

MINISTRY OF EDUCATION
AND SCIENCE OF UKRAINE

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИ

NATIONAL AVIATION
UNIVERSITY

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ



Міжнародна науково-практична конференція
здобувачів вищої освіти і молодих учених

2023

Політ

Сучасні проблеми науки

Abstracts of
XXIII International conference
of higher education students
and young scientists

Тези доповідей
XXIII Міжнародної науково-практичної
конференції здобувачів
вищої освіти і молодих учених

POLIT.
CHALLENGES OF SCIENCE TODAY

ПОЛІТ.
СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ

AVIATION AND SPACE ACTIVITIES:
ISSUES OF LEGAL THEORY AND LEGAL
PRACTICE
Faculty of Law

АВІАЦІЙНА І КОСМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ:
ПИТАННЯ ПРАВОВОЇ ТЕОРІЇ ТА ЮРИДИЧНОЇ
ПРАКТИКИ
Юридичний факультет

Kyiv 2023

Київ 2023

MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
NATIONAL AVIATION UNIVERSITY
FACULTY OF LAW

*Abstracts of
XXIII International
conference of higher education students
and young scientists*

POLIT. CHALLENGES OF SCIENCE TODAY

**AVIATION AND SPACE ACTIVITIES:
ISSUES OF LEGAL THEORY AND LEGAL PRACTICE**

Kyiv 2023

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

*Тези доповідей
XXIII Міжнародної
науково-практичної конференції здобувачів
вищої освіти і молодих учених*

ПОЛІТ. СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ

**АВІАЦІЙНА І КОСМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ:
ПИТАННЯ ПРАВОВОЇ ТЕОРІЇ ТА ЮРИДИЧНОЇ ПРАКТИКИ**

Київ 2023

POLIT. CHALLENGES OF SCIENCE TODAY. AVIATION AND SPACE ACTIVITIES: ISSUES OF LEGAL THEORY AND LEGAL PRACTICE: Abstracts of XXIII International conference of higher education students and young scientists, Kyiv, 2023, National Aviation University / Editorial board Lutskyi M. [and others]. – K.: NAU, 2023. – 46 p.

The materials of the scientific-practical conference contain a summary of the reports of research works of higher education seekers and young scientists in the field of «AVIATION AND SPACE ACTIVITIES: ISSUES OF LEGAL THEORY AND LEGAL PRACTICE». The materials of the scientific-practical conference contain a summary of the reports of research works of higher education seekers and young scientists in the field of «JURISPRUDENCE».

*Recommended for printing by academic council of the Faculty of Law
(Minutes No 2 from 9 March 2023)*

Editorial board

Chief editor:

Maksym Lutskyi, Rector of National Aviation University, Doctor of Engineering Science, Professor

Deputy Chief Editor:

Yevhen Romanenko, Vice-rector for research, Doctor of Science in Public Administration, Honored Lawyer of Ukraine, Professor

Volodymyr Nikitin, Dean of the Faculty of Law, Doctor of Law

Members of editorial board:

Y. L. Iurynets, deputy dean for scientific work of the Faculty of Law of NAU, Doctor of Legal Sciences, Professor;

O. M. Makeeva, Head of the Department of Theory and History of the State and Law of the Law Faculty of NAU, Candidate of Legal Sciences, Associate Professor;

I. P. Ustinova, Head of the Department of Constitutional and Administrative Law of the Law Faculty of NAU, Candidate of Legal Sciences, Associate Professor;

S. Ya. Lykhova, head of the Department of Criminal Law and Procedure of the Law Faculty of NAU, Doctor of Legal Sciences, Professor;

S. V. Vyshnovetska, head of the Department of Civil Law and Procedure of the Faculty of Law of NAU, Doctor of Legal Sciences, Professor;

L. S. Netska, Head of the Department of Economic, Air and Space Law of the Faculty of Law of NAU, Candidate of Legal Sciences, Associate Professor.

ПОЛІТ. СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ. АВІАЦІЙНА І КОСМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПИТАННЯ ПРАВОВОЇ ТЕОРІЇ ТА ЮРИДИЧНОЇ ПРАКТИКИ:

Тези доповідей XXIII Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених, Київ, 2023, Національний авіаційний університет / Редакційна колегія М. Луцький [та ін.]. – К.: НАУ, 2023. – 46 с.

Матеріали науково-практичної конференції містять узагальнення доповідей науково-дослідних робіт здобувачів вищої освіти та молодих учених у галузі «ПРАВО».

*Рекомендовано до друку Вченою радою Юридичного факультету
(протокол № 2 від 9 березня 2023 р.)*

Редакційна колегія

Головний редактор:

Максим Луцький, ректор Національного авіаційного університету,
доктор технічних наук, професор

Заступники головного редактора:

Євген Романенко, проректор з наукової роботи, доктор наук з державного управління, заслужений юрист України, професор

Володимир Нікітін, декан юридичного факультету, доктор юридичних наук

Члени редколегії:

Юринець Ю. Л., заступник декана з наукової роботи Юридичного факультету НАУ, доктор юридичних наук, професор;

Макєєва О. М., завідувач кафедри теорії та історії держави і права Юридичного факультету НАУ, кандидат юридичних наук, доцент;

Устинова І. П., завідувач кафедри конституційного і адміністративного права Юридичного факультету НАУ, кандидат юридичних наук, доцент;

Лихова С. Я., завідувач кафедри кримінального права і процесу Юридичного факультету НАУ, доктор юридичних наук, професор;

Вишновецька С. В., завідувач кафедри цивільного права і процесу Юридичного факультету НАУ, доктор юридичних наук, професор;

Нецька Л. С., завідувач кафедри господарського, повітряного та космічного права Юридичного факультету НАУ, кандидат юридичних наук, доцент.

3MICT

Adamenko Oleg

CERTAIN ASPECTS OF INFORMATION PROTECTION IN
THE FIELD OF COMPUTER SECURITY OF AVIATION.....7

Budkevich Ivanna

STATE POLICY IN THE FIELD OF HUMAN RIGHTS
PROTECTION UNDER THE CONDITIONS OF THE STATE
OF MARTIAL11

Kolos Nikita

ISSUES OF LEGAL REGULATION OF OWNERSHIP OF THE
MOON AND OTHER CELESTIAL BODIES, INCLUDING
SPACE RESOURCES14

Kovryhina Olena

LOSS OF LUGGAGE BY THE AIR CARRIER: PRIVATE AND
LEGAL ASPECT17

Kushnir Yana

PROBLEMS OF ADAPTATION OF UKRAINIAN LEGISLATION
IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION TO EU LEGISLATION20

Repina Elizaveta

AVIATION SECURITY AS AN OBJECT OF CRIMINAL
OFFENCES23

Riabokon Yuliia

UKRAINE AS THE STATE OF AVIATION TRANSIT.
CURRENT CHALLENGES26

Riabokon Yuliia

CIVIL DISPUTES REGARDING THE LIABILITY OF THE
CARRIER IN AVIATION SPHERE29

Tyubay Anastasiya

LEGAL GROUNDS FOR AIR CARRIER LIABILITY FOR
BODILY INJURY OR DEATH OF A PASSENGER32

Verbinets Veronika

DISPUTES IN THE FIELD OF AVIATION AS A SUBJECT OF
INTERNATIONAL PRIVATE LAW REGULATION35

Коваль Діана

ХАРАКТЕРИСТИКА КОНСТИТУЦІЙНО-ПРАВОВИХ
ВІДНОСИН38

Максименко Вікторія

МІЖНАРОДНА ОРГАНІЗАЦІЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (ІСАО)
ТА ЇЇ РОЛЬ В РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКІЙ ВІЙНІ41

Чайка Катерина

ВПРОВАДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КІБЕРБЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В
УКРАЇНІ44

UDC 347.121.2 (477)(043.2)

CERTAIN ASPECTS OF INFORMATION PROTECTION IN THE FIELD OF COMPUTER SECURITY OF AVIATION

Oleg Adamenko

National Aviation University, Kyiv

Scientific adviser – Sofia Lykhova, Doctor of Law, Professor

Keywords: information security, cyber threat, information protection, civil aviation, compliance.

Currently, the National Aviation University is a pioneer in teaching the course "Prevention of criminal offenses in the field of computer safety of aviation", designed, first of all, for the second master's level of higher education in the specialty 262 "Law Enforcement".

Currently, the vast majority of business entities in the aviation industry face many challenges in the field of data security. First of all, it is necessary to ensure the security of personal data, because the airline can process tens of millions of passenger records during the day. Aircraft, crews and passengers on board must also be under cyber defence.

