

Міністерство освіти і науки України
Національний авіаційний університет

НАУКА І МОЛОДЬ
ГУМАНІТАРНА СЕРІЯ
ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

Випуск 13

Київ 2013

УДК 001:378-057.87:009(082)

НАУКА І МОЛОДЬ. ГУМАНІТАРНА СЕРІЯ: Зб. наук. праць / редкол. М.С. Кулик [та ін.] – К.: НАУ, 2013. – 34 с.

У збірнику вміщено статті, в яких викладено результати наукових, експериментальних і теоретичних досліджень молодих учених. Присвячений актуальним проблемам сучасності в галузі науки і техніки. Розрахований на науковців та інженерно-технічних працівників.

ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР

Кулик М.С., ректор, д-р техн. наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

ЗАСТУПНИК ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА

Харченко В.П., проректор з наукової роботи, д-р техн. наук, професор, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

ВІДПОВІДАЛЬНИЙ СЕКРЕТАР

Геращенко Л.В., завідувач сектора організації науково-дослідної діяльності студентів і молодих учених

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

Ареф'єва О.В., д-р екон. наук, професор;
Загорулько В.М., д-р екон. наук, професор;
Ложачевська О.М., д-р екон. наук, професор;
Бородін І.Л., д-р юрид. наук, професор;
Калюжний Р.А., д-р юрид. наук, професор;
Козачок Я.В., д-р філол. наук, професор;
Гудманян А.Г., д-р філол. наук, професор;
Дротянюк Л.Г., д-р філос. наук, професор;
Полісаєв О.П., д-р філос. наук, професор;
Барановська Л.В., д-р пед. наук, професор;
Булгакова Н.Б., д-р пед. наук, професор;
Лузік Е.В., д-р пед. наук, професор.

Друкується за постановою вченої ради Національного авіаційного університету (протокол № 7 від 18.06.2014р.).

Зареєстровано Державним комітетом телебачення і радіомовлення України.

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації
КВ № 7799 від 28.08.2003.

Адреса редакційної колегії: 03680, Київ-680, проспект Космонавта Комарова 1, тел. 406-76-03.

УДК 004.931

Бежура Е.Р.

Промислово економічний коледж НАУ, Київ

ДІАГНОСТИКА ВПЛИВУ СТРЕСОВИХ СИТУАЦІЙ НА ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОПЕРАТОРА КЕРУЮЧОЇ СИСТЕМИ

Стаття присвячена питанню розробки та реалізації програмного забезпечення проведення діагностики впливу стресових факторів на діяльність операторів керуючих систем.

Ідея цих наукових досліджень належить науковому керівнику Левченко В.В.

Вступ. Сучасні технічні засоби і технології в транспорті, виробництві, військовій справі та інших сферах діяльності людини вимагають від неї таких психофізіологічних можливостей, які раніше були потрібні тільки в нестандартних, особливих і екстремальних ситуаціях. Потрібно підкреслити, що за цих умов якість діяльності набуває першорядного значення, оскільки неякісне виконання виробничих завдань може призвести до тяжких економічних, екологічних і соціальних наслідків.

В умовах штатної професійної діяльності традиційні способи добору спеціалістів були б цілком достатніми. Проте постійний стрес, якого зазнають особи операторського профілю, підвищена відповідальність за прийняті рішення, дефіцит інформації та часу є передумовою появи значних вимог до їх професійних якостей. У зв'язку з цим потрібно впровадження нових, більш досконалих методичних підходів, які охоплюють оцінку психофізіологічних якостей людини при надмірних для організму інформаційних навантаженнях.

Відповідно до поставлених проблем метою даного дослідження є розробка і реалізація програмного забезпечення, призначеного для проведення діагностики щодо впливу стресових факторів на діяльність оператора. Досягнення поставленої мети пов'язується із розв'язанням наступних задач:

- проектування та реалізація підсистеми зберігання інформації про досліджуваних та результати досліджень;
- проектування підсистеми навчання і тестування операторів.

Створення підсистеми зберігання інформації для забезпечення виконання наступних функцій:

- додавання, редагування і фільтрація інформації про досліджуваних;
- додавання, редагування і фільтрація інформації про входні параметри і результати проведення досліджень;
- пошук інформації про досліджуваних за

довільною комбінацією полів відповідної таблиці бази даних;

- відбір досліджень, які відносяться до заданого типу (навчання, тестування, випробування);
- експорт результатів досліджень в Microsoft Excel.

Результатом роботи є створення програмного засобу, призначеного для проведення досліджень впливу стресу на психофізіологічні характеристики оператора. До складу програмного засобу входять наступні програмні модулі:

- програмний модуль управління даними;
- програмний модуль навчання операторів;
- програмний модуль тестування операторів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Зараз існує багато підходів до конструювання тестуючих процедур і організації їх випробувань. Найчастіше, залежно від виявленого переліку професійно важливих якостей, визначається комплекс психофізіологічних процедур і на цій основі конструюються завдання, які для кожного з випробуваних є неоднаковими за своєю складністю, оскільки виразність професійно важливих якостей в кожного з них може бути суттєво різною. Такий стан справ призводить до того, що кожного спеціаліста оцінюють за неоднаковими за своєю складністю шкалами в умовах, коли «Фізіологічна вартість» виконання роботи для кожного з них буде різною. Наслідком цього є виникнення певних труднощів при співставленні результатів тестування різних людей і в кінцевому результаті приблизність та знижена надійність узагальненої шкали, використовуваної для оцінки рівня професійно важливих якостей.

Усунення зазначеного недоліку можна здійснювати за допомогою декількох прийомів. Одним з таких прийомів є метод пред'явлення завдань однакових за змістом, але з різною складністю та подальшим вибором адекватного для даної групи досліджуваних інформаційного навантаження (наприклад, за 5 % критерієм якості виконання цього завдання). На думку інших авторів, потрібно використовувати при тестуванні комплекс завдань різної складності, що дозволить визначити для кожної

людини найадекватніший рівень навантаження, тобто знайти точку оптимуму відповідно до закону Йоркса-Додсона, згідно з яким, сила мотивації (напруги, активації) пов'язана з результативністю діяльності за «дзвоноподібною» залежністю.

Виконання зазначеного закону для людей різних професій започаткувало виникнення положення про розгляд активації як комбінації принаймні двох незалежних факторів, взаємодія яких відбивається на якості діяльності. На цій основі було розроблено багатовимірну теорію активації, яка описується цілим класом моделей. Розвиваючи одну з них, Д. Р. Девіс виявив певні активаційні ефекти, що описуються законом Йоркса – Додсона, на основі пред'явлення завдань на пильність. Класичний ефект зниження пильності при виконанні сенсорних завдань автори пов'язують із згасанням активуючого впливу орієнтаційного рефлексу. У пізніших дослідженнях пильності виявлено яскравий ефект, який можна описати за допомогою рекурсивної моделі. Він полягає у впливі внутрішніх рефлексивних процесів, що супроводжують тривалий експеримент, із завданням «на пильність». В роботах І. А. Казановської проаналізовано механізми прийняття рішення при різних рівнях інформаційного навантаження незалежно від фаху досліджуваних, причому, пошук оптимального рівня складності, в даному випадку, залежав тільки від темпоральних характеристик завдань.

Проте, вочевидь, що складність завдання пов'язана не тільки з темпоральними характеристиками, а ще обумовлена його змістом. Тому для всебічного вивчення психофізіологічних характеристик операторів доцільно надавати їм тестові завдання різного змісту. Зважаючи на думку В. Д. Небиліцина, за якою надійність діяльності суб'єкта може бути належним чином оцінена тільки в умовах, що відповідають підвищеним вимогам хоча б до однієї з характеристик цієї властивості людини, уточнення особливостей поведінки людини в умовах наближених до граничних рівнів інформаційного навантаження на основі визначення якості виконання завдання на переробку інформації з різними ознаками його темпоральної та змістовної складності є досить актуальним.

Доцільно констатувати, що детальне визначення психофізіологічних характеристик операторів в умовах близьких до граничних рівнів інформаційного навантаження потребує певних вимог до процедури проведення тестування.

Так, при пред'явленні завдань різної складності за параметром темпоральності потрібно врахувати вимогу, за якою змістовна частина завдання не повинна суттєво змінюватися (а краще, зовсім не змі-

нюватися).

В даний час в Інституті медицини праці при Національній академії медичних наук України, в рамках співробітництва з яким виконуються дані дослідження (керівником наукового проекту є професор Кальниш Валентин Володимирович) вивчають залежності психофізіологічних якостей людини в умовах впливу стресових факторів.

Постановка задачі. Обстежуваному пропонується за допомогою двох, заздалегідь довільно обраних клавіш комп'ютера, відзначити максимального швидким натисканням, відповідної до напрямку руху маркера (стрілки, що рухається на екрані ВДТ в правий або лівий бік), клавіші в момент перетинання його передньої частини вертикальної лінії, позначеної на екрані. Оглядовий діапазон складає 20 см при будь-який параметрах ВДТ. Правила руху маркера є наступними:

- маркер виникає і рухається прямолінійно від краю до краю оглядового діапазону, перетинаючи у центрі вертикальну лінію і безупинно продовжуючи надалі свій рух;

- вибір напрямку руху маркера (в правий чи лівий бік) підкоряється рівномірному закону випадкових величин.

Випробування здійснюються в три етапи. Перший – тренувальний. Другий і третій – залікові. При аналізі отриманих матеріалів враховуються: максимальна швидкість руху маркера у другому етапі, середні арифметичні величини модулів відхилення від вертикальної лінії при вірному натисканні клавіш (відповідно до напрямку руху маркера) для кожної складової завдання третього етапу дослідження, кількість зроблених помилок.

Методику оцінювання якості динамічного запам'ятовування людини засновано на пред'явленні ряду однорідних завдань з переробки інформації та обліком кількісних і якісних характеристик успішності виконання кожного з них.

Тест складається із серії елементарних завдань, представлених у вигляді прямокутників заданого кольору, які у випадковому порядку (рівномірний закон розподілу з ймовірністю появи подразника певного кольору, що дорівнює 0,5) з'являлись на екрані ВДТ. Після вичерпання певної експозиції подразника він зникає з екрана ВДТ і через 0,2 с з'являється наступний.

Після появи кожного (крім першого) подразника випробуваний повинен якнайшвидше реагувати в такий спосіб: указати (шляхом натискання на умовно названі клавіші «ТАК» чи «НІ», які заздалегідь довільно ним обрані), чи збігається колір попередньо висвітленого прямокутника з кольором того, що пред'явлений у даний час («ТАК»), чи не

збігається («НІ»). При першому пред'явленні подразника можна натиснути на будь-яку з відмічених клавіш.

Правильною вважається відповідь, при якій латентний період реакції має тривалість не більше експозиції на екрані подразника плюс 0,1 с після паузи між ними. Не натиснення клавіші, як і натиснення невідповідної клавіші є помилкою.

Випробування здійснюються в три етапи. Перший – тренувальний. Другий і третій – залікові. Для аналізу використовуються наступні психофізіологічні показники: найменша експозиція подразника у другому етапі дослідження, відсоток правильних відповідей для кожного рівня складності у третьому етапі дослідження.

Кожне елементарне завдання цього тесту складається з двох стадій. На першій стадії на екрані з'являється неупорядкована послідовність певної кількості літер та цифр, які потрібно якнайточніше запам'ятати протягом 2 с. Символи цієї послідовності обираються довільно з однаковою ймовірністю і виключенням їх дублювання. Друга стадія складається з пред'явлення іншої, меншої ніж попередня, послідовності літер та цифр. Послідовність символів на другій стадії може повністю, частково чи зовсім не співпадати з символами першої. У випадку повного збігу груп символів другої послідовності з першою правильною відповіддю на елементарне завдання вважається натиснення клавіші «ТАК». В іншому випадку правильна відповідь – натиснення клавіші «НІ» (умовно названі клавіші «ТАК» чи «НІ» заздалегідь довільно обираються досліджуваним).

Параметри першого елементарного завдання тесту наступні: кількість символів першої стадії завдання – 5; кількість символів другої стадії – 3. Завдання складається з певної кількості елементарних завдань. Часовий проміжок між першою та другою стадіями кожного завдання – 1 с. Час пред'явлення завдання першої стадії – 3 с, другої стадії – 2 с. Часовий проміжок між завданнями – 2 с.

Кожне випробування здійснюється в три етапи. Перший – тренувальний. Другий та третій – залікові. На другому етапі кількість символів змінюється на одиницю: збільшується, якщо попередня відповідь була вірною та зменшується, якщо попередня відповідь була хибною (реалізовано режим роботи зі зворотним зв'язком). Для аналізу використовуються наступні психофізіологічні показники: найбільша кількість символів, яка зафіксована на першій стадії другого етапу, відсоток правильних відповідей для кожного рівня складності у третьому етапі дослідження.

Таким чином, програма дозволяє враховувати три фактори, що впливають на якість виконання завдань: фактор складності пред'явлення завдань (СПЗ), фактор складності змісту завдань (СЗЗ), фактор професійних якостей групи (ПЯ) випробуваних. Перед кожним тестовим завданням здійснюється інструктаж, з допомогою якого обстежувані знайомляться зі змістом конкретного завдання і методикою його виконання. Перед початком виконання тестування можливо настроювання параметрів тестів (кількість завдань, кількість сходинок складностей завдань тощо).

Для вирівнювання психофізіологічних можливостей випробуваних і надання їм завдань, адекватних їхнім психофізіологічним можливостям при пред'явленні завдань з різною складністю, було використано спеціальний прийом, реалізований за допомогою комп'ютерної програми «Peacekeepers' psychophysiology research program» («P.P.R.P»).

Для реалізації цього прийому, по-перше, визначаються максимальні можливості з переробки інформації кожного випробуваного. Для цього йому пропонується виконати завдання у режимі «зі зворотним зв'язком», коли кожне правильне рішення окремої задачі викликає її ускладнення в наступному пред'явленні, а неправильне – відповідно спрощення. Таким чином, в динаміці випробувань визначається точка К, коли всі випробувані мають такий рівень інформаційного навантаження, що потрапляють в однакові умови за фізіологічною вартістю здійснюваної роботи. По-друге, у подальших експериментах складність завдань змінюється відносно точки К і наступні завдання пред'являються відповідно зі складністю S_n (де S_n – n-ий крок зміни складності завдання у відсотках відповідно до його рівня в точці К).

Узагальнюючи процедуру дослідження потрібно відмітити, що кожна серія цих досліджень за всіма трьома описаними тестами припускає однаковий порядок проведення психофізіологічних випробувань, який складається з трьох етапів. Як вже відмічалось, перший етап є пробним варіантом тестування, коли досліджуваний навчається працювати за пропонованими йому методиками. На наступному етапі пред'явлення завдань здійснюється з використанням режиму «зворотного зв'язку» (складність завдання змінюється в залежності від правильності відповіді), а саме: швидкість руху стрілки та зміна експозиції сигналу на $k\%$ у методиках з визначення РРО та ЯДЗ; кількість символів у ряді, який запам'ятовується у методиці КУКП на одиницю. Кожне дослідження третього етапу проводиться послідовно на всіх попередньо заданих дослідником рівнях складності. Існує спеціальний

режим, коли чергова зміна складності завдання здійснюється випадково з однаковою ймовірністю. В цьому випадку всі n серій досліджень об'єднуються в одну.

Подальшим відповідальним етапом є інтеграція отриманих даних. В цьому випадку з'являються свої труднощі, пов'язані з тим, що отримані від людини за допомогою одного й того ж за змістом (але різного за складністю) завдання результати тестування можуть бути дуже взаємозалежні. Тому виключається інтеграція даних багатьма методами математичної статистики, наприклад, за допомогою множинного кореляційного аналізу.

