

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ КРАЇН ЄВРОПИ ТА АЗІЇ

У статті проводиться аналіз відповідних правових засад формування основних концепцій забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації країн Європи та Азії.

Ключові слова: інформація, інформаційна безпека, забезпечення безпеки в цивільній авіації.

**Нашинець-Наумова
Анфіса Юрївна,**

кандидат
юридичних наук,
асистент кафедри
адміністративного
права юридичного
факультету
Київського
національного
університету імені
Тараса Шевченка

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 наукового обґрунтування нової методології дослідження процесів формування та розвитку систем інформаційно-аналітичного забезпечення в системі цивільної авіації [1, с. 17].

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. Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні переважання 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 [2].

Беручи до уваги високий рівень кооперації авіаційного виробництва, особливе значення надаватиметься розвитку рівноправних та взаємовигідних зв'язків з авіаційними адміністраціями Російської Федерації, Узбекистану та інших країн. Проводитимуться постійні консультативні зустрічі з питань організації управління повітряним рухом в районі Чорного моря з відповідними органами Болгарії, Грузії, Румунії, Росії, Туреччини.

Проблемам формування основних концепцій забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації присвячено наукові праці О. І. Амоші, В. Д. Бакуменка, М. П. Бутка, В. М. Геєця, Б. М. Данилишина, О. І. Дадія, М. Ю. Дітковської, М. І. Долішнього, С. І. Дорогунцова, А. О. Спіфанова, О. М. Кондрашова, М. Х. Корецького, Р. А. Калюжного, М. М. Лепи та інших.

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 [3, с. 14].

Мета статті 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» [4, с. 36]. 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. [5]. 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 балансу 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 [6, с. 11]. 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.

Розглянемо конкретніше питання правового забезпечення інформаційної безпеки цивільної авіації в країнах Європи та Азії.

Правові рамки, які регулюють цивільну авіацію в Болгарії, ґрунтуються на загальних принципах міжнародного права. Вони створені на основі міжнародного повітряного права і діють в системі принципів та норм, створюючи правовий режим для використання повітряного простору. Правова база регулює взаємини між державами, використовуючи повітряний простір. У неї є певна специфіка, пов'язана з джерелами міжнародного повітряного права, яка регулює контакти між державами відносно польотів різних повітряних судів. Ця

специфіка визначається наступними принципами міжнародної цивільної авіації, які також поширюються і на національні правові рамки: повний і винятковий суверенітет держави в його повітряному просторі; свобода польотів повітряних судів всіх держав в міжнародному повітряному просторі; забезпечення надійності і безпеки цивільної авіації. Відповідно до цих принципів, джерела міжнародного повітряного права (багатобічні і двосторонні міжнародні угоди) через свої положення, правила, практику і стандарти регулюють зокрема і недвозначно взаємини між державами в управлінні своїми повітряними судами, службою повітряного руху, авіаперевезеннями пасажирів, вантажів або пошти і забезпечують надійність і безпеку цивільної авіації. Ці положення зобов'язали держави встановлювати певні правила діяльності фізичних і юридичних осіб, які беруть участь в наданні міжнародних повітряних послуг. Об'єм державного регулювання цивільної авіації в Болгарії включає розвиток і технічне поліпшення інфраструктури цивільної авіації; реструктуризацію і підтримку необхідного адміністративного ресурсу та персоналу; забезпечення мобілізаційної готовності цивільної авіації [7, с. 40].

У Грузії функції управління цивільної авіації здійснюються Управлінням цивільної авіації Грузії. Управління цивільної авіації є національним контролюючим органом, який був створений відповідно до закону Грузії про державне управління і регулювання транспорту і зв'язку, законом Грузії про суб'єктів публіч-

ного права і законом про незалежні національні регулюючі органи. Правові рамки, що визначають діяльність Управління цивільної авіації, включають міжнародні конвенції по цивільній авіації; закон Грузії про державне управління і регулювання транспорту і зв'язку; президентські укази і постанови у сфері цивільної авіації [7, с. 40].