In times of digitalization, when most flight tickets are purchased via the Internet, the airline processes a large amount of highly sensitive information such as bank card details, passport numbers, telephones, customer names and surnames, etc. A leak of such data or a cyberattack can have serious consequences. Therefore, at the present stage, the issue of ensuring the cybersecurity of civil aviation has ceased to be the subject of attention only for IT specialists.

This is due to the fact that the data operated by the airline is somehow connected with the personal data of either customers or employees and other individuals who provide services to the company. After the introduction of the requirements of the new EU Regulation 2016/679 on the protection of individuals regarding the processing of personal data and the free movement of such data dated 27.04.2016,

many airlines have a need to introduce the position of Data Protection Officer (DPO), the main purpose of which was to ensure the performance of functions for regulatory and organizational support of business processes related to the processing and protection of personal data.

Personal data protection officers in modern conditions should understand both the technical component of cybersecurity issues and have knowledge of regulatory support for cybersecurity and personal data protection. In practical terms, their work is connected both with a thorough study of national, European and international regulations and standards in the field of personal data protection and cybersecurity, as well as with the development of internal company documents on these issues, as well as control over their implementation.

First of all, it is worth paying attention to certain technical aspects of cybersecurity in the field of civil aviation, necessary for the formulation of further regulatory recommendations.

According to A. Ilyenko, Ukraine for the first time suffered a cybernetic attack on computer systems and the central server of Boryspil and Kharkiv airports in June 2017, which led to failures in aircraft maintenance and delayed departures. A few months later in October 2017 – the delay in the departures of aircraft from the Odessa airport as a result of hacking the computer network of the airport, which led to the loss of confidentiality of information. According to experts from the European Aviation Safety Agency (EASA), during 2019, the world's aviation systems were subjected to monthly cyberattacks up to 1000 times. Thus, approaches to countering cyber attacks should be systemic, reliable and comprehensive, the aviation industry belongs to the objects of critical transport infrastructure of Ukraine. The safety program for the transmission of critical information in the relevant aircraft avionics systems must be designed to protect, reliable, integrity and security the network and data. Effective security of transmission of critical information in computer-integrated aviation systems is aimed at combating various threats and prevents them from entering or spreading in aircraft avionics systems.

The most common threats include: viruses, Trojan horses; hacker attacks; provoking pseudo-failures during the operation of various FS

and aircraft complexes when in fact the systems are in working condition; interception and theft of data; the activities and influence of hostile intelligence agencies, etc. A successful attack can lead to complications in the operation of the functional systems of the aircraft of the development of complications of flight conditions, and in case of an increase in false data on flight conditions – to emergency and catastrophic situations. Threats can cause a variety of failures and failures, because the avionics of aircraft is very complex and saturated with complex computer networks.

The activity of civil aviation within the "ground-to-air" and "air-to-air" channels, the issue of safe operation of such aviation systems is becoming increasingly acute. In fact, each flight takes place in a complex network system, which includes a number of components: 1) the ground computer network of the airport and airlines, 2) the on-board computer network of the aircraft, 3) the network of information transmission between the communication methods of airport control points, aircraft (AC) and aeronautical systems for providing and controlling air traffic along the flight route.

Despite the fact that the risk of unauthorized interference is in each of the systems, which can create significant problems for aviation safety, the aviation data protection officer is primarily responsible for compliance with regulatory requirements and internal security regulations of the airport and airline ground computer network.

In the course of his work, the personal data protection officer is responsible for constantly reviewing and updating internal acts governing cybersecurity issues – both confidentiality agreements, trade secrets protection, and warnings regarding the processing of personal data regarding customers. The participation of this specialist is also required in the processes related to the remote work of the company's employees. Also among the tasks is the constant monitoring of the existing situation with the protection of personal data and taking measures to violate them.

References:

1. Illienko A., Illienko S., Kvasha D. (2020). Suchasnyi stan kiberbezpeky tsyvilnoi aviatsii ukrainy ta svitu [The current state of cybersecurity of civil aviation in Ukraine and the world]. Kiberbezpeka: osvita, nauka, tekhnika,

- 1(9), 24–36. <https://doi.org/10.28925/2663-4023.2020.9.2436> [in Ukrainian].
2. Kobieliava T. (2020). Sutnist ta vyznachennia komplaiens-ryzyku [The essence and definition of compliance risk]. Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu “Kharkivskiy politekhnichnyi instytut” (ekonomichni nauky), 1. <https://doi.org/10.20998/2519-4461.2020.1.116> [in Ukrainian].
3. Kovalenko S. (2021, 27 kvitnia). Osoblyvosti funktsii komplaiens v aviatsiinii haluzi [Features of the compliance function in the aviation industry]. Yurydychna hazeta online, 8 (738). <https://yurgazeta.com/dumka-eksperta/osoblivosti-funkciyi-komplaens-v-aviacyniy-galuzi.html> [in Ukrainian].

UDC 342.7(043.2)

STATE POLICY IN THE FIELD OF HUMAN RIGHTS PROTECTION UNDER THE CONDITIONS OF THE STATE OF MARTIAL

Ivanna Budkevich

National Aviation University, Kyiv

Scientific adviser – Liudmyla Chulinda, PhD in Law, Associate Professor

Keywords: human rights, martial law, protection of human rights, restriction of human rights, absolute rights, constitution.

The invasion of the aggressor country into the territory of sovereign Ukraine led to terrible humanitarian consequences, the introduction of martial law in Ukraine, which makes it difficult for the state to guarantee the rights of citizens in the conditions of the objective necessity of their partial restriction, since such a restriction involves a legislative narrowing of the content and scope of human rights and freedoms. In connection with the introduction of Russian troops into the territory of Ukraine, a threat to national security, martial law was introduced by the Decree of the President of Ukraine on February 24, 2022, which has already been extended several times. The restriction of human and citizen rights in Ukraine is temporary and minimally necessary.

Human rights guaranteed by the Constitution of Ukraine are inalienable and inviolable (Article 21) [1]. Absolute human rights, in particular the right to life, the prohibition of torture, cannot have any restrictions on the exercise of these rights, even under conditions of emergency and martial law. In addition, the right to judicial protection (Article 55) is not subject to limitation under Article 64 of the Constitution of Ukraine.

According to the Decree of the President of Ukraine in connection with the introduction of martial law in Ukraine, the constitutional rights and freedoms of a person and a citizen, provided for in Articles 30-34,

38, 39, 41-44, 53, may be temporarily limited for the period of the legal regime of martial law. Constitution of Ukraine, as well as to introduce temporary restrictions on the rights and legal interests of legal entities within the limits and to the extent necessary to ensure the possibility of introducing and implementing measures of the legal regime of martial law, which are provided for by the first part of Article 8 of the Law of Ukraine "On the Legal Regime of Martial Law" [2]. The mentioned limitations of the constitutional rights and freedoms of a person and a citizen can only be temporary.

Government agencies are obliged to introduce and carry out the measures and powers provided for by the Law of Ukraine "On the Legal Regime of Martial Law" necessary to ensure the defense of Ukraine, the protection of the safety of the population and the interests of the state. This Law defines the content of the legal regime of martial law, the procedure for its introduction and cancellation, legal principles activities of state authorities, military command, military administrations, local self-government bodies, enterprises, institutions and organizations in conditions of martial law, guarantee of human and citizen rights and freedoms and rights and legal interests of legal entities [3]. Martial law conditions can cause violations of human rights and freedoms, so it is important to have effective mechanisms to protect these rights and freedoms in order to protect citizens from possible abuses by the authorities and the military.

Article 19 of the Law of Ukraine "On the Legal Regime of Martial Law" regulates the guarantees of legality during the period of martial law: changes to the Constitution of Ukraine are prohibited; amendment of the ARC Constitution; conducting elections for the President of Ukraine, as well as elections to the Verkhovna Rada of Ukraine, the Verkhovna Rada of the ARC and local self-government bodies; conducting all-Ukrainian and local referenda; conducting strikes, mass meetings and actions. Human rights and freedoms enshrined in the Constitution of Ukraine, as well as the means of their protection provided for by the constitution, are the priority principles of the organization of a democratic state governed by the rule of law. It is the guarantees of the rights and freedoms of a person and a citizen that are real possibilities for their implementation and protection.

