхи з Півночі на Південь проходять по річній лінії водо розділу Дніпро – Волхов. Під впливом постійного торгівельного руху виникають великі торгівельні городища, пункти складування товарів для вивезення [2].

На території сучасної України початок правового впливу князя на діяльність щодо створення й утримання шляхів сполучення відноситься до часів старокиївської держави. У законодавстві тих часів зустрічаються норми, що регламентують розмір податку на будівництво і ремонт мостів (ст. 97 Статуту Володимира Мономаха). Є також факти, які свідчать про наявність у Київській Русі шляхів сполучення постійного використання. Так, Ярослав Мудрий, "з'єднавши шлюбними узами сімох своїх дітей з представниками правлячих династій різних європейських країн, здійснював дальні весільні подорожі у Францію, Норвегію, Візантію тощо" [9, с. 14].

У Київській Русі правовідносини, що виникали та існували в різних галузях права, спиралися на звичаї. Це саме стосувалося і транспортних правовідносин. Правовідносини у кораблебудівництві, морській та річковій торгівлі, перевезенню вантажів суходелом спиралися на звичаї пращурів. Особливо це стосувалося вирішення спорів в суді. Пізніше звичаї почали закріплюватися у князівському законодавстві та договорах Київської Русі з Візантією й іншими тогочасними країнами. Багато оригіналів писаних законодавчих джерел не збереглося до сьогодні, проте ми знаємо про них із тогочасних документів, що зберігаються у різних архівах та музеях світу. Із них стає відомо, що починаючи із IX ст. існувала висока "берегового права", яка в європейських країнах виникла на багато століть пізніше [8, с. 29-30].

Про те слід відзначити, що не зважаючи на суттєву прогресивність тогочасного правового регулювання транспортної та торгівельної діяльності доля саме пасажирських перевезень була дуже незначною порівняно із перевезенням товарів та інших вантажів. Це зумовлювалося специфікою народного господарства та побудовою тогочасного суспільства.

Дослідивши розвиток правового регулювання пасажирських перевезень стає очевидним провідна роль України в даній сфері, обумовлена її географічним розташуванням. В наш час, коли розвиток суспільства в цілому та технічне вдосконалення транспортних засобів зробило перевезення пасажирів значущою сферою народного господарства України, її роль як транзитної держави тільки збільшується, що зумовлює необхідність проведення подальшого вдосконалення державного регулювання як транспортних відносин взагалі, так і перевезення пасажирів окремо.

#### *Література:*

1. В. Ковальов Історія розвитку і становлення транспортної безпеки / Ковальов В. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/DeVr/2010\\_5/fail/Kovaljov.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/DeVr/2010_5/fail/Kovaljov.pdf)
2. О.В. Пефтієв Становлення та розвиток законодавства України про автомобільний транспорт / Пефтієв О.В. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/Nashp/2009\\_4/Peftiev.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Nashp/2009_4/Peftiev.pdf)
3. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишневецька та ін.; за ред. М.Л. Шелухіна. – К.: Вид. Дім "ІнЮре", 2008. – 896 с.
4. Медведєв Д.К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом: Дисс. на здобуття наук. ступ. кандидата юрид. наук / 12.00.07 – теорія управління; адміністративне право і процес, фінансове право; інформаційне право. – Донецьк, 2010. – 204 с.

УДК 35.073.573 (043.2)

**Макеєва О.М.**  
старший викладач,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

#### **ПРАВОВА КУЛЬТУРА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Наукове дослідження сучасного стану правової культури учасників дорожнього руху має як теоретичну, так і практичну цінність, насамперед, з огляду на вагоме значення транспортних правовідносин та специфіку їх соціальних проявів. Безпека дорожнього руху є однією з актуальних проблем, що стоїть перед більшістю держав. Щорічно у світі в дорожніх аваріях гине 1,2 млн. осіб і близько 50 млн. отримують травми. Прогнози свідчать, що ці цифри зростуть приблизно на 65% протя-