

*Артем Валерійович Філіппов,
докторант Інституту держави і права
імені В. М. Корецького НАН України,
кандидат юридичних наук, доцент
ORCID: 0000-0002-9035-144X*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ: ПРОБЛЕМА ФРАГМЕНТАРНОСТІ

Постановка проблеми. Немає потреби доводити, що так само, як санкція є важливим елементом правової норми, юридична відповідальність є однією з найважливіших складових механізму правового регулювання. Тому недоліки цього механізму негативно впливають на ефективність міжнародного повітряного права загалом та окремих його інститутів зокрема. Однією з найбільш актуальних і складних у міжнародному повітряному праві є проблема фрагментарності правового поля, на неї звертають увагу майже усі дослідники. Не оминула ця проблема й норми, що регулюють у міжнародному повітряному праві відповідальність – більше того, тут фрагментарність проявляється відразу у двох вимірах: з точки зору дії норм у просторі й за колом осіб (норми міжнародних договорів у цій сфері поширюються лише на держави-сторони, ці договори не мають універсального характеру). За предметом правового регулювання ці норми належать до різних інститутів міжнародного повітряного права, не утворюючи собою єдиної цілісної системи норм.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасна доктрина міжнародного повітряного права взагалі та у сфері відповідальності зокрема своїм нинішнім станом і тенденціями розвитку значною мірою завдячують науковому доробку низки корифеїв цієї галузі міжнародного права, що дослідили широку проблематику в цій сфері. Зокрема, це: міжнародна відповідальність держав за невиконання своїх зобов'язань у галузі міжнародної цивільної авіації [1, р. 110–144, 353–357; 2, р. 663–678; 3, р. 49–51], відповідальності держав за збиття цивільних повітряних суден [1, р. 250–263; 3, р. 61–62] та тероризм [4], відповідальність авіаперевізника [5–7], відповідальність у межах авіаційних альянсів і код-шерінгових угод [3, р. 123], відповідальність експлуатанта повітряного судна за шкоду, завдану третім особам [8–10], відповідальність за незаконне втручання в діяльність цивільної авіації [1, р. 301–349; 11], зокрема, й відповідальність за збої в системі навігації або керування літаком унаслідок хакерської атаки [12], відповідальність у сфері аеронавігації (обслуговування повітряного руху) [13], відповідальність за екологічну шкоду [3; 14], зокрема авіаційний шум [1, р. 503–546], емісію шкідливих речовин і механізми компенсації CORSIA [1, р. 547–552; 15], порівняльний аналіз відповідальності в повітряному та космічному праві [1, р. 952–957; 16]. На жаль, обмежений формат статті не дає змоги проаналізувати тут навіть невелику частину останніх досліджень і публікацій з цієї проблематики, тому обмежились лише найбільш фундаментальними, які, на нашу думку, заклали теоретичні підвалини або суттєво вплинули на розвиток норм щодо відповідальності в міжнародному повітряному праві, стали орієнтирами подальшого розвитку.

Однак у цих працях відповідальність у міжнародному повітряному праві розглядається дискретно, у рамках інших інститутів, а не як цілісний інститут міжнародного повітряного права. Це пояснюється дискретністю та, навіть, фрагментарністю самого інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві, норми якого розпорошені по більш як десятку конвенцій і протоколів до них, що мають різний предмет регулювання. Що ж стосується вітчизняної правової науки, то в ній можна знайти приклади системного підходу до вивчення цієї проблематики. В одному випадку вітчизняний дослідник систематизував норми інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві в межах окремого розділу [17, с. 259–351], але пізніше в підручнику суттєво звужує це поняття до «інституту відповідальності суб'єктів авіаційної діяльності» [18, с. 86], не

включаючи сюди відповідальність держав, а також специфічні норми щодо боротьби з незаконним втручанням у діяльність цивільної авіації. В іншому випадку специфічні завдання дослідження з самого початку зумовлювали систематизацію лише приватно-правових норм інституту відповідальності [19, с. 54–60, 135–280]. Однак така систематизація відповідальності навіть для вітчизняних досліджень скоріше виняток, ніж правило – а для зарубіжних, що мають більш практичну, ніж теоретичну спрямованість, вона взагалі не характерна. Втім, на нашу думку, систематизація інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві має не лише теоретичне, а й практичне значення: адже дає змогу не тільки узагальнити й систематизувати усі норми, що регулюють відповідальність, а й провести в межах системного підходу більш повний і комплексний аналіз їх системних зв'язків з іншими нормами, виявити прогалини та колізії в механізмі правового регулювання.