So, the activity of state bodies in the conditions of martial law in the field of protection of human rights and freedoms should be as effective as possible, since it depends on ensuring a dignified and safe life of a person. The restriction of human rights in the conditions of martial law has an exclusively legal, temporary, targeted, non-discriminatory, socially useful nature. The possibility of limiting the basic rights and freedoms of a person by the state is foreseen in all international legal acts that regulate human rights and fundamental freedoms. Each document defines the limits of possible restrictions and an exhaustive list of grounds for them, as well as establishes a number of rights that cannot be limited under any circumstances.

The courage of the Ukrainian people and the consolidation of the international community with Ukraine stood in the way of the implementation of the aggressive plans of the Russian Federation. The active phase of Russia's armed aggression against Ukraine was stopped thanks to the courage of the Ukrainian people who stood up to defend their Motherland.

References:

1. Constitution of Ukraine. 1996. (with changes). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>.
2. On the introduction of martial law in Ukraine: Decree President of Ukraine № 64/2022. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>.
3. On the legal regime of martial law: the Law of Ukraine dated May 12, 2015 № 389-VIII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>.

UDC 347.77:341.229(043.2)

ISSUES OF LEGAL REGULATION OF OWNERSHIP OF THE MOON AND OTHER CELESTIAL BODIES, INCLUDING SPACE RESOURCES

Nikita Kolos

National Aviation University, Kyiv

*Supervisor – Veronika Oleshchenko,
Candidate of Sciences in Public Administration*

Keywords: international space law, Moon and other celestial bodies, a right of property, space objects, space resources.

The issue of legal regulation of ownership of space bodies and their resources is becoming increasingly relevant with the advent of new technologies and the development of governmental space programs, ideas and goals of an international scale. In the course of researching this topic, we used the methods of analysis and generalization of the system of international legislation in the field of legal regulation of outer space.

According to Article II of the Outer Space Treaty, there is a clear prohibition of any national appropriation, whether by claim of sovereignty, use or occupation, or by any other means [1]. In other words, this document makes it impossible for any government to attempt to appropriate any part of outer space land or object in outer space for mercenary reasons. Nevertheless, there is a well-known case of legal registration of the ownership of US citizen Dennis Hope to all the planets of the solar system and 53 other space bodies, except for the Earth and the Sun. On the one hand, the absence of a provision in Article II of the Treaty prohibiting the appropriation of outer space, including the Moon and other celestial bodies, by an individual provides a legal opportunity to make such a transaction. But, on the other hand, under the terms of the procedure performed by Dennis Hope, who justified his desire by the

fact that a thing that does not belong to anyone in the absence of other claimants may become the property of the one who first claims his right to it (in accordance with the laws of the State of California), is a direct violation of the principle of international law enshrined in Articles I, II, IV of the Treaty on the Common Heritage of Mankind (the exploration and use of outer space must be carried out for the benefit and in the interests of all countries and all mankind, and space must be free for exploration and use by all states). Also, the illegitimacy of Dennis Hope's action is confirmed by the interpretation of the Open Space Technology (OST) participants of private property in outer space: "one of the three main principles that was approved is the prohibition of any claim of sovereignty or property rights in space. The reason why an explicit mention of the prohibition of private property was not mentioned was because it was already on the table. Another point that works in favor of this view is the words in the article "By any other means". Appropriation cannot be by any other means, and thus private property is included. The final support for this view may be the fact that private property cannot exist without national appropriation. This means that a person occupies land on behalf of the state. Therefore, the state must recognize this requirement" [3].

Another issue of concern is the refusal to sign and ratify the Agreement on the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies, which states, in particular, in Article 4, that the exploration and use of the Moon is the property of all mankind and is carried out for the benefit and in the interests of all countries, regardless of their degree of economic or scientific development. Also, in our opinion, the provisions of Article 11 of this Agreement are particularly important, which expressly defines the status of the Moon and its natural resources as the common heritage of mankind, and prohibits the appropriation by an international intergovernmental or non-governmental organization, national organization or non-governmental institution or any individual of its surface, subsoil and natural resources thereon [2]. To date, this agreement has been signed and ratified by only 14 countries (Australia, Austria, Belgium, Kazakhstan, Lebanon, Morocco, Mexico, the Netherlands, Pakistan, Peru, Uruguay, the Philippines, Chile, Bosnia and Herzegovina, and the United States), including the country that is

probably the first to implement a space program for the stable human presence on the lunar surface, namely the United States. Thus, during Trump's presidency, there has been an active development of US space policy. In particular, the signing of 5 US Space Policy Directives (Project Artemis) and the Order to Support Commercial Extraction of Resources on the Moon and Other Celestial Bodies, which emphasizes that the United States refuses to consider the resources of the Moon and other celestial bodies as the property of mankind and seeks to spread this approach in other countries [4], which contradicts Article 11(3) of the Agreement, namely the placement of personnel, spacecraft, equipment, facilities, stations and structures, including structures inextricably linked to the Moon's surface or subsoil, on the Moon's surface or in its interior does not create ownership of the Moon's surface or subsoil or areas thereof.

Given the complexity of the issue, there is an urgent need to detail the norms of existing international space documents and establish mechanisms that would ensure the mandatory signing and ratification (implementation) of international agreements on the development and use of the Moon, its subsoil and outer space, as well as resources by those states directly involved in the implementation of targeted space programs and the settlement of the issue of ownership and commercialization of space.

References:

1. Dohovir pro pryntsyropy diialnosti derzhav po doslidzhenniu i vykorystanniu kosmichnoho prostoru, vkluchaiuchy Misiats ta inshi nebesni tila. Dohovir OON 995_480 vid 27.01.1967
2. Uhoda pro diialnist derzhav na Misiatsi ta inshykh nebesnykh tilakh. Dohovir OON 995_482 vid 18.12.1979
3. Pop V.H. Komu nalezhyt Misiats? Pozazemni aspekty prava vlasnosti na zemliu ta mineralni resursy. 2009. URL: <https://www.springer.com/de/book/9781402091346>
4. Tramp vs. Baiden: za koho kosmosu krashche? M. Kirpachova, A. Hurova. Yurydychna praktyka vid 17.11.2020. URL: <https://pravo.ua/tramp-vs-bajden-za-kogo-kosmosu-krashhe/>

UDC 347.763(043.2)

LOSS OF LUGGAGE BY THE AIR CARRIER: PRIVATE AND LEGAL ASPECT

Olena Kovryhina

National Aviation University, Kyiv

Scientific advisor – Valeriia Filinovych, Ph.D

Keywords: air carrier, loss of baggage, responsibility.

Effective protection of user rights helps to increase confidence in domestic air carriers, attract international customers, cooperate with other companies, and maintain reputation, which in turn positively affects the company's financial results. Although all air traffic over Ukraine is currently banned, this issue was relevant before the full-scale invasion and will remain so after the victory. The aspect of baggage loss was not the subject of recent research by domestic scientists, but Radchuk O.P. pointed out the problem of air transport.

The object of the work is the legal relationship that arises between air carriers and passengers in the event of loss of baggage. During the work, theoretical methods were used: analysis, generalization, explanation.

According to Art. 924 of the Civil Code of Ukraine: The carrier is responsible for keeping cargo, luggage, mail from the moment of acceptance for transportation and until delivery to the consignee, unless it is proved that the loss, shortage, spoilage or damage to cargo, luggage, mail occurred as a result of circumstances beyond the control of the carrier prevent and eliminate which do not depend on him.

If the carriage is considered under the chosen topic, it is necessary to refer to Part 11 of Art. 100 of the Air Code of Ukraine, the air carrier is responsible for the loss or damage that occurred during the carriage of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with the requirements and rules established by the international treaties of Ukraine, the legislation of Ukraine, including the Aviation Rules of

Ukraine, the amount of which should be the same for domestic and international flights.

Let us consider some important aspects of the Aviation Rules of Ukraine: claims for loss of baggage are made to the air carrier after the baggage is recognized as lost; the baggage is considered lost if it is not found during the search within 21 calendar days from the day when the baggage was supposed to arrive at the destination; in case of loss or damage of baggage with declared value, the amount of compensation is limited to the declared value; if the air carrier responsible for the loss, of baggage, the air carriers shall be jointly and severally liable to the passenger; the air carrier's liability for loss of checked baggage shall be limited to an amount of 1288 SDRs [2].

As a rule, the terms of the air carriage contract are not specified in the ticket, but are derived from legislation that is binding on all air carriers providing international or domestic transportation of passengers and/or baggage to/ from airports on the territory of Ukraine [4]. For example, the well-known Ukrainian airline UIA has published on its website rules and instructions for passengers who have lost baggage. They are identical to the general rules and comply with Ukrainian and European legislation [1].

