

DOI: 10.33663/0869-2491-2026-37-722-731

УДК 341.226:656.045(043.2)

А. В. ФІЛІППОВ

кандидат юридичних наук, доцент*

ORCID 0000-0002-9035-144X

КЛАСИФІКАЦІЯ СУБ'ЄКТІВ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

Стаття присвячена визначенню кола суб'єктів відповідальності в міжнародному повітряному праві та їх класифікації. Підкреслюється, що це питання є недостатньо дослідженим у сучасній науці. Автор констатує, що в міжнародному повітряному праві склався специфічний інститут відповідальності, який вирізняється особливими, спеціальними суб'єктами. Окрім держав та міждержавних організацій, це також ціла низка приватно-правових суб'єктів: сторони договору повітряного перевезення, експлуатанти повітряних суден, особи (фізичні та, в окремих випадках, юридичні), які вчинили акт незаконного втручання в діяльність авіації або повітряне піратство.

Ключові слова: суб'єкти відповідальності в міжнародному повітряному праві, відповідальність сторін договору повітряного перевезення, відповідальність авіап перевізника, відповідальність недисциплінованих пасажирів, відповідальність експлуатанта іноземного повітряного судна, відповідальність фізичних та юридичних осіб за вчинення акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Filippov Artem. Classification of liable parties in international air law

The article is devoted to defining the range of entities that bear liability in international air law and their classification. It is emphasized that this issue has not been sufficiently researched in modern science. The author notes that international air law has developed a specific institution of liability, which is distinguished by special entities. In addition to states and intergovernmental organizations, this also includes a number of private legal entities: parties to air transport agreements, aircraft operators, individuals (natural persons and, in some cases, legal entities) who have committed acts of unlawful interference with aviation or air piracy.

Keywords: classification of liable parties in international air law, liability of parties to an air transport agreement, liability of air carriers, liability of unruly passengers, liability of foreign aircraft operators, liability of individuals and legal entities for acts of unlawful interference with civil aviation.

Постановка проблеми. Міжнародні правовідносини у ХХІ столітті демонструють нові тенденції розвитку та, на думку багатьох дослідників, переживають чергову кризу. Держава-агресор рф та її «союзники» грубо

* **Filippov Artem**, Candidate of Juridical Sciences (Ph. D.), Docent

порушують не лише Статут ООН та інші документи в сфері міжнародної безпеки, а й міжнародні норми в галузі міжнародної цивільної авіації. Boeing 777 17 липня 2014 року, рейс MH17, збитий рф під Торезом, та Boeing 737-800 8 січня 2020 р., збитий Іраном під Тегераном, на нашу думку, є не збіжністю, а результатом схожої лінії поведінки, що демонструє правовий нігілізм та повну зневагу цих держав до норм міжнародного права, зокрема й повітряного. Кричущий випадок з привласненням рф понад 500 авіалайнерів на суму близько 20 мільярдів доларів, що порушило не тільки право власності, а й положення Чиказької конвенції 1944 року та низки інших міжнародних договорів, стороною якої рф залишається – за що рф навіть не була виключена з ІКАО. Це лише деякі з багатьох прикладів того, як норми міжнародного повітряного права було порушені, але порушники не понесли адекватної правової відповідальності, що свідчить про серйозні проблеми ефективності інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві.

Юридична відповідальність у міжнародному повітряному праві слугує тій же загальній меті, що й у праві загалом: мотивувати суб'єктів права добровільно виконувати його норми під загрозою застосування санкції відповідних правових норм. На нашу думку, санкція є останньою в переліку, але далеко не останньою за значенням складовою правової норми. Адже відсутність санкції робить міжнародно-правову норму малоефективною через брак мотивації для суб'єктів правовідносин. Інститут відповідальності в міжнародному повітряному праві має комплексний характер, оскільки складається з правових норм, що регулюють різномірну за правовою природою відповідальність: як суб'єктів міжнародного права, так і приватноправових суб'єктів. Тому для розуміння сутності та особливостей такої відповідальності необхідно чітко визначити усіх її суб'єктів, а також доцільно здійснити їх класифікацію.