Мета статті полягає у виокремленні норм, що регулюють у міжнародному повітряному праві відповідальність, з метою з'ясувати: чи становлять вони собою цілісний правовий інститут як складну відкриту систему правових норм? Теоретико-методологічну основу дослідження становлять загальнонаукові та спеціальні методи пізнання: індукція, дедукція, синтез, аналіз, порівняння, системний і телеологічний підхід, спеціально-юридичний метод тощо.

Основні результати дослідження. Міжнародне повітряне право неоднорідне за своїм змістом, оскільки містить як норми міжнародного публічного права, так і приватного [20, с. 442]. Цей публічно-приватний «симбіоз» наслідують норми, що регулюють у міжнародному повітряному праві відповідальність. Вони регулюють як міжнародну відповідальність публічно-правових суб'єктів – передусім держав: за виконання своїх міжнародних зобов'язань з дотримання міжнародних стандартів ІКАО, за впровадження в авіаційну діяльність міжнародних стандартів безпеки авіації (через механізми реєстрації, сертифікації, ліцензування, контролю та нагляду, відповідальності суб'єктів авіаційної діяльності), так і відповідальність приватно-правових суб'єктів (експлуатантів повітряних суден, авіаперевізників, вантажовідправників, пасажирів, страховиків, лізингодавців та лізингоотримувачів, осіб, які вчинили акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації).

Але, окрім класифікації цих норм за суб'єктами, які її несуть (яку ми розглядали в іншій публікації), можливий й інший підхід – за об'єктом міжнародно-правової охорони. Міжнародне повітряне право передбачає відповідальність держав, інколи міжурядових організацій та суб'єктів авіаційної діяльності (експлуатант повітряного судна, авіаперевізник), а в окремих випадках – також інших причетних осіб, таких як вантажовідправник, пасажир за дотримання міжнародно-правових норм (міжнародних стандартів) у різних сферах, яким відповідають інститути міжнародного повітряного права. Це міжнародно-правове регулювання у сферах публічних і приватних правовідносин, таких як:

1) авіаційна безпека – захисту від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (дотримання процедур авіаційної безпеки [21]) та боротьби з ними (обов'язку держав установити свою юрисдикцію щодо притягнення до кримінальної відповідальності осіб, винних у вчиненні актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [22; 23; 24]);

2) безпека польотів (експлуатація повітряних суден, їх льотна придатність, сертифікація авіаперсоналу), а також безпека аеронавігації – відповідальність держави реєстрації, а також держави експлуатації (поправка 83 bis до Чиказької конвенції 1944 р. [25]) повітряного судна; відповідальність експлуатанта за Римською конвенцією 1952 р. [26];

3) екологічна безпека – розподіл відповідальності має дворівневу структуру: міжнародно-правову (для держав) та операційну (для авіакомпаній); з аналізу Додатка 16 (Том IV) [27] до Чиказької конвенції та Резолюції ІКАО А41-21 безпосередній тягар виконання зобов'язань лежить на експлуатантах, тоді як держави виступають гарантами та контролерами;

4) авіаперевезення – відповідальність сторін договору авіаперевезення, передусім авіаперевізника (ст. 17–37) [28].

Щодо відповідальності у сфері інформаційної безпеки цивільної авіації, то вона досі не виокремилась у самостійну систему норм, а входить або до авіаційної безпеки, або до безпеки польотів.

Отже, окремі норми десятка конвенцій і протоколів до них у сукупності становлять те, що в теорії та практиці міжнародного повітряного права найчастіше відносять до категорії відповідаль-

ність. Але така масштабна, на перший погляд, кодифікація інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві не призвела до формування цілісної системи правових норм у вигляді власне інституту галузі міжнародного повітряного права. Відповідальність у міжнародному повітряному праві можна охарактеризувати як фрагментарну: вона добре регламентована в деяких сферах (відповідальність авіаперевізника) і погано – в інших, а щодо відповідальності за незаконне втручання в діяльність цивільної авіації, замість визначення відповідальності на міжнародному рівні нові міжнародні договори знову перекладають цей обов'язок на держави-сторони, лише зобов'язуючи застосовувати «суворі заходи покарання» (ст. 3 [22], ст. III [23]).