In the context of European integration, Ukrainian standards must comply European ones. This is important for the convenient cooperation of domestic carriers with the European ones. By the way, Regulation (EC) No. 2027/97 stipulates that air carriers based outside the Community and operating flights to the countries of the Community must provide passengers with a form indicating these conditions. The fact that only the limitation of liability is indicated on the ticket or equivalent document is not sufficient information [3].

The most important international legislation in this area is the "Warsaw Convention on International Carriage by Air" and the "Montreal Convention on Limitation of Liability of Air Carriers". According to these documents, the air carrier is liable for the loss of baggage within certain limits. The amount of compensation depends on the amount of lost baggage and its value. The air carrier has the right to limit its liability for the loss of baggage by setting a compensation limit.

Based on the above, the author believes that the full guarantees of passengers' rights will not be fully respected. The wording used in the legislation is quite vague, and the rules have many exceptions, which gives air carriers the opportunity to abuse it and twist it to their advantage. I believe that the considered Ukrainian regulations require specification and clarity, which could limit air carriers in such a broad interpretation of the regulations and for greater guarantees of consumer rights.

References:

1. Правила повітряних перевезень – офіційний сайт МАУ (Україна). *FlyUIA*. URL: <https://www.flyuia.com/ua/ua/information/rules-and-regulations/carriage-rules> (date of access: 13.03.2023).
2. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239: as of 19 November 2021.
3. Council Regulation (EC) on air carrier liability in the event of accidents: of 09.10.1997 no. 2027/97.
4. Radchuk O.P. Problematic issues of legal regulation of international air transportation of passengers and their luggage. *Juridical scientific and electronic journal*. 2021. No. 10. P. 163–166. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-10/40> (date of access: 13.03.2023).

UDC 340.13(043.2)

PROBLEMS OF ADAPTATION OF UKRAINIAN LEGISLATION IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION TO EU LEGISLATION

Yana Kushnir

National Aviation University, Kyiv

Scientific adviser – Liudmyla Chulinda, PhD in Law, Associate Professor

Keywords: adaptation of legislation, Agreement on Common Aviation Space, state language, translation, aggressive war of the Russian Federation against Ukraine.

The process of integration of Ukraine involves changes in all spheres of public life of the state, in particular, in the field of civil aviation, formation of new rules, recognition of European values, gradual bringing them into line with the standards of the European Union. Ukrainian legislation in the field of civil aviation is at the stage of reformation in order to create conditions for stable development and increase the level of safety, since the approximation of civil aviation legislation of Ukraine to European standards is an important element of the European direction of Ukraine's development. The use of European aviation experience contributes to the compliance of the legal system of Ukraine with European civil aviation standards.

The purpose of the Agreement on Common Aviation Space between Ukraine and the EU (2021) is the gradual incorporation into Ukrainian legislation of the requirements and standards of EU legislation in the field of flight safety, aviation security, air traffic management, environmental protection, consumer rights protection, computer reservation systems and social aspects [1].

The accession of Ukraine to the aviation space of the EU provides benefits for the citizens of Ukraine and the aviation infrastructure and industry: an increase in the level of flight safety, an increase in the supply of passenger air transportation services on the market, and, as a result, a decrease in their prices and the attraction of investments in the

aviation industry. The Agreement on the Common Aviation Area provides for a free trade area for aviation, in particular in matters of flight safety, passenger protection, air carrier liability for transportation, environmental protection, competition and state aid.

According to the established tradition, EU regulations and directives in the field of civil aviation are adopted in Ukraine by the confirmation method, that is, only the cover is translated into Ukrainian, and the entire text is published on official websites in English or Russian. Scientists justify the lack of EU acts in the Ukrainian language by the fact that the volumes of such documents are large, the topics are highly specialized, there are very few professional translators, and errors in translation can have very serious consequences. The translation into Ukrainian involves the introduction of aviation technical terms that are not yet in the Ukrainian legal framework [2]. According to the recommendations of the State Aviation Service of Ukraine, if the original contains a significant amount of text in English with the use of special technical terms and is intended for limited use, then such documents are allowed to be adopted in the original language [3]. It is worth paying attention to the fact that the Law of Ukraine "On the Functioning of the Ukrainian Language as a State Language" [4] provides for the obligation to use it throughout the territory of Ukraine during the exercise of powers by state authorities. The national program of adaptation of Ukrainian legislation to EU legislation provides for the translation into Ukrainian of EU acts (Chapters V and XII of the Program), the mandatory creation of an electronic system of documentation of the European Union translated into Ukrainian [5; 6].

In our opinion, the text of the EU act, which Ukraine seeks to incorporate, should have an official translation at the stage of preparation, since it goes through several levels of familiarization, analysis, discussion, agreement, voting, etc. And on official websites, the official text should be published only in the state language. Maximizing the continuity of activities related to the adaptation of the Agreement on Common Aviation Space in the difficult conditions of military aggression by the Russian Federation is extremely important.

Conclusion

So, adaptation of Ukrainian legislation to EU acts, their translation into the state language requires special attention in order to comply with the principle of conscientious and conscientious implementation of civil aviation standards and rules in the formation of a common aviation space, taking into account the European vector of Ukraine's development.

References:

1. Agreement between Ukraine and the European Union and its member states on the Common Aviation Area. URL: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>
2. Kosse I., Kulchytska K. Aviation vector of the Eastern Partnership: assessment of the progress of Ukraine, Moldova and Georgia in approximation to EU aviation legislation. URL: https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2018/02/PRINT__ukr_zvit_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector_EWB.pdf
3. The SAFER-U project (Development of the aviation legislative framework of Ukraine by bringing it closer to the EU legislation). URL: <https://avia.gov.ua/proyekt-safer-u-rozvitok-aviatsijnoyi-zakonodavchoyi-baziukrayini-shlyahom-nablizhennya-do-zakonodavstva-yes>
4. On ensuring the functioning of the Ukrainian language as the state language: Law of Ukraine of 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2704-19#Text>
5. On the National Program for the Adaptation of the Legislation of Ukraine to the Legislation of the European Union: Law of Ukraine of 2004. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629-15#Tex>.
6. On the procedure for translation into Ukrainian of acts of the European Union *acquis communautaire*. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 512 dated 31.05.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/512-2017-п#Text>.

UDC 347.82(043.2)

AVIATION SECURITY AS AN OBJECT OF CRIMINAL OFFENCES

Elizaveta Repina

National Aviation University, Kyiv

Scientific adviser – Sofia Lykhova, Doctor of Law, Professor

Keywords: aviation security, protection of civil aviation, act of unlawful interference.

In the legislation of Ukraine, aviation security is defined as protection of civil aviation from acts of unlawful interference, which is ensured by implementing a set of measures involving human and material resources [1]. The literature emphasizes that the concept of aviation security is defined through the concept of an act of unlawful interference with civil aviation.

Article 86 of the Air Code of Ukraine and Section II, paragraph 2, subparagraph 6) of the State Program of Civil Aviation Security of March 21, 2017, define acts of unlawful interference as acts of attempts to commit acts that pose a threat to civil aviation security and include unlawful seizure of aircraft; destruction of aircraft in operation; taking hostages on board aircraft or at airfields; forcible entry onto board an aircraft, at an airport, or at a location of an air navigation facility or service; placing weapons, dangerous devices or material on board an aircraft or at an airport intended to achieve criminal purposes; use of an aircraft in operation to cause injury, other damage to health, death to an individual, or significant damage to property or the environment; communicating intentionally fake information that endangers the safety of an aircraft during flight or on the ground, the safety of passengers, crew members, ground staff or the public at the airport or at the location of civil aviation facilities or units [1; 2].

Criminal liability for acts of unlawful interference with civil aviation is provided for in various articles of the Criminal Code of Ukraine, including

those relating to hijacking, hooliganism, banditry, damage to transportation routes and vehicles, illegal handling of weapons and explosives, intentional murder, terrorism, and threats of destruction or damage to property. Although there is no united section defining a specific list of criminal offenses that infringe on aviation security, aviation security is not deprived of criminal law support for its protection.

Firstly, a systematic analysis of the provisions of the current Criminal Code shows that the CC does not provide for united section defining a specific list of criminal offences that threaten aviation security. Criminal liability for acts of unlawful interference with civil aviation is provided for in articles listed in different sections of the Special Part of the CC. It is generally accepted that the basis for grouping criminal offences into sections of the Special Part of CC is the generic object of the criminal offence. The science of criminal law has developed various approaches to the classification of the object of a criminal offence (crime). In most scientific sources devoted to the objects, the classification of objects includes: general, generic (group) and direct objects (main and additional). As is known, the main direct object of a criminal offence, as part of generic object, determines the inclusion of a criminal offence in a particular section of the CC.

