

5. Загроза захисту приватного життя споживача взагалі та при обробці даних зокрема (п. 7). 6. Загроза безпеці інформаційних систем (п. 8). 7. Різниця у володінні інформаційними навичками окремих осіб (п. 11).

Як зазначається в самій Хартії, вона є закликом до суб'єктів, як публічного так і приватного права, – ліквідувати системний розрив у сфері інформації та знань. Ефективне партнерство всіх учасників є ключовим елементом розвитку інформаційного громадянського суспільства, головним завданням якого є повна реалізація його економічних, соціальних та культурних переваг (п. 6).

Література

1. Белл Д. Грядущее постиндустриальное общество. Опыт социального прогнозирования / В. Л. Иноземцев (пер. с англ.). – М.: Academia, 1999. – 787 с.

2. Построение информационного общества – глобальная задача в новом тысячелетии. Декларация принципов (WSIS-03/GENEVA/DOC/4-R, 12 декабря 2003 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.itu.int/wsis/outcome/booklet/declaration_Bru.html

3. Иноземцев В. Современное постиндустриальное общество: природа, противоречия, перспективы / В. Иноземцев. – М.: Логос, 2000. – 302 с.

4. Кастельс Мануель. Информационная эпоха: экономика, общество и культура / пер. с англ., под. науч. ред. О. И. Шкаратана. – М., 2000. – 200 с.

5. Тоффлер Е. Третья хвиля / пер. з англ. А. Євси. – К.: Всесвіт, 2000. – 453 с.

6. Окінавська Хартія глобального інформаційного суспільства від 22 липня 2000 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua>

УДК 342.9: 656.7.072 (043.2)

Матвійчук Я. Ю., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Толкачова І. А., к.ю.н.

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розглядаючи статистику авіаційних перевезень в Україні, можна стверджувати, що їх кількість щороку збільшується майже на 20 %.

Аналізуючи цей рік, попри надзвичайно нестабільну економічну та політичну ситуацію в Україні, авіаційні перевезення залишаються на достатньо високому рівні. На сьогодні, авіаперевезення як у світі, так і в Україні характеризуються доступністю, ритмічністю та складністю. У зв'язку з цим виникає потреба в чіткій правовій реалізації здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників процесу перевезення. Проте, найголовніше питання полягає у визначенні відповідальності за безпеку авіаперевезень, захисті усіх учасників перевезення від небажаного впливу та правопорушень.

Правовідносини, які виникають у сфері міжнародних повітряних перевезень в Україні регулюються нормами Повітряного кодексу України, Цивільного кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Господарського кодексу України. Серед міжнародно-правових договорів можна виділити Варшавську конвенцію 1929 р., Монреальську конвенцію 1999 р., яка фактично удосконалила та замінила конвенцію 1929 р.

Якщо говорити про відповідальність, то за порушення міжнародного повітряного права вона може бути покладена як на державу, так і на авіаперевізника. Держава буде відповідати за порушення принципів і норм відповідної галузі міжнародного права.

Відповідальність перевізника, пов'язана з перевезенням пасажирів та багажу, претензії та позови стосовно вантажу закріплені у розділі III Монреальської Конвенції 1999 р. Основні положення щодо відповідальності перевізника стосовно вантажу передбачені ст. 18.

Перевізник у сфері авіації несе цивільну відповідальність у разі, якщо була завдана шкода здоров'ю пасажира, а також за збитки, які пов'язані з запізненням під час перевезення. У такому випадку, він може довести, що вжив усі засоби, необхідні для запобігання шкоди та збиткам, або що такі засоби вжити було нереально.

Перевізник також повинен відповідати за втрату або ушкодження багажу або вантажу, якщо подія, що призвела до цього, відбулася тоді, коли багаж або вантаж перебували під його охороною. Проте, якщо авіаперевізник доведе, що сам потерпілий створив умови для заподіяння шкоди, то він може бути звільнений від відповідальності або його відповідальність може бути обмежена.

Варто наголосити, що відповідно до ч. 1 ст. 1 Закону України «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» підприємства (їх об'єднання), установи, організації, фізичні особи – підприємці, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення, за невиконання обов'язку перевірити

перед початком міжнародного пасажирського перевезення наявність у пасажирів документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, що призвело до перевезення чи спроби перевезення пасажирів через державний кордон України без необхідних документів, несуть відповідальність у вигляді штрафу від п'ятисот до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожного такого пасажирів, але не більше двадцяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за одне перевезення [2].