В цьому випадку для інтеграції даних можуть бути застосовані декілька математичних прийомів. Серед них, можна назвати підхід, близький до аналізу ефекту доз (наприклад, в пробіт-аналізі), часто використовуваний у токсикології, або підхід, уживаний у спорті – рейтинговий метод. Більш детально доцільно зупинитися на останньому.

За цим принципом для оцінки відносної сили, наприклад, шахістів використовується так званий рейтинг – умовний числовий коефіцієнт, що характеризує порівняльний рівень гри даного фахівця. Проте, результат однієї гри ще не дозволяє точно оцінити рівень майстерності гравців. Для цього необхідні результати ряду різних за складністю виконання ігор. Відповідна технологія одержання професійного рейтингу забезпечує досить точне ранжирування фахівців за рівнем їх майстерності у виконанні завдань.

Вирішення поставленої задачі. Модуль обслуговування бази даних підтримує виконання наступних функцій:

- додавання, редагування і видалення інформації про досліджуваних;
- додавання, редагування і видалення інформації про вхідні параметри і результати проведення досліджень;
- пошук інформації про досліджуваних за довільною комбінацією полів відповідної таблиці бази даних;
- відбір досліджень, які відносяться до заданого типу (навчання, тестування, випробування);
- експорт результатів досліджень в Microsoft Excel.

Програмний модуль розрахований на роботу з базами даних формату Microsoft Access 2007.

В програмному модулі використано вбудовані методи роботи з базами даних компонента ADOQuery dbGo C++ Builder.

Програмний модуль складається з наступних структурних одиниць:

- файл DataUnit.cpp – містить компоненти для роботи з базами даних та обробники їх деяких подій, а також додаткові методи;
- файл MainUnit.cpp – містить обробники подій від візуальних компонентів інтерфейсу користувача.

Рекомендується виконання програми під управлінням операційної системи Windows XP/Vista/7.

Завантаження програмного модуля здійснюється шляхом запуску виконавчого модуля Strest.exe засобами візуального середовища операційної системи або командного рядка. Дозволяється запуск програми з використанням довільного файлового менеджера орієнтованого на ОС Windows (Windows Commander, FAR Manager, Total Commander тощо).

Після запуску програмний модуль виконує спробу відкриття файлу бази даних формату accdb з назвою за замовчуванням stress.accdb в поточній директорії. Параметри відображення таблиць бази даних зберігаються у файлі strest.ini, що розташовується аналогічним чином.

Якщо відповідний файл БД не знайдено, програма виводить на екран відповідне повідомлення та розпочинає роботу із закритою БД. Повторна спроба відкриття БД може бути здійснена користувачем в процесі роботи програми.

Висновки: В результаті досліджень було створено програмний засіб, призначений для проведення діагностики впливу стресу на психофізіологічні характеристики оператора.

Створений програмний модуль підтримує інтеграцію з іншими програмними модулями, створеними в рамках роботи над програмним комплексом: модулем обслуговування бази даних та модулем навчального режиму дослідження.

Контроль часових проміжків здійснюється з точністю до 10 мс, для чого використано лічильник тактів процесора.

Список використаних джерел

1. Кальниш В.В., Швець А.В. Удосконалення методології визначення психофізіологічних характеристик операторів // Укр. журнал з проблем медицини праці. – 2008. – № 4 (16). – С. 49 – 54.
2. Архангельский А.Я. Программирование в C++ Builder (+ CD-ROM). — Москва, Бином-Пресс, 2010.- 1304 с.
3. В. Ю. Пирогов. Assembler для Windows. – СПб: издатель Молгачева С. В., 2002. – 552 с.

УДК 347.824.2 (045)

Миронець О.М.

Національний авіаційний університет, Київ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І БАГАЖУ АВІАТРАНСПОРТОМ

У статті автором досліджено правове регулювання перевезення пасажирів і багажу авіатранспортом. Розглянуто документи на авіаперевезення пасажирів і багажу. Особливу увагу було звернуто на відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам і багажу при повітряному перевезенні, а також за затримку у їх перевезенні.

Правове регулювання перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом в Україні здійснюється Конвенцією по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року (далі по тексту – Конвенція) [1], а також такими національними нормативно-правовими актами, як-от: Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року (далі по тексту – ПК України) [2] і Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України №216 від 23 квітня 2010 року (далі по тексту – Правила) [3].

Відповідно до пункту 78 частини 1 статті 1 ПК України повітряним є перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення [2]. Аналогічно поняття повітряного перевезення формулюється у розділі II Правил [3]. Конвенція регулює лише міжнародні перевезення, під якими розуміються будь-які перевезення, при яких, згідно з визначенням сторін, місце відправлення й місце призначення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або перевантаження, розташовані або на території двох держав-сторін Конвенції, або на території однієї й тієї самої держави-сторони Конвенції, якщо погоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є державою-стороною Конвенції. Перевезення між двома пунктами на території однієї й тієї самої держави-сторони Конвенції без такої зупинки не розглядається в розумінні цієї Конвенції як міжнародне [1].

Згідно з частиною 1 статті 98 ПК України повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником. Відповідно до частини 2 вказаної статті кожен договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами). При цьому чітко вка-

зується у частині 3 статті 98 ПК України, що документами на повітряне перевезення є: 1) квиток (паперовий або електронний) – при перевезенні пасажирів; 2) багажна квитанція (паперова або електронна) – при перевезенні речей як багажу пасажирів [2]. Відповідно до пункту 1 глави 1 розділу V Правил пасажирський квиток та багажна квитанція є підтвердженням укладення договору про перевезення та відображають його умови [3].

Згідно з пунктом 50 частини 1 статті 1 ПК України квитком (пасажирським квитком та багажною квитанцією) є виданий перевізником (його агентом) документ, у тому числі електронний, який містить умови договору перевезення, повідомлення, польотні та пасажирські купони. Відповідно до пункту 19 частини 1 цієї ж статті багажною квитанцією є частина квитка, що засвідчує прийняття до перевезення зареєстрованого багажу [2]. Правила у розділі II розуміють під квитком документ, що має назву „Пасажирський квиток та багажна квитанція”, у тому числі електронний квиток, виданий перевізником (його агентом), який містить умови договору перевезення та повідомлення, разом з польотними та пасажирськими купонами. Також у розділі II Правил міститься поняття польотного купону як частина пасажирського квитка або, у разі електронного квитка, електронний купон, у якому визначено відповідні пункти відправлення та прибуття, між якими купон є дійсним для перевезення пасажирів і багажу. Крім того, у розділі II Правил вказано, що багажною квитанцією є документ, виданий перевізником для ідентифікації зареєстрованого багажу. Також Правила містять поняття багажної ідентифікаційної бирки як частина квитка, що засвідчує прийняття до перевезення зареєстрованого багажу [3].

Конвенція під документами, які стосуються перевезення пасажирів та багажу розуміє індивідуальний або груповий перевізний документ – для перевезення пасажирів (пункт 1 статті 3 глави

II). Також чітко вказується у пункті 3 статті 3 глави II Конвенції, що перевізник надає пасажиру багажну ідентифікаційну бирку на кожне місце зареєстрованого багажу [1].

Особливої уваги заслуговує питання відповідальності перевізника за шкоду, нанесену пасажиром і багажу при повітряному перевезенні, а також за затримку у їх перевезенні.

Відповідно до частини 11 статті 100 ПК України авіаперевізник несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів, і багажу відповідно до вимог і правил, передбачених міжнародними договорами України, законодавством України, у тому числі авіаційними правилами України, розмір якої має бути однаковим для внутрішніх і для міжнародних рейсів [2].

Згідно з пунктом 1 статті 17 глави III Конвенції перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, тільки за умови, що така подія відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира [1].

Відповідно до глави 1 розділу XXIX Правил перевізник несе відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира. Згідно з главою 4 розділу XXIX Правил перевізник не може виключити чи обмежити свою відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира сумою у розмірі 113100 спеціальних права запозичення (далі по тексті – СПЗ) для кожного пасажира міжнародного рейсу та сумою 20000 доларів США (або еквівалентом в іншій валюті) для пасажирів рейсів у межах України. Відповідно до пункту 3 глави 4 розділу XXIX Правил перевізник повинен негайно, але у будь-якому разі не пізніше ніж протягом 15 днів після ідентифікації фізичної особи, яка має право на отримання компенсації, здійснити авансовий платіж, який для міжнародних рейсів не повинен бути менше ніж 16000 СПЗ. Розмір авансового платежу для рейсів у межах України перевізник встановлює самостійно таким чином, щоб визначеного авансового платежу вистачило для задоволення нагальних економічних потреб пропорційно до зазначених труднощів [3].

Згідно з пунктом 1 статті 21 глави III Конвенції перевізник не може виключити або обмежити своєї відповідальності за вказану вище шкоду,

компенсація якої не перевищує 100000 спеціальних прав запозичення на кожного пасажира [1].

Відповідно до пункту 2 статті 17 глави III Конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, утрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, утрати або пошкодження багажу, мав місце на борту повітряного судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вади. Стосовно незареєстрованого багажу, у тому числі особистих речей пасажира, перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців чи агентів [1]. Вказана вище норма дублюється у пункті 2 глави 1 розділу XXIX Правил [3].

Згідно з пунктом 3 статті 17 глави III Конвенції [1], а також пунктом 2 глави 1 розділу XXIX Правил [3] якщо перевізник визнає втрату зареєстрованого багажу або якщо зареєстрований багаж не прибув після закінчення 21 дня з дати, коли він повинен був прибути, пасажир може пред'явити перевізнику вимоги, що випливають з договору перевезення.

Відповідно до частини 16 статті 100 ПК України пасажир має право на компенсацію від авіаперевізника і надання допомоги у разі тривалої затримки рейсу в порядку, установленому ПК України, авіаційними правилами України та міжнародними договорами України. Компенсація пасажиром у разі затримки рейсу відповідно до Правил може бути здійснена: щодо пасажирів, що вирушають з/до аеропортів Європейського Союзу (розділ XVII), а також щодо пасажирів, у межах України та міжнародних рейсів (окрім рейсів, які виконуються з/до аеропортів на території Європейського Союзу) (розділ XVIII).

Згідно з частиною 1 статті 106 ПК України у разі затримки рейсу авіаперевізник повинен безкоштовно надати пасажиром сприяння, яке передбачено пунктами 1-4 частини 5 статті 105 ПК України та є аналогічним сприянню відповідно до глави 4 розділу XVII, а саме: за встановленими ним нормами харчування та прохолодні напої і можливість здійснити два безкоштовних дзвінки або відправити телекс-, факс-повідомлення чи e-mail виходячи з можливостей аеропорту у разі затримки рейсу на строк: – до двох годин або більше від запланованого часу відправлення рейсу дальністю до 1500 кілометрів; – до трьох годин або більше від запланованого часу відправ-

лення рейсу дальністю від 1500 до 3500 кілометрів; – до чотирьох годин або більше від запланованого часу відправлення рейсу для всіх інших рейсів. Якщо виконання затриманого рейсу відкладається на наступний день за днем його виконання, передбаченим розкладом і зазначеним у квитку, перевізник повинен надати пасажиром номери у готелі, харчування та забезпечити трансфер за маршрутом аеропорт - готель - аеропорт. Вказане сприяння також має бути безоплатно запропоновано та забезпечено згідно з частиною 5 статті 106 ПК України й у разі скасування рейсу авіаперевізником та продовження пасажиром подорожі іншим маршрутом [2].

Крім вказаного вище відповідно до частини 3 статті 106 ПК України та пункту 2 глави 4 розділу XVII Правил у випадку якщо затримка рейсу становить не менше п'яти годин, пасажиром має бути запропоновано обслуговування на вибір: - відшкодування вартості перевезення впродовж семи днів, яке має бути виплачене готівкою, електронним банківським переказом, банківськими дорученнями або банківськими чеками чи, за наявності засвідченої у письмовій формі згоди пасажира, у вигляді дорожніх чеків та/або інших послуг, повної вартості квитка за ціною, за якою його було придбано, за невикористану частину квитка та за використані частину або частини квитка, якщо рейс вже більше не слугує будь-якій раніше запланованій меті пасажира, а також забезпечити за потреби зворотний рейс у початковий пункт відправлення, за першої можливості; або зміну маршруту, яка повинна здійснюватися за відповідних транспортних умов: до кінцевого пункту призначення – за першої можливості або до кінцевого пункту - у пізніший час за бажанням пасажира та за умови наявності вільних місць [3].

Згідно з главою 4 розділу XVIII Правил перевізник, що затримує і не виконує рейс в розумні строки відносно часу, визначеного у розкладі руху або у квитку, не зупиняється в узгодженому місці зупинки або місці призначення, своїми діями спричиняє запізнення пасажира на пересадку на інший стикувальний рейс, на який він має підтвержене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що й попередній рейс, зобов'язаний надати пасажиром за його вибором послуги, передбачені відповідно до яких пасажиром має право відмовитися від перевезення рейсом перевізника, з вини якого сталася затримка, та отримати компенсацію за затримку, якщо така затримка перевищила розумні строки. Компенсація розраховується

виходячи з вартості перевезення, яким пасажир не зміг скористатися. До суми компенсації можуть включатися документально підтвержені витрати пасажира, пов'язані із затримкою в перевезенні, якщо пасажир з поважних причин не зміг продовжити подорож. У разі затримки понад розумні строки і за наявності згоди пасажира продовжити подорож перевізник повинен надати пасажиром за встановленими ним нормами (залежно від часу доби та тривалості затримки) безкоштовно: безалкогольні напої, харчування, проживання в готелі, наземний трансфер (аеропорт - місто - аеропорт) тощо. Додаткові витрати пасажира понад норми, встановлені перевізником, пасажиром не відшкодовуються. Крім того, компенсація за затримку в жодному разі не повинна перевищувати вартість квитка або його невикористаної частини у відповідному класі обслуговування на рейс між місцем, де була затримка, і місцем призначення. Проте перевізник звільняється від виплати компенсації за затримку пасажира, якщо затримка у перевезенні пасажира не перевищила розумні строки або була спричинена надзвичайними обставинами [3].

Згідно з пунктом 1 статті 22 Конвенції у випадку шкоди, заподіяної внаслідок затримки під час перевезення пасажирів відповідальність перевізника стосовно кожного пасажира обмежується сумою 4150 спеціальних прав запозичення [1].

Також Правилами передбачено компенсацію пасажиром за затримку багажу. Відповідно до розділу XIX Правил Компенсація за затримку в перевезенні багажу встановлюється виходячи з необхідності забезпечити пасажира засобами першої потреби. У будь-якому разі така компенсація обмежується сумою 50 доларів США (або еквівалентом в іншій валюті). Компенсація пропонується пасажиром в разі неприбуття багажу в пункт призначення разом з пасажиром, якщо пункт призначення не є місцем постійного проживання пасажира [3].

Згідно з пунктом 2 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні зареєстрованого багажу для міжнародних рейсів обмежується сумою 1131 СПЗ стосовно кожного пасажира. Для рейсів у межах України відповідальність перевізника становить: 20 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) за один кілограм брутто в разі втрати, пошкодження чи нестачі усього або частини зареєстрованого багажу; 400 доларів США (або еквівалент

в іншій валюті) на пасажирів за ручну поклажу та іншу власність пасажирів, що перебуває під контролем пасажирів протягом польоту; 50 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) у разі затримки в перевезенні багажу. Якщо вага багажу не записана в багажній квитанції, то вважається, що загальна вага зареєстрованого багажу не перевищує відповідної ваги багажу для безкоштовного провезення за відповідним маршрутом та класом обслуговування і сума компенсації розраховується з урахуванням цього. Відповідно до 3 статті 5 розділу ХХІХ Правил відповідальність перевізника у разі перевезення багажу із заявленою цінністю визначається сумою заявленої цінності багажу [3].