Висновки. Вважаємо, що цілісного інституту відповідальності як єдиної складної відкритої системи в міжнародному повітряному праві, на нашу думку, наразі ще не існує, тому не можемо категорично стверджувати, що в ньому є необхідність на цьому історичному етапі розвитку. Але ми переконані, що в майбутньому формування такого інституту міжнародного повітряного права, як цілісної системи правових норм може стати доцільним. Це дало б змогу частково подолати таку недугу відповідальності в міжнародному повітряному праві, як фрагментарність правового поля, що знижує ефективність правового регулювання. Структура майбутнього інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві має відображати структуру цієї галузі – тобто субінституту інституту відповідальності повинні визначати відповідальність у ключових інститутах міжнародного повітряного права, якими сьогодні можна вважати міжнародно-правове регулювання: використання повітряного простору (міжнародних польотів), авіаперевезень, безпеки авіації (авіаційної безпеки, безпеки польотів та безпеки аеронавігації, екологічної безпеки авіації), діяльності міжнародних організацій у сфері цивільної авіації.

Список використаних джерел

1. Dempsey P. S. *Public International Air Law*. Montreal: McGill University, 2017. 1025 p.
2. Abeyratne R. *Convention on International Civil Aviation: A Commentary*. 2nd ed. Cham: Springer, 2014. 962 p.
3. Milde M. *International Air Law and ICAO*. 3rd ed. The Hague: Eleven International Publishing, 2016. 410 p.
4. Abeyratne R. Liability of States for Acts of Terrorism. *Journal of Air Law and Commerce*. 2011. Vol. 76, No. 2. P. 235–260.
5. Giemulla E., Schmid R. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2006. 1120 p.
6. Dempsey P. S., Johansson E. Montreal Convention of 1999: A Commentary. *Annals of Air and Space Law*. 2003. Vol. 28. P. 1–32.
7. Tompkins G. N., Jr. *Liability Rules Applicable to International Air Carriage as Developed by the Courts in the United States*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010. 332 p.
8. Milde M. The Reform of the Regime of Liability for Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface. *Annals of Air and Space Law*. 2008. Vol. 33. P. 305–334.
9. Bogolasky J. The 2009 Montreal Conventions on Third Party Liability. *Air and Space Law*. 2009. Vol. 34, Iss. 4. P. 301–315.
10. Abeyratne R. The Civil Liability of the Aviation Industry for Loss or Damage Caused by Acts of Unlawful Interference. *Journal of Air Law and Commerce*. 2010. Vol. 75, Iss. 1. P. 3–42.
11. Abeyratne R. *Aviation Security: Law and Practice*. Berlin; Heidelberg: Springer-Verlag, 2010. 436 p.
12. Abeyratne R. Cybersecurity and Aviation: Law and Policies. *Journal of Transportation Security*. 2018. Vol. 11, Iss. 1. P. 45–62.
13. Abeyratne R. *Aeronautical Information Management: Legal Liability and Strategy*. Cham: Springer, 2016. 245 p.
14. Abeyratne R. *Aviation and the Environment: Law and Strategy*. Lake Mary: WestPoint, 2014. 418 p.
15. Mendes de Leon P., Eyskens W. The EU Emissions Trading Scheme and its Application to Aviation. *Air and Space Law*. 2010. Vol. 35, Iss. 2. P. 99–124.
16. Abeyratne R. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space: A Comparative Approach*. Vienna; New York: Springer, 2014. 475 p.
17. Григоров О. М. Теоретичні та практичні проблеми міжнародно-правового регулювання діяльності цивільної авіації: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.11 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2020. 516 с.
18. Григоров О. М. *Міжнародне повітряне право: підручник*. Харків: Фенікс, 2023. 166 с.

19. Цірат Г. В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2019. 489 с.
20. Рижий В. І. Міжнародне повітряне право. *Міжнародне право: основні галузі*: підручник / за ред. В. Г. Буткевича. Київ, 2004. С. 428–480.
21. Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation. Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. 12th ed. Montreal: ICAO, 2022. 54 p.
22. Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation: Done at Beijing on 10 September 2010. Montreal: ICAO, 2010. 22 p. (Doc. ICAO No. 9960).
23. Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft: Done at Beijing on 10 September 2010. Montreal: ICAO, 2010. 15 p. (Doc. ICAO No. 9959).
24. Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: Done at Montreal on 4 April 2014. Montreal: ICAO, 2014. 12 p. (Doc. ICAO No. 10034).
25. Convention on International Civil Aviation : Done at Chicago on 7 December 1944. 9th ed. Montreal: ICAO, 2006. 110 p. (Doc. ICAO No. 7300/9).
26. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface: Done at Rome on 7 October 1952. Montreal: ICAO, 1952. 22 p. (Doc. ICAO No. 7364).
27. Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation. Environmental Protection. Vol. IV: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). 1st ed. Montreal: ICAO, 2018. 82 p.
28. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: Done at Montreal on 28 May 1999. Montreal: ICAO, 1999. 41 p. (Doc. ICAO No. 9740).