Мета статті полягає у визначенні кола суб'єктів відповідальності в міжнародному повітряному праві та здійсненні їх класифікації. Теоретико-методологічну основу дослідження становлять загальнонаукові та спеціальні методи пізнання: індукція, дедукція, синтез, аналіз, порівняння, системний, спеціально-юридичний метод тощо.

Стан опрацювання проблеми. Науковий доробок щодо різних аспектів проблематики відповідальності в міжнародному повітряному праві складається з значної кількості українських та зарубіжних досліджень. Так, міжнародно-правові засади боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації прямо чи опосередковано висвітлювався такими зарубіжними дослідниками, як А. Абрамовскі, Й. Александер, Дж. Балфур, К. Батлер, Р. Бойл, Г. Больке, Л. Вебер, Р. Вілберфорс, Б. Гоффман, Л. Грін, П. Демпсі, Дж. Деніел, Б. Дженкінс, Н. Джойнер, А. Еванс, Е. Маквінні, Р. Макгрейн, Р. Манкісвич, А. Мендельсон, Дж. Мерфі, М. Мілде, Дж. Рінеландер, С. Розенфельд, М. Сімонс, Г. Стілман, М. Фінгерман, Д. Фіоріта, О. Хайли, К. Чемберлен, В. Швенк, І. Шепард, С. Шуббер та багатьма іншими. Серед

вітчизняних науковців цій проблематиці приділяли увагу Р. О. Герасимов, Е. В. Горян, К. В. Горян, О. М. Григоров, Н. В. Камінська, А. О. Кочнєва, С. Я. Лихова, О. В. Маловацький, С.І. Москаленко, В.І. Рижий, К. О. Савчук, Л. І. Чулінда та деякі інші.

Проблема відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам, у науці міжнародного права неодноразово привертала увагу зарубіжних науковців, таких як: А. Абусава, А. Антоніо, Е. Браун, Дж. Вул, Х. Дідерікс-Вершор, М. Дженнісон, М. Лауре, Д. Левін, М. Лемуан, А. Моріц, К. Петрас, Г. Рінк, К. Столкер, М. Танселін, Н. Хессе та багато інших – однак у вітчизняній науці малодосліджена.

На сьогодні як в Україні (О. М. Григоров, І. А. Діковська, Я. О. Добідовська, І. Я. Козачок, Я. Л. Назаренко, О. М. Онищенко, М. О. Раскалей, О. В. Столярський, Г.В. Цірат та інші), так і за кордоном (Б. Баніно, Р. Барч, Б. Боно, М. Гаррі, Дж. Галлагер-молодший, Г. Гілл, Л. Голдхірш, К. Гремс, П. Демпсі, Р. Джарвіс, Г. Елмар, Д. Каар, М. Каннінгхем, С. Каннінгхем, Г. Каплан, Д. Клакстон, К. Конті, К. Кортес, І. Ларсен, Р. Лебреро, С. Левін, М. Макдональд, М. Мілде, Д. Міллер, К. Морган, К. Натт, С. Пена, Г. Погаст, Ч. Рін, Дж. Робінс, Дж. Томпкінс-молодший, А. Філд, М. Флінн, М. Франкс, Л. Фромм та інші) – чимало наукових досліджень, присвячених відповідальності авіаперевізника за загибель або тілесне ушкодження пасажирів та новелам Монреальської конвенції 1999 року.

Така кількість відомих у наукових колах дослідників сама по собі свідчить про виняткову актуальність проблем відповідальності в міжнародному повітряному праві в ХХ та ХХІ сторіччі, але особливо на сучасному, пост-класичному етапі розвитку міжнародного права. Однак зазначені дослідники зосереджувались на суб'єктах конкретного виду відповідальності в міжнародному повітряному праві, не вивчаючи їх комплексно та не проводячи їх класифікацію. Певною мірою винятком можна назвати дисертацію О. М. Григорова, який хоча й не дає класифікацію суб'єктів відповідальності в міжнародному повітряному праві, проте, розглядаючи у розділі IV інститут відповідальності у сфері цивільної авіації (включаючи сюди відповідальність за незаконне втручання в діяльність цивільної авіації)¹, закладає підґрунтя для комплексного підходу.