Згідно зі статтею 19 Конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів або багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що він, його службовці та агенти вжили всіх заходів, які могли б бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди, або що для нього чи для них було неможливо вжити таких заходів. Відповідно до пункту 2 статті 22 глави III Конвенції відповідальність перевізника у випадку знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення стосовно кожного пасажирів, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про зацікавленість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому випадку перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявленої суми, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну зацікавленість пасажирів у доставці [1].

Відповідно до статті 20 Конвенції якщо перевізник доведе, що шкода була завдана або її виникненню сприяла недбалість, неправомірні дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особи, від якої походять його або її права, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у розмірі, у якому така недбалість, неправомірні дія чи бездіяльність спричинили шкоду або сприяли її виникненню. Якщо вимога про відшкодування заявлена особою, іншою, ніж пасажир, у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням, яких зазнав останній, перевізник так само повністю або частково звільняється від відповідальності настільки, наскільки він доведе, що недбалість,

інша неправомірні дія чи бездіяльність цього пасажирів спричинили шкоду або сприяли її виникненню [1].

Авіаперевезення багажу завжди пов'язане з ризиком його випадкової втрати. Саме тому обов'язково потрібно упевнитись перед здаванням багажу, що багажні ідентифікаційні бирки з попередніх поїздок видалено, так як стара бирка може спричинити пересилання багажу не в те місце у випадку втрати багажу. Під час реєстрації необхідно прослідкувати, щоб багажну бирку було прикріплено до багажу надійно, а також виключно на одну ручку багажу. На випадок відірвання багажної бирки у процесі транспортування з метою ідентифікації багажу доцільно перед його здаванням закріпити на валізі іменну бирку або вкласти у прозору кишеню валізи інформацію про країну проживання пасажирів, ПІБ, домашню адресу, телефон. Після прибуття до пункту призначення пасажирів необхідно звірити номер бирки на ручці багажу з номером багажної квитанції, яку було видано на руки пасажирів з метою точної ідентифікації свого багажу та запобіганню обміну. Корінці багажної бирки мають бути збережені до кінця поїздки, так як у випадку втрати багажу, вони будуть необхідні для оформлення спеціального документу – PIR (property irregularity report) на стійці пошуку багажу LOST AND FOUND до того як пасажир залишить аеропорт.

В умовах приєднання нашої держави до Конвенції відповідно до Закону України „Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень” № 685-VI від 17 грудня 2008 року національне законодавство адаптується до міжнародних нормативно-правових актів у сфері авіаперевезень. Необхідним є приведення законодавства України у галузі повітряних перевезень пасажирів і багажу у відповідність до законодавства Європейського Союзу.

Список використаних джерел

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року // www.rada.gov.ua
2. Повітряний кодекс України N 3393-VI від 19 травня 2011 року // www.rada.gov.ua
3. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України „Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу” № 216 від 23 квітня 2010 року // <http://zakon.nau.ua/doc/?code=z0669-10>

УДК 347.824.4 (045)

Шапенко Л.О.

Національний авіаційний університет, Київ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХОВИХ РИЗИКІВ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

Автор статті звертає особливу увагу на формування правової бази, що регулює забезпечення страхових випадків в цивільній авіації. Розглядається правова природа страхових ризиків та причини їх виникнення. Проведено аналіз процесу приєднання України до Монреальської конвенції 1999 року з метою адаптації вітчизняного страхового ринку до вимог Євросоюзу та всього світового співтовариства.

Вступ. Важко уявити наше сьогодення без транспортного сполучення. Вагоме місце в транспортній інфраструктурі посідає авіаційний транспорт, оскільки він є швидким і порівняно недорогим засобом перевезення пасажирів, багажу та доставки вантажів і пошти практично у будь-які населені пункти нашої країни та за її межі. Будучи географічно великою державою, Україна володіє та розпоряджається значним повітряним простором, який українські авіакомпанії використовують для внутрішніх та зовнішніх перевезень.

Захист, гарантований страхуванням, – один з пріоритетних напрямів державної політики щодо забезпечення економічної рівноваги і подолання політичної напруженості в Україні. Серед різноманітних видів страхування провідне місце належить авіаційному страхуванню. Актуальність обраної тематики полягає у з'ясуванні сутності засобів здійснення правового регулювання страхових ризиків в цивільній авіації, оскільки страхування в цілому, залишаючись найдавнішою категорією суспільних відносин, покликане забезпечувати відшкодування збитків в разі настання небажаних та непередбачуваних подій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Враховуючи те, що страхування є складним комплексним явищем, яке об'єднує в собі економічні, соціальні та правові аспекти, потрібно зазначити необхідність проведення досліджень даного питання багатьма науковцями. Тому вивченням механізму здійснення страхування в Україні займаються такі вчені як В.Авер'янов, Л.Кінашук, С.Осадець, В.Базилевич, Т.Яворська, Т.Говорушко та ін., які висвітлюють проблемні питання становлення та розвитку інституту страхування в цілому, з'ясовують його суть, основні ідеї та напрями удосконалення, що є особливо важливим завданням України як правової держави. Проте дослідженню галузі авіаційного страхування та

авіаційних ризиків зокрема в юридичній літературі приділяється не значна увага, що потребує подальшого вивчення правової бази та здійснення відповідного тлумачення норм внутрішнього та міжнародного законодавства.

Постановка задачі. Незважаючи на сучасний технічний розвиток, авіація залишається одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для суспільства. Як не прикро, але під час здійснення авіаційних перевезень існує велика вірогідність виникнення різноманітних страхових ризиків. Ризик є досить складним явищем, яке пов'язують, перш за все, з розумінням загрози, певної небезпеки, ненадійності, непевності, збитку. Ризик виступає передумовою виникнення страхових відносин, без якого не може існувати страхування, оскільки без ризику немає страхового інтересу. Саме фактор ризику і необхідність покриття можливої шкоди в результаті його прояву під час здійснення авіаперевезень викликають потребу в здійсненні авіаційного страхування.

Авіаційне страхування є специфічним видом страхування, оскільки воно має справу з особливими, відмінними від інших видів майна ризиками; регулюється національним, міжнародним правом та тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком; авіаційні ризики можуть тягти за собою катастрофічні та кумулятивні збитки, що передбачають значний розмір страхових сум; потребує розвиненої спеціалізованої інфраструктури та професійно підготовлених фахівців для проведення операцій з авіастрахування.

Отже, з'ясувавши сутність страхового ризику, можливі заходи його правового забезпечення дадуть можливість зменшити негативні наслідки в результаті настання страхових випадків.

Вирішення поставленої задачі. Забезпечити покриття збитків та обмежити згубний вплив

небажаних наслідків, які можуть виникнути в разі настання страхових ризиків під час здійснення авіаперевезень, покликана система авіаційного страхування, що становить цілий комплекс майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних і фізичних осіб в разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством [1, с. 413].

Згідно Закону України «Про страхування» страховий ризик – це певна подія, на випадок якої проводиться страхування і яка має ознаки ймовірності та випадковості настання [2]. Необхідно зазначити, що всі ризики, на випадок яких проводиться авіаційне страхування, пов'язані з експлуатацією повітряних суден та мають спільну природу, оскільки об'єкти страхування завжди пов'язані з конкретним повітряним судном і вірогідність настання страхових випадків прямо пропорційна аварійності даного типу авіаційного судна. Тому більшість науковців, проводячи аналіз нормативної бази виокремлюють такі основні положення, які враховуються при здійсненні різних видів авіаційного страхування:

- авіаційною пригодою вважається один чи декілька нещасних випадків, що призводять до тілесних ушкоджень або пошкодження майна;

- збитки, що можуть виникнути внаслідок однієї авіаційної події, розглядаються як один страховий ризик щодо одного повітряного судна;

- умови договорів страхування не передбачають покриття ризиків від впливу радіації та радіоактивного забруднення, на випадок війни, викрадення та інших небезпек;

- страховий захист припиняє свою дію у випадках, коли повітряне судно використовується із забороненою законодавством метою або метою, що відрізняється від зазначеної в договорі; перебуває поза географічними межами, зазначеними у договорі, якщо це не зумовлене морсьмажорними обставинами; експлуатується особою, яка не зазначена у договорі; транспортується будь-яким видом транспорту, за винятком транспортування після пошкодження в результаті страхового випадку; для зльоту та посадки використовується злітна смуга, яка не відповідає вимогам для даного типу повітряного судна, якщо це не зумовлене форс-мажорними обставинами; здійснює політ в несправному стані в разі, коли він не дозволений керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна; число пасажирів чи маса вантажу, які перевозяться повітряним судном, такі, що перевищують максимальну па-

сажиромісткість чи вантажопід'ємність; страховальник не сплатив страхові внески в розмірах та термінах, обумовлених договором страхування.

Авіаційне страхування поділяється на добровільне та обов'язкове. Добровільне авіаційне страхування передбачає в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, які забезпечують функціонування цивільної авіації. Що стосується обов'язкових видів авіаційного страхування, то вони регламентовані нормами міжнародних угод та конвенцій, до яких приєдналась та ратифікувала наша держава, нормативними актами міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА), нормами внутрішніх законодавчих актів, що регулюють діяльність як цивільної авіації, так і страхування [3, с. 289].

До переліку основних міжнародних угод та конвенцій, що регулюють питання відповідальності повітряного перевізника щодо міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажу, а також встановлюють вимоги до лімітів покриття збитків в разі настання страхових випадків під час здійснення авіаційних перевезень належать:

- Варшавська конвенція 1929 року, в якій визначено порядок та межі відповідальності перевізника за шкоду, що заподіяна в результаті смерті пасажира або нанесення йому тілесного ушкодження, у випадку знищення, втрати або ушкодження багажу й вантажу, а також за прострочення в їхній доставці [4]. В 1955 році підписано Гаазький протокол, яким вносилися поправки до Варшавської конвенції. Об'єднання цих двох міжнародних угод утворили так звану Варшавско-Гаазьку систему відповідальності при міжнародних повітряних перевезеннях, що носить, власне кажучи, універсальний характер. Для держав-учасниць даних актів Варшавська конвенція 1929 і Гаазький протокол повинні розглядатися як єдиний документ «Варшавська конвенція зі змінами, внесеними в Гаазі в 1955 році»;

- Римська конвенція 1952 року із змінами та доповненнями згідно протоколу 1978 року, яка встановила принцип відповідальності авіаперевізника незалежно від провини, а також правила забезпечення відповідальності експлуатанта, у тому числі шляхом страхування повітряного внеску в депозит у відповідній державі реєстрації судна, надання банківської гарантії та ін. [5];

- Гвадалахарська конвенція 1961 року, яка входить до Варшавської системи міжнародних повітряних перевезень, але має формально самостійне правове значення та містить положення і правила, що стосуються міжнародних пере-

зень, здійснювані фактичними перевізниками, тобто перевізниками, які не є стороною договору перевезення, а також регулює питання страхових відшкодувань при спільній експлуатації літака кількома авіаперевізниками [6];

– 4 Монреальські протоколи міжнародної організації ICAO 1975 року, які вносили зміни лише до деяких статей Варшавської конвенції 1929 року. Ці зміни передбачали збільшення розмірів виплат та меж відповідальності перевізника при здійсненні перевезень пасажирів, вантажів та багажу, а також заміну золотого франка на Спеціальні правила запозичення (SDR – Special Drawing Right);

– Монреальська конвенція 1999 року, яка прийнята в зв'язку з необхідністю удосконалення й консолідації Варшавської конвенції і пов'язаних з нею документів та з метою забезпечення захисту інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень і необхідності справедливої компенсації відповідно до принципу найбільш повного відшкодування, а також з метою досягнення справедливого балансу інтересів держав [7].

Монреальська конвенція посідає особливе місце в системі нормативно-правових актів, які регулюють діяльність цивільної авіації в цілому та авіаційного страхування зокрема, оскільки метою прийняття даної конвенції стало об'єднання всіх попередніх та застарілих вимог міжнародних конвенцій, що стосуються правил міжнародних повітряних перевезень. Україна приєдналася до Монреальської конвенції в 2008 році, чим в свою чергу визнала те, що страхування всіх міжнародних рейсів буде відбуватися відповідно до вимог країн-учасниць цієї конвенції. Так, згідно ст. 50 встановлено вимогу про обов'язкове страхування, відповідно до якої авіаперевізники повинні представляти докази наявності договорів страхування, що гарантують отримання компенсації, а також забезпечити відшкодування шкоди без необхідності тривалого судового процесу [7].

На думку науковців, які коментували наслідки прийняття Монреальської конвенції, варто відмітити посилення системи відповідальності авіаперевізника за шкоду нанесену в разі смерті чи тілесного пошкодження пасажира, а також втрату чи пошкодження багажу та вантажу. Необхідність такого посилення відповідальності назрівала досить давно, оскільки Варшавська конвенція потребувала модернізації, до неї постійно вносилися зміни, зростали розміри компенсацій, проте все це не відпо-

відало вимогам тогочасного ринку міжнародних повітряних перевезень.

Надзвичайно важливим моментом при укладенні договорів з авіаційного страхування є правильне визначення понять та тлумачення авіаційних і страхових термінів, оскільки на практиці виникає досить багато спірних питань під час врегулювання страхових виплат через те, що терміни конвенцій перекладаються по-різному. Тому необхідно зазначити, що при страхуванні та перестрахованні вживаються єдині або уніфіковані правила страхування, які мають юридичну силу лише англійською мовою. Переклади текстів на будь-яку іншу мову носять лише інформаційний характер, а при розгляді справ у суді пріоритет матиме лише англійська версія документа.

Серед нормативних актів національного законодавства, які регулюють та забезпечують покриття страхових ризиків в цивільній авіації найбільше значення мають Повітряний кодекс України 2011 року; Закон України «Про страхування» 1996 року; Постанова Кабінету Міністрів України № 1535 «Про затвердження порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» 2002 року та ін.

Закон України «Про страхування» одним із видів обов'язкового страхування визначає авіаційне страхування [2]. Згідно ст. 117 Повітряного кодексу України та Постанови КМУ № 1535 «Про затвердження порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» 2002 року авіаційне страхування цивільної авіації є обов'язковим та проводиться з метою забезпечення захисту інтересів експлуатантів, пасажирів, третіх осіб і включає:

- страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу;
- страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам;
- страхування осіб, які мають право перебувати на борту повітряного судна на законних підставах без придбання квитків;
- страхування повітряних суден;
- страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, пошті, вантажу;
- страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт [8, 9].

Варто зазначити, що з усіх вище перелічених видів авіаційного страхування обов'язковим від-

повідно до міжнародних вимог є лише відповідальність повітряного перевізника перед третіми особами, пасажирями, власниками багажу, вантажу та пошти. В Україні обов'язковість страхування повітряних суден та членів екіпажу встановлено лише внутрішнім законодавством.

Висновки: в наш час транспортування пасажирів та вантажів характеризується масовістю, ритмічністю та достатньою складністю, особливо тоді, коли здійснюються міжнародні авіап перевезення та використовуються послуги кількох авіакомпаній. Незважаючи на сучасний розвиток індустрії та техніки, на практиці все частіше стикаємося з різними авіаційними ризиками під час здійснення повітряних перевезень. В зв'язку з цим необхідним постає встановлення чіткого правового базису для врегулювання та забезпечення покриття небажаних наслідків від настання страхових випадків, а також встановлення правових механізмів і обов'язків всіх учасників авіаційних перевезень.