В Албанії розвиток і функціонування повітряного транспорту регламентується Законом 10/040 від 12/22/2008 «Повітряний Кодекс Республіки Албанія» і ґрунтується на трьох базових рівнях: рівень стратегії представляє Міністерство суспільних робіт, транспорту та телекомунікацій. Рівень регулювання транспорту і зв'язку представляє Управління цивільної авіації; рівень авіаіндустрії включає авіакомпанії, ремонтні компанії, управління повітряним рухом, аеропорти та допоміжні структури. Албанія також веде переговори про укладання двосторонніх і багатосторонніх угод в сфері повітряного транспорту, також співробітничав в рамках Міжнародної організації цивільної авіації з державами-членами цієї організації. Повітряний Кодекс Республіки Албанія визначає основні принципи розвитку сучасної авіації та його перспективи [7, с. 36].

В Азербайджані роль уповноваженого державного органу, який регулює діяльність цивільної авіації, виконує Державне управління цивільної авіації Азербайджанської Республіки. Основним завданням Державного управління цивільної авіації є забезпечення заходів, необхідних для створення національ-

ної 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 Азербайджанської Республіки, основними документами Міжнародної організації цивільної авіації, а також правилами міжнародних і регіональних організацій цивільної авіації [7, с. 38].

У Греції управління цивільної авіації функціонує в рамках Міністерства інфраструктури, транспорту та комунікацій. Його місією є організація, розвиток і контроль транспортної інфраструктури країни, а також подача пропозицій до Міністерства, що стосуються формулювання загальної політики індустрії повітряних перевезень. Поряд з правовими рамками, заснованими на ІКАО, а також будучи державою-членом ЄС, Греція слідує правилам єдиного європейського повітряного простору (SES), а саме: ЄС 594/2004 «Рамки для створення єдиного європейського повітряного простору»; ЄС 551/2004 «Організація і використання повітряного простору»; ЄС 552/2004 «Операційна сумісність європейської мережі управління повітряним рухом». Нормативна регламентація, що стосується безпеки цивільної авіації, складається з наступних актів: «Національна програма безпеки цивільної авіації», що включає «Правила безпеки національної цивільної авіації» і відповідного керівництва по технічній безпеці; «Правила безпеки

національної цивільної авіації» встановлюють стандарти безпеки, що стосуються загальних заходів безпеки і процедур по запобіганню незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації; «Керівництво по технічній безпеці» конкретизує стандарти безпеки, передбачені правилами безпеки національної цивільної авіації і дає детальні рекомендації по здійсненню відповідних заходів безпеки і процедури [7, с. 41].

Повітряні перевезення в Туреччині здійснюються відповідно до Закону «Про турецьку цивільну авіацію» № 2920, а також в рамках адміністративно-технічних правил та інструкцій щодо повітряних перевезень. Відносно авіаційної промисловості, що вимагає передових технологій і особливої якості, Туреччина бере участь в різних організаціях для того, щоб стежити за розвитком міжнародної авіації і відповідати вимогам сучасності. Повітряні перевезення здійснюються відповідно до національного і міжнародного законодавства. Після набрання чинності закону № 5431 «Щодо організації та завдань Генерального управління цивільної авіації», Генеральне управління цивільної авіації було реорганізоване так, щоб забезпечити безпеку повітряних перевезень на оптимальному рівні в повній відповідності з міжнародними правилами і стандартами [7, с. 45].