Виклад основного матеріалу. Суб'єктами відповідальності в міжнародному повітряному праві є:

1. Суб'єкти міжнародного права.

1.1. Держави – несуть відповідальність перед іншими державами та ІКАО – за виконання своїх міжнародних зобов'язань, що містяться у численних міжнародних договорах міжнародного повітряного права. Сам обов'язок держав понести міжнародну відповідальність, зокрема й матеріальну, за міжнародні правопорушення ґрунтуються на загальних принципах права, що знаходить своє підтвердження у міжнародній судовій практиці: хрестоматіями вважаються рішення Постійної палати міжнародного правосуддя², а

також рішення Міжнародного Суду ООН³. На цьому ж наголошує і проєкт Статей про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння, який визначає для держав-порушниць три форми репарацій: реституція, компенсація, сатисфакція.⁴ Однак, проєкт, хоча й відображає міжнародно-правовий звичай, все ж залишається проєктом. Тому в доктрині міжнародного права здавна відома авторитетна позиція щодо контраверсійності, неясності та заплутаності питання відповідальності держав⁵, яка й через 65 років залишається такою ж актуальною, зокрема й для відповідальності держав у міжнародному повітряному праві⁶, яка, за відсутності як загальних, так і спеціальних міжнародних договорів, продовжує визначатись міжнародним звичаєм⁷. Відсутність дієвого механізму відповідальності держав за незаконне втручання в діяльність цивільної авіації (особливо за таке грубе як знищення, захоплення, привласнення цивільних повітряних суден), а також за повітряне піратство є однією з суттєвих прогалин міжнародного права⁸. За цих нових умов старі механізми регулювання цих правовідносин частково (а інколи повністю) втрачають свою ефективність і актуальність – адже були розраховані на регулювання відносин, що з того часу суттєво змінилися. Так, Чиказька конвенція 1944 року⁹, до якої за весь час її чинності внесені всього декілька змін, очевидно не може вважатись такою, що повністю відповідає потребам і викликами сучасності. ICAO, створена на основі цієї конвенції, як основна міжурядова організація та спеціалізована установа ООН у галузі цивільної авіації, має ті самі вади, оскільки ця конвенція виконує функції її статуту.

1.2. Міжурядові організації – передусім, на підставі Чиказької конвенції 1944 р.¹⁰, ICAO (спеціалізована установа ООН у галузі цивільної авіації).

2. Приватно-правові суб'єкти:

2.1. Сторони договору повітряного перевезення – їх відповідальність історично є найбільш давньою, сягаючи Варшавської конвенції 1929 року¹¹.

Авіаперевізник (якщо шкода завдана внаслідок акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації) – за Монреальською конвенцією 1999 року¹² несе об'єктивну обмежену відповідальність перед іншою стороною договору міжнародного повітряного перевезення:

а) перед пасажирями – за шкоду, завдану:

– смертю чи тілесним ушкодженням пасажирів – за умов доведення перевізником відсутності своєї недбалості чи неправомірних дій або бездіяльності, що сприяли незаконному втручання (презумпція вини авіаперевізника) – інакше відповідальність авіаперевізника стає необмеженою (п. 2 ст. 21);

– знищенням, втратою, пошкодженням або затримкою багажу – в разі доведення умислу або злочинної недбалості авіаперевізника його відповідальність стає необмеженою (п. 5 ст. 22) – презумпція відсутності грубої вини авіаперевізника;

б) перед вантажовідправником – за шкоду, завдану знищенням, втратою, пошкодженням або затримкою вантажу (п. 3 ст. 22); п. 2 ст. 18 передбачає

чотири підстави звільнення авіаперевізника від відповідальності за знищення, втрату чи пошкодження вантажу, зокрема воєнні дії чи збройний конфлікт.

