

УДК 341.226:656.045(043.2)

А.В. Філіппов

ORCID: 0000-0002-9035-144X

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ

Стаття присвячена аналізу сучасного стану та перспектив імплементації в законодавство України норм інституту відповідальності у міжнародному повітряному праві. Стверджується, що інститут відповідальності в міжнародному повітряному праві, на наше переконання, є одним з основних інструментів забезпечення реалізації його норм і, водночас, одним з найбільш слабких місць (що може здаватись парадоксальним, однак, на думку автора є цілком логічним, враховуючи історичні умови та політичні й економічні реалії).

Зазначається, що Україна, як авіаційна держава, завжди брала активну участь у розвитку міжнародного повітряного права як член ООН та ІКАО, сторона міжнародних конвенцій та інших міжнародних договорів та документів. Однак, стосовно імплементації в законодавство України норм міжнародного повітряного права щодо відповідальності, існують деякі проблеми.

Зроблено висновок, що існуючі механізми відповідальності в міжнародному повітряному праві не є достатньо ефективними, але й нові не повною мірою відповідають сучасним реаліям: не враховують нові виклики сьогодення (кіберзагрози, гібридне використання БПЛА поблизу аеропорту для дезорганізації його роботи та використання РЕБ, що загрожує безпеці авіонавігації, для вчинення актів незаконного втручання), містять чимало зазначених вище вузьких місць та компромісних положень (держави неохоче беруть на себе нові міжнародні зобов'язання, особливо ті, що передбачають відповідальність самих держав). Але й з цих «половинчатих» кроків щодо оновлення інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві, Україна наразі приєдналась лише до одного відносно нового міжнародного договору – Монреальської конвенції 1999 р.

Перспективи приєднання України до «Пекінських» документів 2010 р. та Монреальського протоколу 2014 р., на нашу думку, цілком реальні, однак необхідна ґрунтовна наукова експертиза щодо відповідності такого приєднання національним інтересам України. Що ж до нових Монреальських конвенцій 2009 р. – перспективи приєднання України тут сумнівні – адже ці конвенції досі не набрали чинності – і можливо не наберуть. До того ж, Україна досі не є стороною навіть чинних Римської конвенції 1952 р. та Протоколу 1978 р. з Монреальським Протоколом 1978 р.

Ключові слова: імплементація в законодавство України норм міжнародного повітряного права щодо відповідальності; відповідальність за акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації; повітряне піратство; відповідальність експлуатанта повітряного судна за шкоду третім особам, завдану в результаті актів незаконного втручання; відповідальність авіаперевізника за шкоду, заподіяну стороні договору повітряного перевезення актом незаконного втручання.

DOI 10.34079/2518-1319 -2025-15-30-198-205

Постановка проблеми. Інститут відповідальності в міжнародному повітряному праві, на наше переконання, є одним з основних інструментів забезпечення реалізації його норм і, водночас, одним з найбільш слабких місць (що може здаватись парадоксальним, однак, на нашу думку є цілком логічним, враховуючи історичні умови та політичні й економічні реалії). Україна, як авіаційна держава, завжди брала активну участь у розвитку міжнародного повітряного права як член ООН та ІКАО, сторона міжнародних конвенцій та інших міжнародних договорів та документів. Однак, стосовно імплементації в законодавство України норм міжнародного повітряного права щодо відповідальності, на наш погляд, існують деякі проблеми, які ми розглянемо нижче.

Метою статті є на основі наукового аналізу визначити сучасний стан та подальші перспективи імплементації в законодавство України норм інституту відповідальності у міжнародному повітряному праві.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наявні наукові дослідження різних аспектів проблематики відповідальності в міжнародному повітряному праві, представлені в працях цілої плеяди українських та зарубіжних дослідників.