У Сербії функції уповноваженого органу з питань цивільної авіації виконує Директорат цивільної авіації Республіки Сербія, який з 1 січня 2007 р. є наступником Директорату цивільної авіації дер-

жави Сербії і Чорногорії, створеної 1 січня 2004 р. Тому робляться постійні зусилля із ратифікації міжнародних угод і гармонізації національного законодавства з нормативними актами Міжнародної організації цивільної авіації, Європейської Спільноти, а також з правилами таких європейських агентств, як Європейське агентство цивільної авіації та Європейське агентство щодо безпеки повітряного руху. Завданням Директорату цивільної авіації є вироблення і проведення політики застосування нормативів і надання послуг для розвитку та підтримки на високому рівні безпеки цивільної авіації. На Директорат цивільної авіації також покладений обов'язок нагляду за тим, щоб підприємства цивільної авіації виконували відповідні закони, правила і нормативи. Законодавча база державного регулювання цивільної авіації Республіки Сербія включає: «Норми визначення внутрішніх правил Директорату цивільної авіації Республіки Сербія при наймі на роботу», «Правила внутрішнього розпорядку Директорату цивільної авіації Республіки Сербія»; «Інструкцію про видання регламенту Директорату цивільної авіації Республіки Сербія»; «Інструкцію про процедуру ухвалення рішення про видачу, продовження і підтвердження ліцензії інспектора» тощо [7, с. 46].

У Румунії державне регулювання цивільної авіації здійснюється Румунським управлінням цивільної авіації (РУЦА). Воно займається досягненням стратегічних завдань зміцнення надійності та безпеки, підвищення ефективності авіаційних

операцій. Як спеціалізований регулюючий і контролюючий орган в цивільній авіації, РУЦА виконує нагляд за виконанням приписів по безпеці польотів, забезпечує і підтримує стандарти безпеки в румунській цивільній авіації, здійснює усю необхідну цивільну аеронавігаційну діяльність відповідно до національних і європейських правил, прагне гармонізувати національне аеронавігаційне законодавство в сфері цивільної авіації. Законодавчі рамки включають постанову уряду № 29/1997 про повітряний кодекс, яке було перевидано, доопрацьовано і оновлено відповідно до закону № 399; правила ЄС та стандарти спеціального застосування з питання безпеки повітряних перевезень Румунії. Для забезпечення інформаційної безпеки польотів в 2003 році спільно з Болгарією, Республікою Молдова і Туреччиною був підписаний «Меморандум про співпрацю в управлінні повітряним рухом в південно-східній Європі». Метою створення цього документа є забезпечення сторін можливістю для співпраці та координування між собою і Європейським Союзом, ІКАО, користувачами повітряного простору, а також іншими європейськими і міжнародними інститутами питань управління повітряним рухом. Ці питання охоплюють гармонізацію зусиль із підвищенням рівня безпеки, управління об'ємами руху, рентабельності управління повітряним рухом з урахуванням вимог національної безпеки і охорони довкілля, розвитку і технічного поліпшення інфраструктури цивільної авіації тощо [7, с. 50].

Цивільна авіація в Молдові є стратегічним сектором національної еко-

номіки, а її стабільний розвиток є пріоритетом для Республіки Молдова. «Стратегія розвитку цивільної авіації на 2007–2015 роки» систематизує діяльність в сфері цивільної авіації в спробі створити умови і механізми для розвитку цього сектора, виходячи з існуючого рівня розвитку цієї галузі, стратегічних завдань національної економіки і перспектив розвитку цивільної авіації на 2007–2015 роки. Головні завдання і функції Управління цивільної авіації визначені в законі про цивільну авіацію № 1237–ХІІ і в положенні про управління цивільної авіації, схвалене рішенням уряду № 1058 1998 р., який відповідає стандартам і вимогам Міжнародної організації цивільної авіації, Європейської конференції цивільної авіації, Об'єднаного управління цивільної авіації. В цілях ефективного досягнення вищезгаданих завдань, управління направляє свою діяльність в наступних напрямках: розвиток партнерства в авіаційних колах з метою використання світових досягнень та практики управління; розширення послуг, що надаються національними авіалініями; впровадження в усіх сферах національної системи повітряного транспорту нових норм і правил, спрямованих на підвищення рівня надійності польотів і авіаційної безпеки; нагляд за дотриманням встановлених норм і стандартів, включаючи втручання в регулювання технологічним процесів і вжиття відповідних заходів; ефективне використання державної власності, що знаходиться в управлінні авіаційних підприємств; підтримка проектів розвитку авіаційних