У разі затримки в перевезенні, авіаперевізник може бути звільнений від відповідальності, якщо доведе, що вжив усіх необхідних заходів для уникнення шкоди, або що таких заходів неможливо було вжити (ст. 19). У будь-якому разі Монреальська конвенція 1999 року не обмежує право регресного позову авіаперевізника проти винної особи (ст. 37).

Вантажовідправник несе відповідальність за будь-яку шкоду, завдану авіаперевізнику або особам, перед якими авіаперевізник несе відповідальність, внаслідок: порушення, невиконання або неналежного виконання правил польотів і перевезення; неправильності, неточності, неповноти або неповідомлення перевізнику інформації про вантаж, неналежне пакування та маркування вантажу (п. 1 та 2 ст. 10 Монреальської конвенції 1999 року); відсутності або недостатності, неправильності оформлення митних та інших супровідних документів, якщо це призвело до затримки в перевезенні та додаткових витрат для перевізника (п. 1 ст. 16).

Пасажир – несе відповідальність: за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків за договором, або тих, що випливають з факту укладення договору, а недисциплінований пасажир – за порушення правил поведінки на борту цивільного повітряного судна, за будь-яку шкоду, завдану авіаперевізнику, або особам, перед якими авіаперевізник несе відповідальність, внаслідок: порушення, невиконання або неналежного виконання правил польотів і перевезення; неповідомлення перевізнику інформації або повідомлення неправдивої інформації про свій багаж, а також повинен відшкодувати перевізнику витрати, викликані невиконанням пасажиром вимог законів країни прибуття.

2.2. Експлуатант іноземного повітряного судна (з часів Римської конвенції 1933 року) – за шкоду, завдану цим повітряним судном третім особам на поверхні (Римська конвенція 1952 року¹³ не обмежує право регресного позову експлуатанта проти винної особи, так само як і дві нові Монреальські конвенції 2009 року^{14; 15}).

2.3. Особа, яка вчинила акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

2.3.1. Фізична особа має постати перед судом для притягнення до кримінальної відповідальності за це діяння на загальних підставах, несе відповідальність перед державою, яка за принципом *aut dedere aut judicare* здійснює або свою юрисдикцію щодо цього злочину, або видачу злочинця уповноваженій конвенціями державі. Тобто міжнародне повітряне право не встановлює саму відповідальність за акт незаконного втручання, а старий конвенційний механізм 1963–1988 років навіть не вимагає покарання винної особи – лише вжиття договірними державами заходів, «які можуть виявитися необхідними для встановлення своєї юрисдикції над злочином» (п. 2 ст. 3 Токійської кон-

венції 1963 року¹⁶, п. 1 ст. 4 Гаазької конвенції 1970 року¹⁷, п. 1 ст. 5 Монреальської конвенції 1971 року¹⁸). Натомість, ст. 3 Пекінської конвенції 2010 року вже зобов'язує сторони застосовувати до таких злочинів «суворі заходи покарання»¹⁹. Це можна було б розглядати як певний прогрес, якби «суворі заходи покарання» не були черговим оціночним судженням, яке потребує автентичного тлумачення.

2.3.2. Юридична особа, у випадку вчинення акту незаконного втручання фізичною особою, що відповідає за управління цією юридичною особою чи контроль над нею – може нести кримінальну, цивільну або адміністративну відповідальність, включаючи фінансові санкції – якщо законодавство держави передбачають таку можливість. Це, на нашу думку, доволі революційна новела ст. 4 Пекінської конвенції 2010 року²⁰.

Окремим суб'єктом відповідальності, але вже не в міжнародному повітряному, а в міжнародному морському праві є пірат – особа, яка вчинила піратство, у тому числі повітряне (згідно з дефініцією ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 року²¹) – може бути притягнутий до відповідальності будь-якою державою, яка захопила його у відкритому морі²².