References

1. Dempsey P. S. Public International Air Law. Montreal: McGill University, 2017. 1025 p.
2. Abeyratne R. Convention on International Civil Aviation: A Commentary. 2nd ed. Cham: Springer, 2014. 962 p.
3. Milde M. International Air Law and ICAO. 3rd ed. The Hague: Eleven International Publishing, 2016. 410 p.
4. Abeyratne R. Liability of States for Acts of Terrorism. *Journal of Air Law and Commerce*. 2011. Vol. 76, No. 2. P. 235–260.
5. Giumulla E., Schmid R. Montreal Convention. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2006. 1120 p.
6. Dempsey P. S., Johansson E. Montreal Convention of 1999: A Commentary. *Annals of Air and Space Law*. 2003. Vol. 28. P. 1–32.
7. Tompkins G. N., Jr. Liability Rules Applicable to International Air Carriage as Developed by the Courts in the United States. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010. 332 p.
8. Milde M. The Reform of the Regime of Liability for Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface. *Annals of Air and Space Law*. 2008. Vol. 33. P. 305–334.
9. Bogolasky J. The 2009 Montreal Conventions on Third Party Liability. *Air and Space Law*. 2009. Vol. 34, Iss. 4. P. 301–315.
10. Abeyratne R. The Civil Liability of the Aviation Industry for Loss or Damage Caused by Acts of Unlawful Interference. *Journal of Air Law and Commerce*. 2010. Vol. 75, Iss. 1. P. 3–42.
11. Abeyratne R. Aviation Security: Law and Practice. Berlin; Heidelberg: Springer-Verlag, 2010. 436 p.
12. Abeyratne R. Cybersecurity and Aviation: Law and Policies. *Journal of Transportation Security*. 2018. Vol. 11, Iss. 1. P. 45–62.
13. Abeyratne R. Aeronautical Information Management: Legal Liability and Strategy. Cham: Springer, 2016. 245 p.
14. Abeyratne R. Aviation and the Environment: Law and Strategy. Lake Mary: WestPoint, 2014. 418 p.
15. Mendes de Leon P., Eyskens W. The EU Emissions Trading Scheme and its Application to Aviation. *Air and Space Law*. 2010. Vol. 35, Iss. 2. P. 99–124.
16. Abeyratne R. The Law and Policy of Air Space and Outer Space: A Comparative Approach. Vienna; New York: Springer, 2014. 475 p.
17. Grygorov O. M. Teoretychni ta praktychni problemy mizhnarodno-pravovoho rehuliuвання diialnosti tsyvilnoi aviatsii: dys. ... d-ra yuryd. nauk: 12.00.11 / Kyivskyi natsionalnyi universytet imeni Tarasa Shevchenka. Kyiv, 2020. 516 s. (in Ukr.).
18. Grygorov O. M. Mizhnarodne povitriane pravo: pidruchnyk. Kharkiv: Feniks, 2023. 166 s. (in Ukr.).
19. Tsirat G. V. Unifikatsiia norm mizhnarodnoho pryvatnoho povitrianoho prava: suchasnyi stan ta tendentsii: dys. ... d-ra yuryd. nauk: 12.00.03 / Kyivskyi natsionalnyi universytet imeni Tarasa Shevchenka. Kyiv, 2019. 489 s. (in Ukr.).

