

## *Література*

1. Авиационные правила АП-25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. – М.: АО Авиаиздат, 2004. – 33 с.

УДК 34:629.73 (477) (043.2)

Дудник Н. С., Ярина Ю. А., студентки,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

### **УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОВІТРЯНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

Розвиток авіаційної галузі в Україні співпав з кризовими явищами перших років незалежності. Пов'язано це з економічною кризою в Україні, з різким зниженням реальних доходів населення, розривом економічних зв'язків з країнами СНД. У середині 90-х років ХХ століття спостерігався різкий спад обсягу повітряних перевезень.

Ефективність функціонування вітчизняного авіаційного транспорту залежить від дієвості механізмів, які застосовує держава, регулюючи відносини в авіаційній галузі. Враховуючи, що транспортна авіаційна галузь України є невід'ємною складовою світової авіаційної транспортної системи, здатність національних авіаційних компаній конкурувати з іноземними авіакомпаніями є однією з основних умов створення потужної національної авіаційної галузі. У такій ситуації роль держави полягає не тільки у створенні необхідних передумов для визначення потенційно конкурентоспроможних авіапідприємств, але і в наданні їм цілеспрямованої допомоги з метою більш повного втілення їхніх переваг на внутрішньому та світовому ринках.

Центральне місце у системі регулювання повітряного транспорту належить законодавчому процесу, який виконує функції легалізації та формалізації правил авіаційної діяльності, в тому числі і самих механізмів регулювання – ліцензування та сертифікації. Роль законодавчого процесу, як механізму державного регулювання, постійно зростає. На сучасному етапі продовжується процес побудови системи регулювання повітряного транспорту за новими принципами. Динаміка розвитку відносин на світовому ринку авіаційних перевезень свідчить про необхідність постійного удосконалення нормативно-правового поля на міжнародному та національному рівнях. Провідні авіаційні держави світу та країни Євросоюзу поступово відходять від традиційних двосторонніх відносин щодо повітряного сполучення та переходять на ринкові умови лібералізації та «відкритого неба». При удосконаленні національної нормативно-правової

бази слід звернути увагу на досвід побудови системи правових засобів правового регулювання двох найпотужніших та успішніших учасників міжнародного ринку авіаційних перевезень – Європейського Союзу та Сполучених Штатів Америки [2, с. 112]. Основою державного регулювання діяльності цивільної авіації України є нормативно-правова база, яка складається з Конституції України, Повітряного кодексу України від 16.09.2011, інших законодавчих актів, національних нормативно-правових актів, державних та галузевих стандартів, керівних документів із стандартизації, актів міжнародного повітряного права, документів міжнародних організацій, членом яких є Україна [1]. Україна стала членом Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) та Європейської організації з безпеки аеронавігації, що, відповідно, потребує внесення змін до законодавства України у сфері авіації. Наявний масив норм національного авіаційного права потребує впорядкування і вдосконалення, усунення протиріч та заповнення прогалин у правовому регулюванні. Концепцією розвитку цивільної авіації України, яка затверджена Постановою КМ України від 28.12.1996 № 1587, визначені шляхи створення правової бази цивільної авіації України. В подальшому був прийнятий Закон України від 21.11.2002 № 228-IV «Про Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» та Закон України від 18.03.2004 № 1629-IV «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», в яких визначений курс на адаптацію законодавства України до законодавства Європейського Союзу [3].

Отже, основою для удосконалення та створення національної авіаційної нормативної бази стало законодавство Європейського Союзу, а також стандарти і рекомендації Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Саме така позиція викладена розробниками нового Повітряного кодексу України, який вступив в силу 17 вересня 2011 року. При створенні національної нормативно-правової бази авіаційної галузі необхідно приділяти увагу питанню співвідношення права і економіки, так як економіка впливає на право безпосередньо та опосередкованим шляхом, а саме: через державу, політику, правосвідомість.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України: чинне законодавство станом на 16 вересня 2011 р. – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2011. – 112 с.
2. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні [У 2 т.] / За ред. В. Г. Дідика. – У 2-х томах: Том 1. – К.: ТОВ «Ніка – Прінт», 2006. – 392 с.

3. Про державне регулювання в сфері транспорту: Закон України від 20 листопада 2012 р. № 5502-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>

УДК 34:002:629.73 (043.2)

**Дуксенко Н. А., Паращук Т. І.**, студенти,  
Інститут комп'ютерних інформаційних технологій,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: **Макеєва О. М.**, старший викладач

## **ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

У сучасний період розвитку українського суспільства все більше набувають значення інформаційні технології, що лежать в основі різних соціальних процесів. Такі технології відіграють значну роль в системах руху повітряним транспортом. Саме тому порушення роботи систем захисту інформації може нанести значну шкоду і призвести до трагічних наслідків. Таким чином необхідно враховувати усі особливості функціонування засобів дотримання безпеки цивільної авіації [1].

Актуальність роботи полягає у розгляді проблеми інформаційної безпеки у сфері цивільної авіації. Метою дослідження є формування принципів регулювання правової охорони як складової інформаційної безпеки цивільної авіації, а також пропозицій, спрямованих на вдосконалення правового регулювання відповідних суспільних відносин.

Інформаційна насиченість є невід'ємною властивістю сучасних суспільних відносин, в тому числі в галузі цивільної авіації. Це обумовлює необхідність підтримки належного рівня інформаційної безпеки, оскільки, з одного боку, ефективне застосування інформаційних технологій у цивільній авіації надає значні можливості для економії часу та коштів, удосконалює конкурентоспроможність повітряного транспорту, підвищує якість надання послуг у цій галузі, з іншого – інформаційні технології та інформація є об'єктами протиправних посягань.

Інформаційна безпека цивільної авіації досліджується такими дослідниками, як: О. Баранов, В. Брижко, В. Гавловський, Л. Задорожна, О. Золотар, Р. Калюжний, А. Кузьменко, Б. Кормич, В. Цимбалюк, А. Філіппов, М. Швець та іншими. Наукові роботи вище вказаних учених мають важливе практичне і теоретичне значення. Вони утворюють фундамент для подальших досліджень, які спрямовані на урегулювання суспільних інформаційних відносин і забезпеченню інформаційної безпеки в цивільній авіації.