

складовими, рівнем і якістю життя людини, яка живе в цій країні. На сторожі цієї цінності обов'язково має стояти кримінальний закон. Усе це дає підставу стверджувати про необхідність розвитку цілісної національної концепції безпеки людини в Україні та світі.

#### *Література*

1. Хлобустов О.М. Права человека и интересы национальной безопасности / О.М. Хлобустов, В.И. Рыкунов, С.З. Павленко, В.Д. Подуфалов. – М.: Московская школа прав человека, 1999. – 181 с.
2. Ницше Ф. По ту сторону добра и зла / Ф. Ницше. – М.: Изд-во Академический проект, 2001. – 848 с.
3. Аристотель Сочинения в 4 т. / пер. с древнегреч. под ред. А. И. Доватура. – Т. 4. – М.: Мысль, 2003. – С. 375-644.
4. Плотников В.С. Социальная безопасность в транзитивном обществе: содержание и механизмы обеспечения: автореф. дис. ... канд. социол. наук / В. С. Плотников. – Новосибирск, 2004. – 24 с.

УДК 347.824 (043.2)

**Свінцицька А.В., Полінська Д.О., студентки,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент**

### **ЩОДО ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРІВ НА АВІАТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ**

У сучасних умовах активізації тероризму, хакерства та інших чинників безпека польотів займає особливе місце серед важливих завдань, які вирішуються в цивільній авіації. З соціальної точки зору, безпека пасажирів зачіпає, перш за все, право на безпеку людини, гарантоване Конституцією України.

Проблема безпеки польотів, незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес у галузі авіаційної техніки, на сьогодні набула виключної соціальної гостроти. Це пояснюється великою кількістю та характером аварій і катастроф.

На сучасному етапі у вітчизняному законодавстві та юридичній науковій літературі відсутнє єдине загальновизнане визначення безпеки польотів. Розв'язання цього завдання дозволить визначити безпеку польотів на авіаційному транспорті та конкретизувати її місце серед інших складових транспортної безпеки нашої країни [1].

Розглядаючи безпеку польотів, необхідно передусім зупинитися на визначенні поняття «безпека». Так, під безпекою розуміють стан, коли кому-небудь, чому-небудь ніщо не загрожує, або відсутність небезпеки,

схоронність, надійність, а також становище, якому загрожує небезпека комусь, чомусь. Нормативні джерела визначають термін «безпека» як відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з можливістю завдання будь-якої шкоди.

Вітчизняне законодавство не дає визначення загрозам стану безпеки польотів, не називає джерел небезпеки, які загрожують цьому стану, але вказує на фактори, як суттєві обставини, що впливають на виникнення небезпечної ситуації. Найбільш поширеним у законодавстві є визначення авіаційної безпеки, під якою розуміється комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

Головна мета забезпечення безпеки польотів полягає у підтримці стабільного стану функціонування авіаційної галузі, а саме ліквідації потенційних і реальних загроз заподіяння шкоди суб'єктам авіації, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях [1].

На нашу думку, ефективне функціонування системи забезпечення безпеки польотів, вдосконалення безпеки на авіаційному транспорті є неможливою без належного правового забезпечення.

Для цього необхідно виконати комплекс задач, серед яких можемо виділити наступні: збереження і підтримка стійкого стану, при якому відсутня загроза заподіяння шкоди елементам (суб'єктам) авіаційно-транспортної системи; усунення причин і умов, що сприяють виникненню авіаційної події; припинення негативного впливу джерел небезпеки польотів на людей і навколишнє середовище, а також ліквідація наслідків такого впливу; запобігання реальним та потенційним загрозам безпеці польотів, можливій загрозі життю, здоров'ю, власності фізичних осіб, інтересам колективних об'єднань, суспільству й державі в сфері авіаційних перевезень [2].

Аналізуючи законодавство, можна сказати, що незважаючи на значну законодавчу активність в галузі правового регулювання питань забезпечення безпеки пасажирів, правовий механізм, покликаний забезпечувати відповідний рівень безпеки польотів, має суттєві недоліки. Повітряний кодекс України є основним правовим актом, який регулює діяльність користувачів повітряного простору України. У ньому лише передбачено один розділ, який присвячений захисту авіації від актів незаконного втручання (авіаційній безпеці), і взагалі проігноровано питання забезпечення безпеки польотів.

Саме тому можна зробити висновок, що безпека польотів пасажирів цивільної авіації є дуже важливою. На нашу думку, потрібно вдосконалити законодавство, яке буде більш ефективно забезпечувати основну мету національної транспортної політики України в авіаційній сфері – гарантування безпеки польотів пасажирів на різних рівнях.

### *Література*

1. Бичков А. С. Проблемні питання визначення безпеки польотів / А. С. Бичков // Вісник Кримськ. юрид. ін-ту. – 2012. – Вип. 2. – С. 222-225.
2. Собакарь О. А. Безпека польотів на авіаційному транспорті: категоріально-правовий аналіз / О. А. Собакарь [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/old\\_jrn/e-journals/FP/2011-1/11saokra.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/e-journals/FP/2011-1/11saokra.pdf).

УДК 378.1(043.2)

**Татаржинський М.В., Вовчук А.Р.**, студенти,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

### **ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ ЮРИСТІВ У НІМЕЧЧИНІ**

На сьогодні систему вищої освіти Німеччини забезпечує більше ніж 250 вищих навчальних закладів. Її основу складають університети та спеціалізовані (професійні) вищі. Особливо цікавим і цінним для України є німецький досвід, який стосується сфери юридичної освіти, оскільки їх системи права набули багатьох схожих рис.

Єдність вимог з підготовки юристів визначається загальним для всіх земель Федеральним Законом про статус суддів і низкою інших законів, що встановлюють високі вимоги до освітньої підготовки фахівців у сфері права: прокурорів, нотаріусів, адвокатів, юристів в органах державного управління тощо. Підготовка юристів у цій країні вирізняється академічною вимогливістю і певною консервативністю, що виявляється у встановленні вельми жорстких критеріїв оцінки знань студентів.

Підготовку юристів у Німеччині здійснюють тільки державні університети. Випускник гімназії, що бажає навчатися у вищі, звертається до Центру розподілу студентських місць з письмовою заявкою, де вказує один або декілька університетів, в яких хотів би навчатися, з визначенням спеціальності (факультету). До листа додається свідоцтво про середню оцінку закінчення гімназії, додаткові довідки (наприклад, з місця проживання). З урахуванням отриманої інформації центр направляє абітурієнта у вибраний ним виш за умови відповідності його середньої оцінки тому балу, який у даному семестрі є прохідним в університеті. Варто зазначити, що для майбутніх правників прохідний бал завжди високий, у межах від 1,0 до 2,0 складає 1,8 або 1,9.

Семестр складається з лекційного періоду та вільного часу, протягом якого студенти займаються самостійно (виконують домашні роботи, готуються до іспитів, проходять обов'язкову тримісячну практику з кримінального, цивільного права і в органах управління). Федеральний