Зокрема, міжнародно-правові засади боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації прямо чи опосередковано висвітлювався такими зарубіжними дослідниками як А. Abramovsky, S.K. Agrawala, Y. Alexander, Ghobrial Atef, I. Awford, J. Balfour, G. L. Bolhke, R.P. Boyle, J. Busuttil, C.F. Butler, K Chamberlain, J.T. Choi, D.Y. Chung, J.H. Daniel, P.S. Dempsey, C. Emanuelli, A.E. Evans, M.J. Fenello, M.E. Fingerman, D. Fiorita, G.F. Fitzgerald, D. Gero, L.C. Green, O. Highley, Wes A. Irvin, B. Hoffman, B. Jenkins, N.D. Joyner, O.J. Lissitzyn, R.H. Mankiewicz, R.J. McGrane, E. McWhinney, A.I. Mendelssohn, A. Merari, M. Milde, J.F. Murphy, H.E. Reser, J.L. Rhee, J.B. Rhineland, S.B. Rosenfeld, W. Schwenk, I.M. Sheppard, S. Shubber, M.S. Simons, E. Sochor, H. Steelman, H.F. Van Panhuys, X. Wang, L. Weber, R. Wilberforce та багатьма іншими. Серед вітчизняних науковців даній проблематиці приділяли увагу Р.О. Герасимов, Е. В. Горян, К. В. Горян, О. М. Григоров, Н. В. Камінська, А. О. Кочнева, С. Я. Лихова, К. О. В. Миловацький, 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 – Elizabeth Gaspar Brown, Lee Jae Woon, Michael Jennison, George Leloudas, A. J. Mauritz, Christopher M. Petras, Gerd Rinck, Shan Jialing, Jeffrey Wool, А.А. Абусав, А. Антоніо, М.Т. Лауре, Давід І. Левін, Х.П. Дидерикс-Вершор, М. Лемуан, Карел Дж. Дж. Столкер, М. Танселін, Н.Е. Хессе та багато ін. – однак у вітчизняній науці малодосліджена.

На сьогоднішній день 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 (Bartholomew J. Banino, R.I.C. Bartsch, Barbara J. Buono, Harold Caplan, Bin Cheng, Ch.-J. Cheng, D. Cluxton, Christian Conti, Carlos E. Aguilar Cortés, McKay Cunningham, Scott D. Cunningham, P.D. Dempsey, Giumulla Elmar, Manuel Harry, A. Field, Mark S. Flynn, M. R. Franks, Lisa M. Fromm, James A. Gallagher Jr., Lawrence B. Goldhirsch, Rodolfo A. González-Lebrero, Kelly Compton Grems, Audrey Guelfi, Julian Hermida, Greg T. Hill, R. M. Jarvis, D. Kaar, M. Katsivela, Hamid Kazemi, Ana Keglovic, Anita Khosla, Ingrid Koning, Irene Larsen, Susan Schneider Lewin, M. McDonald, Michael Milde, Dave Miller, Caroline Morgan, Paul Myburgh, Kathryn M. Nutt, Sebastian Fernandez Pena, Glenn Pogust, Charles S. Rhyne, John Robins, Kastela Slobodan, Arpad Szakal, Aleksander Tobolelewsky, George N. Tompkins Jr., Tory A. Weigand, та ін.) – чимало наукових досліджень, присвячених відповідальності авіаперевізника за загибель або тілесне ушкодження пасажира взагалі та новаціям

Монреальської конвенції 1999 р.

Серед останніх найбільш комплексних вітчизняних досліджень проблем відповідальності у міжнародному повітряному праві та імплементації цих норм в законодавство України слід відмітити дві дисертації (Цірат, 2019; Григоров, 2020).