Висновки. Отже, можна констатувати, що в міжнародному повітряному праві склався специфічний інститут відповідальності, який вирізняється особливими, спеціальними суб'єктами останньої. Окрім держав і міжурядових організацій (суб'єктів міжнародного права), це також ціла низка приватно-правових суб'єктів: сторони договору повітряного перевезення (авіаперевізники, недисципліновані пасажери, вантажовідправники), експлуатанти повітряних суден, особи (фізичні та, в окремих випадках, юридичні), які вчинили акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Що показово, незважаючи на всі зусилля Комісії ООН з міжнародного права, ІКАО та ініціативи окремих держав, найменш урегульованою в міжнародному повітряному праві залишається відповідальність саме держав – основних суб'єктів сучасного міжнародного права. На нашу думку, це пояснюється небажанням більшості держав брати на себе такі міжнародні зобов'язання та «заганяти» себе цим у загальні рамки: держави пильно слідкують за своїми прерогативами, що склались у міжнародному праві (такими як суверенна рівність держав та імунітети держав, що випливають з цього принципу) та не поспішають якось обмежувати свій суверенітет, хоча б таке обмеження й було спрямоване на досягнення спільної мети та задоволення спільних інтересів у сталому та безпечному розвитку цивільної авіації.

1. 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. С. 23. 2. No. 13 Case concerning the Factory at Chorzów. (claim for jndemnity) (merits). Publications of the Permanent Court of International Justice Series A.-No. 17 September 13th, 1928. Collection of Judgments. Leyden : A. W. Sijthoff's publishing company, 1928. International Court of

- Justice. URL: https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_17/54_Usine_de_Chorzow_Fond_Arret.pdf (дата звернення: 11.12.2025).
3. Case Concerning Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia). Judgment of 25 September 1997. International Court of Justice. URL: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/92/092-19970925-PRE-01-00-EN.pdf> (дата звернення: 11.12.2025).
4. Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001. Yearbook of the International Law Commission, 2001, vol. II (Part Two). UN. URL: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf (дата звернення: 11.12.2025).
5. Sorensen M. Principles de droit international public. Rdc. 1960-III. T.101. P. 217.
6. Григоров О. М. Відповідальність держави в міжнародному повітряному праві. *Проблеми відповідальності держави: матер. міжнар. наук.-практич. конф. (Одеса, 8 квітня 2016 р.)*. Одеса: Фенікс, 2016. С. 78.
7. Маловацький О. Відповідальність держави за знищення цивільного повітряного судна в результаті застосування зброї. *Evropský politický a právní diskurz*. 2018. Sv. 5. Vyd. 2. С. 35. URL: <https://eppd13.cz/wp-content/uploads/2018/2018-5-2/05.pdf> (дата звернення: 11.12.2025).
8. Рижий В. І. Міжнародне повітряне право. *Міжнародне право: основні галузі: підручник / за ред. В. Г. Буткевича*. Київ, 2004. С. 464.
9. Convention on International Civil Aviation. Signed at Chicago, on 7 December 1944. United Nations Treaty Series URL: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%2015/volume-15-ii-102-english.pdf> (дата звернення: 10.12.2025).
10. Там само.
11. Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 october 1929. URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf> (дата звернення: 10.12.2025).
12. Convention for the unification of certain rules for international carriage by air, adopted on 28 May 1999. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202242/v2242.pdf> (дата звернення: 10.12.2025).
13. Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. Done at Rome, on 7 October 1952. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf> (дата звернення: 10.12.2025).
14. Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties. Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009. Aviation working group. URL: <https://awg.aero/wp-content/uploads/2019/09/GRC-Final.pdf> (дата звернення: 10.12.2025).
15. Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft. Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009. Centre for International Law. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/2009-Convention-for-Damage-to-3rd-Parties-from-Acts-of-Unlawful-Interference-Involving-Aircraft-1.pdf> (дата звернення: 10.12.2025).
16. Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft. Signed at Tokyo on 14 September 1963. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-english.pdf> (дата звернення: 12.12.2025).
17. Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft. Signed at The Hague on 16 December 1970. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv2-english.pdf> (дата звернення: 12.12.2025).
18. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation. Concluded at Montreal on 23 September 1971. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf> (дата звернення: 12.12.2025).
19. Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation. Signed at Beijing on 10 September 2010. URL: <https://www.congress.gov/116/cdoc/tdoc3/CDOC-116tdoc3.pdf> (дата звернення: 12.12.2025).
20. Там само.
21. United Nations Convention on the Law of the Sea. Done at Montego Bay on 10

