

Однак, на практиці трапляються випадки, коли авіакомпанія звільняється від компенсації. До прикладу, на початку вересня 2009 року склалася ситуація, коли тисячі пасажирів європейських аеропортів не могли вилетіти до свого місця призначення через банкрутство словацької авіакомпанії SkyEurope. Авіакомпанія відмовлялася повернути гроші своїм клієнтам, мотивуючи свою бездіяльність відсутністю коштів та арештом її майна через борги перед аеропортами.

Відповідно до ст. 6 Регламенту перелік прав пасажирів при затримці рейсу залежить від часу, на який буде затримано авіарейс та відстані запланованого рейсу. Пасажир має право на компенсації, що передбачені ст. 4-6 Регламенту, а також має право на повернення повної вартості квитка протягом семи днів за ціною, за якою квиток було придбано щодо нереалізованої частини поїздки та щодо вже здійсненої її частини, якщо авіарейс вже не є важливим з погляду першочергового плану поїздки пасажирів.

Таким чином, виходячи з вищевикладеного, можна, безумовно, стверджувати, що законодавство стоїть на боці пасажирів і спрямоване на захист їх прав та інтересів, тому дані права та інтереси не тільки можна, але й потрібно захищати всіма можливими законними способами.

Література

1. Регламент ЄС № 261/2004 «Щодо встановлення загальних прав у галузі компенсації та сприяння пасажирів у випадку відмови у посадці, відміни або тривалої затримки авіарейсу та про відміну Регламенту ЄС № 295/91» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>

2. Супрун Л. Права пасажирів у разі відмови авіакомпанії у посадці на рейс, відміни або затримки авіарейсу / Л. Супрун // Практика. – 2010. – № 12. – С. 74-77.

УДК 351.814.2:002:004.056.5(043.2)

Теленко М. Л., студентка,
Гуманітарний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Чабак О. М., старший викладач

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ)

В Україні, як і у всьому світі, відбувається стрімкий розвиток сучасних інформаційних технологій, його вплив на всі сфери життєдіяльності суспільства постійно зростає. Інформація стає найважливішим стратегічним ресурсом.

Одним із видів суспільної діяльності, в яких інформаційні технології набирають вирішальної ролі, є цивільна авіація. На сучасному етапі розвитку цивільної авіації в Україні особлива роль приділяється новітнім інформаційним технологіям. У зв'язку з цим посилюється необхідність, як юридично правового регулювання безпеки цивільної авіації, так і наукового обґрунтування нової методології дослідження процесів формування та розвитку систем інформаційно-аналітичного забезпечення в системі цивільної авіації.

Сьогодні цивільна авіація є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Роль цивільної авіації в загальному транспортному комплексі визначається її можливістю забезпечити набагато більшу порівняно з іншими видами транспорту швидкість перевезень пасажирів, вантажів та пошти, особливо під час виконання перевезень на великі відстані. Забезпечення надійного транспортного зв'язку між населеними пунктами, аеропортами, вантажними терміналами вимагає чіткої координації роботи цивільної авіації з суміжними видами транспорту. Враховуючи розвинуту мережу аеропортів та аеродромів і водночас відсутність швидкісних трас наземних видів транспорту, цивільна авіація в межах України може бути достатньо конкурентоспроможною на ринку пасажирських перевезень вже починаючи з відстаней у 200-300 кілометрів.

Вступ України до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) став першим кроком, з якого розпочався вихід національної цивільної авіації на міжнародний ринок авіаційних перевезень та авіаційних робіт.

Проте, незважаючи на стрімке зростання наукових досліджень щодо розвитку безпеки авіаційних польотів, увага до інформаційної підтримки цих процесів не втратила своєї актуальності, оскільки відповідає об'єктивним потребам всіх без винятку держав. Недостатня розробленість наукових основ інформатизації в системі забезпечення безпеки авіаційних польотів спричинила недостатнє використання інформаційного поля, інформаційні потоки мають низький рівень узгодженості як на різних рівнях управління, так і в межах окремих підрозділів, що призводить до зниження ефективності функціонування інформаційної системи.

Мета дослідження полягає у тому, щоб на основі аналізу наукових джерел, нормативно-правового регулювання безпеки цивільної авіації країн Європи та Азії, а також правозастосовчої практики визначити сучасний стан правового забезпечення інформаційної безпеки цивільної авіації цих країн.

