

суднами, об'єктів суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкування. Вона має важливе значення, адже у ній затверджені основні принципи і напрямки діяльності щодо забезпечення безпеки використання повітряних суден в Україні.

При викраденні або захопленні повітряного судна, використовується оперативний план «Набат».

### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text).

3. Про затвердження Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 квіт. 2004 р. № 234-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/234-2004-%D1%80>

4. Безпека цивільної авіації та відповідальність у міжнародному повітряному праві. URL: [http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka\\_tsivi\\_inoyi\\_aviatsiyi\\_vidpovidalnist\\_mizhnarodnomu\\_povitryanomu\\_pravi](http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka_tsivi_inoyi_aviatsiyi_vidpovidalnist_mizhnarodnomu_povitryanomu_pravi).

5. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>.

УДК 342.9.629 (043.2)

**Меланіч В.В.**, студент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гусар О.А., к.ю.н., доцент

## **РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ СВІТУ ТА УКРАЇНИ**

Міжнародний повітряний транспорт здійснює комерційну діяльність, ставлення до якої в різних країнах неоднозначне. Особливо це стосується питань рівня захисту конкуренції на повітряному транспорті та галузевого співробітництва у цій сфері.

До початку 90-х років минулого століття національне законодавство з питань конкуренції до міжнародного повітряного транспорту, як правило, не застосовувалось або, якщо і застосовувалось, то з однією метою – послаблення наслідків такої конкуренції. Тому угоди про повітряний транспорт, які укладалися

між країнами, не містили в собі положень, які спеціально регулювали б застосування законодавства про конкуренцію. У той же час вже тоді, у деяких угодах були визначені певні принципи конкуренції, наприклад, щодо уникнення її негативного впливу на чесні відносини між авіаперевізниками [1].

В останні роки застосування законодавства про конкуренцію відносно повітряного транспорту стало поширеним явищем. Саме на нього покладається функція регулятора досить багатьох питань конкурентної поведінки учасників міжнародного авіаційного ринку. Коло проблем, врегулювання яких покладене на національне законодавство про конкуренцію, в тому числі на повітряному транспорті, постійно збільшується. Як свідчить світова практика, на сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації важливими для регулювання є питання союзів та об'єднань, непідсудності згідно антимонопольного законодавства, зловживання переважним положенням на ринку, демпінгу щодо обсягу перевезень, аеропортових зборів та мита, гарантій державної допомоги, кредитів та інші. Головною проблемою у вирішенні цих питань є різні підходи країн учасниць міжнародного авіаційного ринку щодо розмежування звичайної та антиконкурентної практики здійснення діяльності суб'єктами авіаційних перевезень.

Сполучені Штати Америки та Європейський Союз, які сповідують здебільшого принципи «відкритого неба». Так, саме негативні наслідки високої монополізації ринку авіаційних перевезень США призвели до прийняття у 1978 році Федерального Закону про відміну державного регулювання авіаліній. Цей Закон, прийнятий за часів президентства Джиммі Картера, скасував контроль над проїзною платою і маршрутами та зняв обмеження щодо доступу нових учасників до ринку авіаційних перевезень. Саме з цього Закону почалася епопея з банкрутством досить потужних, колись, американських авіаперевізників, які не були здатні конкурувати в нових економічних умовах. Як відомо, на сьогодні приблизно 70 відсотків авіаційного парку цивільних повітряних суден у світі належить американським авіаперевізникам, які, в свою чергу, контролюють більшу частину світового ринку авіаційних перевезень.

У найближчого конкурента і одночасно партнера США на світовому авіаційному ринку Європейського Союзу процеси лібералізації повітряного транспорту почалися з поетапного введення трьох так званих «пакетів лібералізації» внаслідок чого державам-членам ЄС вдалося здійснити практично повну лібералізацію такого регулювання, встановивши у своїх відносинах режим «Відкритого неба» для комерційної діяльності повітряного

транспорту. Лібералізація здійснювалася в три етапи. На першому етапі, у грудні 1987 року, були обмежені права урядів регулювати рівень тарифів на авіап перевезення. Під час другого етапу (в 1990 році) знято обмеження на число перевезених пасажирів між країнами. Третій етап (1993–1997 роки) дозволив європейським авіаперевізникам вільно літати між країнами-членами програми «відкрите небо».

