



## Відповідальність держави за ризик спричинення шкоди третім особам на поверхні під час здійснення міжнародного повітряного перевезення

Олексій МАЛОВАЦЬКИЙ,

кандидат юридичних наук, начальник управління міжнародного та операційного права  
Центрального юридичного управління, Генеральний штаб Збройних Сил України (м. Київ),  
ORCID [0000-0002-6370-8028](https://orcid.org/0000-0002-6370-8028), e-mail: [o.malovatskyi@gmail.com](mailto:o.malovatskyi@gmail.com).

**Анотація.** Міжнародні повітряні сполучення міцно увійшли в сьогодення. Закономірно, що використання повітряного транспорту пов'язане зі значними техногенними ризиками. З метою подолання яких було ухвалено Конвенцію про відшкодування шкоди, завданої іноземним повітряним судном на поверхні третім особам, у Римі у 1952 році, згодом змінену Монреальським протоколом 1978 року. Проблема відповідальності держави як оператора іноземного повітряного судна за ризики спричинення шкоди третім особам на поверхні становить значний інтерес в умовах, коли в повітряному просторі України перевезення здійснюються лише суднами державної авіації через широкомасштабну збройну агресію російської федерації. Метою статті є дослідження правового регулювання відповідальності держави як оператора повітряного судна. Завдання — наукова спроба дослідити та виокремити норми, які регулюють відповідальність держави — оператора повітряного за завдання шкоди третім особам на поверхні. Методи, які використані в дослідженні: доктринальний метод — метод, який полягає в тлумаченні норм права, ґрунтуючись на доктрині; порівняльно-правовий, що дозволяє порівняти підходи різних держав до застосування однакових норм права; метод аналізу практики, що дозволяє з'ясувати практичне застосування норм міжнародного права; системний метод, який дозволяє досліджувати норми міжнародного права в узгодженій системі; метод правового моделювання, що забезпечує формування гіпотетичних припущень та висновків; метод узагальнення та індукції, використання якого забезпечує формування висновків на підставі припущень та доказів. Новим у цій статті є всебічне (в межах теми) дослідження відповідальності держави-оператора повітряного судна за спричинення шкоди третім особам на поверхні. Доведено, що Римська конвенція та Монреальський протокол потребують змін, оскільки вони не задовольняють потреби в однаковості та чіткості правового регулювання відповідальності держави-оператора іноземного повітряного судна.

**Ключові слова:** держава, оператор, іноземне повітряне судно, іноземне державне повітряне судно, державна авіація, відповідальність, шкода.

Надійшла: 17.05.2026. Прийнята: 31.08.2026. Опублікована онлайн: 15.09.2026. Надрукована: 30.10.2026

© Малавацький О., 2026

Ліцензія відкритого доступу: [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



## Вступ

Відповідно до ст.ст. 12–16, 25–29 та 37 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (далі — Чиказька конвенція) держави реалізують суверенне право на свій повітряний простір через різноманітну діяльність — від керування повітряним рухом для перевезень аж до запуску штучних супутників Землі [1]. В умовах закритого повітряного простору для цивільних перевезень в Україні [2] перевезення, які здійснюються державою, набули надзвичайної актуальності. Поряд із тим, через значні ризики ураження повітряних суден, які використовуються державою для перевезення, проблема відповідальності оператора державного повітряного судна за шкоду, завдану третім особам на поверхні, має важливе значення як для науки, так і для практики.

Останні дослідження у галузі відповідальності оператора повітряного судна за шкоду, завдану третім особам на поверхні, фрагментарно висвітлювалися в роботах Ю. В. Бауліна, Е. Г. Броун, Р. Вольфрума, П. С. Демпсі, І. Г. Ф. Дієдерікс-Версхур, Д. Кооба, О. В. Маловацького, А. Мейера, М. Мільде, Г. Рінка, Т. Унмака, Г. В. Цірат та інших науковців.