Виклад основного матеріалу дослідження. Інститут відповідальності в міжнародному повітряному праві історично формується як комплексний, його норми формалізовані у різних конвенційних механізмах, які закріплюють міжнародні зобов'язання держав щодо абсолютно різної (за видами, формами чи змістом) відповідальності, а саме:

1) відповідальності держав за виконання своїх міжнародних зобов'язань на основі принципу добросовісного виконання зобов'язань, зокрема й у сфері міжнародного повітряного права: наприклад, сприяння сталому та безпечному розвитку аеронавігації на основі принципу міжнародного співробітництва в дусі Чиказької конвенції 1944 р. Про міжнародну цивільну авіацію (ICAO, 1944); утримання від дій, що можуть становити загрозу міжнародній аеронавігації, захисту від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (забезпечення авіаційної безпеки) – Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та Додаток 17 (ICAO, 2017) до неї (а також рекомендована практика ICAO – SARPS, зокрема, Керівництво з авіаційної безпеки).

Вказані норми були імplementовані в законодавство України на виконання взятих нею міжнародних зобов'язань, оскільки Україна є стороною Чиказької конвенції 1944 р., а Додаток 17 є її невід'ємною частиною;

2) так званої «боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації» (під якою в міжнародному повітряному праві традиційно розуміється встановлення державами-учасниками своєї юрисдикції щодо таких актів або видачі злочинців зацікавленим державам за принципом *aut dedere aut judicare*).

А) старий конвенційний механізм: Токійська конвенція 1963 р. (ICAO, 1963), Гаазька конвенція 1970 р. (ICAO, 1970), Монреальська конвенція 1971 р. (ICAO, 1971), Додатковий протокол 1988 р. (ICAO, 1988), а також стаття 101 UNCLOS (United Nations, 1982) щодо боротьби з повітряним піратством – Україна є стороною вищезазначених документів і імplementувала їх норми в своє законодавство (Кримінальний кодекс України, 2001).

Б) модернізований «Пекінський» конвенційний механізм – Пекінська конвенція 2010 р. (ICAO, 2010) – замінює Монреальську конвенцію 1971 р., Пекінський протокол 2010 р. (ICAO, 2010a) – вносить зміни до Гаазької конвенції 1970 р., Монреальський протокол 2014 р. (ICAO, 2014) – вносить зміни до Токійської конвенції 1963 р.) – Україна поки не стала учасницею цих документів і відповідно не імplementує їх норми в своє законодавство;

3) відповідальності експлуатанта іноземного повітряного судна за шкоду, завдану цим судном третім особам на поверхні – «Римський конвенційний механізм»: Римська конвенція 1952 р. (ICAO, 1952) з Монреальським Протоколом 1978 р. (ICAO, 1978.). Україна не є учасником: ані Римської конвенції 1952 р., ані 1952 р. та Протоколу 1978 р., ані нових Монреальських конвенцій 2009 р. (ICAO, 2009; ICAO, 2009a). Модернізований «Монреальський конвенційний механізм 2009 р.» взагалі ще не діє, оскільки Монреальські конвенції 2009 р. досі не отримали достатню кількість ратифікацій для набрання чинності;

4) відповідальності авіаперевізника: перед пасажирями – за шкоду, завдану смертю чи тілесним ушкодженням пасажирів, затримкою в перевезенні, знищенням, втратою чи ушкодженням багажу; перед вантажовідправником – за шкоду, завдану знищенням, втратою чи ушкодженням або затримкою в перевезенні вантажу – старий Варшавський

конвенційний механізм, заснований на Варшавській конвенції 1929 р. (Convention for the unification ..., 1929) або нова Монреальська конвенція 1999 р. (ICAO, 1999).

Україна є стороною обох вищезазначених конвенцій (Закон України № 685-VI, 2008) і імплементувала їх норми в своє законодавство (Авіаційні правила України, 2018), тобто перейшла на Монреальську модель відповідальності перевізника, стару Варшавську Україна теоретично може застосовувати щодо міжнародних повітряних перевезень, коли пункт відправлення або призначення знаходяться в країні, яка не є стороною Монреальської конвенції 1999 р.).