Провівши дослідження даного питання, необхідно звернути увагу на те, що авіація є дуже сильно регламентованим сектором економіки. Забезпечення страхових ризиків, які мають ймовірність настання при повітряних перевезеннях покладається на систему авіаційного страхування, яка регулюється як нормами міжнародних угод та конвенцій, так і нормами внутрішнього законодавства. Проте, незважаючи на значний потенціал, роль та місце вітчизняного авіастрахування, воно не відповідає завданням та вимогам, які висуваються перед Україною сучасним страховим ринком.

Важливим кроком для становлення та розвитку авіаційної галузі в цілому та авіаційного страхування зокрема, стало приєднання України до Монреальської конвенції, яка стала узагальненням нових економічних та соціальних стандартів, які застосовуються до відповідальності перевізника, а також модернізувала застарілі норми щодо авіаційних перевезень, що містилися у Варшавській конвенції 1929 року з метою інтеграції України до сучасних світових стандартів безпеки повітряного сполучення. Недоліком залишається невідповідність чинного законодавства та підзаконних нормативних актів даній конвенції, що, в свою чергу, спричиняє плутанину в

тлумаченні норм та визначенні меж відповідальності авіап перевізника.

На сьогодні страховий ринок в Україні перебуває на стадії формування, опанування інструментарієм та методикою страхування. Наявна нормативна база лише частково створила підґрунтя для розвитку доступного і привабливого для споживачів ринку страхових послуг та потребує суттєвого вдосконалення з урахуванням норм та принципів міжнародного законодавства в галузі авіаційного страхування.

В результаті виконання першочергових завдань по удосконаленню регулювання відносин в галузі авіаційного страхування, відбудеться подальше зростання числа договорів страхування, збільшення розмірів страхових виплат і, як наслідок, зростання обсягу фінансових ресурсів в системі авіастрахування та надання більш якісного страхового захисту.

Список використаних джерел

1. *Осадець С. С.* Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. — Вид. 2-ге, перероб. і доп. — К.: КНЕУ, 2002. — 599 с.
2. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96 – ВР // Відомості Верховної ради України. – 1996. - № 18. – Ст. 78.
3. *Говорушко Т. А.* Страхові послуги. Навчальний посібник. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 400 с.
4. Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року // www.rada.gov.ua
5. Конвенція про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні від 07 жовтня 1952 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU52K03U.html#
6. Протокол про внесення змін до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 18 вересня 1961 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://logisticsinfo.ru/?p=3093>
7. Конвенція по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року // www.rada.gov.ua
8. Повітряний кодекс України N 3393-VI від 19 травня 2011 року // www.rada.gov.ua
9. Постанова Кабінету Міністрів України „Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації” № 1535 від 12 жовтня 2002 року // www.rada.gov.ua

УДК 656.7.011.7:061.5(477)(043.2)

Гнатишина А.В.
Національний авіаційний університет, Київ

БАНКРУТСТВО «АЕРОСВІТ» ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ВІТЧИЗНЯНИЙ РИНОК АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

Стаття присвячена проблемі банкрутства найбільшого авіаційного перевізника України. Дослідження проводилось з метою виявлення причин банкрутства та аналізу його наслідків на сучасний ринок авіаперевезень України

Вступ. Повітряний транспорт швидко та динамічно розвивається і з кожним роком займає все міцніші позиції в загальносвітовій транспортній системі. Високі темпи росту популярності обумовлюються постійним розширенням географії подорожей та стійкою тенденцією скорочення термінів поїздок на користь їх частоти. [1. С.275-283.].

Повітряний перевізник – авіакомпанія (повітряні лінії компанії), підприємство, здійснюють пасажирські та / або вантажні перевезення (регулярні або чартерні). Авіакомпанія має повітряні судна (у власності або в оренді), льотний склад і бортовий персонал.

Наземне обслуговування повітряних суден і пасажирів здійснюється службами аеропортів по замовленню перевізника. Аеропорт приймає і обслуговує повітряні судна різних авіакомпаній, здійснює технічне забезпечення, постачання та обслуговування повітряних суден, включаючи технічну профілактику та ремонт. Наземні служби здійснюють контроль, регулювання та супровід польотів у повітряному просторі. Весь процес обслуговування пасажирів потребує великих фінансових та матеріальних витрат.

Постановка задачі. На розвиток авіатранспорту в Україні, як і у світі в цілому, впливають ті самі фактори, котрі визначають тенденції для інших видів транспорту та

міжнародної економічної діяльності загалом. Специфіка полягає в більшій жорсткості вимог щодо засвоєння фірмами, які випускають літаки, та авіаперевізниками новітніх досягнень НТП, створені реального, конкуренто - спроможного продукту, створені розумного балансу між витратами та доходами компанії. А також, ведені конкуренто - політичної боротьби на ринку авіаперевезень. Основна задача статті у проведенні аналізу основних причин банкрутства компанії «АероСвіт» та дослідженні його наслідків на ринок авіаперевезень України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій Аналіз досліджень і публікацій країн СНД показав, що дослідження по даній темі в країнах СНД проводилось лише бізнес журналом Forbs. Аналіз зарубіжних джерел показав, що в дослідженнях даної проблеми найбільшого успіху досяг міжнародний авіаційний форум Ch-aviation.

Вирішення поставленої задачі

Одна з найбільших українських авіакомпаній «АероСвіт» була створена у 1994 році у формі закритого акціонерного товариства. Її найбільшими акціонерами є «Приват» – 38%, українська компанія «Генавіаінвест» - близько 25%, Фонд держмайна України -22,4% і «Укрінфоконсалт» - 9,8% див. Рис. 1.



Рис.1 Розподіл акцій «АероСвіту»

Компанія «АероСвіт» є членом багатьох міжнародних організацій, таких як: «ІАТА» з 1996 р. до 2013 р., «ЕВА» з 2008р., «US AirlinesReportingCorporation», «AmChamUkraine».

У 2012р. «АероСвіт» обслуговувала 80 міжнародних повітряних ліній у 34 країнах світу, включаючи трансконтинентальних – до Нью-Йорка, Торонто, Пекіна, Делі та Бангкока, а також забезпечувала доставку пасажирів у найбільші адміністративні центри України – Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Івано-Франківськ, Львів, Одесу, Сімферополь, Харків. Це забезпечувало 32% загальних авіаперевезень України, як це видно з Рис.2. Наприкінці 2012р., подала заявку до суду про банкрутство.

Основною причиною банкрутства є те, що витрати компанії перевищили доходи, що в кінцевому підсумку і стало причиною фінансової кризи «АероСвіту». Основну частку склали витрати на послуги аеронавігаційного та наземного аеропортового обслуговування. Одним з факторів, що призвів за собою фінансові складнощі в роботі підприємства, стала відсутність належної підтримки з боку держави, як головного регулятора авіаційної галузі. Це позначилось на скороченні її міжнародних маршрутів та кількості авіаперевезень України (пасажиропотік у січні впав на 18% (-5% річних), а загальне завантаження пасажиропотоку за перший тиждень лютого склало 24%) [2].

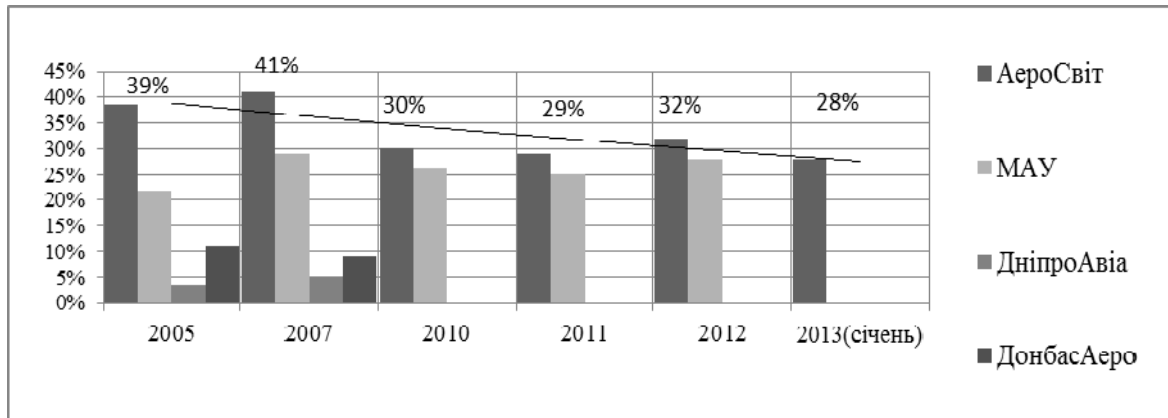


Рис.2 Динаміка пасажиропотоку «АероСвіт»

Наприкінці лютого 2013р. відбулося зниження загального пасажиропотоку України на 22%, пов'язане зі зменшенням кількості рейсів «АероСвіту», загальні показники

становили 10.99 млн. пасажирів, в порівнянні з 2012 р. -14.1 млн. пас. та 2011р. 12,23 млн. пас., графічно дані представлені на Рис.3. [2]

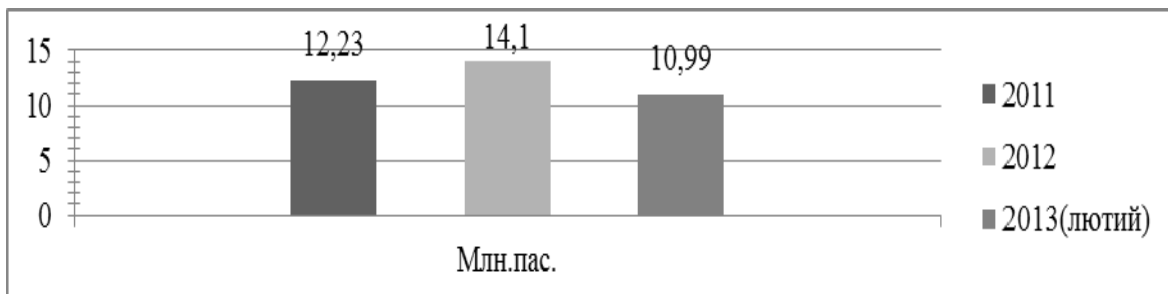


Рис.3 Динаміка пасажиропотоку України

Проте, існує й інше бачення проблеми. Останні події, які мали місце на українському ринку пасажирської авіації, свідчать про тенденцію зосередження авіаактивів. Йдеться зокрема про факт купівлі пакету акцій МАУ

власником збанкрутілої компанії «АероСвіт» в період її негараздів. Крім того, ця ж структура контролює компанію «Укрнафта» - 42 % акцій, яка постачає авіаційне паливо для літаків. Товариству «Привату» для завершення

формування авіаційної монополії не вистачало однієї ланки — хендлінгової компанії (наземне обслуговування літаків та пасажирів). Нещодавно завершився суд щодо права на акції «Swissport Україна», яка займається наземним обслуговуванням літаків та пасажирським хендлінгом в аеропортах «Бориспіль», «Жуляни» та «Харків». Апеляційний суд зобов'язав швейцарського акціонера Swissport International продати 70,4 % акцій іншому співвласнику — «Міжнародним авіалініям України» менш, ніж за один відсоток їхньої реальної вартості — 433 тисяч доларів, за оцінкою британського видавництва The Loadstar [3].

Після банкрутства «АероСвіту» єдиним гравцем на ринку авіаперевезень, якому теоретично залишається не вигідною така домовленість, залишається найбільший вітчизняний авіаперевізник — Міжнародні авіалінії України. «Міжнародні авіалінії України» мають лише декілька десятків літаків, а отже, компанії буде важко протиставити іноземним компаніям із парком на кілька сотень повітряних суден. Адже ті можуть дозволити собі більш гнучку цінову політику, новіший флот, та ширший перелік сервісів.

Монополізація авіаційного альянсу може призвести до підвищення цін на паливо та наземне обслуговування, а найголовніше — на квитки, що неодмінно вплине на звичайного пасажера. А договір про «Відкрите небо» буде просто декларацією. Підконтрольні одній групі компанії зможуть контролювати не тільки ринок авіаперевезень, але й повний цикл обслуговування повітряних суден. Як приклад, компанії «Приват», окрім вищезгаданих авіаактивів, належать ще аеропорти «Бельбек» у Севастополі, «Івано-Франківськ» та «Дніпропетровськ». Останній аеропорт вже декілька років не пускає до себе сторонні авіакомпанії, мотивуючи це відсутністю технічних можливостей для прийому великої кількості рейсів.

Через кризу в «АероСвіті» український авіаційний ринок втрачає свою масову частку. Так, з 1 січня 2013 року авіакомпанія «Turkish Airlines» призупинила дію код-шерінгову угоду з компанією «АероСвіт». Рейси, що належали «АероСвіт», між Києвом - Афінами та Ларнакою забирає на себе грецька авіакомпанія «Aegean Airlines». «Лоу-кост» компанія «WizzAirUkraine» загалом претендувала на 18 напрямів «АероСвіту», серед яких такі важливі, як Тель-Авів, Дубаї, Вільнюс, Прага, Варшава, Неаполь, Салоніки, Москва, Санкт-Петербург.

Вітчизняний авіаційний гігант авіакомпанія «МАУ», за домовленістю 2012р., має повне право перебрати на себе рейси збанкрутілої компанії. Подальший перерозподіл авіарейсів «АероСвіту» залежить від рішення «МАУ», так, «Wizz Air Україна» отримала призначення на маршрути: Донецьк-Кутаїсі, Харків-Кутаїсі, Київ-Дубай, Київ-Москва, Київ-Санкт-Петербург, Київ-Бухарест, Київ-Вільнюс, Київ-Софія [4].

Висновки: з банкрутством «АероСвіту» український ринок авіаперевезень, з одного боку, зазнає збитків і може стати повністю монополізованим та відрізнаним від інших іноземних авіакомпаній, проте з іншого, це реальна можливість іноземним «лоу-кост» одразу після визнання «АероСвітом» себе банкрутом, отримати більш-ширші можливості на українському авіаційному ринку.

Список використаних джерел

1. *Войтушенко О.П.* Оpubліковано: Наукові записки Київського університету туризму, економіки і права – // Серія: філософські науки. - 2011. – Випуск 11. - С.275-283.
2. *Оришук Ф., Верб'яний В., Шкарпова О.* Банкрутство «Аеросвіту». Що залишилося за кадром // фінансово-економічний журнал FORBES – 2013. 02.-№2
3. Британський бізнес журнал «The Loadstar» Режим доступу <http://theloadstar.co.uk/>
4. CH-Aviation forum / Aerosvit news [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.ch-aviation.ch/portal/airline.php?cha=VV>

Науковий керівник – Борисюк О.А., ст. викладач

УДК 351.756:379.85(045.2)

Дяченко І.А.

Національний авіаційний університет, Київ

ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ВІЗОВОГО КОДЕКСУ ГРОМАДЯНАМИ УКРАЇНИ, ЩО ПОДОРОЖУЮТЬ З ТУРИСТИЧНОЮ МЕТОЮ

Стаття присвячена роз'ясненню певних положень Візового Кодексу, його застосуванню та особливостям отримання Шенгенської візи як громадянами України, так і громадянами інших країн світу.

Вступ. Візовий Кодекс ЄС є основним положенням, яким мають керуватись всі уповноважені органи видачі та оформлення візових документів. Країни Шенгенського простору надають змогу всім бажаючим подорожувати з туристичною метою, покращити та полегшити процедуру отримання віз. Завдяки Візовому Кодексу відбувається гармонізація процедури видачі віз країнами-членами ЄС.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Починаючи з 2010р., практично кожен рік до Візового Кодексу ЄС вносяться певні зміни, додатки, нові положення. Останні зміни були внесені у березні 2013 року. Проте дискусії, щодо Регламенту тривають постійно.

