

УДК 341.226:34.03

А.В. Філіппов

ORCID: 0000-0002-9035-144X

ВИДИ ТА ФОРМИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

У статті аналізуються види та притаманні кожному з них форми відповідальності у міжнародному повітряному праві, обумовлені комплексною (публічно- та приватноправовою) природою інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві. Метою роботи є системна класифікація та характеристика видів і форм відповідальності суб'єктів міжнародної авіаційної діяльності на основі чинних міжнародних договорів. Автором виокремлено п'ять ключових видів відповідальності: міжнародно-правову відповідальність держав за порушення конвенційних зобов'язань (у нематеріальній та матеріальній формах); приватноправову (цивільну) відповідальність авіаперевізника перед пасажирами за гібридними правилами Монреальської конвенції 1999 р.; майнову відповідальність експлуатанта за шкоду третім особам на поверхні; кримінальну відповідальність фізичних осіб за акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації; а також новітню матеріальну екологічну відповідальність за перевищення лімітів викидів вуглецю у межах системи CORSIA. Зроблено висновок про багатовимірність відповідальності у міжнародному повітряному праві, сучасну тенденцію до посилення механізмів об'єктивної (суворої) відповідальності та необхідність формування екологічних стандартів для забезпечення балансу інтересів усіх учасників міжнародного авіаційного простору.

Ключові слова: міжнародне повітряне право, ІКАО, міжнародні зобов'язання, міжнародно-правова відповідальність держав, відповідальність авіаперевізника, відповідальність експлуатанта повітряного судна, акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, екологічна відповідальність в авіації, CORSIA.

DOI 10.34079/2518-1319 -2026-16-31-375-382

Постановка проблеми. Специфіка міжнародного повітряного права полягає в його комплексній природі: воно регулює як міжвладні відносини суверенних держав (міжнародне публічне право), так і комерційні відносини з перевезення пасажирів і вантажів (міжнародне приватне право). Через цю дуалістичність термін «відповідальність» (який в англomовній доктрині розмежовується на *Responsibility* — для держав, та *Liability* — для приватних суб'єктів) в українській юридичній науці потребує чіткої класифікації за видами та формами. Правильна кваліфікація правопорушення є ключовою умовою для застосування адекватних механізмів відшкодування шкоди та відновлення порушених прав.

Метою статті є на основі наукового аналізу норм міжнародного права визначити види та притаманні кожному з них форми відповідальності в міжнародному повітряному праві.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наявні наукові дослідження видів та форм 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

Так, Пол Стівен Демпсі детально аналізує форми політичної та матеріальної відповідальності держав за порушення стандартів ICAO (Dempsey, 2017). Майкл Мілде аналізує резолюції та механізми вирішення спорів ICAO щодо притягнення держав до відповідальності (Milde, 2016). Рувантісса Абейратне аналізує новий конвенційний механізм відповідальності за шкоду, завдану третім особам (Abeyratne, 2009), одним із перших почав комплексно досліджувати питання відповідальності в галузі авіаційної безпеки, не обмежуючись традиційно проблематикою боротьби з незаконним втручанням в діяльність цивільної авіації (Abeyratne, 2010) та екологічну квазі-відповідальність через систему CORSIA (Abeyratne, 2011; Abeyratne, 2017). Відповідальність авіаперевізника широко досліджена (Dempsey and Milde, 2005), також порівнювалось застосування норм щодо відповідальності авіаперевізника за Вашавською та Монреальською конвенціями судами США (Tompkins, 2010). Формат статті не дозволяє проаналізувати тут десятки наукових монографій та статей, присвячених проблематиці видів та форм відповідальності у міжнародному повітряному праві. Однак, при величезній кількості наукових публікацій, їм бракує системного підходу – як правило, досліджуються певні види та форми відповідальності конкретних суб'єктів в межах окремих інститутів міжнародного повітряного права без спроби зробити узагальнення – винятком є вітчизняна дисертація, де відповідальність у сфері цивільної авіації комплексно досліджена в рамках окремого розділу (Григоров, 2020, с. 259-351). Існує приклад комплексного дослідження лише приватно-правової уніфікації норм відповідальності (Цірат, 2019, с. 54-60, 135-280). Системне дослідження усіх форм та видів відповідальності в міжнародному повітряному праві, на наше переконання, потрібне для того, щоб оцінити рівень розвитку та системності норм, що визначають таку відповідальність.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для досягнення мети дослідження проаналізуємо наступні види і форми відповідальності в міжнародному повітряному праві:

1. Міжнародно-правова (публічна) відповідальність держав ґрунтується на загальному принципі права, який покладає обов'язок відшкодувати шкоду в повному обсязі на того, хто її завдав. Підтвердження існування даного принципу знаходимо у міжнародній судовій практиці: зокрема, рішеннях Постійної палати міжнародного правосуддя (PCIJ, 1928), а також Міжнародного Суду ООН (ICJ, 1997). Цей принцип покладений в основу проекту Статей про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння, який визначає три форми репарацій: реституція, компенсація, сатисфакція (ILC, 2001, art. 34).

В нашому випадку держави несуть відповідальність за порушення своїх міжнародних зобов'язань, що випливають з Чиказької конвенції 1944 р. (ICAO, 2006), двосторонніх угод про повітряне сполучення або загальновизнаних принципів міжнародного права (наприклад, у випадку порушення суверенітету над повітряним простором). Міжнародно-правова відповідальність держав поділяється на два підвиди з відповідними формами реалізації:

1.1. Нематеріальна (політична) відповідальність:

Сатисфакція: Форма відповідальності за шкоду, завдану честі та гідності держави: офіційне вибачення, визнання факту порушення, покарання винних посадових осіб (ILC, 2001, art. 37). Застосовується, наприклад, при випадковому порушенні повітряного простору військовим бортом.

Офіційна констатація порушення: Ухвалення резолюцій Радою ICAO із засудженням дій держави (зокрема, за незабезпечення безпеки польотів).

Реторсії та репресалії: правомірні примусові заходи у відповідь на недружній або неправомірний акт іншої держави (наприклад, анулювання дозволів на польоти для

авіакомпаній держави-порушниці, закриття повітряного простору).

1.2. Матеріальна відповідальність:

Реституція: відновлення стану, який існував до вчинення правопорушення (ILC, 2001, art. 35) – наприклад, повернення незаконно затриманого цивільного повітряного судна).

Компенсація (ILC, 2001, art. 36): відшкодування фінансової шкоди, завданої внаслідок протиправних дій. Найчастіше застосовується при порушенні статті 3 bis Чиказької конвенції (ICAO, 2006) (збиття цивільних повітряних суден збройними силами держави), що тягне за собою обов'язок виплатити компенсації державі реєстрації судна та сім'ям загиблих.

2. Приватноправова (цивільна) відповідальність авіаперевізника

Цей вид відповідальності регулює відносини між авіакомпанією та пасажиром (або вантажовідправником) і носить виключно матеріальний (майновий) характер. Її єдина форма – грошова компенсація – визначається статтями 21-22 Монреальської конвенції 1999 року; форми реалізації приватноправової відповідальності охоплюють відшкодування шкоди за: смерть або тілесні ушкодження пасажирів (ICAO, 1999, art. 21); знищення, втрату або пошкодження багажу та вантажу, затримку під час повітряного перевезення пасажирів (ICAO, 1999, art. 22).

За ступенем вини Монреальська конвенція запровадила гібридну форму відповідальності:

1) об'єктивна (сувора) відповідальність: перевізник несе абсолютну відповідальність до встановленого ліміту (наразі 128 821 Спеціальних прав запозичення — СПЗ) за шкоду життю/здоров'ю, незалежно від наявності своєї вини – перевізник може звільнитися від неї лише в тій мірі, в якій зможе довести вину самого пасажирів у завданій шкоді;

2) відповідальність на засадах презумпції вини: вимоги про відшкодування сум, що перевищують зазначений ліміт – перевізник може уникнути її лише довівши, що шкода сталася не через його недбалість, а виключно з вини третіх осіб.