Аналізуючи норми законодавства нашої держави та розглядаючи практику здійснення повітряних перевезень вантажу, можна виділити такі види відповідальності перевізника за порушення норм законодавства: *відповідальність за прострочення у доставці; відповідальність за ненадання транспортного засобу; відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти; відповідальність перевізника за збереження вантажу.*

В 1955 р. у Гавані прийняли Протокол про зміну Варшавської конвенції 1929 р., завдяки якому були внесені певні доповнення до Конвенції. Так, у Протоколі чітко окреслені терміни пред'явлення претензій: у разі виявлення шкоди багажу претензію перевізникові потрібно відправити негайно, тобто не пізніше як 7 діб від дня отримання багажу й 14 діб від дня одержання вантажу, а у випадку запізнення доставки багажу або вантажу – не пізніше ніж через 21 день із моменту, коли вони були отримані одержувачем. Протокол значно збільшив несення відповідальності перевізника за шкоду життю і здоров'ю пасажирів. Якщо шкода була завдана за вини перевізника, останній повинен сплатити 250 тисяч золотих франків. Положення нового Протоколу використовується тільки з міжнародними повітряними перевезеннями між державами-учасницями.

На наш погляд, в Україні питання щодо здійснення повітряних перевезень недостатньо врегульовані чинним законодавством. Тобто актуальним є оновлення чинного законодавства нашої держави або прийняття нового. Питання щодо заподіяння шкоди шумом авіаційних двигунів та шкоду, заподіяну в результаті подолання звукового бар'єра під час експлуатації надзвукових літаків також потребують належного правового закріплення.

Література

1. Тимченко Л. Д. Відповідальність авіаперевізників / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко // Право України. – 2004. – № 2. – С. 114-117.
2. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень: Закон України від 10 січня 2002 р. № 2920-III (зі змінами від 18.09.2012) // Відомості Верховної Ради України. – 2002.

– № 16. – Ст. 113.

3. Лукашук І. І. Відповідальність авіаперевізників: монографія / І. І. Лукашук. – Х.: Право, 2007. – 248 с.

УДК 34.096+656.7.08:004.056.5 (043.2)

Мельник М. І., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Гусар О. А., к.ю.н.

ІНФОРМАЦІЙНА БЕЗПЕКА ЯК СКЛАДОВА БЕЗПЕКИ В АВІАЦІЇ

Проблема інформаційної безпеки має давнє походження і стала особливо важливою у наш час, коли використання інформаційних технологій відбувається вже практично у всіх сферах нашого життя. Розгляду питань інформаційної безпеки приділяють величезну увагу як вітчизняні, так і закордонні дослідники. Серед зарубіжних вчених вагомий внесок у розгляд цього питання внесли Г. Кіссінджер, З. Бжезинський, Л. Браун, Ч. Флавін, Х. Френч. Серед вітчизняних дослідників хотілося б відзначити праці О. Сосніна, В. Грубова, В. Домарьова, В. Ліпкана, В. Косевцова, І. Бінько, В. Мунтіяна, Г. Почепцова, О. Литвиненко та інших.

Інформаційна безпека – всі аспекти, пов'язані з визначенням, досягненням і підтримкою конфіденційності, цілісності, доступності, підзвітності, автентичності і достовірності інформації або засобів її обробки. Безпека інформації визначається відсутністю недопустимого ризику, пов'язаного з витоком інформації технічними каналами, несанкціонованими і ненавмисними діями на дані і (або) на інші ресурси автоматизованої інформаційної системи, що використовуються в автоматизованій системі.

Інформаційна безпека відіграє важливу роль у забезпеченні інтересів будь-якої держави. Створення розвиненого і захищеного інформаційного середовища є неодмінною умовою розвитку суспільства держави. Останнім часом у світі відбуваються якісні зміни у процесах управління, зумовлені інтенсивним впровадженням сучасних інформаційних технологій. Разом з цим посилюється небезпеканесанкціонованого втручання в роботу інформаційних систем, і вагомість наслідків такого втручання дуже сильно зросла. Як наслідок, в багатьох країнах все більше уваги приділяється проблемам захисту інформації та пошуків шляхів її вирішення [1, с. 1].

Для авіаційної галузі безпека завжди мала першочергове значення. Незважаючи на несформованість загального уявлення