Secondly, according to the dictionary, security is a state when nothing threatens someone or something, does not cause concern [3, p. 53]. The ontological aspect of this concept defines «security» as a certain quality of human existence that determines the purpose and result of human activity to protect against threatening factors, events and phenomena. The Constitution of Ukraine distinguishes these main types of security: «citizen security», «public security», «state security». Since security has many types (aviation, industrial, internal, public, demographic, economic, environmental, social, nation, fire, nuclear etc.), the concept of «security» is interpreted differently in each field of knowledge. But, in general, the understanding of the content of the category «security» includes the absence of danger and the existence of a state of protection of vital interests of individual, society, and the state from internal and external threats.

The study of the regulatory characteristics of acts of unlawful interference allows us to assert that they include socially dangerous,

unlawful acts related to the encroachment on the normal operation of civil aviation and aviation facilities, which are defined by international and national legislation as acts of unlawful interference with civil aviation. Aviation security as an object of criminal offences is the normal operation of and aviation, the absence of danger and the presence of state protection of the vital interests of an individual, society and the state (life, health, public safety, property, etc.) from acts of unlawful interference with civil aviation.

References:

1. Повітряний кодекс України: Закон від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України; Програма від 21.03.2017 № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>
3. Сучасний тлумачний словник української мови: 65 000 слів / за заг. ред. д-ра філол. наук, проф. В.В. Дубічинського. Харків: ВД «ШКОЛА», 2006. 1008 с.

UDC 347.8(043.2)

UKRAINE AS THE STATE OF AVIATION TRANSIT. CURRENT CHALLENGES

Yuliia Riabokon

National Aviation University, Kyiv

Scientific advisor – Natalia Khotsianovska, Associate Professor

Keywords: aviation infrastructure, aviation safety, security measures, logistics, Common Aviation Agreement.

Unjustified russian invasion has enormously damaged aviation infrastructure, caused many disruptions and interlock the economy of Ukraine. Ukraine as key player of agriculture exportations, including sunflower oil and wheat and accounts 10% of the world wheat market, right now is locked, while the millions of tons of grain are pulled out of deal by russia. Air transports are totally not carried out now in Ukraine, transit through Ukraine is locked, nor have any services for transit been able to run.

Because of the full-scale invasion, the sky of Ukraine is closed for any civil aviation. Starting from 2014, when the East part was occupied, Ukraine has already suffered from serious losses in the economy and trade, including the export of the goods. The result of russia's invasion led to the significant reduction in the number of flights and aviation traffic and decline in the overall state of the aviation industry. According to the State Customs Service of Ukraine, there was a decrease in exports of Ukraine in 2014-2015. To bring tangible benefits to the whole Ukrainian society, EU has assisted and supported in customs reforms and critical areas such as corruption, energy, trade, and aviation. October 2021, Ukraine, and European Union signed milestone 'The European Common Aviation Agreement' that provided high standards in aviation safety and security. It provided that all limitations and restrictions on flights between EU and Ukraine are removed and EU airlines will be able to operate directly. The Agreement expanded commercial opportunities for trade and following aimed at improving the economy of the country [1].

But after 24th of February 2022 the immediate consequences of the war significantly damaged aviation infrastructure, massive flow of refugees and big disruptions. The strong threat of a Russian invasion led international insurance providers to warn Ukrainian carriers on February 12 that they had ceased insuring planes. This increased the possibility of multinational airlines canceling flights to Ukraine. To combat this, a working meeting was held with the leadership of the Office of the President of Ukraine, the State Aviation Service, SE "Ukraerorukh," SE IA "Borispol," and Ukrainian airlines. At this meeting, the government expressed its willingness to support air carriers by giving the aviation market more financial guarantees. To prevent Ukraine from providing air defense, Russian forces started launching active rocket strikes on all its important airfields. The result was that 19 out of 35 airfields were damaged, including 12 civilian and 7 dual-purpose airfields (not including military airfields). A few of the airfields were struck repeatedly. The airspace over Ukraine was instantly closed and air traffic ceased as soon as the war broke out [2].

European Union to remedy the negative impacts on the aviation transport took measures to assist Ukraine in the movement of traffic, restore freight supply chains, and aid in the transportation of civilians requiring medical care and humanitarian assistance. These measures have been implemented both at the EU level and by individual member states. To further facilitate this support, seven EU countries located along key transportation routes leading to Ukraine have waived tolls and rules related to professional driving and humanitarian transport. The European Parliament urges the EU to help Ukraine to support for transport corridors, procurement, storage, distribution, and delivery of food, materials, fuel, equipment, and other logistics services [3].

Our state tends to create Ukraine Freedom and Green Recovery Infrastructure Fund involved by international financial support, investigate, and implement Green Recovery and Reconstruction Program, provide EU Accession Support Transport and Energy. The strategy also highlights the necessity of enhancing aviation industry safety and security measures, fostering competition by allowing additional airlines to enter the market, and streamlining regulatory frameworks. These is a huge demand to improve the development of

international aviation network and following strengthening of public companies and municipal energy suppliers.

The aviation sector is a crucial part of the national economy, and it will inevitably be significantly impacted by the ongoing war. The unpredictable military situation and political processes, as well as countermeasures taken by countries worldwide, make it difficult to determine the short-term and long-term effects of the Russian invasion. However, it is already evident that the war's impact on the aviation transport system will have far-reaching consequences, not only for Ukraine but also for EU and rest of the world. To mitigate the risks, international partners should help Ukraine through concrete actions aimed at enhancing safety and security measures, encourage competition by allowing more airlines to enter the market, investments in human capital and simplify regulatory framework.

References:

1. European Commission. *Directorate-General for Mobility and Transport*. Aviation: EU and Ukraine sign milestone aviation agreement. URL: https://transport.ec.europa.eu/news/aviation-eu-and-ukraine-sign-milestone-aviation-agreement-2021-10-12_en (access date: 22.03.2023)
2. Kyiv School of Economics. Assessment of damages in Ukraine due to Russia's military aggression as of September 1, 2022. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/10/ENG-Sep22_Working_Sep1_Damages-Report.docx.pdf (access date: 22.03.2023)
3. Monica Kiss, Karin Jacobs and Jaan Soone. Russia's war on Ukraine: Implications for transport. *European Parliamentary Research Service*. PE URL: 733.536, June 2022. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI\(2022\)733536_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI(2022)733536_EN.pdf) (access date: 21.03.2023)

UDC 347.824.2(043.2)

CIVIL DISPUTES REGARDING THE LIABILITY OF THE CARRIER IN AVIATION SPHERE

Yuliia Riabokon

National Aviation University, Kyiv

Scientific advisor – Valeriia Filinovych, PhD in Law

Keywords: civil liability, air carriers, aviation disputes, contractual liability, transport contracts.

Relevance of the civil liability of air carriers have their complexity in legal regulation. That is why the civil liability of air carriers is a complex issue due to the multiplicity of sources of regulation, which includes both state regulatory and legal acts and international treaties. The issue of the carrier's responsibility is regulated not only by national legislation but also by international treaties in the field of civil aviation. When resolving aviation disputes, the sources of law at the national level are the Civil Code of Ukraine, the Air Code of Ukraine, the Aviation Rules of Ukraine "The rules of Air Transportation and Service of Passengers and Baggage", others and at international level, Ukraine is guided by Montreal Convention, Warsaw Convention, Prague Protocol, etc.

The research investigates the legal framework governing civil liability of carriers in the aviation sphere, including the international treaties and domestic laws that regulate this area. It examines the different types of liability that carriers may face in the aviation sphere, including contractual liability. Since civil legal relations arise based on a contract, contractual liability is applied directly to the parties, which arises from the moment one of the parties fails to fulfill the obligations of the contract and the consequences of these violations occur.

Following, civil rights between the carrier and the passenger arise based on the contract, which is specified in more detail in Article 98 of the Air Code of Ukraine. The ticket certifies the civil-legal relationship between the subjects. Civil Code of Ukraine regulates the delivery of

luggage, cargo, or passengers to the destination for a fixed fee. The general provisions on the responsibility of the carrier are laid down in Art. 922, 924 of the Civil Code of Ukraine. These norms give us an idea of the regulations that arise in connection with a flight delay, loss of luggage, or presumption of the fault of the carrier, the content of which is defined by the legislator in Art. 614 of the Civil Code of Ukraine [1].