Варто зазначити, що матеріальну відповідальність несе також і інша сторона договору міжнародного повітряного перевезення: за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків за договором, або тих, що випливають з факту укладення договору. Так, хоча відповідальність пасажирів у міжнародному праві фактично не врегульована, але з аналізу правозастосовної практики можна зробити висновок, що пасажир 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; неповідомлення перевізнику інформації або повідомлення неправдивої інформації про свій багаж, а також повинен відшкодувати перевізнику витрати, викликані невиконанням пасажиром вимог законів країни прибуття. 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 р.); 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).

Висновки. На наше переконання, існуючі механізми відповідальності в міжнародному повітряному праві не є достатньо ефективними, але й нові, на жаль, не повною мірою відповідають сучасним реаліям: не враховують нові виклики сьогодення (кіберзагрози, гібридне використання БПЛА поблизу аеропорту для дезорганізації його роботи та використання РЕБ, що загрожує безпеці аеронавігації, для вчинення актів незаконного втручання), містять чимало зазначених вище вузьких місць та компромісних положень (держави неохоче беруть на себе нові міжнародні зобов'язання, особливо ті, що передбачають відповідальність самих держав). Але й з цих «половинчатих» кроків щодо оновлення інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві, Україна наразі приєдналась лише до одного відносно нового міжнародного договору – Монреальської конвенції 1999 р.

Перспективи приєднання України до «Пекінських» документів 2010 р. та Монреальського протоколу 2014 р., на нашу думку, цілком реальні, однак необхідна ґрунтовна наукова експертиза щодо відповідності такого приєднання національним інтересам України. Що ж до нових Монреальських конвенцій 2009 р. (ICAO, 2009; ICAO, 2009a) – перспективи приєднання України тут сумнівні – адже ці конвенції досі не набрали чинності – і можливо не наберуть. До того ж, Україна досі не є стороною навіть чинних Римської конвенції 1952 р. (ICAO, 1952) та Протоколу 1978 р. з Монреальським Протоколом 1978 р. (ICAO, 1978).

Бібліографічний список

Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування

- пасажирів і багажу». Затверджені Наказом Державної авіаційної служби України № 1239, 2018. *Верховна Рада України*, [онлайн] Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text>.
- Григоров, О.М., 2020. *Теоретичні та практичні проблеми міжнародно-правового регулювання діяльності цивільної авіації*. Доктор наук. Дисертація. Київський національний університет імені Тараса Шевченка.
- Кримінальний кодекс України № 2341-III, 2001. *Верховна Рада України*, [онлайн] Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
- Закон України Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень № 685-VI, 2008. *Верховна Рада України*, [онлайн] Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/685-17#>
- Цірат, Г.В., 2019. *Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції*. Доктор наук. Дисертація. Київський національний університет імені Тараса Шевченка.
- Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 october 1929. *McGill University*. [online] Available at: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf>
- ICAO, 1944. Convention on International Civil Aviation. Signed at Chicago, on 7 December 1944. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%2015/volume-15-ii-102-english.pdf>
- ICAO, 1952. Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. Done at Rome, on 7 October 1952. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf>
- ICAO, 1963. Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft. Signed at Tokyo on 14 September 1963. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-english>.
- ICAO, 1970. Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft. Signed at The Hague on 16 December 1970. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv2-english.pdf>
- ICAO, 1971. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation. Concluded at Montreal on 23 September 1971. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf>
- ICAO, 1978. Protocol to amend the Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface, signed at Rome on 7 October 1952. Signed at Montreal, on 23 September 1978 (Montreal Protocol 1978). *McGill University*. [online] Available at: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1978.pdf>
- ICAO, 1988. Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation (with Final Act). Concluded at Montreal on 24 february 1988. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv7-english.pdf>.
- ICAO, 1999. Convention for the unification of certain rules for international carriage by air. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202242/v2242.pdf>
- ICAO, 2009. Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties. Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009. *Aviation working group*. [online] Available at: <https://awg.aero/wp-content/uploads/2019/09/GRC-Final.pdf>.
- ICAO, 2009a. 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*. [online] Available at: <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>