Постановка задачі. У зв'язку з тим, що в наш час все більше людей подорожують по світу з туристичною метою, виникає потреба у вдосконаленні дозвільних документів задля більш комфортного пересування туристів. Однією з найважливіших умов, за якої людині дозволяється покинути кордони своєї держави та потрапити до іншої є віза. Ось чому туристичне підприємство, видаючи клієнту візу, обов'язково має знати всі нюанси, стосовно даної процедури. Основним документом для цього є Візовий Кодекс ЄС, який детально описує всі формальності процесу отримання візи. Отже, завдання полягає у вивченні та роз'ясненні положень Кодексу для більш чіткого його розуміння.

Вирішення поставленої задачі. Розглянуто країни, в яких туризм регулюється Шенгенським законодавством, та ті, що імплементували його доробок. Визначено особливості застосування Кодексу у країнах-анклавах, розкрито особливості певних категорій віз, що видаються особам, які подорожують з туристичною метою. У 2010 році нормативно-правова база візового режиму європейських країн зазнала суттєвих змін і доповнень внаслідок вступу в дію Регламенту ЄС, що встановлює Кодекс Спільноти з візових питань. Цей документ, ширше відомий під скороченою назвою «Візовий Кодекс ЄС», який остаточно набув чинності 5 квітня 2010 року. Кодекс має юридичну силу для 26 країн Шенгенської зони, чотири з яких (Норвегія, Ісландія Ліхтенштейн та Швейцарія) не є членами Євросоюзу (Табл.1). При цьому Данія зберегла за собою право на автономію у питаннях візової політики, тому запровадження Кодексу для цієї країни відбудеться пізніше, після відповідних внутрішніх рішень. Кодекс діє також для Румунії та Болгарії, які не входять поки до Шенгенської зони, але імплементували Шенгенський доробок. В той же час дія Кодексу не поширюється на Велику Британію та Ірландію, в тому числі і на членів ЄС (Румунія, Болгарія, Кіпр), що не є учасниками Шенгенського законодавства (Табл.2.). Оскільки кожна десята шенгенська віза у світі видається громадянам України, даний документ є дуже актуальним.

Таблиця 1

Країни, що імплементували угоду, її вимоги й домовленості

Дата впровадження угоди	Країни
26 березня 1995	Бельгія, Франція, Німеччина, Люксембург, Нідерланди, Португалія, Іспанія
26 жовтня 1997	Італія
1 грудня 1997	Австрія
26 березня 2000	Греція
25 березня 2001	Данія, Фінляндія, Ісландія, Норвегія, Швеція
21 грудня 2007	Естонія, Латвія, Литва, Польща, Чехія, Словаччина, Словенія, Угорщина, Мальта
12 грудня 2008 (повністю з 29 березня 2009)	Швейцарія
19 грудня 2011	Ліхтенштейн

Таблиця 2

Країни, що мають особливі примітки, щодо використання Шенгенського законодавства

Країна	Примітки
Андорра	З боку Андорри відсутній прикордонний контроль на кордонах з Іспанією й Францією. Проте з боку Франції та Іспанії вибірковий контроль залишається, а іноземці, що в'їхали до Франції чи Іспанії за одноразовою шенгенською візою, не мають легальної можливості відвідувати Андорру
Ватикан	З точки зору прикордонного режиму де-факто частина Італії
Велика Британія	З 1 січня 2005 формально бере участь у передбачених Шенгенським законодавством постановках про поліцейське й судове співробітництво. Ця співпраця поширюється на Гібралтар, але не на інші заморські території, коронні землі й суверенні військові бази
Ірландія	Подано заявку до Ради ЄС на участь у передбачених Шенгенським законодавством постановках про поліцейське й судове співробітництво. Заявку схвалено, проте формально поки чинності не набула
Кіпр	Північна частина острова залишається невідконтрольною уряду Кіпру, і на до неї законодавство ЄС не застосовується. Повне застосування законодавства відкладено на невизначений термін через небажання Кіпром встановлення жорсткого прикордонного режиму з Турецькою Республікою Північного Кіпру
Монако	З точки зору прикордонного режиму де-факто частина Франції
Сан-Марино	З точки зору прикордонного режиму де-факто частина Італії

Відносно нещодавно Візовим кодексом були проведені певні зміни, щодо оформлення та отримання візи до Шенгенського простору. Завдяки даним нововведенням відбуватиметься подальша гармонізація процедури видачі віз країнами-членами ЄС. Багато нових положень дають переваги особам, що звертаються по візу, і забез-

печують кращий правовий захист та правову безпеку при зверненні по візу:

- Запроваджений новий, більш зрозумілий візовий формуляр.
- Кожний випадок відмови у видачі візи повинен обґрунтовуватися і містити також пояснення щодо можливостей оскарження.

▪ Впроваджено терміни для опрацювання візових заяв. Час очікування співбесіди не повинен перевищувати 14 днів, опрацювання з метою перевірки візової заявки має здійснюватися протягом 15 днів.

▪ Тепер Шенгенським простором можна подорожувати і з національною візою категорії D. Це означає, що кожен власник національної візи будь-якої країни Шенгенської зони може перебувати з транзитними чи іншими законними цілями на території інших країн ЄС (до 90 днів протягом півроку), не побоюючись арешту, конфіскації грошей та депортації, як це неодноразово траплялось у минулому.

▪ Спрощуються категорії віз. Скасовано візи категорій «B» (транзит), а також «D+C» (тривале перебування на території всієї Шенгенської зони для короткострокових перебувань). Окрім національних віз для довготривалого перебування (категорія «D») існують лише візи категорії «A» (транзит в аеропорту) та «C». Для транзиту видаються візи категорії C із позначкою «транзит».

▪ Віза вноситься у закордонні паспорти лише тоді, якщо вони видані протягом останніх 10 років перед зверненням по візу. У більш старі закордонні паспорти відтепер візи вноситься не будуть.

▪ Інші важливі зміни відбудуться лише після запровадження фіксації біометричних даних (взяття відбитків пальців) протягом наступних років. Після створення технічних передумов у всіх заявників будуть фіксуватися біометричні дані, так, як це робиться нині при звернення по видачу паспорта.

На сьогоднішній день громадянам, які бажають подорожувати з туристичною метою, потрібні будуть наступні категорії віз: віза C1 – відкривається на 30 діб; C2 – від 31 до 90 діб; C3 – багаторазовий в'їзд на 90 діб, що діє на протязі 1 року; C4 – багаторазовий в'їзд на 90 діб, що діє на протязі 5 років.

Регламент ЄС також містить перелік третіх країн, громадяни яких зобов'язані отримати транзитну візу. До таких країн належать: Афганістан, Бангладеш, Демократична Республіка Конго,

Еритрея, Ефіопія, Гана, Іран, Ірак, Нігерія, Пакистан, Сомалі, Шрі-Ланка.

До категорії третіх країн потрапили ті, що відрізняються надзвичайно високою терористичною загрозою, такі, що перебувають у стані громадянської війни, гуманітарної катастрофи, крайніх форм соціального лиха, відсутності чи умовності центрального уряду. Їхні громадяни мають отримати спеціальну візу для транзиту через міжнародну зону аеропортів (віза категорії A).

Між країнами ЄС та Україною укладена Угода про спрощення оформлення віз, яка діє від 1 січня 2008 р. Дане положення має верховенство над Кодексом, що надає Україні низку пільг. По-перше, це зниження консульського збору. У той час як стандартний консульський збір нараховує 60 Євро, то для нашої країни ця сума складає 35 Євро. Крім того, Угодою передбачено й зниження терміну розгляду заявки на подання візи до 10 календарних днів (проти визначених 15 днів) з дня подання заявки. Згідно до Угоди мають право на безкоштовне оформлення віз: дружина/чоловік, батьки та діти громадян України, які перебувають в державах-членах Шенгенської угоди, учні, студенти, громадяни, які подорожують з гуманітарною метою, спортсмени та супроводжуючі особи, журналісти, пенсіонери, діти віком до 18 років та особи віком до 21 року, які знаходяться на утриманні, учасники наукових, культурних та мистецьких заходів, учасники програм обміну між містами-побратимами та деякі інші.

Список використаних джерел

1. Коментований переклад Візового кодексу Європейського союзу. – К.: ТОВ «Вістка», 2010.
2. Ліга. Новини. Експерт: Новый Визовый кодекс ЕС. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://news.liga.net/news/society/489586-ekspert-novyyu-vizovyyu-kodeks-es-ukraintsev-ne-kasaetsya.htm#>
3. Сайт Посольства Федеративної Республіки Німеччина. Київ – Візовий кодекс. Огляд змін і переваг. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.kiew.diplo.de/Vertretung/kiew/uk/05/Visa/Visacodex__April__2010.html

УДК 81 '255=111:629.73 (043.2)

Кобилянська О.Л.

Національний авіаційний університет, Київ

ПЕРЕКЛАД ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗМІВ З АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ НА ПРИКЛАДІ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Стаття присвячена питанням аналізу способів перекладу інтернаціональної лексики в текстах авіаційної тематики. Проведення такого аналізу дозволило визначити основні лексико-семантичні трансформації, що використовуються для перекладу інтернаціоналізмів в текстах авіаційної галузі.

Питання щодо особливостей перекладу інтернаціональної лексики, зокрема в науково-технічній літературі, є проблематичним, і досі актуальним. Переклад науково-технічної літератури з англійської українською мовою вимагає від перекладача високого рівня професійної майстерності, обумовленого в тому числі знанням лексичних, граматичних та стилістичних особливостей науково-технічних текстів. Відомо, що інтернаціоналізми є певною мірою помічниками перекладача, проте останнім часом в англійських періодичних виданнях, науково-технічних журналах та в неперіодичній літературі стали все більше виявлятися нові значення загальноживаних інтернаціоналізмів, а також поруч з інтернаціональними словами доволі часто трапляються провокуючі «хибні друзі перекладача». Саме тому тема дослідження є сучасною та актуальною.

Питання перекладу інтернаціоналізмів детально вивчали такі лінгвісти як В.В. Акуленко, І.В. Арнольд, І.К. Білодід, І.В. Корунець, Т.В. Левицька, Д.С. Лотте та ін. Існує достатня кількість класифікацій інтернаціоналізмів, проте вчені не дійшли єдиної згоди стосовно адекватного відтворення інтернаціоналізмів у перекладі, що також обумовлює *актуальність* нашого дослідження. Крім того, актуальність дослідження зумовлена динамічністю інтернаціонального складу лексики, появою нових відтінків значень вже існуючих термінів, перекладознавчими спробами опису даних явищ.

Мета статті полягає у виявленні та комплексному аналізі випадків термінологічної омонімії у англійській та українській інтернаціональних терміносистемах та внесенні пропозицій щодо еквівалентного перекладу тих омонімічних термінів, що можуть мати хибні або частково некоректні відповідники.

Мета обумовила наступні **завдання**:

- розглянути види інтернаціональних елементів;
- визначити основні специфічні лексико-семантичні трансформації під час перекладу інтернаціоналізмів;

- встановити тип трансформацій, що найчастіше використовується у перекладі.

Об'єктом дослідження є інтернаціональна і псевдоінтернаціональна лексика в аспектах семантики, стилістики та контрастивної лінгвістики.

Предметом дослідження є лексико-семантичні варіанти слів, міжмовні паралелі, тобто формально-паралельні трансляти та способи передачі референційного значення інтернаціональних термінів.

Як відомо, в мовних контактах однією з найпоширеніших видів лексичної інновації є перенесення лексичного матеріалу з однієї мови в іншу, а певна зміна словникового складу мови у вигляді проникнення іншомовних запозичень має наслідком семантичні або стилістичні зміни в словах, що вже існують у мові. Такі семантичні невідповідності стають причиною появи міжмовних часткових або повних асиметрій.

Таким чином, необхідно визначити найсуттєвіші розбіжності порівнюваних лексичних та комунікативних одиниць на матеріалі текстів авіаційної тематики та текстів науково-технічної літератури, що є джерелом помилок під час перекладу таких текстів.

Отже, наше дослідження присвячене проблемі перекладу інтернаціональних і псевдоінтернаціональних слів, що з'явилися в сучасній англійській і українській мовах у зв'язку з розширенням міжнародних контактів і все більш зростаючою інтеграцією світового співтовариства.

Інтернаціоналізми – це слова загального походження, що існують у багатьох мовах з одним і тим же значенням, але зазвичай оформляються відповідно до фонетичних та морфологічних принципів певної мови [1, с. 134]. Від простого запозичення інтернаціоналізм відрізняється тим, що будь-який елемент може називатися інтернаціональним тільки тоді, коли він зустрічається принаймні в трьох неспоріднених мовах.

Розпізнавання лексичних інтернаціоналізмів у тексті, на думку І.В. Корунця, не представляє труднощів. При цьому важливою як для розпізнавання, так і для перекладу будь-якого інтер-

націоналізму є коренева морфема. Отже, міжмовний характер слова мовою джерела вважається повністю збереженим, тільки якщо кореневу морфему можна передати мовою перекладу. Таким чином, складні слова, що утворено з міжмовного та звичайного коренів (*coal-gas* – *кам'яновугільний газ*), є, за І.В. Корунцем, частковими інтернаціоналізмами [3, с. 317].

Основним джерелом виникнення інтернаціоналізмів широкого розповсюдження є запозичення. Із ходом історичного життя народу можуть запозичуватися нові предмети та поняття, назви яких не вигадують, а також запозичують. Терміни при цьому можуть переноситися без значних змін (*blooming* – *блюмінг*, *modem* – *модем*). Відмічають багато випадків, коли слово запозичують для старого поняття, для якого в мові вже є власне слово або описовий зворот (*cracking* – *розщеплення* і *крекінг*, *deuterium* – *дейтерій* і *важкий водень*). Крім того, не рідкі випадки використання іншомовних слів для найменування нового поняття, утвореного в рідній мові. Головна причина подібних запозичень у термінології – вимоги до точності терміна, з одного боку, та його практичної стислості, з іншого [3, с. 256].

З точки зору перекладача інтернаціоналізми можна умовно розподілити на три групи:

1. повні інтернаціоналізми, тобто слова, що повністю збігаються в усіх значеннях в обох мовах;

2. часткові інтернаціоналізми, тобто слова, значення яких збігається лише частково;

3. псевдоінтернаціоналізми, значення яких у двох мовах не збігаються взагалі.

Під час перекладу перекладачеві доводиться остерігатися не тільки числених псевдоінтернаціоналізмів, які можуть збити з пантелику навіть досвідченого професіонала, і повністю перевернути зміст вислову, але і складнощів, що можуть виникнути при виборі між збереженням інтернаціональної форми і підбором еквівалента. Складнощі перекладу інтернаціональної лексики також полягають у тому, що перекладач, особливо початківець, часто забуває про таке поняття, як «вживаність слова» і, знаходячись під враженням знайомої графічної форми слова, припускає у перекладі буквализми і порушує норми рідної мови, особливо в області сполучуваності слів [3, с. 275].

До загально-стилістичних модифікацій у перекладі науково-технічних текстів Л.І. Борисова пропонує віднести шість наступних: 1) експлікація імпліцитного при перекладі англійських лексичних засобів українською; 2) лексична уніфікація перекладних еквівалентів в англо-українському науково-технічному перекладі; 3)

термінологізація англійської лексики при перекладі українською; 4) спеціалізація англійської лексики при перекладі українською; 5) деінтернаціоналізація англійської інтернаціональної лексики в науково-технічних текстах при перекладі українською; 6) стилістична нейтралізація стилістично забарвлених лексичних елементів в англо-українському науково-технічному перекладі [2, с. 28]. Для перекладу інтернаціональної лексики, таким чином, найбільш характерними виявляються саме чотири останніх види трансформацій, тому надамо саме їм першочергову увагу.