The carrier is responsible for the delay in the delivery of the cargo itself, under the sanction of Art. 921 of the Civil Code, in case of violation of this norm, there is an obligation to compensate the other party for damages caused by violation of the term of transportation, if other forms of liability are not established by the contract According to Art. 922 of the Civil Code, in case of a delay of a flight carrying a passenger or a delay in the arrival of such means, the carrier is obliged to pay a fine to the passenger or to compensate for all material losses caused by these delays. In the event that the carrier proves that these delays occurred as a result of force majeure, elimination of a vehicle malfunction that threatened the life or health of passengers, or other circumstances beyond the control of the carrier, the carrier shall be released from this responsibility. A relatively identical norm is enshrined in Chapter 2 of Chapter XXVI of the Aviation Rules [2].

It should also be noted that the carrier bears all responsibility for the safety of luggage from the moment of its acceptance and delivery at the destination. According to Art. 94 the carrier is responsible for the loss, shortage, spoilage, or damage of baggage accepted for carriage in the amount of the actual damage unless he proves that it was not his fault. According to Aviation Rules, baggage is considered lost if it is not found within 21 calendar days. At the same time, the carrier has the right to declare the baggage lost without waiting for the expiration of the 21 days. According to Art. 22 of the Montreal Convention, the liability of the carrier in the event of destruction, loss, damage, or delay in the transportation of luggage is limited to the amount of approximately UAH 41,000 for each passenger, except cases when the passenger made a special statement of interest in delivery to the carrier at the time of handing over the registered luggage and paid an additional fee.

Speaking about the civil dispute appeal procedure, the passenger or cargo owner is obliged to write a claim regarding improper transportation

and submit it to the air carrier in writing, delivered or sent within the time limits stipulated by the Montreal Convention and the current legislation of Ukraine. All supporting documents must be attached to this claim-improper transportation, including a ticket, fiscal checks, a report on improper transportation of baggage (PIR - Property Irregularity Report), a report on damage to baggage (DBR - Damage Baggage Report), certificates of delays and other documents that can speed up the processing of claims [3, p. 293].

The importance of civil liability of the carrier in aviation sphere are that carriers must fulfill their contractual obligations to passengers and cargo owners, which includes responsibility for delays, safety of luggage, and compensation for damages caused. The carrier must abide by both national and international regulations, including treaties such as the Montreal Convention, to ensure compliance with civil liability requirements that creates complexity regarding following resolving of aviation disputes.

References:

1. Civil Code of Ukraine. Code of January 16, 2003 No. 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (date of access: 05.02.2023)
2. Air Code of Ukraine. Code dated 19.05.2011 No. 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (date of access: 05.02.2023)
3. Solovyov B.O. Civil and legal liability of the air carrier: certain aspects. *Journal of the Kyiv University of Law*. Kyiv. P. 291-296.

UDC 347.763.2(043.2)

LEGAL GROUNDS FOR AIR CARRIER LIABILITY FOR BODILY INJURY OR DEATH OF A PASSENGER

Anastasiya Tyubay

National Aviation University, Kyiv

Scientific advisor – Oksana Myronets, PhD in law

Keywords: air carrier, liability, bodily injury, death.

Civil aviation activities, like any other activity of the state and its bodies, are carried out in compliance with all necessary conditions to ensure and preserve human life and health, which are the highest value (Articles 3, 27 of the Constitution of Ukraine) [2].

The purpose of the research is to analyze the legal grounds for air carrier liability for bodily injury or death of a passenger, and to compare its approaches in sources of Ukrainian and international law. Relevance is expressed through enshrining of air carrier's liability in provisions of international and national normative legal acts. During the research its object – air carrier's liability for bodily injury or death of a passenger, was compared through the prism of the international and national law of Ukraine.

The general provisions on compensation for damages are set out in the Civil Code of Ukraine (CC of Ukraine). This is confirmed by Article 928 of the CC of Ukraine, which states: "The carrier's liability for damage caused by injury, other damage to health or death of a passenger is determined in accordance with Chapter 82 of this Code, unless the contract or law establishes the carrier's liability without fault [4]." In turn, paragraph 2 of Chapter 82 of the CC of Ukraine provides for both a general procedure for compensation for damage caused by injury or other damage to health (Article 1195) and with certain specifics: in the performance of contractual obligations (Article 1196), under an employment contract (Article 1197), in respect of a minor and a minor (Article 1199), caused by the death of the victim (Article 1200), etc.

In accordance with the Law of Ukraine No. 685-VI dated 17.12.2008, Ukraine acceded to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention 1999) (hereinafter - the Convention). The Convention applies to any international transportation of passengers, baggage or cargo carried by aircraft (Article 1 of the Convention) [1].

Certain regulations of the national legislation duplicate the provisions of the Montreal Convention 1999 (the "Convention"), despite the fact that it is already part of the Ukrainian legislation. According to the Rules of Air Transportation of Ukraine "Rules of Air Transportation and Passenger and Baggage Handling" (the "Rules"): "The air carrier is liable for damage that caused the death or bodily injury of a passenger only if the event that caused the death or bodily injury occurred on board the aircraft or during boarding or disembarkation of the passenger on board the aircraft [3]", which corresponds to part one of Article 17 of the Convention [1]. In terms of their content, the Rules almost completely repeat the content of the Convention, of course, taking into account the peculiarities of Ukrainian legislation.

It is worth remembering that the presence of bodily injury or death of a passenger is not always the ground for air carrier liability. In accordance with the provisions of the Rules and the Convention, the air carrier is fully or partially exempted from liability if it proves that the unlawful act/inaction of the person claiming compensation led to the occurrence/infliction of damage [1].

Conclusion

The legal grounds for the air carrier's liability for bodily injury or death of a passenger are: 1) such damage was caused on board the aircraft or during boarding/deboarding; 2) absence of actions/inactions of the passenger that could have led to the damage. If at least one of these grounds is absent, legal liability of air carrier does not arise.

References:

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (укр/рос) ІКАО; Конвенція, Міжнародний документ від 28.05.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#o98 (дата звернення: 21.03.2023).

2. Конституція України від 28 червня 1996 р. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (last accessed: 20.03.2023 року).
3. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» Державіаслужба України; Наказ, Правила від 26.11.2018 № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n1196> (last accessed: 21.03.2023).
4. Цивільний кодекс України. Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40-44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (last accessed: 20.03.2023).

UDC 341.94:347.82(043.2)

DISPUTES IN THE FIELD OF AVIATION AS A SUBJECT OF INTERNATIONAL PRIVATE LAW REGULATION

Veronika Verbinets

National Aviation University, Kyiv

Scientific advisor – Valeriia Filinovych, PhD in Law

Keywords: international aviation, international private law, international civil aviation.

Aviation has a vital role in transportation, enabling fast and effective travel over long distances. However, the global nature of air travel has sparked numerous legal challenges that must be tackled, particularly regarding private international law. To regulate the aviation sector, Ukraine has established a legal structure as a subject of international private law. International air law incorporates legal provisions formulated by the international community to address the intricate and interrelated nature of air transport.

Ukraine has implemented numerous international treaties governing aviation, such as the Chicago Convention on International Civil Aviation signed in 1944, which covers a wide range of matters related to aircraft, including the use of airspace and liability for damage. As a signatory, Ukraine is bound to adhere to the Convention's provisions, and has also signed bilateral air service agreements with other nations that address issues like safety standards, flight routes, and numbers. In 1944, an intergovernmental specialized body was established - the International Civil Aviation Organization (hereinafter - ICAO), which began operating in 1947. Art. 44. of the Chicago Convention contribute to the development of international civil aviation, and promote the safety of flights on international air routes by developing flight rules, recommendations and standards for the operation of aircraft [1].

The "lex flagi" principle, which states that the laws of the country under whose flag an aircraft is registered apply to it, even when flying in

foreign airspace, is one of the essential principles Ukraine must follow as a signatory to the Chicago Convention, alongside other significant conventions like the Warsaw Convention and The Hague Protocol [1, 2, 3].

In addition to international agreements, Ukraine has enacted national laws governing the aviation industry. The Civil Code of Ukraine is the primary source of civil law, while the Air Code sets out requirements for licensing pilots and other aviation personnel. Pilots must meet specific training and experience criteria and undergo periodic medical exams to ensure fitness to fly [4, 5].

The Air Code also imposes strict liability on aircraft owners and operators for any damage caused by their aircraft, regardless of fault. Ukraine's legal framework comprehensively governs various legal issues related to air transport to promote safe and efficient air travel while safeguarding the interests of passengers and other parties involved [5].