Проблема забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації країн Європи та Азії розглядається поряд з іншими проблемами становлення світового інформаційного суспільства. Зауважимо, що аналіз низки нормативно-правових актів та планів дій у сфері становлення

інформаційного суспільства дозволив дійти висновку про значно вужче розуміння поняття «інформаційна безпека». Забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації було визнано глобальною проблемою сучасності відповідно до Резолюції 54/49 ООН «Досягнення у сфері інформатизації і телекомунікацій в контексті міжнародної безпеки» від 1 грудня 1999 р. Представники різних країн наголошували, що використання нових інформаційних технологій і засобів впливу високорозвинених країн на менш технологічні країни світу призвело до зміни глобального і регіонального балансів сили, обумовило нові сфери конфронтації між традиційними і новими центрами глобального протистояння, уможливило досягнення переваг в інформаційних технологіях і засобах маніпулювання суспільною свідомістю для широкомасштабної експансії із застосуванням не обмежених міжнародним правом видів озброєнь. Отже, актуальність таких проблем, як інформаційно-технологічний дисбаланс, інформаційна ізоляція окремих регіонів, країн, а також негативний вплив інформаційних технологій, акцентується не тільки ЮНЕСКО, а й іншими міжнародними організаціями, зокрема ООН.

Основним завданням Державного управління цивільної авіації є забезпечення заходів, необхідних для розвитку національної цивільної авіації і приведення її у відповідність з міжнародними стандартами. Державне управління здійснює важливі проекти щодо розвитку цивільної авіації та її інфраструктури. Законодавчі рамки у сфері цивільної авіації визначаються нормативно-правовими актами, такими як: закони, укази Президента, постанови Кабінету Міністрів, накази Міністерства транспорту / Міністерства інфраструктури, накази Міністерства внутрішніх справ та документи ІКАО; основними документами Міжнародної організації цивільної авіації, а також правилами міжнародних і регіональних організацій цивільної авіації.

І хоча країни регіону володіють різними ресурсами, мають різні інтереси і завдання у сфері цивільної авіації, їм необхідно зміцнювати співпрацю, щоб спільно протистояти викликам завтрашнього дня. Тому національним парламентам необхідно мобілізувати свої зусилля для того, щоб допомогти здолати наявні перешкоди і поліпшити регульовальні механізми з метою підвищення ефективності реалізації спільних проектів і програм та вироблення нових.

Література

1. Достижения в сфере информатизации и телекоммуникаций в контексте международной безопасности: Резолюция 60/45, принятая Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций от 8 декабря 2005 г. № 60/45 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show>

2. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Vezpeka-aviatsii/Aviatsiyna-bezpeka/30042.html>

3. Куренда Л. Д. Окремі аспекти забезпечення інформаційної безпеки Європейського Союзу / Л. Д. Куренда // Правова інформатика. – 2011. – № 3 - 4(31–32).

4. Макаренко Є. А. Політичні доктрини глобальної інформаційної безпеки / Є. А. Макаренко // Теорія і практика переходу до ринку: економіко-правовий, міжнародний та інформаційно-технологічний аспекти: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., 10–12 квітня 2012 р.: тези доп. – Ужгород: ЗакДУ. – С. 11.

5. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws>

6. Соколов А. В. Розвиток інформаційного забезпечення системи державного управління: Автореф. дис... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / А. В. Соколов. – К., 2010. – 20 с.

7. Філіппов А. В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / А. В. Філіппов. – Ірпінь, 2010. – 17 с.

УДК 347.82(477):347.82(061.1ЄС):656.7(043.2)

Ткач І. О., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ.
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У КРАЇНАХ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Повітряний транспорт є однією з найбільш швидких та динамічно розвинених галузей світового господарства і з кожним роком займає все більш міцні позиції в загальносвітовій транспортній системі. І цьому є ряд причин: по-перше, авіація – найшвидший і найзручніший вид транспорту при перельотах на дальні відстані; по-друге, сервіс на авіарейсах у даний час задовольняє потреби користувачів; по-третє, авіаційні компанії мають зручні міжнародні мережі бронювання і резервування. Таким чином, невідворотним стало виникнення особливої групи відносин, пов'язаних із перевезенням повітряними суднами пасажирів та вантажу. Тому сьогодні є досить актуальним питанням саме правового забезпечення міжнародних повітряних перевезень у країнах Європейського Союзу [1. с. 244]. Це питання досліджували такі науковці та фахівці в галузі повітряного права,