Термінологізацією (процес переходу лексичної одиниці зі стану не терміна у стан терміна) слів загальноживаної лексики, квазітермінів, професійних просторіч, інтернаціоналізмів, термінів з інших терміносистем, номенклатурних одиниць та власних імен називають окремі семантичні зміни при переході слів у розряд спеціальних і відбувається зсув значення вихідної лексичної одиниці із загальноживаного прошарку до термінологічного. Наприклад: *Taxiing and aerodrome procedures, pre take-off procedures* [5, с. 113]. – *Руління та порядок дій на аеродромі, процедури до зльоту* [4, с. 117].

Термін *taxiing* має декілька словникових відповідників: 1) амер. жарг. заключення строком на п'ятнадцять років; 2) везти на таксі; а в текстах авіаційної тематики набуває термінологічного значення «руління, везти літак по землі».

Розглянемо ще один приклад: *Flight test tolerances* [5, с. 19]. – *Допуски для льотної перевірки* [4, с. 21].

У цьому реченні спостерігаємо термінологізацію терміну медицини (толерантність, витривалість) та інженерії (допустимі межі, допустиме відхилення, допустима доза).

Процес спеціалізації характеризується переходом лексичної одиниці в межах однієї терміносистеми, значення вихідної лексичної одиниці в перекладі набуває додаткових ознак, відсутніх в оригіналі; при чому результат цього процесу майже не відображається в перекладних словниках, але систематично зустрічається в науково-технічних текстах. Відмінність спеціалізації від межуючої з нею конкретизації полягає в тому, що при першій відбувається додавання специфічних ознак лексичній одиниці мови перекладу, невласливих мові оригіналу, такі специфічні дескриптори можуть мати синтаксичний характер (змінювати синтаксичну структуру вихідної лексичної одиниці) і лексичний характер (змінюється лише семантичне наповнення). Тому спеціалізація застосовується тоді, коли поняття має вужчу семантику в мові перекладу і має спеціалізу-

ватися відповідно до контексту. Результатом процесу спеціалізації в перекладі є еквіваленти, що належать до загальнонаукового шару української лексики. Такі еквіваленти відбивають зміст відповідних англійських слів у формі, характерній для способу вираження науково-технічної думки в українській мові. Наприклад: *The amount of supervised line flying experience provided after the issue of the new type rating* [5, с. 202]. – *Обсяг досвіду льотної роботи під наглядом, що здійснюється після видачі нової кваліфікаційної відмітки типу* [4, с. 204].

Деінтернаціоналізація англійської загальнонаукової інтернаціональної лексики, яка складає, за деякими підрахунками, до 50 % усіх повнозначних слів у мові науки та техніки, пов'язана з тим, що англійські інтернаціоналізми в науково-технічних текстах набувають якісної специфіки. Вони збагачуються новими зв'язками, вступають у нові словосполучення, які не зареєстровані у словниках. Процес деінтернаціоналізації стосується лише англійських інтернаціональних загальнонаукових слів, не слів-термінів, оскільки англійські загальнонаукові інтернаціональні слова замінюються українськими не інтернаціональними словами, так як відповідне українське інтернаціональне слово спричиняє хибне ототожнення. Наприклад: *Additional Requirements for training in FTOs whose principal place of business and registered offices are located outside the JAA States* [5, с. 82]. – *Додаткові вимоги для навчання в FTO, основне місце реєстрації та ведення діяльності знаходяться за межами держав – членів JAA* [4, с. 83].

Інтернаціональне загальнонаукове слово *principal* перекладено не інтернаціональним відповідником *основний*.

Розглянемо наступні приклади: *If the test is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those sections not completed shall be tested in a further flight* [5, с. 179]. – *Якщо заявник бажає припинити перевірку вмінь з причин, що є не адекватними на думку екзаменатора, заявник повинен повністю скласти перевірку заново* [4, с. 181].

An adequate fleet of training aeroplane(s) appropriate to the courses of training, equipped and maintained to the relevant JAR standards shall be provided [5, с. 164]. – *Має бути забезпечений відповідний парк навчальних літаків, необхідних для курсів навчання, обладнаних та з належним технічним обслуговуванням відповідно до стандартів JAR* [4, с. 166].

З наведених прикладів можна побачити, що трансформація деінтернаціоналізації застосовується саме при перекладі повних міжмовних омонімів, оскільки вищезгадані терміни не від-

повідають семантиці їхніх транслітераційних еквівалентів (*for reasons* – не з резону, *aeroplane* – не аероплан (термін-архаїзм)); тому в цьому випадку мова не може йти про запровадження дублетів. Звісно, запровадження дублетних варіантів можливо як компроміс: іншомовний варіант міг би вживатися у науковій літературі, а власний – у науково-популярній.

Інтернаціональні слова в науково-технічних текстах збагачуються новими зв'язками, вступають в нові сполучення і вимагають підбору нових еквівалентів, не зареєстрованих в словниках. Крім власне інтернаціоналізмів, в англійських науково-технічних текстах зустрічається значна кількість стилістично забарвлених інтернаціональних лексичних засобів, що виконують експресивну функцію і відіграють роль стилістичного прийому. Л.І. Борисова та В.Н. Комісаров поділяють такі лексичні засоби на два види: лексика з постійною стилістичною забарвленістю (функціонально-стилістичні та емоційно-експресивні слова з конотативним співзначенням) та лексичні засоби, що набувають свого забарвлення в контексті [2, с. 35]. Звісно, перекладачеві необхідно нейтралізувати або нівелювати стилістичні прийоми автора аби не вносити стилістично чужий елемент до українського тексту. Для передачі експресивності автор може використовувати слова в переносному значенні, що можуть бути регулярно стилістично забарвленими, наприклад, емоційно забарвлені прикметники, підсилювальні прислівники (*dramatic, dramatically, ideally, intimate, extremely*) для яких підбираються стилістично нейтральні міжмовні синоніми, орієнтуючись при цьому на норми мови перекладу: на найбільш типовий спосіб вираження відповідного поняття. Наприклад: *With the approval of the Authority, several different skill test/proficiency check scenarios may be developed containing simulated line operations* [5, с. 207]. – *Можуть бути розроблені та схвалені органом влади декілька планів дій щодо перевірок вмінь/перевірок кваліфікації, які містять модельовану лінію польотів* [4, с. 208].

У цьому реченні слово *scenario* (сценарій) замінюється більш нейтральним словом *план дій*, враховуючи стилістику тексту.

Розглянемо наступний приклад: *Aeroplanes type certificated in a JAA Member State under special registration such as military, ex-military, experimental or vintage aeroplanes* [5, с. 147]. – *Тип літаків, які сертифіковані у державах-членах JAA відповідно до особливої реєстрації, такі як військові, колишні військові, експериментальні або рідкісні літаки* [4, с. 149].

У цьому реченні стилістично забарвлене словосполучення *vintage aeroplanes* замінюється на

більш нейтральне словосполучення *рідкісні літаки*, враховуючи стилістику тексту.

Порівняння англійських і українських науково-технічних текстів свідчить про меншу експресивність українських науково-технічних текстів. У сучасній англійській мові все більше проявляється тенденція надавати стилістичне значення засобам мови і таким чином змушувати їх виконувати експресивну функцію [20, с. 249]. Зрозуміло, що при виборі комунікативно рівноцінних еквівалентів перевага надається нейтральним міжмовним синонімам.

Не можна не відмітити ще одну особливість при перекладі інтернаціональних слів – застосування прийому метонімії. Він являє собою такий процес, коли назва того чи того предмета або явища переноситься на інший предмет чи явище в результаті асоціації за суміжністю. Слово «суміжність», в свою чергу, означає в даному випадку тісний постійний зв'язок між двома об'єктами реальної дійсності. Однією із найпоширеніших метонімії в мові науки та техніки є метонімія *industry*. Переклад зазначеного інтернаціоналізму як *галузь промисловості* є метонімічним. Тут назва абстрактного застосовується для назви конкретного.

Продемонструємо можливі способи передачі метонімії *industry* на прикладі, який вирізняється контекстуальним метонімічним переносом значення:

Industry looks at the expense of a large-scale system for testing microprocessors and says it's too costly [5, с. 180]. – *Представники промислової фірми вважають, що ціна величезної системи для проведення тестувань мікропроцесорів являється занадто високою* [4, с. 181].

Слід відмітити ще одну причину, що спричиняє труднощі під час перекладу загальнонаукових інтернаціональних слів. У науково-технічних текстах, зокрема в текстах авіаційної тематики, лексико-семантична структура інтернаціоналізмів отримує подальший розвиток. Семантична еволюція міжнародних слів беззупинно продовжується. Вони збагачуються новими зв'язками, виникають нові варіанти значень. Зокрема інтернаціоналізм *repertoire* перекладається неінтернаціональними словами. Буквальний міжнародний переклад є абсолютно недоречним. Нові еквіваленти реєструються у інтернаціонального прикметника *practical*. Наприклад, виділяються такі поширені переклади як *прийнятний, припустимий, серійний*.

Отже, для перекладу міжнародних слів треба повністю передавати лексичне значення. Варто відзначити основні варіації перекладу: за допомогою практичного транскрибування, переклад через передання звукової структури, описовий переклад, переклад способом синонімічної заміни. В одних випадках буквальный переклад виявляється стилістично неточним, а в інших – призводить до смислових перекошувань.

Перекладачам необхідно завжди пам'ятати, що інтернаціоналізми є дуже поширеними лексичними одиницями і мають низку особливостей, що потрібно враховувати для адекватного і правильного перекладу, який би передавав головну суть слова і його смислове навантаження.

У результаті проведеного дослідження доходимо висновку, що серед специфічних лексико-семантичних трансформацій найчастіше у перекладі застосовуються термінологізація та деінтернаціоналізація. Було помічено, що трансформація деінтернаціоналізації є основною у перекладі повних інтернаціоналізмів.

Труднощі складають часткові інтернаціоналізми та псевдоінтернаціоналізми, що не мають подібних значень, оскільки вони більш численні і можуть бути прийняті за справжні інтернаціоналізми та перекладені невірно.

Список використаних джерел

1. *Англо-русский и Руссо-английский словарь «ложных друзей переводчика»* / Сост. В. В. Акуленко, С. Ю. Комиссарчик, Р. В. Погорелова, В. Л. Юхт. – М. : Советская энциклопедия, 1969. – 382 с.
2. *Борисова Л. И.* «Ложные друзья переводчика» с английского языка / АН СССР, Гос.ком. по науке и технике / Л. И. Борисова. – М. : Всесоюз. центр переводов науч.-технич. лит.-ры и док.-ции, 1989. – 43 с.
3. *Корунець І. В.* Теорія і практика перекладу / І. В. Корунець. – В. : Нова книга, 2003. – 448 с.
4. *Спільні авіаційні вимоги* – Видача свідоцтва льотному екіпажу (Літак) – JAR – FCL 1 – 244 с. (підрозділ 1) (укр.)
5. *Joint Aviation Authorities (JAA) Joint Aviation Requirements (JAR). – Flight Crew License (FCL). – part 1 (Aeroplane) – 244 p. (sec.1)*

УДК 81'25(043.2)

Ковбасюк Ю.Р.

Національний авіаційний університет, Київ

ВІДТВОРЕННЯ ГАЗЕТНО-ІНФОРМАЦІЙНОГО СТИЛЮ В АНГЛО-УКРАЇНСЬКОМУ ПЕРЕКЛАДІ

Стаття присвячена питанням аналізу способів та визначення особливостей перекладу газетно-інформаційних текстів, а також проблемі еквівалентної та адекватної передачі газетно-інформаційних повідомлень в англо-українському перекладі. Проведення такого аналізу дало можливість виокремити основні лексико-семантичні трансформації, що використовуються при перекладі текстів публіцистичного стилю.

Як відомо, газетний стиль характеризується суто інформаційними повідомленнями та суспільно-політичними промовами. Його тематика зазвичай охоплює повідомлення про події та явища, що відбуваються в різних галузях суспільного життя, насамперед, у економіці й культурі. Основне завдання матеріалів газетного стилю полягає в повідомленні певної інформації без оцінно-експресивного аналізу й конкретних висновків, які підсвідомо впливали б на думку адресата.

Актуальність дослідження зумовлена стилістичною адаптацією при перекладі газетно-інформаційних текстів, яка визначається тим, що суб'єктивність перекладу обмежена необхідністю відтворити якнайповніше зміст тексту оригіналу. Однак, можливість такого відтворення залежить від об'єктивно існуючих і незалежних від перекладача системних відношень і особливостей функціонування двох мов. Тобто, переклад передбачає суб'єктивну реалізацію перекладачем об'єктивних відношень.

Мета роботи полягає в тому, щоб дослідити лексико-граматичні аспекти перекладу, передати лінгвістичні проблеми перекладу, показати особливості номінації скорочень у газетно-інформаційному тексті, а також розкрити стилістичні засоби, що найбільше вживаються у газетно-інформаційних текстах. Для досягнення цієї мети було поставлено такі **завдання**: 1) розглянути теоретичні основи перекладу та його роль у сучасному світі; 2) визначити актуальні проблеми перекладу газетно-інформаційних матеріалів; 3) виділити особливості перекладу заголовків та скорочень англійських газет; 4) охарактеризувати лінгвістичні чинники при перекладі текстів газетних статей; 5) визначити основні способи перекладу.

Об'єктом дослідження є особливості перекладу газетних матеріалів у суспільно-політичній

сфері комунікації, враховуючи позиції функціональної стилістики.

Предметом дослідження є газетно-інформаційні повідомлення, їх заголовки та способи передачі референційного значення інтернаціональних термінів.

Таким чином, необхідно визначити найсуттєвіші розбіжності у публіцистичному стилі англійської та української мов на матеріалі статей з «Daily Worker» та праці перекладів збірок статей із цієї газети Б.І. Олійника.

Отже, наше дослідження присвячене проблемі перекладу газетно-інформаційних текстів у зв'язку з інтенсивністю руху інформаційних потоків ЗМІ.

Важливу роль у газетно-публіцистичному стилі відіграють терміни певної тематики, імена та назви, а також особливий характер заголовків, широке використання газетних кліше, наявність елементів розмовного стилю і жаргонізмів і т.д. Крім того, для газетно-інформаційних текстів характерне використання фразеологічних зворотів, що найчастіше зустрічаються у даному жанрі, у відповідності до його цілеспрямованості [4, с. 142].

Основу мови газетно-публіцистичного стилю складає книжково-повсякденна лексика, що являє собою поєднання елементів лексики і синтаксичних структур різних стилів. Але треба зазначити, що при цьому частково зберігається чи втрачається стилістичне забарвлення. Книжковий характер мови газетного стилю визначається тим, що він виражає цілісну інформацію, заздалегідь продуману та організовану.

А.Д. Швейцер пише, що перекладач повинен передати прагматичний аспект змісту тексту, який перекладається шляхом його переадресації іншомовному одержувачу «з урахуванням тієї реакції, яку викличе текст, точно переданий денотативний і конотативний компоненти змісту

початкового вислову у іншомовного читача. При цьому відбувається прагматична адаптація початкового тексту, тобто внесення певних поправок з урахуванням соціально-культурних, психологічних та інших відмінностей між оригіналом і текстом перекладу» [4, с. 142].

У роботі в процесі дослідження газетно-інформаційних текстів ми прослідковуємо, що цільова аудиторія розмовляє іншою мовою, а також має інші специфічні особливості соціокультурного середовища. У зв'язку з цим, прагматична адаптація – це зміни, що вносяться перекладачем у текст перекладу з метою досягнення необхідної реакції з боку цільової аудиторії [3, с. 84]. Іншими словами, слід правильно передати основну комунікативну функцію оригіналу.

Переклад газетно-інформаційних текстів при зміні словесної форми повинен бути, разом з тим, точно переданий по змісту. Газетні тексти, з погляду своїх стилістичних характеристик класифікуються як складова текстів публіцистичного стилю, у свою чергу, можуть поділятися на декілька жанрових різновидів: газетно-інформаційні, газетно-аналітичні, газетно-публіцистичні [1, с. 34].

