

УДК 346.7:347.8

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.5.11>**Ірина Доденко,**

здобувач кафедри господарського права

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

## ОСНОВНІ РИЗИКИ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ З АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

Нині спостерігається загострення конкуренції між державами за привілейоване становище на світовому ринку надання послуг з авіаперевезень, де конкурентні переваги дають швидкість, безпечність перевезень та ефективність, які безпосередньо залежать від широкого використання інновацій та високих технологій.

На шлях тісних відносин з багатьма країнами світу, а також із Європейським співтовариством Україна стала в момент ратифікації угод з регулювання відносин у сфері безпеки цивільної авіації, а саме Гаазької конвенції, Монреальської конвенції та протоколу до неї, а також низки регламентів Європейської агенції з авіаційної безпеки.

Приведення вітчизняних норм у відповідність до європейських та міжнародних стандартів безпеки здійснення авіаційної діяльності породжує нову проблему – зв'язок основних понять у полі світової цивільної авіації та української. Яскравим прикладом такого співвідношення є визначення ризиків у сфері авіаційних (повітряних) перевезень.

Ризик – основна характеристика будь-якої підприємницької діяльності. У статті досліджується питання щодо основних ризиків у здійсненні підприємницької діяльності у сфері цивільної авіації. Тема є актуальною, оскільки перевезення становлять потужний економічний кластер не лише для нашої держави, а й для світової спільноти. Тож виникає питання щодо визначення ризиків у цивільній авіації та можливості їх уникнення.

Автор звертає увагу на загальноприйнятну класифікацію підприємницьких ризиків та визначає акт незаконного втручання як основну загрозу авіаційній діяльності. Аналіз теоретичного підґрунтя та сучасного законодавства вказує, що ризик (загроза) незаконного втручання стосується законних інтересів як громадян, так і суб'єктів господарювання.

У статті автор розглядає безпеку підприємництва і пов'язує її з безпекою польотів та авіаційною безпекою, також автором запропоновано визначення поняття безпеки авіаційного підприємництва. Подальшої теоретичної розробки потребує класифікація ризиків (загроз) у цивільній авіації саме в аспекті здійснення господарської діяльності її суб'єктами.

**Ключові слова:** підприємницький ризик, авіаційне підприємство, цивільна авіація, безпека підприємницької діяльності, авіаційна безпека.

**Постановка проблеми.** Трансформаційні перетворення в економіці України характеризуються не тільки формуванням нових виробничих можливостей, а й зміною відносин в інших сферах життя. Переходу до ринкових відносин стали притаманні різного роду кризи, у тому числі політичного, економічного, суспільного характеру. Кризи, як правило, супроводжуються різноманітними негативними явищами в економіці: поширенням недобросовісної конкуренції, зростанням злочинності.

У процесі здійснення господарської діяльності суб'єкти підприємництва можуть стикатися з протиправними діями й відчувати негативний вплив з боку різних фізичних і юридичних осіб, що безпосередньо чи опосередковано спрямований на дестабілізацію економічного стану. За таких обставин суб'єкти підприємницької діяльності все час-

тіше стають об'єктами різного роду ризиків (загроз).

Що стосується саме діяльності авіаційних підприємств, то незаконне втручання у діяльність авіації з боку фізичних осіб чи суб'єктів підприємницької діяльності становить основну групу ризиків.

У цьому зв'язку постає питання про поняття та класифікації ризиків (загроз) безпеці саме авіаційного підприємництва та запобігання таким загрозам, оскільки зрештою такі загрози виражаються в економічних та фінансових втратах. Центральним є питання щодо визначення безпеки підприємництва через безпеку польотів як запоруку успішного здійснення підприємницької діяльності з авіаперевезень.

**Стан досліджень.** Проблеми ризиків у підприємницькій діяльності присвячено чимало наукових праць. Творчий доробок таких

вчених, як М. Грінберг, М. Шаргородський, А. Піонтковський, Г. Овчиннікова, становить значну частину питання щодо вивчення ризиків та їх основних класифікацій.

Проблеми безпеки підприємництва в контексті розгляду їх економічної та юридичної наукою стали предметом наукових досліджень вчених А. Берлача, В. Геєця, М. Єрмошенка, Я. Жаліла, Ю. Кругула, В. Крутова, В. Курила, В. Ліпкана, О. Ляшенко, В. Нагребельного, А. Сухорукова, В. Шлемка, що належить царині адміністративного права.

Слушно наголосити, що численні дослідження щодо визначення ризиків, їх класифікації та безпеки підприємництва належить теорії господарського права, тоді як питання ризиків під час здійснення діяльності з повітряних перевезень та безпеки польотів як запоруки стабільної діяльності суб'єктів авіаційного підприємництва не висвітлюються.