3. Приватноправова (цивільна) відповідальність експлуатанта повітряного судна за шкоду, завдану третім особам. Цей вид відповідальності регулює відшкодування позадоговірної шкоди і, так само як і попередній, носить виключно матеріальний (майновий) характер. Її єдина форма – грошова компенсація (ICAO, 1952, art. 11). На заміну створено новий Монреальський механізм (ICAO, 2009a; ICAO, 2009b), який наразі не набрав чинності.

4. Кримінальна відповідальність фізичних осіб за злочини транскордонного характеру (акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації). Цей вид регулюється Токійською (ICAO, 1963), Гаазькою (ICAO, 1970), Монреальською (1971) та Пекінською (ICAO, 2010a) конвенціями, а також Монреальським (ICAO, 1988), Пекінським (ICAO, 2010b), Монреальським (ICAO, 2014) протоколами. Форми реалізації:

1) кримінальне покарання: держави зобов'язані імплементувати у свої кримінальні кодекси суворі заходи покарання за незаконне втручання приватних осіб в діяльність цивільної авіації, зокрема за: знищення, пошкодження, втручання в експлуатацію аеронавігаційних засобів або повітряного судна, незаконне захоплення повітряного судна або використання його як зброї (зокрема й шляхом розміщення на борту біологічної, хімічної або ядерної зброї, радіоактивних або вибухових речовин), незаконні акти в аеропортах, тощо (ICAO, 2010a, art. 1).

2) екстрадиція: обов'язок держави видати злочинця або самостійно притягнути його до суду за принципом *aut dedere aut judicare* (або видай, або суди).

5. Екологічна відповідальність як новітній вид. Сьогодні формується новий, специфічний вид відповідальності за екологічну шкоду, що має ознаки матеріальної відповідальності і реалізується через систему CORSIA – схема компенсації та скорочення викидів вуглецю для міжнародної авіації (ICAO, 2022). Форма реалізації: економічні санкції у вигляді обов'язку авіакомпаній купувати вуглецеві квоти (офсети) на відкритому ринку у разі перевищення встановлених ICAO лімітів емісії вуглецю. Цей вид відповідальності, окрім компенсаційної, має яскраво виражену превентивну та стимулюючу функцію.

Висновки. Інститут відповідальності у міжнародному повітряному праві є багатовимірним і складається з кількох фундаментальних блоків: міжнародно-правової відповідальності держав (з переважанням політичних форм та, в рідкісних випадках, репарацій за порушення міжнародних зобов'язань), приватноправової відповідальності перевізників, а також експлуатантів повітряних суден (з виключно майновою формою компенсації) та кримінальної відповідальності фізичних осіб за незаконне втручання в діяльність цивільної авіації. Спостерігається тенденція до посилення об'єктивних (суворих) форм майнової відповідальності та появи нових видів, спрямованих на захист екології, що покликане забезпечити стійкість та сталий розвиток міжнародної цивільної авіації з дотриманням балансу інтересів усіх зацікавлених суб'єктів (держав, суб'єктів авіаційної діяльності, страховиків, пасажирів та вантажовідправників тощо).