- ICAO, 2010. Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation. Signed at Beijing on 10 September 2010. *Congress.gov*. [online] Available at: <https://www.congress.gov/116/cdoc/tdoc3/CDOC-116tdoc3.pdf>
- ICAO, 2010a. Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. Signed at Beijing on 10 September 2010. *Congress.gov*. [online] Available at: <https://www.congress.gov/116/cdoc/tdoc4/CDOC-116tdoc4.pdf>
- ICAO, 2014. Protocol to amend the Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft done at Montreal on 4 April 2014. *UN*. [online] Available at: https://www.unodc.org/documents/terrorism/News%20and%20Events/Consolidated_Text_1963_Tokyo_Convention-2014_Montreal_Protocol_ENG.pdf.
- ICAO, 2017. Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation. Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. International Civil Aviation Organization. Tenth Edition, April 2017. *Foundation for Aviation Competence*. [online] Available at: <https://ffac.ch/wp-content/uploads/2020/10/ICAO-Annex-17-Security.pdf>
- United Nations, 1982. United Nations Convention on the Law of the Sea. Done at Montego Bay on 10 December 1982. *UN*. [online] Available at: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

References

- Aviatsiini pravyla Ukrainy «Pravyla povitrianykh perevezhen ta obsluhovuvannya pasazhyriv i bahazhu». Zatverdzeni Nakazom Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy № 1239 [Aviation Regulations of Ukraine “Rules for Air Transportation and Passenger and Baggage Services.” Approved by Order of the State Aviation Service of Ukraine No. 1239.], 2018. *Verkhovna Rada of Ukraine*. [online] Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (in Ukrainian)
- Grygorov O.M., 2020. Teoretychni ta praktychni problemy mizhnarodno-pravovoho rehuliuвання diialnosti tsyvilnoi aviatsii. [Theoretical and practical problems of international legal regulation of civil aviation.]. Doctoral dissertation. Kyivskyi natsionalnyi universytet imeni Tarasa Shevchenka. (in Ukrainian).
- Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929. *McGill University*. [online] Available at: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf>
- ICAO, 1944. Convention on International Civil Aviation. Signed at Chicago, on 7 December 1944. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%2015/volume-15-ii-102-english.pdf>
- ICAO, 1952. Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. Done at Rome, on 7 October 1952. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf>
- ICAO, 1963. Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft. Signed at Tokyo on 14 September 1963. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-english.pdf>
- ICAO, 1970. Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft. Signed at The Hague on 16 December 1970. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv2-english.pdf>
- ICAO, 1971. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation. Concluded at Montreal on 23 September 1971. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf>
- ICAO, 1978. Protocol to amend the Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface, signed at Rome on 7 October 1952. Signed at Montreal, on 23 September 1978 (Montreal Protocol 1978). *McGill University*. [online] Available at: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1978.pdf>

