

задовільною, оскільки існує велика кількість державних, комунальних, приватних загальноосвітніх та вищих навчальних закладів, де усі бажаючі можуть отримати освіту у зручній для них формі.

Література

1. Шаповал Р. В. Конституційне право людини і громадянина на освіту в Україні / Р. В. Шаповал // Право і безпека. – 2011. – № 1. – С. 29–34.

2. Кулініч О. О. Гарантії конституційного права на освіту: поняття та ознаки / О. О. Кулініч // Науковий вісник Дніпровського національного університету внутрішніх справ. – 2014. – № 1. – С. 78–83.

3. Кириченко Ю. Право на освіту за конституціями України та держав континентальної Європи: порівняльно-правовий аналіз / Ю. Кириченко // Національний юридичний журнал: теорія і практика. – 2015. – С. 35–39.

4. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

5. Павлюх О. А. Право на освіту: міжнародний та національний вимір (в контексті аналізу міжнародних договорів та національних нормативно-правових актів) / О. А. Павлюх, Н. В. Василенко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. – 2014. – № 24. – С. 178–180.

6. Про вищу освіту: Закон України від 01.07.2014 № 1556-VII // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 37-38. – Ст. 2004.

УДК 342.942(043.2)

Деменюк Д.В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Сопілко І.М., д.ю.н., доцент

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ ТА КРАЇН ЄВРОПИ

На сучасному етапі розвитку цивільної авіації в Україні особлива роль приділяється новітнім інформаційним технологіям. У зв'язку з цим посилюється необхідність наукового обґрунтування нової методології дослідження процесів формування та розвитку теорії інформаційно-аналітичного забезпечення в системі цивільної авіації.

Інформаційна безпека — це стан захищеності систем обробки і зберігання даних, при якому забезпечено конфіденційність, доступність і цілісність інформації, або комплекс заходів, спрямованих на забезпечення захищеності інформації від несанкціонованого доступу, використання, оприлюднення, руйнування, внесення змін, ознайомлення, перевірки, запису чи знищення. Інформаційна безпека цивільної авіації та його

проблеми в Україні розглядаються в наукових працях Арістової В.Б., Бачило І.Л., Брижка В.М., Калюжного Р.А., Копилова В.А., Кормича Б.А., Марущака А.І., Цимбалюка В.С., Швеця М.Я. та інших. 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, що особливо виражається 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. 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. Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасиченості європейських транспортних вузлів створює передумови для її інтеграції в світову авіатранспортну систему, а наявність потужної авіаційної промисловості дає змогу розраховувати на інтеграцію у сферу розробки, виробництва та ремонту сучасної авіаційної техніки [3].

Проблема забезпечення міжнародної інформаційної безпеки в цивільній авіації в Україні та інших країнах, розглядається поряд з іншими проблемами становлення світового інформаційного суспільства. За оцінками експертів головним супротивником вирішення проблем інформаційної безпеки є лідери у галузі інформаційних технологій, які домінують і керуються відомим принципом: хто володіє інформацією, той править світом. 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.

Розглянемо конкретніше питання правового забезпечення інформаційної безпеки цивільної авіації на прикладі інших країн світу.

У Великобританії державними органами управління та регулювання є Міністерство транспорту (МТ) і не входять до його складу економічно самостійне Управління цивільної авіації (САА). МТ здійснює такі основні функції з управління цивільною авіацією: розробка і проведення спільної політики щодо діяльності англійських авіакомпаній, аеропортів країни й самого САА; відповідальність за міжнародні відносини у сфері цивільної

авіації; контроль рівня авіаційного шуму та охорона навколишнього середовища; прийняття законодавства в галузі цивільної авіації, включаючи норми з безпеки польотів; розслідування льотних пригод. На основі Акту про управління аеропортами Адміністрації британських аеропортів підвідомчі тільки лондонські аеропорти. Основне завдання цієї Адміністрації – організація і контроль за діяльністю аеропортів [5].