підприємств; забезпечення доступності авіаційних послуг; підвищення конкурентоспроможності національних авіаліній на зовнішніх ринках повітряних перевезень; забезпечення вільної конкуренції на ринку і рівність відносно авіапідприємств. Безпрецедентний розвиток цивільної авіації та міжнародного законодавства в цій галузі примушує держави проводити політику уніфікації і гармонізації власного національного законодавства з міжнародними нормами щодо досягнення прийнятного рівня безпеки польотів у світі. В результаті в Молдові була створена нормативна база, яка регулює діяльність в сфері цивільної авіації на основі введення визнаних міжнародних норм і стандартів. Республіка Молдова включила в національне законодавство ряд об'єднаних авіаційних нормативів, що стосуються стандартів ІКАО в галузі сертифікації повітряних суден, підтримки придатності повітряних суден до польоту, найму і ліцензування персоналу. У Молдові прийнято 27 спільних об'єднаних авіаційних правил, які істотно наближають внутрішнє законодавство до європейського [7, с. 48].

Цивільна авіація Росії має значну історію свого зародження і розвитку. Федеральне агентство повітряного транспорту Росії (Росавіація), сформоване в 1996 році на базі Управління повітряного транспорту, є федеральним органом виконавчої влади, що перебуває у віданні Міністерства транспорту Російської Федерації. Росавіація здійснює свою діяльність безпосередньо, а також через свої територіальні органи і підвідомчі орга-

нізації. Росавіація здійснює функції щодо надання державних послуг і управління державним майном у сфері повітряного транспорту. На сьогодні Росавіація вважається компетентним органом для здійснення аеронавігаційного обслуговування користувачів повітряного простору Російської Федерації, авіаційно-космічного пошуку та рятування, а також щодо надання державних послуг в галузі транспортної безпеки та державної реєстрації прав на повітряні судна. Крім того, Росавіація у встановлених межах і порядку здійснює повноваження власника відносно необхідного для забезпечення виконання функцій федеральних органів державної влади федерального майна, у тому числі переданого підвідомчим федеральним державним унітарним підприємствам, федеральним казенним підприємствам та державним установам [7, с. 53].

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 регулювальні механізми з метою підвищення ефективності реалізації спільних проєктів і програм та вироблення нових.

Список використаних джерел:

1. Соколов А. В. Розвиток інформаційного забезпечення системи державного управління: автореф. дис. ... канд.

наук з держ. упр. : спец. 25.00.02 «Механізми державного управління» / А. В. Соколов. – К., 2010. – 20 с.

2. Концепція 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>.

3. Філіппов А. В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес, фінансове право, інформаційне право» / А. В. Філіппов. – Ірпінь, 2010. – 17 с.

4. Куренда Л. Д. Окремі аспекти забезпечення інформаційної безпеки Європейського Союзу / Л. Д. Куренда // Правова інформатика. – 2011. – № 3–4 (31–32). – С. 36.

5. 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>.

6. 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 Між нар. наук.-практ. конф., 10–12 квітня 2012 р. : тези доп. – Ужгород : ЗакДУ. – С. 11.

7. Доклад «Правовые рамки государственного регулирования гражданской авиации» Докладчик: г-н Кемалеттин Гёкташ, член Комитета, Турция [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.pabsec.org.

Нашинец-Наумова А. Ю. Отдельные аспекты обеспечения информационной безопасности в гражданской авиации стран Европы и Азии.

В статье проводится анализ соответствующих правовых принципов формирования основных концепций обеспечения информационной безопасности в гражданской авиации стран Европы и Азии

Ключевые слова: информация, информационная безопасность, обеспечение безопасности в гражданской авиации.

Nashynets-Naumova A. Yu. Certain aspects of ensuring the information safety in the civil aviation of European and Asian countries.

The article provides the analysis of the corresponding legal principles of the establishment of the main concepts of the information safety in the civil aviation of the countries of Europe and Asia.

Keywords: information, informative safety, providing of safety in a civil aviation.

Стаття надійшла до редакції 21.03.2013