**Метою статті** є визначення ризиків (загроз) саме під час здійснення підприємницької діяльності з повітряних перевезень; окреслення поняття безпеки підприємницької діяльності у сфері цивільної авіації та виокремлення законодавства, що регулює такі відносини і являє собою запоруку сталого розвитку діяльності з повітряних перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** У сучасних фінансово-економічних умовах в Україні велике значення має розв'язання проблеми щодо створення сприятливого середовища для підприємництва, його розвитку в період поглинання національної економіки глобалізаційними міжнародними системами, активізації процесу інвестиційної діяльності, охорони та захисту прав суб'єктів підприємницької діяльності від протиправних дій. Один із головних суб'єктів таких правовідносин – суб'єкт авіаційного підприємства, який є одним зі складників розвитку економічної системи держави, заснованої на засадах конкуренції.

Слід наголосити, що підприємництво являє собою самостійну, ініціативну, систематичну та, що характерно, на власний *ризик* господарську діяльність, відповідно до статті 42 Господарського кодексу України [1]. Практика діяльності суб'єктів підприємництва у сфері авіаційних (повітряних) перевезень свідчить про їх високий ступінь вразливості порівняно з державними структурами, що виявляється у виникненні навколо різноманітних дестабілізаційних факторів у вигляді ризиків (загроз). Тож постає потреба у визначенні таких загроз діяльності авіаційних підприємств.

У загальному розумінні «ризик» – загроза виникнення непередбачених планами та прогнозами матеріальних і фінансових втрат та збитків або недоодержання очікуваних доходів у ході здійснення підприємницької діяльності.

Однією із поширених класифікацій ризиків є розподіл їх на групи за істотними ознаками: перша група – загальні ризики (природні, транспортні, екологічні, політичні); друга група – підприємницькі (майнові, виробничі, торговельні).

До природних ризиків відносять ризики, пов'язані з проявом стихійних сил природи. До чинників виникнення даного ризику відносять землетрус, паводок, епідемію, а також різного роду природні катаклізми.

Екологічні ризики набули своєї актуальності за останні 30 років у зв'язку з інтенсивним розвитком техногенних процесів, пов'язаних із забрудненням навколишнього середовища.

Політичні ризики пов'язані з політичною ситуацією. Політичні ризики виникають у разі порушення умов виробничо-торгівельного процесу. До них відносять всі види ризиків, які викликані адміністративними заборонами фінансово-економічної діяльності підприємств, пов'язані зі змінами наявного в країні політичного курсу.

До політичних ризиків можна віднести: зміни в місцевому та державному законодавстві; можливість націоналізації обладнання; введення ембарго внаслідок відмови нового уряду виконувати певні обов'язки, обмеженість конверсії національної валюти у валюту платежу.

Транспортні ризики – це ризики, пов'язані з перевезенням вантажів такими видами транспорту: автомобільним, морським, залізничним, повітряним. До них можна віднести аварії і катастрофи.

Важливою групою в системі ризиків виступають підприємницькі ризики, які виникають у процесі фінансово-господарської діяльності. Вони характеризуються невизначеністю результату будь-якої комерційної угоди. За структурною ознакою ці ризики поділяються на:

– майнові – пов'язані з імовірністю втрати майна підприємства внаслідок диверсії, крадіжки, перенавантаження технічної та технологічної систем тощо;

– виробничі ризики – пов'язані зі збитком внаслідок зупинки виробництва, а також впливу певних чинників, які призводять до втрати основних та оборотних засобів (спруд, транспорту, сировини), а також ризики, пов'язані із застосуванням у виробництві нової техніки та технологій;

– торгівельні ризики – це ризики, пов'язані зі збитками, які були спричинені затримкою платежів, відмовою в платежі в період транспортування вантажів тощо [2; 3, с. 101-105].

Тож, спираючись на загальну класифікацію, можна виокремити ризик (загрозу), що пов'язаний з діяльністю цивільної авіації, – *акт незаконного втручання* – протиправну дію, яка пов'язана з посяганням на нормальну і безпечну діяльність цивільної авіації та її служб відповідно до Додатку 17 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [4, 5].

Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 23.10.2017 р. № 1965-VIII та Повітряний Кодекс України (стаття 86) визначають вичерпний перелік загроз, що становлять акти незаконного втручання, до яких належать: незаконне захоплення повітряних суден; руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заповдіння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу [6; 7].

