

організаціях, що належать до сфери його управління; 10) здійснює державний нагляд за дотриманням вимог безпеки космічної діяльності; 11) здійснює контроль за дотриманням вимог міжнародних договорів України про обмеження і заборону випробувань ядерної зброї, випробувань ядерної зброї на іноземних випробувальних полігонах і здійсненням ядерних вибухів у мирних цілях; 12) здійснює інші повноваження, визначені законом.

Отже, мета космічної діяльності – розвивати космічні науки і техніки, космічні послуги та технології, які обумовлюють стабільний розвиток національної економіки; сприяти соціально-економічному та науковому прогресу держави, зростанню добробуту громадян; брати участь у розв'язанні загальних проблем людства. Можна зробити висновок, що космічна діяльність є важливим елементом нашої держави, потрібно більше приділяти їй увагу. А без контролю і нагляду цього неможливо.

#### *Література*

1. Про космічну діяльність: Закон України від 15 лист. 1996 р., ред. від 29.01.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/502/96-%D0%B2%D1%80#Text>

2. Україна космічна: 20 кроків у Космос. Держ. косміч. агентство України. Київ: Спейс-Інформ, 2014. 152 с.

3. Про затвердження Положення про Державне космічне агентство України: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 трав. 2015 р. № 281. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/281-2015-%D0%BF#Text>

УДК 347.822.4 (043.2)

**Гончарук О.О.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: **Макеєва О.М.**, к.ю.н.

### **АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА ПОВІТРЯНОГО СУДНА: ПРАВОВІ ДЖЕРЕЛА**

Стаття 3 Конституції України визначає, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [1]. Відтак, держава повинна захищати права, інтереси та безпеку своїх громадян. Не є винятком і авіаційна безпека. У сучасний період актуальним є наукове дослідження питань правових джерел авіаційної безпеки.

Нормативно-правові акти щодо забезпечення авіаційної безпеки можна умовно поділити на дві групи: міжнародні та національні

джерела. До першої належать міжнародні конвенції, які були ратифіковані Україною: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Конвенція про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 14.09.1963); Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16.12.1970) тощо. До національних законодавчих актів України належать Повітряний, Митний, Кримінальний кодекси України, Кодекс України про адміністративні правопорушення; закони України «Про Службу безпеки України», «Про Державну прикордонну службу України» та інші.

У Повітряному кодексі України міститься визначення терміну «авіаційна безпека», а саме: «авіаційна безпека – захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів» [2].

Звідси слідує, що держава має певний перелік заходів, що здійснюється заради захисту права громадян на безпеку на борту повітряного судна. Уповноваженим органом у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації є центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації [3].

Проблему гарантування безпеки цивільної авіації у науковій літературі поділяють на два самостійних, хоча й взаємопов'язаних питання. По-перше, це вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення технічно-надійної експлуатації авіаційної техніки як своєрідної «техніки безпеки». По-друге, - специфічні правові питання боротьби з актами незаконного втручання людини в діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці.

Для того аби вирішити ці проблеми, потрібно створити відповідне правове підґрунтя. Так, наприклад, у Наказі Міністерства оборони України «Про затвердження Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України» від 08.08.2016 р. вказано, що «роботи на АТ виконуються за технологічними картами. Типові технологічні карти підготовки ПС до польотів, регламентних робіт і складних демонтажно-монтажних робіт розробляються промисловістю та вводяться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. У разі відсутності таких типових технологій технологічні карти розробляються старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальності за участю спеціалістів літаючої авіаційно-технічної лабораторії (далі - ЛАТЛ) і затверджуються ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ» [4], де АТ-авіаційна техніка, ПС-повітряне судно, ГІ ОУА ЦОВВ – структурні підрозділи головних інженерів органів управління

авіацією центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України.

Перша проблема легше врегульовується з правової точки зору, бо достатньо створити базу та органи, які б забезпечували її ефективну та своєчасну роботу. Стосовно другого питання все не так однозначно. Адже не можна виключати людського фактору та винахідливості. В приклад можна навести події 11.09.2001 р. в США, де якраз відбувся акт незаконного втручання в діяльність авіації. На сьогоднішній день відомо, що це була серія скоординованих терористичних атак ісламістської організації «Аль-Каїда», де 19 терористів-смертників захопило 4 літаки, двом з яких вдалося виконати завдання.

У Повітряному кодексі України це питання регламентується з 85 по 92 статтю. Наприклад: «З метою контролю за дотриманням вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, оперативного та ефективного усунення виявлених недоліків уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить на регулярній основі планові, позапланові перевірки стану авіаційної безпеки, а також ситуаційні експерименти, випробування, огляди, спостереження» (п. 4. ст. 85) [2]. Також стосовно цієї теми вносяться поправки. До прикладу в цій самій статті 21 березня 2017 року з'явилися зміни, за якими «Уповноважений орган з питань цивільної авіації разом з іншими державними органами, задіяними в забезпеченні виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, розробляє та реалізує Державну програму контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації» [2].

Таким чином, можна стверджувати, що в законодавстві України є низка правових документів щодо захисту права громадян на безпеку на борту повітряного судна. Але технології, як і суспільство, розвиваються та розширюють свій спектр, саме тому законодавча, виконавча та судова влади мають постійно працювати над створенням та удосконаленням нормативно-правової бази та забезпечити механізм її реалізації.

#### *Література*

1. Конституція України від 28 черв. 1996 р., із змін. і допов., внесеними законами України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>
2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
3. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/>

laws/show/1965-19#top

4. Про затвердження Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України: Наказ Міністерства оборони України від 8 серп. 2016 р. № 1101/29231. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1101-16#Text>

УДК 005.922.1:001.102:004.056:629.73 (043.2)

**Демчишин Ю.В., Кожаненко Є.М.**, студенти,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Миронець О.М., к.ю.н.

## **ІНФОРМАЦІЙНА БЕЗПЕКА ЯК НЕВІД'ЄМНА СКЛАДОВА БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Світова авіаційна індустрія формалізувала процеси забезпечення цивільної авіації через стандарти, правила, рекомендації, формати інформаційних обмінів. Ця формалізація, на погляд фахівців, стала основною умовою для інтенсивного впровадження інформаційно-технологічних рішень в практику цивільної авіації. У зв'язку з масовою комп'ютеризацією інформаційних процесів у системі управління повітряним рухом, збільшенням цінності і значущості інформаційних ресурсів особливу гостроту приймає проблема надійного захисту інформації, циркулюючої в критично важливих системах управління, тобто попередження її спотворення і знищення, несанкціонованої модифікації, зловмисного отримання і використання [1].

Відповідно до пункту 20 статті 1 Повітряного кодексу України безпека авіації – стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки [2].

Авіаційна галузь – один з найвиразніших прикладів існуючих небезпек життєдіяльності людини, її джерел і чинників (у більшості випадків – комплексного характеру). Безпека авіації є комплексною властивістю авіаційної транспортної системи, що полягає у виконанні своїх функцій без завдання збитків (чи з мінімальними збитками) самій системі або населенню, в інтересах якого вона розвивається [3]. Її основними компонентами є безпека польотів,