- ICAO, 1988. Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation (with Final Act). Concluded at Montreal on 24 february 1988. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv7-english.pdf>
- ICAO, 1999. Convention for the unification of certain rules for international carriage by air. *United Nations Treaty Series*. [online] Available at: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202242/v2242>
- ICAO, 2009. Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties. Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009. *Aviation working group*. [online] Available at: <https://awg.aero/wp-content/uploads/2019/09/GRC-Final.pdf>
- ICAO, 2009a. 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*. [online] Available at: <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>
- ICAO, 2010. Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation. Signed at Beijing on 10 September 2010. *Congress.gov*. [online] Available at: <https://www.congress.gov/116/cdoc/tdoc3/CDOC-116tdoc3.pdf>
- ICAO, 2010a. Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. Signed at Beijing on 10 September 2010. *Congress.gov*. [online] Available at: <https://www.congress.gov/116/cdoc/tdoc4/CDOC-116tdoc4.pdf>
- ICAO, 2014. Protocol to amend the Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft done at Montreal on 4 April 2014. *UN*. [online] Available at: https://www.unodc.org/documents/terrorism/News%20and%20Events/Consolidated_Text_1963_Tokyo_Convention-2014_Montreal_Protocol_ENG.pdf
- ICAO, 2017. Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation. Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. International Civil Aviation Organization. Tenth Edition, April 2017. *Foundation for Aviation Competence*. [online] Available at: <https://ffac.ch/wp-content/uploads/2020/10/ICAO-Annex-17-Security.pdf>
- Kryminalnyi kodeks Ukrainy № 2341-III [Criminal Code of Ukraine No. 2341-III], 2001. *Verkhovna Rada of Ukraine*. [online] Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (in Ukrainian)
- Tsirat, G.V., 2019. Unifikatsiia norm mizhnarodnoho pryvatnoho povitrianoho prava: suchasnyi stan ta tendentsii. [Unification of the private international air law norms: modern situation and tendencies]. Doctoral dissertation. Kyivskiy natsionalnyi universytet imeni Tarasa Shevchenka. (in Ukrainian).
- Zakon Ukrainy Pro pryednannia Ukrainy do Konventsii pro unifikatsiiu deiakykh pravyl mizhnarodnykh povitrianykh perevezhen № 685-VI [Law of Ukraine on Ukraine's Accession to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air No. 685-VI], 2008. *Verkhovna Rada of Ukraine*. [online] Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/685-17#Text> (in Ukrainian)
- United Nations, 1982. United Nations Convention on the Law of the Sea. Done at Montego Bay on 10 December 1982. *UN*. [online] Available at: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

Filippov A.

LIABILITY IN INTERNATIONAL AIR LAW: CURRENT STATUS AND PROSPECTS FOR IMPLEMENTATION IN UKRAINIAN LEGISLATION

Abstract. The article is devoted to the analysis of the current state and prospects of

implementation of the norms of the institute of liability in international air law into Ukrainian legislation. It is argued that the institution of liability in international air law, in our opinion, is one of the main instruments for ensuring the implementation of its norms and, at the same time, one of its weakest points (which may seem paradoxical, but, in the author's opinion, is quite logical, given the historical conditions and political and economic realities).

It is noted that Ukraine, as an aviation state, has always taken an active part in the development of international air law as a member of the UN and ICAO, a party to international conventions and other international treaties and documents. However, there are some problems with the implementation of international air law norms on liability into Ukrainian legislation.

It is concluded that existing liability mechanisms in international aviation law are not sufficiently effective, but new ones do not fully correspond to modern realities: they do not take into account new challenges of today (cyber threats, hybrid use of UAVs near airports to disrupt their operation, and the use of electronic warfare which threatens the safety of air navigation, to commit acts of unlawful interference), contain many of the above-mentioned bottlenecks and compromises (states are reluctant to take on new international obligations, especially those that provide for the liability of the states themselves). However, even with these “half-hearted” steps to update the institution of liability in international air law, Ukraine has so far acceded to only one relatively new international treaty—the 1999 Montreal Convention. The prospects for Ukraine's accession to the 2010 Beijing documents and the 2014 Montreal Protocol are, in our opinion, quite realistic, but a thorough scientific assessment of the compatibility of such accession with Ukraine's national interests is necessary. As for the new 2009 Montreal Conventions, the prospects for Ukraine's accession are doubtful, as these conventions have not yet entered into force and may not do so. In addition, Ukraine is still not a party to even the existing 1952 Rome Convention and the 1978 Protocol with the 1978 Montreal Protocol.

Keywords: *Implementation of international air law provisions on liability into Ukrainian legislation; responsibility for acts of unlawful interference with civil aviation; acts of unlawful interference with civil aviation; air piracy; the liability of the aircraft operator for damage to third parties caused by acts of unlawful interference; air carrier's liability for damage caused to a party to an air transport contract by an act of unlawful interference.*

Стаття надійшла до редколегії 01.12.2025 р.