Із наведеного вбачається, що такі загрози мають комплексний характер і завжди пов'язані із життям і здоров'ям споживачів послуг авіапідприємства – пасажирів – та самим майном суб'єкта господарювання – повітряним судном. Так виникає необхідність «убезпечити» не лише ресурси для здійснення підприємницької діяльності, а й людину.

На думку О. Шепета, безпека – це стан захищеності особи, суспільства, держави від зовнішніх та внутрішніх загроз, що ґрунтується на діяльності людей, суспільства, держави, світової спільноти з виявлення, ослаблення, усунення, відбиття небезпек та загроз, здатних знищити їх, позбавити фундаментальних матеріальних і духовних цінностей, завдати неприпустимого збитку [8, с. 165-168].

Безпека підприємництва (економічна) – стан захищеності життєво важливих і законних інтересів підприємства від зовнішніх і внутрішніх загроз у різних протиправних формах, який забезпечує його стабільність і розвиток.

Тож, якщо йдеться про авіаційне підприємство, слід розглядати таку категорію, як «безпека авіації», що визначає стан захищеності пасажирів як споживачів послуг, персоналу, що провадить діяльність, пов'язану зі здійсненням перевезень та матеріально-технічного устаткування як засобу надання таких послуг.

Підтверджує це частина 1 статті 10 Повітряного кодексу України (далі – ПК України): безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки. З вищезазначеного випливає, що поняття безпеки авіації має комплексний характер, але виникає проблема щодо однакового застосування термінів «безпека польотів» та «авіаційна безпека», що складають це явище, та співвідношення із терміном «безпека підприємництва» [7].

Згідно з наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (нині – Державна авіаційна служба) від 25.11.2005 р. № 895 «Про затвердження положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті» *безпека польотів* – комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей [9].

Відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017 р. № 1965-VIII *авіаційна безпека* – захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів [6].

Враховуючи викладене, можна сформулювати поняття *безпеки авіаційного підприємства*, що являє собою стан захищеності законних інтересів авіаційного підприємства від актів незаконного втручання, виконання польотів без загрози життю і здоров'ю людей шляхом провадження заходів щодо запобігання виникненню ризиків (загроз) із використанням людських та матеріальних ресурсів.

Слід наголосити, що забезпечення безпеки цивільної авіації та уникнення ризиків із пошкодження повітряних суден та загроз актів незаконного втручання в цілому має не лише регіональне, державне, а й міжнародне значення. Тож є відповідний комплекс нормативно-правових актів, що регулюють дане питання. Комплексність полягає в одночасному застосуванні не лише внутрішнього законодавства держави, а й нормативних актів міжнародного характеру та численних двосторонніх угод.

Правове регулювання у сфері безпеки польотів можна поділити на три групи – міжнародне регулювання, регіональне та внутрішньодержавне.

Як приклади міжнародних угод, що покликані боротися з актами незаконного втручання, можна назвати такі: Токійська конвенція 1963 року «Про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна»; Гаазька конвенція 1970 року «Про боротьбу із незаконним захопленням повітряних суден»; Монреальська конвенція 1971 року «Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки повітряних суден» а також Монреальський протокол 1988 року «Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію...», що доповнює конвенцію; Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення 1991 року.

Регіональний рівень регулювання пов'язаний із географічним розташуванням нашої держави, де великий вплив на формування політики у сфері забезпечення безпеки діяльності цивільної авіації та уникнення загроз втручання у таку діяльність справляє Європейський Союз.

У 2002 році Європейське агентство з авіаційної безпеки (EASA) було створене як самостійний орган Спільноти і тепер є центральним елементом системи безпеки авіації в ЄС. Агенція приймає велику кількість регламентів щодо регулювання безпеки здійснення діяльності цивільної авіації, до яких долучається й Україна на шляху до об'єднання з ЄС. До основних нормативно-правових актів належать: регламенти Європейського агентства з безпеки польотів № 1139/2019, № 965/2012 та № 1178/201.

Внутрішньодержавне регулювання питання ризиків у цивільній авіації покладено на центральний орган виконавчої влади, що провадить політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору, – Державну авіаційну службу. Законодавство в цьому полі становить собою розгалужену систему нормативних актів, до яких належать Повітряний, Митний, Кримінальний кодекси України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».

### Висновки

Ризики – одна із вагомих частин будь-якої підприємницької діяльності і становить собою загрози виникнення втрат, збитків, недержання доходів під час здійснення підприємницької діяльності.

Загальна правова теорія визначає основні групи ризиків та розподіляє їх на загальні, до яких належать: природні, екологічні, політичні та транспортні ризики; а також підприємницькі ризики, основну масу яких становлять: майнові, виробничі та торговельні.