Бібліографічний список

- Григоров, О. М., 2020. *Теоретичні та практичні проблеми міжнародно-правового регулювання діяльності цивільної авіації*. Доктор наук. Дисертація. Київський національний університет імені Тараса Шевченка.
- Цірат, Г. В., 2019. *Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції*. Доктор наук. Дисертація. Київський національний університет імені Тараса Шевченка.
- Abeyratne, R., 2009. Liability for third party damage caused by aircraft – some recent developments and issues. *Journal of Transportation Security*, 2, pp. 91-105. <https://doi.org/10.1007/s12198-009-0031-6>
- Abeyratne, R., 2010. *Aviation security law*. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag.
- Abeyratne, R., 2011. *Aviation and carbon trading*. New York: Nova Science Publishers.
- Abeyratne, R., 2017. Carbon Offsetting as a Trade Related Market Based Measure for Aircraft Engine Emissions. *Journal of World Trade*, 51, Issue 3, pp. 425-443, <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Journal+of+World+Trade/51.3/TRAD2017017>
- Dempsey, P. S. and Milde, M., 2005. *International air carrier liability: The Montreal Convention of 1999*. Montreal: Centre for Research in Air and Space Law, McGill University.
- Dempsey, P.S., 2017. *Public international air law*. Montreal: McGill University.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1952. *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface: Done at Rome on 7 October 1952* (Doc 7364). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1963. *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: Signed at Tokyo on 14 September 1963* (Doc 8364). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1970. *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft: Signed at The Hague on 16 December 1970* (Doc 8920). Montreal: ICAO.

- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1971. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation: Signed at Montreal on 23 September 1971* (Doc 8966). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (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* (Doc 9518). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1999. *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: Done at Montreal on 28 May 1999* (Doc 9740). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2006. *Convention on International Civil Aviation: Done at Chicago on 7 December 1944* (Doc 7300/9). 9th ed. Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2009a. *Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties: Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009* (Doc 9919). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2009b. *Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft: Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009* (Doc 9920). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2010a. *Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation: Done at Beijing on 10 September 2010* (Doc 9960). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2010b. *Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft: Done at Beijing on 10 September 2010* (Doc 9959). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2014. *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: Done at Montreal on 4 April 2014* (Doc 10034). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2022. *Resolution A41-21: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*. Montreal: ICAO.
- International Court of Justice (ICJ), 1997. *Case Concerning Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)*. Judgment of 25 September 1997. [online] Available at: <https://www.icj-cij.org/case/92>
- International Law Commission (ILC), 2001. *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts. Yearbook of the International Law Commission, 2001, vol. II (Part Two)*. [online] Available at: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf.
- Milde, M., 2016. *International air law and ICAO*. 3rd ed. The Hague: Eleven International Publishing.
- Permanent Court of International Justice (PCIJ), 1928. *Case concerning the Factory at Chorzów (Claim for indemnity) (Merits)*. Publications of the Permanent Court of International Justice, Series A, No. 17. Leyden: A. W. Sijthoff's Publishing Company. [online] Available at: https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_17/54_Usine_de_Chorzow_Fond_Arret.pdf.
- Tompkins, G.N. Jr., 2010. *Aviation law and policy: liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International.

References

- Abeyratne, R., 2009. Liability for third party damage caused by aircraft – some recent developments and issues. *Journal of Transportation Security*, 2, pp. 91-105. <https://doi.org/10.1007/s12198-009-0031-6>
- Abeyratne, R., 2010. *Aviation security law*. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag.
- Abeyratne, R., 2011. *Aviation and carbon trading*. New York: Nova Science Publishers.
- Abeyratne, R., 2017. Carbon Offsetting as a Trade Related Market Based Measure for Aircraft Engine Emissions. *Journal of World Trade*, 51, Issue 3, pp. 425-443, <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Journal+of+World+Trade/51.3/TRAD2017017>
- Dempsey, P. S. and Milde, M., 2005. *International air carrier liability: The Montreal Convention of 1999*. Montreal: Centre for Research in Air and Space Law, McGill University.
- Dempsey, P.S., 2017. *Public international air law*. Montreal: McGill University.
- Grygorov O.M., 2020. Teoretychni ta praktychni problemy mizhnarodno-pravovoho rehuliuвання діяльності tsyvilnoi aviatsii. [Theoretical and practical problems of international legal regulation of civil aviation.]. Doctoral dissertation. Kyivskyi natsionalnyi universytet imeni Tarasa Shevchenka. (in Ukrainian).
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1952. *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface: Done at Rome on 7 October 1952* (Doc 7364). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1963. *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: Signed at Tokyo on 14 September 1963* (Doc 8364). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1970. *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft: Signed at The Hague on 16 December 1970* (Doc 8920). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1971. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation: Signed at Montreal on 23 September 1971* (Doc 8966). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (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* (Doc 9518). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1999. *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: Done at Montreal on 28 May 1999* (Doc 9740). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2006. *Convention on International Civil Aviation: Done at Chicago on 7 December 1944* (Doc 7300/9). 9th ed. Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2009a. *Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties: Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009* (Doc 9919). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2009b. *Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft: Adopted in Montréal, Canada on 2 May 2009* (Doc 9920). Montreal: ICAO.

- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2010a. *Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation: Done at Beijing on 10 September 2010* (Doc 9960). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2010b. *Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft: Done at Beijing on 10 September 2010* (Doc 9959). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2014. *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: Done at Montreal on 4 April 2014* (Doc 10034). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), 2022. *Resolution A41-21: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*. Montreal: ICAO.
- International Court of Justice (ICJ), 1997. *Case Concerning Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)*. Judgment of 25 September 1997. [online] Available at: <https://www.icj-cij.org/case/92>
- International Law Commission (ILC), 2001. *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts. Yearbook of the International Law Commission, 2001*, vol. II (Part Two). [online] Available at: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf
- Milde, M., 2016. *International air law and ICAO*. 3rd ed. The Hague: Eleven International Publishing.
- Permanent Court of International Justice (PCIJ), 1928. *Case concerning the Factory at Chorzów (Claim for indemnity) (Merits)*. Publications of the Permanent Court of International Justice, Series A, No. 17. Leyden: A. W. Sijthoff's Publishing Company. [online] Available at: https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_17/54_Usine_de_Chorzow_Fond_Arret.pdf
- Tompkins, G.N. Jr., 2010. *Aviation law and policy: liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International.
- 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. Kyivskyi natsionalnyi universytet imeni Tarasa Shevchenka. (in Ukrainian).

Filippov A.

TYPES AND FORMS OF RESPONSIBILITY AND LIABILITY IN INTERNATIONAL AIR LAW

Abstract. The specific nature of international air law lies in its complex character, encompassing both public relations between sovereign states and private commercial relations. Consequently, the concept of accountability requires a clear classification into "responsibility" for states and "liability" for private entities to ensure proper damage compensation and the restoration of violated rights. The article aims to scientifically analyze international legal norms to determine the specific types and forms of responsibility and liability in international air law. The author identifies five distinct types of responsibility. First, the international public responsibility of states involves both non-material (political) forms, such as retorsions, reprisals, and satisfaction, and material forms, including restitution and compensation for internationally wrongful acts. Second, the private civil liability of air carriers is strictly

material, providing monetary compensation under the hybrid liability system established by the 1999 Montreal Convention. Third, the civil liability of aircraft operators for damage caused to third parties on the surface is also purely material, governed by the 1952 Rome Convention and the newer 2009 Montreal mechanisms. Fourth, the criminal responsibility of individuals for transnational crimes, such as acts of unlawful interference with civil aviation, requires states to implement severe criminal penalties and adhere to the principle of extradition (aut dedere aut judicare). Finally, the author highlights a novel quasi-material environmental liability realized through the CORSIA system, where airlines must purchase carbon offsets for exceeding CO₂ emission limits. In conclusion, the institution of liability in international air law is multidimensional. The modern development of this field demonstrates a clear trend towards strengthening strict objective liability mechanisms and introducing new environmental safeguards, thereby ensuring a comprehensive balance of interests for all participants in international aviation.

Keywords: *international air law, ICAO, international obligations, international legal responsibility of States, air carrier liability, aircraft operator liability, acts of unlawful interference with civil aviation, environmental responsibility in aviation, CORSIA.*

Статтю було подано / The article was submitted	23.03.2026
Статтю було прийнято / The article was accepted	21.04.2026