У Франції відповідно до Кодексу цивільного і комерційної авіації державне регулювання діяльності аеропортів здійснюється Генеральною дирекцією цивільної авіації, що входить до складу Міністерства інфраструктури і транспорту та має регіональні управління на місцях. За класифікацією всі аеропорти Франції діляться на три групи: аеропорти Парижа, великі аеропорти в провінції і заморських територіях, провінційні місцеві аеропорти та аеродроми. Управління столичними аеропортами централізоване і здійснюється «Адміністрацією аеропортів Парижа» – фінансово-незалежною організацією, яка є юридичною особою, що має власне майно і, що знаходиться у веденні Міністерства транспорту. У її функції входить експлуатація та розвиток всіх аеропортів в радіусі 50 км від столиці, управління аеропортами паризького регіону, а також низкою аеропортів другого рівня, які використовуються малою авіацією. Управління іншими 39 аеропортами уряд Франції делегувало місцевим торгово-промисловим палатам (ТПП) у формі концесійного договору. Концесіонер забезпечує експлуатацію аеропорту і його реконструкцію від імені держави. Концесіонеру дозволяється використовувати аеропортові збори і збирати плату за інші послуги. Велика частина статутного капіталу цих аеропортів через ТПП на місцях належить муніципалітетам. Таким чином, у Франції аеропорти відокремлені від авіакомпаній і є самостійними господарюючими об'єктами. Столичні аеропорти Франції управляються державою централізовано на основі спеціального уряду, при цьому у вищому керівному органі цих аеропортів забезпечується колегіальне представництво органів державного управління всіх рівнів, кваліфікованих фахівців і трудового колективу. Інші аеропорти управляються муніципалітетами через торговельно-промислові палати на місцях [6].

Отже, основні напрями державного контролю та правового регулювання інформаційної безпеки цивільної авіації зводяться до розробки довгострокових і короткострокових програм розвитку повітряного транспорту, фінансування технічного розвитку та наукових досліджень, утвердженню та контролю за рівнем тарифів на повітряні перевезення тощо. Для здійснення цих функцій у всіх промислово-розвинених країнах створена і діє система державних органів та установ. Не дивлячись на те, що 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 регулюючі механізми з метою підвищення ефективності реалізації спільних проектів і програм та вироблення нових.

Література

1. Про доступ до публічної інформації: Закон України від 13.01.2011 р. № 2939-VI // Урядовий кур'єр. – 15.02.2011. – Ст. 28.
2. Про захист персональних даних: Закон України від 01.06.2010 р. № 2297-VI // Голос України. – 16.09.2010. – Ст. 172.
3. Нашинець-Наумова А.Ю. Правове регулювання інформаційної безпеки в цивільній авіації: міжнародно-правовий аспект / А.Ю. Нашинець-Наумова // Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. – 2013. – Вип. 3 (19).
4. Цимбалюк В.С. Інформаційне право основи теорії і практики / В.С. Цимбалюк. – К.: Освіта України, 2010. – 388 с.
5. Транспортная система Великобритании [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niemi.ru/velikobritaniya/transportnaja-sistema-velikobritani>.
6. Транспортная система Франции [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://franceai.ru/transportnaya-sistema-francii.html>.

УДК 342.9 (043.2)

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

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЮРИДИЧНИХ ОСІБ

Згідно з чинним Кодексом України про адміністративні правопорушення України (далі – КУпАП) суб'єктами адміністративної відповідальності є лише фізичні особи. Однак, на законодавчому рівні встановлено адміністративну відповідальність і юридичних осіб. Даний інститут ще не повністю врегульовано законодавством, тому існують деякі проблеми щодо притягнення юридичних осіб до адміністративної відповідальності.

Серед численних визначень науковцями поняття «адміністративна відповідальність» визначимо таке: адміністративна відповідальність – це різновид юридичної відповідальності, що являє собою сукупність адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій - адміністративних стягнень [1, с. 201].

Щодо адміністративної відповідальності юридичної особи, то вона