Що стосується діяльності авіа підприємств, то основним є акт незаконного втручання, який об'єднує в собі риси, що характерні і підприємницьким, і загальним ризикам. Така загроза пов'язана з майном суб'єкта підприємницької діяльності, а також зі споживачами авіаційних послуг, тож основним завданням суб'єктів є забезпечення безпеки авіаційного підприємництва.

Безпека у сфері цивільної авіації становить собою комплекс відносин із запобігання виникненню ризиків (загроз) і об'єднує в собі забезпечення *авіаційної безпеки* – охорони повітряних суден та всіх важливих об'єктів у сфері цивільної авіації – та *безпеки польотів* – охорони життя і здоров'я споживачів послуг авіа підприємства. Таким чином, *безпека авіаційного підприємництва* являє собою стан захищеності законних інтересів авіаційного підприємства від актів незаконного втручання, виконання польотів без загрози життю і здоров'ю людей шляхом провадження заходів щодо запобігання виникненню ризиків (загроз) із використанням людських та матеріальних ресурсів.

Забезпечення безпеки здійснення діяльності у сфері цивільної авіації та уникнення ризиків (загроз) – актів незаконного втручання – становить пріоритет на шляху глобалізаційних процесів, формування сприятливого інвестиційного клімату та потужного економічного кластеру для багатьох держав, тому світова спільнота укладає велику кількість угод та ухвалює нормативно-правові акти, що регулюють такі відносини. Правове регулювання має комплексний характер, оскільки застосовується низка міжнародних актів, актів регіонального та внутрішньодержавного значення.

Враховуючи зазначене, потребує подальшої теоретичної розробки питання безпеки авіаційного підприємництва, класифікація ризиків у такій діяльності та формування одностайної державної політики та правового регулювання у сфері забезпечення запобігання виникненню ризикам (загрозам) у цивільній авіації, враховуючи положення міжнародних угод та внутрішнього законодавства країни.

### Список використаних джерел:

1. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 25.03.2020).

2. А.А. Жигірь. Різновиди підприємницьких ризиків та їх класифікація. *Ефективна економіка*. Вип 4. 2012 р. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1063> (дата звернення: 25.03.2020).

3. В.В. Резнікова, І.М. Кравець. Класифікація ризиків у підприємстві. *Перші наукові читання пам'яті академіка В.К. Мамутова 8 лютого 2019 року* : матеріали круглого столу. Київ, 2019. С. 101-105.

4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038) (дата звернення: 28.03.2020).

5. Опис додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_655](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655) (дата звернення: 28.03.2020).

6. Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#n50> (дата звернення 31.03.2020).

7. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 01.04.2020).

8. О.В. Шепета. Поняття, зміст, загрози та складові підприємницької діяльності. *Порівняльно-аналітичне право*. Вип. № 3. Ужгород, 2017. С. 165-168.

9. Про затвердження положення системою управління безпекою польотів на авіаційному транспорті : Наказ Державної авіаційної служби від 25.11. 2005 № 895. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05> (дата звернення: 02.04.2020).

*Today, there is increasing competition between countries for the privileged position in the global air transportation market, where competitive advantages are given to speed, security and efficiency that are directly dependent on the widespread use of innovation and high technology.*

*On the path of close relations with many countries of the world as well as with the European Community, Ukraine began at the moment of ratification of agreements on the regulation of civil aviation security, namely The Hague Convention, the Montreal Convention and its Protocol, as well as several regulations of the European Aviation Safety Agency.*

*Bringing national standards in line with European and international standards of aviation safety creates a new problem - the connection of basic concepts in the field of world civil aviation and Ukrainian. A striking example of this correlation is the identification of risks in the field of air transportation.*

*Risk is the main characteristic of any business activity. The article explores the main risks involved in conducting business activities in the field of civil aviation. The topic is relevant because transportation is a powerful economic cluster, not only for our country but also for the world community. Therefore, the question arises regarding the identification of risks in civil aviation and the possibility of avoiding them.*

*The author draws attention to the generally accepted classification of business risks and identifies the act of unlawful interference as a major threat to aviation activity. An analysis of the theoretical basis and current legislation indicates that the risk (threat) of unlawful interference affects the legitimate interests of both citizens and businesses.*

*In the article the author considers the security of business and relates it to flight safety and aviation security. The author proposes a definition of the concept of aviation business security. Further theoretical development requires the classification of risks (threats) in civil aviation precisely in the aspect of economic activity by subjects.*

**Key words:** business risk, aviation enterprise, civil aviation, business security, aviation security.