Стилістичні особливості англійської та української мов майже не відрізняються. Для усіх газетних жанрів характерні загальні форми реалізації стислості: компресія інформації та передача певної частини повідомлень імпліцитно [3, с. 328].

Переклад газетно-інформаційних матеріалів може визначатися як близький до «адекватного». Такий тип перекладу викликаний його практичною необхідністю. Такий підхід вимагає від перекладача твердих знань у галузі, про яку йде мова в оригіналі та з'ясування що хотів сказати автор газетного тексту, тобто комунікативного завдання тексту [4, с. 70].

Для практичної роботи перекладача найбільш істотними є наступні характерні риси англійської преси: розмовно-фамільярний характер ряду матеріалів; емоційна забарвленість шляхом вживання жаргонізмів, перифраз; офіційність титулів та звернень; специфічність газетних заголовків; лексичні особливості газетно-інформаційних матеріалів; вживання термінів [1, с. 123].

Специфіку газетно-інформаційних матеріалів складають вже вищезгадані кліше, а також фразеологізми. Суспільно-політичний стиль більше, ніж будь-який інший стиль, є наближеним до художньої літератури. В суспільно-політичних текстах, статтях, оглядах широко використовую-

ється образна фразеологія. Характеризуючись метафоричністю, вона надає висловлюванню виразності, яскравості, своєрідності.

Скорочення, які також часто зустрічаються в англійській пресі, можна розбити на три основні групи: 1) група, яка включає скорочення назв партій, різного роду організацій і посад; 2) група, що складається зі скорочень прізвищ або фамільярних прізвиськ відомих політичних або громадських діячів; 3) група скорочень географічних назв [3, с. 165].

Велике значення при роботі з інформаційно-описовими матеріалами набуває вміння розуміти і швидко перекладати газетні заголовки англійської і американської преси. Вони складаються з «шапки» і підзаголовка.

Функцію розкриття змісту статті заповнює підзаголовок, який у декількох термінах дає короткий переказ статті, свого роду її узагальнення. Наприклад, «шапка» наступного заголовка в «Дейлі Уоркер» *PARIS PROTEST MARCH STAGED BY STUDENTS* [5] не дає нам ясного уявлення про зміст статті, бо залишається нез'ясовним, з якого приводу студенти провели демонстрацію. Зміст статті стає ясним тільки з підзаголовка: *EDUCATIONAL SYSTEM'S RESTRICTIONS PROTESTED* [5]. Тільки тепер ми можемо перекласти заголовок правильно: *Студентська демонстрація протесту в Парижі проти введення обмежень в системі освіти* [2, с. 83].

Бувають, проте, випадки, коли двоступінчаті і навіть триступінчаті заголовки все ж таки не розкривають достатньо повно зміст повідомлення.

Якщо говорити про одноступінчаті заголовки, в своїй більшості, вони лише дуже віддалено пов'язані зі змістом самих статей або. Особливо цікавим в цьому відношенні є наступний заголовок, що абсолютно не розкриває змісту статті. Йдеться про те, що газета «Дейлі Уоркер» одержала на конкурсі премію за найкраще оформлення. Стаття має заголовок *MAKKS MOCKS* [5]. Ці два слова вирвані з речення в середині статті: *The judges say that the Daily Worker "continues to make the most of its limited number of pages"* [5]. Очевидно, що в даному випадку при перекладі неможливо відтворити англійський заголовок, його слід перекласти так, щоб він відображав основний зміст: *Присудження премії газеті «Дейлі Уоркер» або Премія* [2, с. 87].

В англійських газетах будь-яка стаття або повідомлення про події може ділитися підзаголовками. Ось характерний приклад. У

газеті «Дейлі Уоркер» було розміщене повідомлення про те, як вибухом газу, що накопився в результаті витоку на автоматичній телефонній станції, була зруйнована половина селища, коли абонент після розмови поклав трубку і цим викликав іскру. Повідомлення надруковане під наступним заголовком *PHONE BLOWS UP HALF VILLAGE* [5] – *Телефон зруйнував пів селища* [2, с. 90]. Уже в самому заголовку помітне явне прагнення заінтригувати читача.

При перекладі англійських газетних заголовків на українську мову нам слід враховувати, що для англійських газет характерне переважання дієслівних заголовків. Наприклад: *FLOODS HIT SCOTLAND*; *JOHNSON SENDS MESSAGE*; *WILLIAM FAULKNER IS DEAD* [6]. Проте, у нашому сучасному друці дієслівні заголовки зустрічаються досить рідко, для них характерні бездієслівні заголовки. Цю особливість слід враховувати при перекладі англійських газетних матеріалів на українську мову. Тому вищенаведені приклади ми повинні перекласти на українську мову бездієслівними заголовками: *Повінь в Шотландії*; *Послання Джонсона*; *Смерть Уільяма Фолкнера*. Українською мовою такі заголовки: *Уільям Фолкнер помер*; *Джонсон шле послання* [2, с. 94] і т.п.

У деяких випадках ми маємо справу з довгими заголовками, де усунути дієслово зазвичай дуже складно. Такі заголовки зустрічаються досить часто: *900 NOTABLES PETITION THE PRESIDENT: HALT PERSECUTION UNDER McCARRAN ACT* [5] – *900 відомих громадських діячів США звертаються до президента з петицією, закликаючи припинити переслідування за законом МакКаррена* [2, с. 95]; *OTTAWA GIVES IN TO U.S. ULTRA-RIGHT, REFUSES ENTRY TO NOTED HISTORIAN* [5]. – *Канадський уряд капітулює перед правими угрупованнями США, відмовляючи в дозволі на в'їзд відомому історичу* [2, с. 95].

Дієслівність, звичайно, зберігається також у заголовках, що складаються з питального речення: *WILL SCANDAL OF DER SPIEGEL BE A BOOMERANG FOR ADENAUER?* [6] – *Чи не обернеться скандал з журналом «Шпігель» проти Аденауера?* [2, с. 95]; *WILL THERE BE A MAJOR BUSINESS SLUMP IN '63?* [6] – *Чи не буде 1963 рік свідком значної економічної кризи?* [2, с. 101].

Значну складність представляє переклад заголовків, у яких є дієслівний присудок в особис-

тій формі, але відсутній підмет. Дослівно такі заголовки перекласти неможливо, тому дієслівні заголовки подібного типу краще перекладати називними реченнями: *WANT NO WAR HYS-TERIA IN TORONTO SCHOOLS* [5]. – *Протести проти поширення військової істерії в школах Торонто* [2, с. 104]; *HITS ARRESTS OF PEACE PARTISANS* [5]. – *Виступ проти арешту борців за мир* [2, с. 207]; *COPers HOUSING STAND* [5]. – *Критика позиції республіканців з житлового питання*; *DEFER MOVE TO DISBAR LAWYERS FOR CP "11"* [6]. – *Відтягнення дискваліфікації захисників у справі «11» керівників компартії США* [2, с. 303]; *ROCKEFELLER COULDN'T BUY A LANDSLIDE VICTORY* [6]. – *Чому Рокфеллеру не вдалося купити рішучу перемогу* [2, с. 215]; *WAVE OF PEACE ACTION SWEEP THE NATION* [5]. – *По країні прокотилася хвиля виступів на захист миру* [2, с.103].

Для позначення майбутнього часу в заголовках широко використовується інфінітив. Наприклад: *LAUNDRY WORKERS TO VOTE ON NEW CONTRACT*; *DAVY MEN TO STAY OUT*; *AMERICA TO RESUME TESTING* [6]. При перекладі заголовків такого типу нам слід вживати теперішній час дієслова, у семантиці якого закладене майбуття. Перекладаємо: *AMERICA TO RESUME TESTING* [6]. – *США збираються відновити ядерні випробування*. Або потрібно вдаватися до бездієслівного заголовка з введенням слова майбутній: *Майбутнє відновлення американських ядерних випробувань* [2, с.116]; *LAUNDRY WORKERS TO VOTE ON NEW CONTRACT* [36]. – *Майбутнє затвердження контракту робочими прального комбінату* [2, с.116]; *DAVY MEN TO STAY OUT* [6]. – *Майбутній страйк робочих фірми Дейві* [2, с.116].

Перекладачу слід завжди зважати на деякі особливості вживання часових форм у заголовках. Це необхідно перш за все для правильного розуміння змісту заголовка, а в деяких випадках і для вибору варіанту перекладу.

Сучасні англійські газети в заголовках, як правило, використовують неперфектний час. Коли йдеться про події, що відбулися в недавньому минулому, зазвичай використовується теперішній час.

Це найпоширеніший тип заголовків, адже вживання теперішнього часу додає їм жвавість, наближає події до читача, робить його ніби учасником цих подій і тим самим підсилює його інтерес до публікованого матеріалу. При перекладі на українську мову в таких випадках, коли дово-

диться зберігати дієслівність заголовків, часто зберігається відповідний час. Наприклад: RICHARD ALDINGTON DIES, 70 [5]. – У віці 70 років, іде з життя Річард Алдінгтон [2, с. 416]. 87th CONGRESS ENDS WITH LITTLE FOR PEOPLE [5]. – Конгрес 87 – скликання закінчує роботу, не зробивши нічого для народу [2, с. 416].

Часто незрозумілі без розшифрування терміни знаходять семантичну інтерпретацію у тексті статті. У багатьох випадках вони вживаються без додаткових пояснень і лишаються незрозумілими для значної частини читацької аудиторії. Проте переважна частина термінів зрозуміла пересічним читачам, оскільки має тривалу історію побутування в ЗМІ. Але перекладачу необхідно пам'ятати про те, що терміни, які почали з'являтися на шпальтах преси порівняно недавно, потребують пояснення, наприклад, журналістський пул (група журналістів різних ЗМІ, які призначені висвітлювати певні події): *The press pool was sent to the Livadia Palace in the morning, where the summit was to take place* [5]. – *Вранці журналістський пул відправили до Лівадійського палацу, де й мав відбуватися саміт* [2, с. 107].

Як правило, терміни журналістики функціонують у газетних матеріалах зі своїм прямим значенням і є засобом передачі фахової інформації, проте можуть змінювати своє значення і лексичну сполучуваність, вживатися в переносному значенні. Шпальти газет фіксують нові лексичні одиниці, які потрапляють із термінології журналістики у загальний вжиток, численні аббревіатури та синоніми, помилкові вживання окремих термінів, а також приклади порушення мовних норм.

Під час перекладу, при поступовому переході від заголовка до менш структурованих матеріалів, правила перекладу набувають більш вишуканого характеру через вплив лінгвістичних чинників. У ході роботи з газетно-інформаційними текстами, перекладач повинен враховувати мету тексту, характер користувача, мовні якості тексту оригіналу, специфіку культурної та індивідуальної мови в культурному аспекті

Отже, у сучасному світі переклад газетно-публіцистичного стилю характеризується певними специфічними особливостями та труднощами. Дослідження особливостей перекладу цього жанру, зважаючи на постійне збільшення видань газетно-інформаційних матеріалів, набуває значної популярності. Перекладачам необхідно завжди пам'ятати, що інтернаціоналізми є дуже поширеними лексичними одиницями і мають низку особливостей, які потрібно враховувати для адекватного і правильного перекладу, здатного передавати головну суть слова і його смислове навантаження.

Американські та англійські реалії здебільшого перекладаються за допомогою використання п'яти перекладацьких трансформацій: транслітерації, транскрибування, транскодування, описового перекладу та калькування, за допомогою яких можна досить чітко та без викривлення змісту передати інформаційне повідомлення.

У результаті проведеного дослідження доходимо висновку, що в сучасному світі, вивчення загальної теорії перекладу є достатньо необхідною наукою, не кажучи вже про теорію газетно-інформаційного перекладу. Дослідження особливостей перекладу цього жанру, зважаючи на постійне збільшення видань газетно-інформаційних матеріалів, набуває значної популярності. Отже, для досягнення адекватного перекладу перекладачеві необхідно враховувати засоби і методи передачі інформації, до яких він звертається, працюючи з газетно-інформаційним текстом.

Список використаних джерел

1. Антонова А. П. О газете. / А. П. Антонова, Г. В. Боганова – К. : Освіта, 1965. – 219 с.
2. Олійник Б. І. Вибрані твори, у двох томах. Переклади. Публіцистика. Т. 2. / Б. І. Олійник – К: Українська енциклопедія, 2006. – 608 с.
3. Сухаєнко Д. М. Стилистика газетних жанров. / Д. М. Сухаєнко – К. : Освіта, 1981. – 453 с.
4. Швейцер А. Д. Теория перевода. Статус, проблемы, аспекты / А. Д. Швейцер – М.: Наука, 1988. – 408 с.
5. Daily Worker, newspaper. – London, April, 2001
6. Daily Worker, newspaper. – London, November, 2001

УДК 81' 25 (043.2)

Лебідь Т.І.

Національний авіаційний університет, Київ

ПЕРЕКЛАД БЕЗЕКВІВАЛЕНТНОЇ ЛЕКСИКИ (НА ОСНОВІ МАТЕРІАЛІВ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ ЛІТЕРАТУРИ)

Стаття присвячена питанням аналізу перекладу безеквівалентної лексики науково-технічної літератури та способам її перекладу. Проведення такого аналізу дозволило дослідити основні способи перекладу безеквівалентної лексики з метою одержання доцільного та адекватного тексту перекладу.

Найбільш типовою лексичною ознакою науково-технічної літератури є насиченість тексту термінами і термінологічними словосполученнями, а також наявність лексичних конструкцій та скорочень, що зазвичай є безеквівалентною лексикою. У такій літературі займають особливе місце тексти, орієнтовані не стільки на носіїв певної мови, скільки на представників певної професійної групи з певними екстралінгвістичними знаннями. Безеквівалентна лексика повинна забезпечувати чітку і точну вказівку на реальні об'єкти і явища, встановлювати однозначне розуміння фахівцями переданої інформації. Тому до цього типу слів пред'являються особливі вимоги. Перш за все потрібно точно передавати значення безеквівалентних елементів, мати строго певне значення, яке може бути розкрито шляхом логічного визначення, що встановлює місце позначеного терміном поняття в системі понять даної галузі науки або техніки.

Актуальність дослідження полягає в тому, що переклад науково-технічної літератури становить серйозну проблему у сучасному світі глобалізації. Оскільки розвиток науки і техніки настільки стрімкий, що з'являється все більша кількість безеквівалентної лексики, тобто тієї, перекладу якої досі не існує. Особливо це стосується термінів, якими насичена науково-технічна література. Це підтверджує актуальність і новизну дослідження. Безеквівалентна лексика є ключовою в даному типі літератури, тому необхідно приділяти їй особливу увагу, а саме її перекладу. Перекладач має бути обізнаним у засобах перекладу безеквівалентної лексики та неологізмів та застосуванні різних перекладацьких трансформацій для доцільного перекладу технічної літератури.

Метою роботи є дослідження особливостей перекладу безеквівалентної лексики на основі матеріалів науково-технічної літератури з англійської на українську мову. Реалізація

поставленої мети передбачає розв'язання низки конкретних *завдань*:

- розкрити і описати, які особливості мовних систем і закономірності функціонування мов лежать в основі перекладацького процесу науково-технічної літератури;
- дослідити особливості текстів науково-технічного стилю;
- проаналізувати спеціальну термінологію англійської мови наукових текстів та особливості її перекладу з англійської на українську мову.

Об'єктом дослідження є, власне, англійська безеквівалентна лексика на прикладі науково-технічних текстів.

Предметом дослідження є засоби перекладу безеквівалентної лексики у науково-технічних текстах.