Overall, Ukraine's regulation of aviation as a subject of international private law aims to promote secure and efficient air transport while safeguarding the rights and interests of passengers and other parties involved in air travel. The combination of international treaties and national laws ensures that aviation in Ukraine is governed by a comprehensive legal structure that addresses a wide range of legal issues related to air transport.

References:

1. Chicago Convention: International Civil Aviation Organization. (1944). Convention on International Civil Aviation. URL: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons_en.pdf (Last accessed: 09.03.2023).
2. CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR SIGNED AT WARSHAW ON 12 OCTOBER 1929 (WARSHAW CONVENTION). URL: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/local/at/dhl-global-forwarding/documents/pdf/at-global-forwarding-warsaw-convention-en.pdf> (Last accessed: 09.03.2023).
3. PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR, SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929, DONE AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955 (THE HAGUE PROTOCOL 1955).

URL: <https://www.iata.org/en/publications/store/hague-protocol/> (Last accessed: 09.03.2023).

4. Civil Code of Ukraine: Verkhovna Rada of Ukraine. (2003). Civil Code of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (Last accessed: 09.03.2023).
5. Air Code of Ukraine: Verkhovna Rada of Ukraine. (2019). Air Code of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (Last accessed: 09.03.2023).

УДК 342.1 (477)(043.2)

ХАРАКТЕРИСТИКА КОНСТИТУЦІЙНО-ПРАВОВИХ ВІДНОСИН

Діана Коваль

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник – Людмила Чулінда, к.ю.н., доцент

Ключові слова: конституція, конституційно-правові відносини, зміст конституційно-правових відносин, конституційні цінності, конституційне право.

Демократичні процеси, які відбуваються в Україні, впливають на розвиток конституційного права. Українські вчені-конституціоналісти науково супроводжують державотворчі процеси, роблять аналітичні прогнози, дають рекомендації щодо їх законодавчого забезпечення, готують проекти законів тощо. Сучасна вітчизняна наука конституційного права формує різноманітні концепції, теорії, погляди, підходи. Існують різні думки щодо дослідження конституційно-правових відносин, що має наслідком потребу в систематизації наукових поглядів. Конституційно-правові відносини забезпечують зв'язок Основного Закону з найважливішими соціальними процесами і є результатом дії норм конституційного права. Але вони виникають із практичної діяльності суб'єктів державно-правових відносин. Характер, зміст та специфіка конституційно-правових відносин допомагає відокремити конституційне право України від інших галузей права, розкрити його функціональне призначення, особливості регламентованих ним правових зав'язків.

Конституційно-правові відносини є різновидом правових відносин. У вітчизняній науці конституційного права вчені дотримуються погляду, що конституційно-правові відносини – це нормативно визначені суспільно-політичні відносини, що виникають, змінюються або припиняються внаслідок діяльності чи поведінки суб'єктів конституційно-правових відносин, або ж незалежно від їх

волі, як результат певного стану чи статусу і породжують конституційні права й обов'язки учасників цих відносин [1]. Інші правознавці акцентують увагу на тому, що конституційно-правові відносини – це суспільні відносини, врегульовані нормами конституційного права України, змістом яких є юридичний зв'язок між його суб'єктами у формі взаємних прав і обов'язків, передбачених відповідною нормою конституційного права» [2]. Конституційно-правові відносини є результатом дії конституційно-правових норм. Основою їх виникнення є безпосередня практична діяльність суб'єктів конституційного права. Конституційно-правові відносини виникають на основі конституційно-правових норм, суб'єкти яких наділені суб'єктивними правами та юридичними обов'язками [3]. Характерною особливістю реалізації прав і обов'язків учасників відносин є те, що в одних випадках такі права й обов'язки реалізуються безпосередньо, а в інших – через норми інших галузей права, які конкретизують ці права й обов'язки.

Конституційно-правові відносини мають імперативно-диспозитивний характер взаємодії суб'єктів. З одного боку, конституційне право врегульовує значне коло відносин, у яких відносини між учасниками ґрунтуються на рівності сторін, тобто застосовується диспозитивний метод регулювання взаємодії суб'єктів. З іншого боку, є цілий ряд відносин, які значною мірою пов'язані з реалізацією владними структурами своїх повноважень, і яким притаманний імперативний характер.

Змістом конституційно-правових відносин є юридичний зв'язок між суб'єктами у формі прав і обов'язків, передбачених відповідною правовою нормою конституційного права, тобто соціальна поведінка учасників цих відносин. Конституційно-правові відносини є основою правового регулювання у сфері політико-державного управління і це визначає їх головну роль у регулюванні суспільних відносин [4]. Водночас вони мають особливі риси, пов'язані насамперед зі специфікою предмета правового регулювання, суб'єктами правовідносин, механізмом їх реалізації, місцем у системі правових відносин тощо. Конституційно-правовим відносинам належить провідне місце, вони визначають зміст правовідносин, що регламентуються іншими галузями права. Наприклад,

правовідносинам громадянства притаманний постійний політико-правовий зв'язок громадянина і держави, вони визначають широку систему правовідносин громадянина в різних сферах суспільного життя, наприклад, трудових, цивільно-правових та ін.

Отже, у конституційно-правових відносинах зосереджуються конституційні цінності – правова модель організації суспільних відносин, визначаються тенденції розвитку конституційних відносин і обґрунтовуються конституційні стратегії вдосконалення законодавства в усіх сферах суспільного життя. Саме конституційні цінності, що мають пряму дію, здатні юридично обмежити державну владу і захистити людину.

Список використаних джерел:

1. Погорілко В.Ф. Конституційне право України: академічний курс. Київ: ТОВ «Вид-во «Юридична думка», 2018. 544 с.
2. Тодика Ю.М. Конституція України: проблеми теорії і практики: монографія. Харків: Факт, 2000. 608 с.
3. Корчака В.М. Конституційно-правові відносини: основні наукові підходи до розуміння. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія ПРАВО. 2019. Випуск 29. Том 1. С. 74-79.
4. Крусян А.Р. Сучасний український конституціоналізм в умовах воєнного стану. Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління. Київ, 2022. № 3(21). С. 12-22.

УДК 34:336.71(043.2)

МІЖНАРОДНА ОРГАНІЗАЦІЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (ICAO) ТА ЇЇ РОЛЬ В РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКІЙ ВІЙНІ

Вікторія Максименко

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник – Людмила Чулінда, к.ю.н., доцент

Ключові слова: ICAO, російсько-українська війна, цивільна авіація, Євроконтроль, Чиказька конвенція.

Увесь світ спостерігає, як Україна чинить опір російській агресії. Впливові міжнародні організації всіляко підтримують нашу країну, причому не тільки з початку повномасштабного вторгнення, а й ще з 2014 року, коли росія незаконно анексувала Крим та розв'язала збройний конфлікт на Донбасі. Проти країни-агресора вводяться санкції, тоді як Україна отримує від світу гуманітарну та фінансову допомогу. Однією з таких організацій є Міжнародна організація цивільної авіації ICAO. Спочатку проаналізуємо, як влаштована дана організація.

В основу роботи покладено комплекс загальнонаукових і спеціально-юридичних методів дослідження, що використовуються, взаємодоповнюючи один одного з урахуванням специфіки теми. Зокрема, формально-логічний метод дозволив проаналізувати заходи ефективності та наслідків рекомендацій міжнародних організацій у сфері цивільної авіації для відновлення діяльності цивільної авіації. Системно-структурний метод використовується при дослідженні системи органів міжнародних та європейських організацій цивільної авіації.

Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) – це спеціалізована установа у системі ООН, що встановлює міжнародні стандарти цивільної авіації та координує міжнародне співробітництво держав з метою підвищення її безпеки та ефективності. Україна приєдналася до ICAO у 1992 році. Членами

ICAO є 193 країни, які підписали Чиказьку конвенцію 1944 року [1]. Мета ICAO відповідно до Чиказької конвенції полягає в задоволенні потреб населення в безпечному та ефективному міжнародному повітряному транспорті та сприянні планомірному зростанню міжнародної цивільної авіації у світі. Для реалізації цієї мети ICAO розробляє міжнародні стандарти та рекомендації, які застосовуються до літаків та їхнього обладнання, регламентують роботу пілотів, екіпажів, авіадиспетчерів та співробітників різноманітних служб, висувають вимоги до порядку роботи міжнародних аеропортів. ICAO має право приймати рішення або брати участь у вирішенні питань міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту [2]. 25 лютого 2022 року Рада ICAO на своєму засіданні обговорила ситуацію, яка склалася після російського нападу. На засідання був запрошений представник від України. Рада засудила порушення територіальної цілісності та суверенітету України. Через кілька днів після нападу низка країн світу оголосила, що закриває свій повітряний простір для російської цивільної авіації. Зокрема, про це повідомили всі країни Євросоюзу, США, Великобританія та Канада [3; 4].