Також можна відмітити практично тотожні підходи Сполучених Штатів та Євросоюзу до питань державного володіння корпоративними правами національних авіаперевізників. Так, в Америці на законодавчому рівні діє заборона щодо володіння державою корпоративними правами американських авіакомпаній. Європа вирішила це питання шляхом приватизації переважної більшості провідних європейських авіаперевізників. У той же час саме цей аспект і став причиною так званих торгових війн між США та ЄС на світовому ринку авіаперевезень [2].

Певні особливості розвитку ринку міжнародних авіаційних перевезень можна спостерігати і в Україні. В той же час конкуренція на ринку авіаційних перевезень тут має певну специфіку, яка історично склалася в процесі реорганізації галузі цивільної авіації, що залишилась у спадок після розпаду Радянського Союзу. Під впливом багатьох чинників, здебільшого політичних та економічних, після всіх трансформацій з майновим комплексом радянського монополіста, яким був «Аерофлот», на ринку авіаційних пасажирських перевезень основну конкурентну боротьбу сьогодні ведуть два національних авіаційних гравця – авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» та стратегічний авіаційний альянс «Українська авіаційна група» [3].

Розглянувши специфіку та тенденції розвитку регулювання конкуренції основних найпотужніших учасників світового авіаційного ринку, вважаємо, що Україна намагається здійснювати інтеграційні процеси шляхом приєднання до європейських структур на умовах дотримання європейського законодавства, в тому числі щодо питань конкуренції. В той же час процес гармонізації національного законодавства до вимог Євросоюзу не завжди закінчується створенням якісного нормативно-правового продукту.

Вихід із ситуації вбачається в проведенні активних досліджень за участю представників законодавчої і виконавчої влади, фахівців та науковців у галузі авіаційного права, спеціалістів з державного управління тощо. Наслідком такої роботи повинна стати розробка національної нормативно-правової бази, яка буде визначати

механізми державного регулювання та розвитку конкуренції національних авіаперевізників.

### *Література*

1. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта: ICAO, Doc 9626. URL: [http://aviadocs.net/icaodocs/ Docs/ 9626\\_cons\\_ru.pdf](http://aviadocs.net/icaodocs/Docs/9626_cons_ru.pdf).

2. Прохоров П. Возвращение к стокам. URL: [http://tbu.com.ua/digest/vozvrashenie\\_k\\_istokam.html](http://tbu.com.ua/digest/vozvrashenie_k_istokam.html).

3. Украинские авиакомпании в 2010 г. перевезли более 6 млн пассажиров. URL: [http://tbu.com.ua/news/ukrainskie\\_aviakompanii\\_v\\_2010\\_g\\_\\_perevezli\\_bole\\_6 mln\\_\\_passajirov\\_.html](http://tbu.com.ua/news/ukrainskie_aviakompanii_v_2010_g__perevezli_bole_6 mln__passajirov_.html).

УДК 656.7.072/073 (043.2)

**Мозолевська У.В.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Навчальний керівник: Толкачова І.А., к.ю.н., доцент

## **ІНФОРМАЦІЙНА БЕЗПЕКА В АВІАЦІЇ**

Проблема кібертероризму носить глобальний характер і досить гостро постає у сучасному інформаційному суспільстві. Провідні держави світу все більше уваги приділяють кіберзахисту власних критичних інформаційних ресурсів у різних галузях. Жоден із керівних документів щодо забезпечення захисту міжнародної цивільної авіації не містить повний перелік критичних авіаційно-інформаційних систем, їх функціональні особливості та рівень критичності. І це значно ускладнює аналіз уразливості таких систем, розробку моделей загроз та порушень, аналіз та оцінку ризиків, а також не дозволяє чітко формалізувати методи захисту таких систем від різного роду кіберзагроз.

Безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки.

З метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, шляхом: встановлення критеріїв безпеки авіації; встановлення необхідного рівня безпеки авіації; здійснення аналізу та визначення існуючого рівня безпеки авіації; проведення планових та позапланових перевірок, інспектування суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності; встановлення строків і здійснення контролю за проведенням коригуючих дій суб'єктами авіаційної діяльності; заборони,