

3. Технічні заходи – різноманітні засоби захисту від несанкціонованого доступу, захист інформації від витоку технічними каналами зв'язку, криптографічні засоби захисту інформації, системи захисту від DDOS-атак.

Таким чином, у процесі розвитку повітряного права та удосконалення авіаційної діяльності можна очікувати підвищення уваги фахівців у авіаційній сфері до інформаційної безпеки як комплексної категорії у контексті її актуальних проблем, зокрема становлення авіаційних підприємств як елементів кібернетичної інфраструктури, забезпечення кібернетичної та інформаційно-психологічної безпеки, захисту персональних даних тощо, що у підсумку призведе до відповідного нормативного відображення, формування політики забезпечення, виокремлення спеціальних організаційних структур тощо.

#### *Література*

1. Ярочкин В. И. Информационная безопасность: учебник / В. И. Ярочкин. – М.: Академический Проект; Фонд «Мир», 2003. – 640 с.

2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2017. – № 16. – Ст. 199.

3. Тихомиров О. О. Інформаційна безпека як складова безпеки авіації: сучасне правове відображення / О. О. Тихомиров // Аеро-2012. Повітряне і космічне право: зб. матер. Всеукр. конф. молодих учених і студ., 22 листопада 2012 р., Національний авіаційний університет, м. Київ. – С. 283-286.

УДК 342.942:629.7 (043.2)

**Момотюк В. О.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Розум І. О., к.ю.н.

### **ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТНОГО СПОЛУЧЕННЯ**

На сьогодні авіаційний транспорт є найбільш глобалізованим порівняно з автомобільним, залізничним, водним чи трубопровідним. Система світового повітряного транспорту склалася завдяки міжнародному співробітництву. Її можна охарактеризувати як сформовану глобальну транспортну структуру, за допомогою якої реалізуються процеси повітряних перевезень

пасажирів, багажу, вантажів і пошти. Міжнародні перельоти регулюються багатьма міжнародними угодами, які в свою чергу дають змогу організувати міжнародне авіаційне транспортне сполучення між державами та регіонами світу та забезпечують ефективність та безпечність авіації.

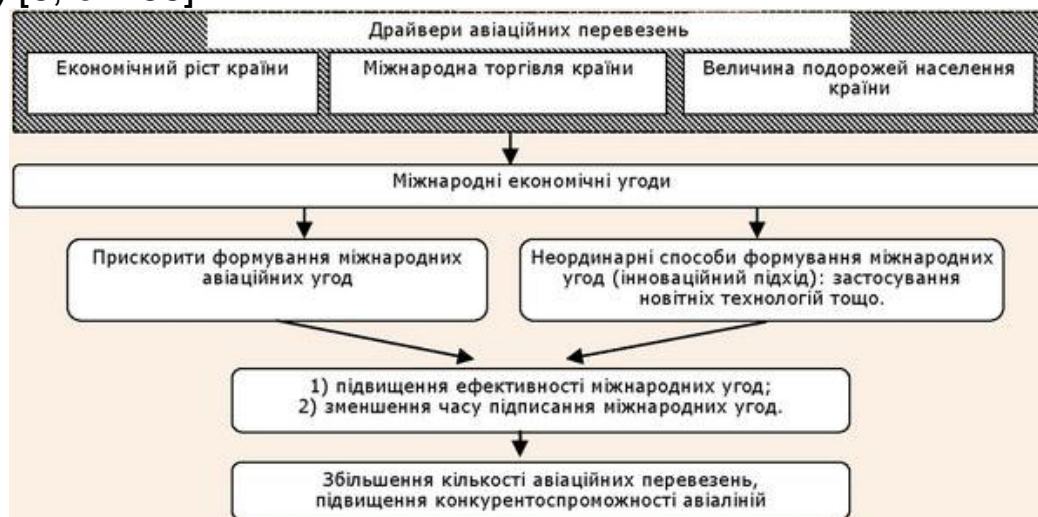
Основними міжнародними договорами, які регулюють повітряні перевезення, є міжурядові угоди про повітряне сполучення. У цих угодах визначаються умови здійснення міжнародних польотів і виконання міжнародних перевезень між договірними державами [1, с. 85].

До основних міжнародних організацій, які допомагають організувати міжнародне авіаційне транспортне сполучення, можна віднести: Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (ІАТА). Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) – спеціалізований орган ООН, який було створено в 1944 році для сприяння безпечного та впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі. Організація є інструментом для співробітництва в усіх галузях цивільної авіації між 191 державами-членами органу. ІКАО відіграє важливу роль у зміцненні співробітництва в галузі повітряного транспорту між державами, надає допомогу державам, що розвиваються, у створенні та зміцненні їх повітряного транспорту. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) – це всесвітня організація для всіх міжнародних авіаперевезень, заснована в 1919 році і реорганізована після закінчення Другої Світової війни у 1945 році. ІАТА є професійною асоціацією авіаційних компаній, які здійснюють міжнародні рейси. Головна її функція – упорядкування міжнародного комерційного авіаційного сполучення, введення єдиних для всіх членів правил і процедур та встановлення погоджених тарифів, пасажирські авіаперевезення на міжнародних маршрутах.

Необхідність погодження тарифів серед усіх авіакомпаній-членів ІАТА – це одночасно і політика, і практика, оскільки всі тарифи міжнародних авіакомпаній контролюються урядами країн-власників авіакомпаній. Кожна країна – господар свого повітряного простору, виходячи із чого може або заборонити, або дозволити перетин лінії державного кордону, а також встановити додаткові умови, що прямо не суперечать та не порушують взяті міжнародні зобов'язання. Членами ІАТА сьогодні є 240 авіакомпаній, які здійснюють міжнародні перельоти. Частка цих авіакомпаній складає близько 84 % міжнародного регулярного сполучення. Вирішення окресленої проблеми лежить у площині особливостей процедури

укладання міжнародних угод, які безпосередньо пов'язані з: 1) тривалістю процедур розроблення й укладання угод у часі; 2) залежністю процедур розроблення й укладання угод від політичних чинників тощо [2, с. 13].

Тому, для підвищення ефективності міжнародних авіаційних угод, зменшення часу та витрат на підписання та ін. розроблено концепцію, яка дасть змогу ефективніше укласти транспортне сполучення та дати нове дихання розвитку міжнародної авіації (мал. 4.) [3, с. 188].



**мал. 4**

Підсумовуючи вище викладене, можна зробити висновок про те, що міжнародні угоди є підґрунтям організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виступають інструментом розвитку міжнародних авіаційних транспортних перевезень пасажирів та вантажів.

Задля покращення правового регулювання міжнародного авіаційного транспортного сполучення необхідно прискорити процес підписання міжнародних угод, а також знаходити більш ефективні способи розв'язання проблем, що виникають у сфері авіації.

#### *Література*

1. Афанасьев В. Г. Международное сотрудничество в сфере гражданской авиации / В. Г. Афанасьев. – М.: МГТУ ГА, 2008. – 259 с.
2. Афанасьев В. Г. Организация заграничной работы на воздушном транспорте / В. Г. Афанасьев. – М.: МГТУ ГА, 2002. – 308 с.
3. Бугайко Д. О. Шляхи підвищення ефективності експлуатації міжнародних повітряних ліній у сучасних умовах розвитку світової цивільної авіації / Д. О. Бугайко, К. О. Похиленко. – М.: Право, 2009. – 607 с.