December 1982. United Nations. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 12.12.2025). 22. Денисов В. Н. Піратство. *Енциклопедія міжнародного права: у 3 т. / редкол.: Ю. С. Шемшученко, В. Н. Денисов (співголови) та ін.; Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України*. Т. 3. М – Я. Київ: Академперіодика, 2019. С. 545.

References

1. Hryhorov O.M. Teoretychni ta praktychni problemy mizhnarodno-pravovoho rehuliuвання діяльності tsyvilnoi aviatsii: dys. ... d-ra yuryd. nauk : 12.00.11 / Kyivskyi natsionalnyi universytet imeni Tarasa Shevchenka. Kyiv, 2020. S. 23. (in Ukr.). 2. No. 13 Case concerning the Factory at Chorzów. (claim for indemnity) (merits). Publications of the Permanent Court of International Justice Series A.-No. 17 September 13th, 1928. Collection of Judgments. Leyden: A. W. Sijthoffs publishing company, 1928. International Court of Justice. URL: https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_17/54_Usine_de_Chorzow_Fond_Arret.pdf (дата звернення: 11.12.2025).
3. Case Concerning Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia). Judgment of 25 September 1997. International Court of Justice. URL: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/92/092-19970925-PRE-01-00-EN.pdf> (дата звернення: 11.12.2025).
4. Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001. Yearbook of the International Law Commission, 2001, vol. II (Part Two). UN. URL: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf (дата звернення: 11.12.2025).
5. Sorensen M. Principles de droit international public. Rdc. 1960-III. T.101. P. 217.
6. Hryhorov, O. M. Vidpovidalnist derzhavy v mizhnarodnomu povitriannomu pravi. *Problemy vidpovidalnosti derzhavy: mater. mizhnar. nauk.-praktych. konf. (m. Odesa, 8 kvitnia 2016 r.)*. Odesa: Feniks, 2016. S. 78. (in Ukr.). 7. Malovatskyi O. Vidpovidalnist derzhavy za znyshchennia tsyvilnogo povitriannogo sudna v rezultati zastosuvannya zbroi. *Evropský politický a právní diskurz*. 2018. Sv. 5. Vyd. 2. S. 35. URL: <https://eppd13.cz/wp-content/uploads/2018/2018-5-2/05.pdf> (дата звернення: 11.12.2025). 8. Ryzhyi V.I. Mizhnarodne povitriane pravo. Mizhnarodne pravo: Osnovni haluzi: Pidruchnyk / Za red. V.H.Butkevycha. Kyiv, 2004. S. 464. (in Ukr.). 9. Convention on International Civil Aviation. Signed at Chicago, on 7 December 1944. United Nations Treaty Series URL: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%2015/volume-15-ii-102-english.pdf> (дата звернення: 10.12.2025). 10. Tam samo. 11. Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 october 1929. URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf> (дата звернення: 10.12.2025). 12. Convention for the unification of certain rules for international carriage by air, adopted on 28 May 1999. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202242/v2242.pdf> (дата звернення: 10.12.2025). 13. Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. Done at Rome, on 7 October 1952. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf> (дата звернення: 10.12.2025). 14. Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties. Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009. Aviation working group. URL: <https://awg.aero/wp-content/uploads/2019/09/GRC-Final.pdf> (дата звернення: 10.12.2025). 15. Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft. Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009. Centre for International Law. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/2009-Convention-for-Damage-to-3rd-Parties-from-Acts-of-Unlawful-Interference-Involving-Aircraft-1.pdf> (дата