На початку жовтня 2022 року під час Асамблеї ICAO Росія не змогла отримати необхідну кількість голосів для переобрання до Ради ICAO. При цьому підкреслимо, що Росія поки що залишається членом цієї організації. Організація створила прецедент, не допустивши Росію до свого керуючого органу.

У звітах усіх міжнародних та європейських організацій цивільної авіації за 2022 рік наголошується, що повільне відновлення показників авіап перевезень було спровоковано агресивним нападом РФ на суверенну Україну. Війна спричинила глобальні економічні потрясіння, що мало наслідком високу інфляцію та зростання вартості палива. Міжнародна організація цивільної авіації використовує розширену аналітику даних, на підставі яких серед інших загроз для відновлення цивільної авіації називається глибокий шок, спричинений вторгненням Росії в Україну в лютому 2022 року та розгортанням економічної та енергетичної кризи в Європі [5]. Європейська авіація має відновитися, незважаючи на вторгнення РФ в Україну 24 лютого, яке продовжує мати величезний

соціально-економічний вплив на всі аспекти європейської економіки, включаючи авіацію. За словами Генерального директора Євроконтролю Eamonn Brennan, Фонд солідарності буде допомагати Україні, доки війна не закінчиться українським успіхом і не почнеться перетворення та розбудова України [6].

Отже, у складних умовах воєнної агресії з боку РФ надзвичайно важливим є максимальна підтримка з боку міжнародних та європейських організацій цивільної авіації, забезпечення безперервності діяльності України у сфері цивільної авіації з метою створення умов для стабільного розвитку та підвищення рівня безпеки.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: Конвенція від 07.12.1944 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#top (дата звернення: 02.02.2023).
2. ICAO сайт. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/default.aspx> (дата звернення: 02.02.2023).
3. Гусар О.А., Чулінда Л.І. Міжнародно-правові санкції у сфері цивільної авіації. *Наука і техніка сьогодні*. 2022. № 10. С. 44-54.
4. Григоров О.М. Сучасні напрями співпраці ICAO з міжнародними міжурядовими організаціями. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2022. № 2. С. 32-36.
5. EUROCONTROL Data Snapshot #36 on the road to recovery from COVID-19. URL: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-36-road-recovery-covid-19>. (дата звернення 20.03.2023).
6. EUROCONTROL Analysis Paper: 2022 – The year European aviation bounced back. URL: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-analysis-paper-2022-year-european-aviation-bounced-back> (дата звернення: 20.03.2023).

УДК 340.1/8(043.2)

ВПРОВАДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КІБЕРБЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Катерина Чайка

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник – Вероніка Олещенко, к.держ.упр.

Ключові слова: кібербезпека, стандарти ІКАО, національні стандарти, інформаційна безпека, безпека цивільної авіації.

Відповідно до Резолюції ГА ООН A/RES/S4/49 від 23 грудня 1999 р. глобальним завданням сучасності було визнано забезпечення інформаційної безпеки. Актуальність даного завдання з часом набуває все більшого значення. Швидкий розвиток технології сприяє не лише зростанню позитивних потенціалів галузевого розвитку, але має також ряд негативних наслідків. Новітні технології використовуються не лише задля розвитку і створення нового, інноваційного, але також активно використовуються у сучасних гібридних війнах, у сферах конкуренції та задля оволодіння інформації з корисливих мотивів. Особливістю правового забезпечення безпеки цивільної авіації є взаємодія міжнародних інституцій у цій сфері, оскільки, цивільна авіація це не лише питання національного масштабу. В цьому полягає і особливість, і складність даної галузі.

Сучасним викликом інформаційній безпеці є питання забезпечення кібербезпеки цивільної авіації. На сьогоднішній день потужним внеском у врегулюванні даного питання належить діяльності Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), спеціалізованій установі ООН, призначенням якої є саме координація міжнародного співробітництва у всіх сферах цивільної авіації. Україна є також державою-членом ІКАО, що означає

обов'язковість приймати і вводити в дію належні стандартні [1, ст. 28].

Особливого значення у напрямі взаємоспівпраці у сфері забезпечення кібербезпеки цивільної авіації є резолюція А39-19 Асамблеї ІКАО 2016 року Рішення проблем кібербезпеки в цивільній авіації, яка визначає основні напрямки протидії кіберзагрозам: 1) визначення кола обов'язків національних органів з боротьби з кіберзагрозами, 2) заохочення координації дій між державами-членами, 3) визначення юридичних наслідків дій, які ставлять під загрозу безпеку польотів повітряних суден, шляхом використання кібервразливих місць, 4) сприяння розробці та втіленню міжнародних стандартів. Стратегій та передової практики у сфері захисту застосовуваних для цілей цивільної авіації критично важливих систем інформації та зв'язку від актів втручання, які можуть загрожувати безпеці польотів цивільної авіації [2].

Зазначеною резолюцією було визначено необхідність сумісної співпраці по напрацюванню і розробці ефективної і скоординованої глобальної програми для зацікавлених сторін у сфері цивільної авіації у вирішенні проблем кібербезпеки поряд з короткостроковими заходами щодо підвищення стійкості глобальної системи авіації до кіберзагроз, які можуть становити загрозу безпеці польотів цивільної авіації. Що стосується національного рівня, то Резолюцією пропонується створення механізмів комплексного нормативного регулювання авіаційної безпеки, дія яких мала би поширення безпосередньо на сектор цивільної авіації та всіх її учасників.

На виконання Резолюції Асамблеї ІКАО, Україною було зроблено ряд заходів: 1) прийняття Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», який законодавчо визначив та закріпив органи, що забезпечують виконання програми, а також нормативний розподіл їх обов'язків, визначив міжнародні конвенції, що регулюють питання безпеки цивільної авіації, утворив Міжвідомчу комісію з авіаційної безпеки як орган для координації та взаємодії, визначив технічні засоби захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання та встановив основні заходи захисту цивільної авіації від кіберзагроз; 2) затвердження рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 травня 2021 року «Про Стратегію кібербезпеки України від 2016 року» (Указ

Президента України), яка визначила забезпечення кібербезпеки одним із пріоритетів у системі національної безпеки України. Реалізація зазначеного пріоритету буде здійснюватися шляхом посилення спроможностей національної системи кібербезпеки для протидії кіберзагрозам у сучасному безпековому середовищі; 3) Закон України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» від 2017 року, який визначає правові та організаційні основи забезпечення захисту життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства та держави, національних інтересів України у кіберпросторі, основні цілі, напрями та принципи державної політики у сфері кібербезпеки, повноваження державних органів, підприємств, установ, організацій, осіб та громадян у цій сфері, основні засади координації їхньої діяльності із забезпечення кібербезпеки.

За результатами проведеного дослідження, можна зробити висновки про те, що існує нагальна потреба у розвитку співробітництва у напрямі координації діяльності держав-членів ІКАО щодо прийняття сучасних правових стандартів у подоланні та протидії кіберзлочинності в авіаційній сфері.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. № 995_038. Редакція від 06 жовт. 2016 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text
2. Резолюція А39-19 Асамблеї ІКАО 2016 року Рішення проблем кібербезпеки в цивільній авіації, Монреаль, 27 вересня – 6 жовтня 2016 р. А 39/19. С. 99–101. ICAO: web-site. URL: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_ru.pdf

Scientific publication

POLIT.
Challenges of science today
AVIATION AND SPACE ACTIVITIES:
ISSUES OF LEGAL THEORY AND LEGAL PRACTICE

***Abstracts of
XXIII International
conference of higher education students
and young scientists***

*Kyiv, 4-7 April 2023
Published in the author's edition*

Наукова публікація

ПОЛІТ.
СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ
АВІАЦІЙНА І КОСМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ:
ПИТАННЯ ПРАВОВОЇ ТЕОРІЇ ТА ЮРИДИЧНОЇ ПРАКТИКИ

***Тези доповідей
XXIII Міжнародної
науково-практичної конференції здобувачів
вищої освіти і молодих учених***

*Київ, 4-7 квітня 2023
Публікується у авторській редакції*

Підп. до друку 31.03.2023. Електронне видання.
Формат 60x84/16. Видавець і виготівник
Національний авіаційний університет 03058. Київ – 58, проспект Любомира Гузара, 1
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру України суб'єктів видавничої справи ДК № 977 від 05.07.2002