20. Ryzhyi V. I. *Mizhnarodne povitriane pravo. Mizhnarodne pravo: osnovni haluzi: pidruchnyk / za red. V. H. Butkevycha*. Kyiv, 2004. S. 428–480 (in Ukr.). Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation. Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. 12th ed. Montreal: ICAO, 2022. 54 p.
21. Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation: Done at Beijing on 10 September 2010. Montreal: ICAO, 2010. 22 p. (Doc. ICAO No. 9960).
22. Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft: Done at Beijing on 10 September 2010. Montreal: ICAO, 2010. 15 p. (Doc. ICAO No. 9959).
23. Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: Done at Montreal on 4 April 2014. Montreal: ICAO, 2014. 12 p. (Doc. ICAO No. 10034).
24. Convention on International Civil Aviation: Done at Chicago on 7 December 1944. 9th ed. Montreal: ICAO, 2006. 110 p. (Doc. ICAO No. 7300/9).
25. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface: Done at Rome on 7 October 1952. Montreal: ICAO, 1952. 22 p. (Doc. ICAO No. 7364).
26. Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation. Environmental Protection. Vol. IV: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). 1st ed. Montreal: ICAO, 2018. 82 p.
27. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: Done at Montreal on 28 May 1999. Montreal: ICAO, 1999. 41 p. (Doc. ICAO No. 9740).

Філіппов А. В. Відповідальність у міжнародному повітряному праві: проблема фрагментарності

У статті досліджується одна з найбільш актуальних і складних проблем сучасного міжнародного повітряного права: фрагментарність правового поля у сфері регулювання відповідальності. Встановлено, що ця проблема проявляється у двох вимірах: з точки зору дії норм у просторі та за колом осіб (оскільки міжнародні договори не мають універсального характеру), а також за предметом правового регулювання. Метою статті є виокремлення норм, що регулюють відповідальність у міжнародному повітряному праві, та з'ясування того, чи становлять вони цілісний правовий інститут. Дослідження показало, що ці норми являють собою публічно-приватний «симбіоз», регулюючи відповідальність як публічно-правових (держав), так і приватно-правових суб'єктів (авіаперевізників, експлуатантів тощо). Запропоновано класифікацію відповідальності за об'єктом міжнародно-правової охорони: авіаційна безпека, безпека польотів та аеронавігації, відповідальність експлуатанта, екологічна безпека та авіаперевезення. Зроблено висновок, що масштабна кодифікація поки не привела до формування цілісного інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві наразі. Проте обґрунтовано доцільність його формування в майбутньому для подолання фрагментарності та підвищення ефективності регулювання.

Ключові слова: міжнародне повітряне право, юридична відповідальність, фрагментарність правового поля, авіаційна безпека, безпека польотів, екологічна безпека авіації, відповідальність експлуатанта, відповідальність авіаперевізника.

Filippov A. V. Liability in International Air Law: The Problem of Fragmentation

The article investigates one of the most pressing and complex issues in contemporary international air law: the fragmentation of the legal framework governing legal liability. The author points out that legal liability is a crucial component of the legal regulation mechanism, and any shortcomings directly affect the overall effectiveness of international air law. The research establishes that the problem of fragmentation manifests itself in two main dimensions. First, in terms of spatial application and the scope of entities involved, since international treaties apply exclusively to state-parties and lack a truly universal character. Second, based on the subject of legal regulation, these norms belong to different, disconnected institutes and fail to form a single, cohesive system. The article highlights that while legal doctrines have extensively studied liability within specific discrete areas – such as the liability of states, air carriers, operators for third-party damage, unlawful interference, and environmental damage – a comprehensive systematic approach remains extremely rare. The main purpose of this study is to isolate the norms regulating liability to determine whether they currently constitute a holistic legal institute functioning as a complex open system. They regulate the international liability of public-law entities, primarily states ensuring compliance with ICAO standards, alongside private-law entities like aircraft operators, air carriers, and perpetrators of unlawful interference. The author proposes an alternative classification of liability based on the object of international legal protection. This includes aviation security against unlawful acts; flight safety and air navigation safety; operator liability; environmental safety characterized by a two-tier structure under CORSIA; and air carriage liability. Despite extensive codification across dozens of conventions, a holistic system acting as a singular institute of international air law has not been formed. The existing framework is highly fragmented: well-regulated in aspects like carriage liability, but poorly defined in others. The author concludes that a cohesive liability institute does not currently exist.

However, forming such a unified system in the future is deemed highly advisable. This integration would overcome the pervasive fragmentation of the legal field, significantly improving regulatory efficiency. The structure of this prospective institute should mirror the framework of international air law itself, comprising sub-institutes dedicated to airspace use, security, safety, and environmental protection.

Keywords: international air law, legal liability, fragmentation of the legal field, aviation security, flight safety, environmental safety of aviation, liability of the aircraft operator, liability of the air carrier.

DOI: 10.33663/2524-017X-2026-17-504-509

Дата першого надходження рукопису до видання: 04.03.2026

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 09.04.2026

Дата публікації: 30.04.2026