zvernennia: 10.12.2025). **16.** Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft. Signed at Tokyo on 14 September 1963. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-english.pdf> (data zvernennia: 12.12.2025). **17.** Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft. Signed at The Hague on 16 December 1970. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv2-english.pdf> (data zvernennia: 12.12.2025). **18.** Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation. Concluded at Montreal on 23 September 1971. United Nations Treaty Series. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf> (data zvernennia: 12.12.2025). **19.** Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation. Signed at Beijing on 10 September 2010. URL: <https://www.congress.gov/116/cdoc/tdoc3/CDOC-116tdoc3.pdf> (data zvernennia: 12.12.2025). **20.** Tam samo. **21.** United Nations Convention on the Law of the Sea. Done at Montego Bay on 10 December 1982. United Nations. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (data zvernennia: 12.12.2025). **22.** Denysov V. N. Piratstvo. *Entsyklopediia mizhnarodnoho prava: U 3 t. / redkol.: Yu.S. Shemshuchenko, V. N. Denysov (spivholovy) ta in.; Instytut derzhavy i prava im. V. M. Koretskoho NAN Ukrainy.* T. 3. M – Ya. Kyiv: Akademperiodyka, 2019. S. 545. (in Ukr.).

Filippov Artem. Classification of liable parties in international air law

Introduction. The article is devoted to defining the range of entities that bear liability in international air law and their classification. It is emphasized that this issue has not been sufficiently researched in modern science.

The aim of the article is to identify the range of entities that bear liability under international air law and to classify them.

Results. The theoretical and methodological basis of this study is based on general scientific and special methods of cognition: induction, deduction, synthesis, analysis, comparison, systematic, special legal method, etc.

The author notes that states are accountable to other states and the ICAO for fulfilling their international obligations contained in numerous international treaties on international air law. However, the lack of an effective mechanism for holding states accountable for unlawful interference in civil aviation (especially for such gross acts as the destruction, seizure, or appropriation of civil aircraft) is one of the significant gaps in international aviation law.

The author emphasizes that, under the 1999 Montreal Convention, an air carrier (if damage is caused by an act of unlawful interference with civil aviation) bears objective limited liability to the other party to the international air transport agreement. The operator of a foreign aircraft is liable for damage caused by that aircraft to third parties on the surface.

A natural person who commits an act of unlawful interference with civil aviation shall be brought before a court to be held criminally liable on general grounds and shall be liable to the state which, in accordance with the principle of aut dedere aut judicare, either exercises its jurisdiction over the offense or extradites the offender to a state authorized by conventions. The author points out that international air law does not establish liability for acts of unlawful interference, and the old convention mechanism of 1963-1988 does not even require punishment of the guilty party—only that the contracting states take measures “which may be necessary to establish their jurisdiction over the crime.” Article 3 of the 2010 Beijing Convention alone already

obliges parties to apply "severe penalties" to such crimes. In the event of unlawful interference by a natural person responsible for managing or controlling a legal entity, that legal entity may be subject to criminal, civil, or administrative liability, including financial penalties, if the laws of the state provide for such a possibility.

Conclusions. *The author notes that international air law has developed a specific institution of liability, which is distinguished by special entities. In addition to states and intergovernmental organizations (subjects of international law), there are also a number of private law entities: parties to air transport agreements (air carriers, undisciplined passengers, shippers), aircraft operators, individuals (natural persons and, in some cases, legal entities) who have committed an act of unlawful interference with aviation or air piracy (piracy committed with the use of an aircraft or against an aircraft).*

Keywords: *classification of liable parties in international air law, liability of parties to an air transport agreement, liability of air carriers, liability of unruly passengers, liability of foreign aircraft operators, liability of individuals and legal entities for acts of unlawful interference with civil aviation.*

Дата першого надходження рукопису до видання: 15.12.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 03.03.2026

Дата публікації: 24.03.2026