У зв'язку з бурхливим розвитком техніки та поширенням науково-технічної інформації виросло значення науково-технічного перекладу. У сучасній науці термін «безеквівалентна лексика» порівняно новий, і у його тлумаченні немає одностайності, а інколи й конкретності, що не сприяє визначенню безеквівалентної лексики як категорії лінгвістики. Стрімкий розвиток новітніх технологій, необхідність у найкоротший термін знайомитись з останніми надбаннями науки привертають особливу увагу до науково-технічного перекладу. Однією з головних відмінностей мови технічної літератури від інших різновидів є значна кількість термінів, чітке викладання матеріалу.

Наявність безеквівалентних одиниць не означає, що їхнє значення не може бути передане у перекладі або що вони перекладаються з меншою точністю, ніж одиниці прямої відповідності. Відповідності можуть лише частково співпадати по значенню з одиницею, що перекладається, і що нерідко при перекладі використовуються контекстуальні заміни навіть за наявності регулярних відповідностей.

Вимоги до результатів перекладацької діяльності поступово підвищуються, адже вони

диктуються змінами у сучасному світовому рівні розвитку науки і техніки. І саме лексична система знаходиться найбільшою мірою під впливом цих змін. На лексикон припадає організаційна роль у презентації мовних систем та структур, а слова можна розглядати як базові семантичні одиниці мови, значення яких є ключовим для здійснення перекладу [4, с. 65].

Певні труднощі у процесі технічного перекладу виникають при відтворенні неологізмів та безеквівалентної лексики. Терміни та реалії, якими так насичена науково-технічна література, найчастіше потрапляють до цієї групи. Безеквівалентні терміни виникають у результаті такого очевидного факту, коли наукові відкриття, технічні удосконалення, технологічні інновації виникають спочатку в одній країні, а потім стають надбанням інших. Тому і відповідне збагачення понятійного апарату в тій або іншій сфері відбувається нерівномірно: на певних етапах одна мова випереджає іншу [4, с. 147].

Важлива особливість сучасного етапу науково-технічного прогресу полягає у взаємному проникненні спеціальної термінології з одних галузей знань у інші.

Під час перекладу науково-технічної літератури безумовно доводиться звертатися за допомогою до словника. Дуже важливо знати, у якому випадку варто звертатися до словника загальної лексики, а у якому – до термінологічного, як використовувати словник, коли необхідне англійське слово у ньому відсутнє. Якщо врахувати, що найчисельнішою групою термінів – з точки зору словотвору – є складні іменники і складні прикметники, то зрозумілим є те, що основні зусилля варто спрямувати на засвоєння закономірностей словотвору цих двох найбільших груп термінів. Це у значній мірі позбавляє від необхідності звертатися до словника, у результаті чого процес перекладу стає менш трудомістким. Крім цього, це уможливорює самостійний переклад термінів, відсутніх у словнику.

До основних представників безеквівалентної лексики відносять неологізми – це нові слова, що з'являються в мові у результаті різних змін у житті суспільства, у галузі культури, науки і мистецтва.

Слід розрізняти неологізми двох видів: нові слова і нові значення, які з'явилися у «старих» слів. Обидва види представляють труднощі для перекладу, тому що такі слова і значення неможливо знайти у звичайних англо-

українських словниках і далеко не завжди можна знайти навіть у новітніх англійських словниках. Кожному перекладачеві добре відомо, що будь-який словник відстає у галузі реєстрації нових слів і значень принаймні на кілька років. Досить порівняти словники до початку Другої світової війни та післявоєнного періоду, щоб перекоонатися в різочому контрасті. Однак відставання словника – це ще не найсерйозніша проблема для перекладача. Неологізм відрізняється від звичайного слова тим, що проіснувавши деякий час, він стає загальноживаним словом, або зникає зовсім [2, с. 79].

Іншим чинником, який гальмує реєстрацію неологізмів як в англо-українських, так і в англійських словниках, є їх тимчасове, швидкоплинне існування в мові, тобто спостерігається те ж явище, що і зі сленгом. Неологізми та інші образні слова та фрази, так само як і сленгізми народжуються настільки стрімко, особливо в мові публіцистики, науки і техніки, що ніякий словник не може, та й не повинен відразу фіксувати їх появу [2, с. 81].

Стрімкий розвиток науки і техніки сприяв виникненню багатьох неологізмів. Наприклад: *module* – модуль, блок; *transfer* – трансфер. З'явилися неологізми пов'язані з використанням комп'ютерів у різних галузях. Наприклад: *lineofcode* – кількість строк програми; *lineload* – лінія завантаження у галузі зв'язку; *lineprinter* – прилад для друку; *linedriver* – драйвер; *keyfield* – поле в структурі запису [5].

Також розвиток науки і техніки, радіоелектроніки, космічної промисловості послугував появі багатьох неологізмів. Наприклад, *bomb* – радіоактивне джерело (мед.); *brinkmanship* – балансування на межі війни; *think-tank* – «колективний мозок» [5].

У зв'язку з розвитком авіації з'явилися наступні лексичні одиниці: *airbus* – аеробус; *helibus* – вертоліт-автобус; *seadrome* – гідроаеродром; *to bail out* – катапультиватися та ін. [5]. Коли з'явилися літаки, що вимагають невеликого майданчика для зльоту і посадки, виникли наступні неологізми: *STOL (Short Take-Off and Landing)* – укорочений пробіг; *STOL-port* – аеродром для літаків з укороченим пробігом; *verti-port* – аеродром для літаків з вертикальним зльотом і посадкою і т.д. [5].

Велика кількість неологізмів виникла з розвитком преси: *bigger bang for a buck* – ефективно використання асигнувань на оборону, в основному за рахунок ядерних засобів стримування; *big lie* – велика брехня,

гітлерівська пропаганда; man on horseback – військовий диктатор; trade off – компроміс. [5].

Не кожне слово, створене навіть і у відповідності з внутрішніми законами відповідної мови, автоматично надходить у словниковий склад. Неологізм повинен пройти значний період перевірки в суспільній мовній практиці колективу, для того щоб завоювати собі «право громадянства» в словниковому складі мови й стати елементом цього словникового складу.

До способів перекладу безеквівалентної лексики можна віднести застосування наступних трансформацій: калькування, транскодування, транскрипція, транслітерація, описовий переклад та ін. [2, с. 80].

Калькування – дослівна передача безеквівалентної лексики, коли складові частини слова або фрази перекладаються відповідними елементами мови перекладу. Однак словотворення при калькуванні не може бути необмеженим. У цьому випадку свого роду корективом є суспільна практика: вона або сприймає кальку, або відкидає її. Прийнята калька фіксується в мові, входить у її склад у якості слова або словосполучення. Часто зустрічається калькування, що існує дуже короткий час і потім зникає. Прикладом такого калькування може бути переклад англійського слова *camelry* (*a force of men mounted on camels – New Webster's Dictionary, 1993*). Це слово перекладалося певний час «*верблюдерія*» (*no зразку «кавалерія»*), але це слово не увійшло у словник і залишилося лише мовним жартом (зараз його перекладають «*війська на верблюдах, загін на верблюдах*») [3, с. 34]. Калькування також застосовувалося при перекладі таких термінологічних словосполучень, наприклад, як: *process-handling procedure – процедура управління процесом; peer view instances – рівноправні екземпляри видимого елемента; disk storage – дискова пам'ять; current drive – поточний дисковод; image recognition – розпізнання зображення* [6].

Калькування застосовується у тих випадках, коли у мові перекладу еквівалентна лексична одиниця відсутня, а більш-менш дослівний переклад словосполучення буде в цілому зрозумілий і до певної міри передає образність. Крім того, цей спосіб іноді застосовується у тих випадках, коли в англійській мові важливо передати національне забарвлення українського звороту [3, с. 121].

Калькування – один із шляхів збагачення словника мови, оскільки воно не є порушенням мовних норм, як буквалізм. Воно є особливим запозиченням: запозичується з іноземної мови та чи інша синтагма і буквально перекладаються елементи, які її складають. Отримується таким чином або калькування виразу, причому використовуються синтаксичні структури мови перекладу, привносячи у неї нові експресивні елементи, або калькування структури, причому занослячи в мову нові конструкції, наприклад, *science-fiction – букв. наука-фантастика*.

Калькування є виправданим при перекладі термінологічних словосполучень тоді, коли складові елементи цих словосполучень вже посіли певне місце у термінологічній системі мови перекладу і є доступними для розуміння спеціалістів. [3, с. 128].

Так само як і стосовно запозичень, існують старі стійкі кальки, які можна лише згадати мимохідь, оскільки вони, як і запозичення, можуть зазнавати семантичної еволюції, стаючи «помилковими друзями». Більш цікавими залишаються для перекладача нові кальки, за допомогою яких він уникає запозичення, заповнюючи прогалини. У таких випадках, мабуть, краще вдаватися до словотворення на основі греко-латинського фонду або використовувати гіпостазис (перехід однієї частини мови в іншу за конверсією).

Наступна трансформація – транскодування. Транскодування є побуквенною чи пофонемною передачею вихідної лексичної одиниці за допомогою алфавіту мови перекладу. Особливо часто транскодування англійських простих науково-технічних термінів відбувається в тих випадках, коли термін у мові перекладу складається з міжнародних терміноелементів латинського або давньогрецького походження.

Отже, необхідною є розробка конкретних перекладацьких процедур в передачі термінологічних одиниць іншої мови. Транслітерація – передача літерами мови перекладу слова з вихідної мови (*TASS – ТАСС, UNESCO – ЮНЕСКО, INTERPOL – Інтерпол*). Цей спосіб не розкриває значення слова. Без відповідного пояснення воно виявляється незрозумілим. Невідомими залишаються характерні особливості референта [2, с. 79–81].

Транскрипція – передача слова з вихідної мови за допомогою фонем мови перекладу. Транслітерація і транскрипція при перекладі наукових термінів рідко бувають у чистому вигляді, частіше використовується транскрипція

із збереженням елементів транслітерації (*напр., hacker – хакер, interface – інтерфейс, computer – комп'ютер*). Серед прикладів чистої транскрипції можна навести терміни: *cache – кеш, slash – слеш, BASIC – Бейсік*. Приклади транслітерації більш чисельні: *port – порт, adapter – адаптер, assembler – асемблер, cursor – курсор, supervisor – супервізор* [6].

Прийом транскрипції (транслітерації) при перекладі може використовуватися обмежено: з одного боку, він вимагає наявності у терміна певного звукового ладу і закінчення, що сприяє подальшому утворенню відмінкових форм іменника, з іншого, необхідним є обмеження включення запозичення в систему понять відповідної області [2, с. 90].

Експлікація чи описовий переклад – це лексико-граматична трансформація, коли лексична одиниця іноземної мови замінюється словосполученням, що пояснює її значення, тобто що дає більш-менш повне пояснення чи визначення цього значення у мові перекладу. Недоліком описового перекладу є його громіздкість і великий об'єм тексту. Переклад простих англомовних термінів можливий шляхом опису значення, коли простий термін замінюється в мові перекладу словосполученням, що адекватно передає зміст цього простого терміна, наприклад: *maisonette – квартира (помешкання) на двох рівнях (на двох поверхах); rabbit – газодифузійне розділення ізотопів з частковою рециркуляцією; groundtime – час перебування літака на старті; fieldstudy – дослідження досвіду військ; attack problem – тактичне завдання ведення наступального бою* [6].

При застосуванні описового перекладу англійських простих термінів важливо слідкувати за тим, щоб словосполучення в мові перекладу повно передавало всі основні ознаки поняття, позначеного терміном оригіналу. У порівнянні з транскодуванням описовий переклад має перевагу: завдяки ньому досягається більша прозорість змісту терміна. Проте, такий спосіб характеризується і певними недоліками: 1) при його застосуванні можливо неточне або нечітке тлумачення змісту простого терміна, 2) описове словосполучення порушує таку вимогу до термінів, як стислість, а тому такі багатослівні терміни не мають дериваційного потенціалу, тобто, від них важко утворювати похідні терміни. [1, с. 32].

Основна складність перекладу науково-технічних текстів, а саме переклад термінів, полягає у розкритті та передачі засобами

української мови іншомовних реалій. У спеціальному тексті нерідко буває елемент новизни, який є особливо цікавим для читача, але пов'язаний із вживанням нових термінів, ще не зафіксованих у словниках. Зрозуміло, що такі випадки можуть створювати серйозні проблеми для перекладача. Основна умова подолання цієї труднощі полягає у детальному аналізі описуваного явища і передачі його термінами, що вже є ustalеними в науці. Актуальні наукові проблеми, найновіші технічні винаходи і відкриття висвітлюються у друкованих виданнях і перш за все - у періодичних виданнях, до яких і повинен звертатися перекладач

Особливий інтерес як для перекладачів - практиків, так і для теоретиків перекладу представляє так звана безеквівалентна лексика. Безеквівалентна лексика виявляється, головним чином, серед неологізмів, серед слів, які називають специфічні поняття і національні реалії, і серед маловідомих назв. Незважаючи на те, що з проблемою передачі національних реалій перекладачі зіткнулися досить давно, і вже існує певний багаж перекладацьких рішень, її не можна вважати остаточно вирішеною, оскільки далеко не для кожного випадку є готовий перекладацький еквівалент.

Отже, слід дуже обачно обирати способи перекладу такої лексики та зважати на сферу перекладу мови оригіналу науково-технічної літератури для того, щоб уміти адекватно перекласти та знайти значення незнайомого слова.

Список використаних джерел

1. Андрієнко Л.О. Науково-технічний переклад : конспект лекцій і дидактичний матеріал для студентів лінгвістичних спеціальностей / Андрієнко Л. О. – Черкаси : ЧДТУ, 2002. – 92 с.
2. Баловнева О.О. Особливості перекладу англійської науково-технічної термінології / Баловнева О.О. // Вісник Житомирського державного університету ім. І. Франка. – 2004. – Вип. 14. – С. 79-81
3. Лівий І. Мистецтво перекладу. / Лівий І. – М., 1974.
4. Коваленко А.Я. Загальний курс науково-технічного перекладу: [посібник для студентів перекладацьких факультетів] / Коваленко А. Я. – К. : Інкос, 2002. – 320 с.
5. Macmillan Webster's New World College Dictionary/ Macmillan, USA, 2000. – 1716 p.
6. Sara Tulloch, Elizabeth Knowles, Julia Elliott The Oxford Dictionary of New Words (Paperback) / Sara Tulloch, Elizabeth Knowles, Julia Elliott, – 2006

ЗМІСТ**ЕКОНОМІКА ТА ПІДПРИЄМНИЦТВО**

<i>Бежура Е.Р.</i> Діагностика впливу стресових ситуацій на психофізіологічні характеристики оператора керуючої системи.....	3
--	---

ПРАВознавство

<i>Миронець О.М.</i> Правове регулювання перевезення пасажирів і багажу авіатранспортом.....	7
<i>Шапенко Л.О.</i> Правове регулювання страхових ризиків в цивільній авіації	11

МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ

<i>Гнатишина А.В.</i> Банкрутство «Аеросвіт» та його вплив на вітчизняний ринок авіаперевезень	15
<i>Дяченко І.А.</i> Особливості застосування Візового Кодексу громадянами України, що подорожують з туристичною метою.....	18

ГУМАНІТАРНА ОСВІТА

<i>Кобилянська О.Л.</i> Переклад інтернаціоналізмів з англійської мови на прикладі авіаційної галузі.....	21
<i>Ковбасюк Ю.Р.</i> Відтворення газетно-інформаційного стилю в англо-українському перекладі	25
<i>Лебідь Т.І.</i> Переклад безеквівалентної лексики (на основі матеріалів науково-технічної літератури).....	29

Наукове видання

НАУКА І МОЛОДЬ
ГУМАНІТАРНА СЕРІЯ
ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

Випуск 13

Видавництво НАУ.

03680. Київ-680, проспект Космонавта Комарова, 1.

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру ДК № 977 від 05.07.2002.