## Дослідницька мета

*Метою* статті є дослідження правового регулювання відповідальності держави як оператора повітряного судна перед третіми особами за шкоду, завдану на поверхні третім особам, що охоплює юридичні та фактичні підстави відповідальності, зміст відповідальності, форми відповідальності та межі відповідальності, як за міжнародним правом, так і за національним законодавством. Ця стаття — наукова спроба дослідити та виокремити норми, які регулюють відповідальність держави в міжнародному повітряному праві за правомірне використання повітряного простору — здійснення перевезення державною авіацією, що несе ризик завдання шкоди у разі катастрофи та спричинення цим шкоди на поверхні. Методи, які використані в дослідженні: доктринальний метод — метод, який полягає в тлумаченні норм права, ґрунтуючись на доктрині; порівняльно-правовий, що дозволяє порівняти підходи різних держав до застосування однакових норм права; метод аналізу практики, що дозволяє з'ясовувати практичне застосування норм міжнародного права; системний метод, який дозволяє досліджувати норми міжнародного права в узгодженій системі; метод правового моделювання, що забезпечує формування гіпотетичних припущень та висновків; метод узагальнення та індукції, використання якого забезпечує формування висновків на підставі припущень та доказів. Новим у цій статті є всебічне, в межах теми, дослідження відповідальності держави, яка є оператором державного повітряного судна, за спричинення шкоди третім особам на поверхні під час виконання міжнародного повітряного перевезення.

## Юридичні підстави відповідальності за завдання шкоди державним повітряним судном на поверхні

У Римі 07 жовтня 1952 р. була підписана Конвенція про шкоду, завдану іноземним повітряним судном третім особам на поверхні (далі — Римська конвенція або РК) [3], змінена Монреальським протоколом від 23 вересня 1978 р. (далі — МП) [4]. Наведені міжнародні договори мали на меті запровадити єдині стандарти відповідальності оператора повітряного судна за ризик завдання шкоди на поверхні третім особам. РК набрала чинності 04 лютого 1958 р. Учасницями цієї конвенції є 51 держава [5]. МП набрав чинності 25 липня 2002 р., в ньому беруть участь 12 держав [6]. Україна, США, Німеччина, Франція, Велика Британія не



приєдналися до РК та МП, проте приєдналися держави арабського світу — ОАЕ, а на європейському континенті — Данія, Італія, Люксембург, Іспанія, Російська Федерація та Республіка Молдова. Хоча вказані договори не здобули універсального визнання, вони чинні та обов'язкові до виконання державами-учасницями.

У ст. 1 РК закріплено, що будь-яка особа, якій було завдано шкоди на поверхні, якщо буде доведено, що така шкода завдана повітряним судном під час польоту, чи будь-якою особою, чи предметом, що випав з нього, має право на компенсацію, як це передбачено в цій конвенції [3]. У ст. 26 РК вказано, що вона не застосовується до шкоди, завданої військовим, митним чи поліцейським повітряним судном [3]. У свою чергу ст. II МП доповнено ст. 2 РК частиною 4, в якій зазначено, що якщо повітряне судно зареєстровано як власність держави, то відповідальність несе особа, якій відповідно до законодавства такої держави було передано використання повітряного судна [4].

З наведених положень міжнародних договорів вбачається, що РК не застосовується до відшкодування шкоди, завданої повітряними судами, які перебувають на військовій, митній та поліцейській службі, що відповідно до положень Чиказької конвенції 1944 року іменуються державними повітряними судами [1]. Проте МП допускає застосування РК, зміненої цим протоколом, до суден, власником яких є держава, але переданих для використання іншим особам.

У системному тлумаченні ці положення варто розуміти таким чином: РК та МП не застосовуються до суден, які використовуються державою та є поліцейськими, митними та військовими. Проте вказані міжнародні договори застосовуються до державних повітряних судів, які використовуються для державних та, тим більше, для комерційних перевезень. Наведене твердження є правильним, оскільки «державне повітряне судно» має більш широке визначення, ніж наведено в досліджуваних конвенціях. Зокрема, Мейер вказував, що «державне повітряне судно» — це судно, яке перебуває під контролем держави та використовується лише державою для державних потреб [7]. Професор М. Мільде доповнив цю думку та вказав, що в Чиказькій конвенції застосовано функціональний підхід до визначення повітряних суден, де військовий F-16 може вважатися цивільним повітряним судном, тоді як пасажирський Boeing 737 може бути визнаним державним судном [8, с. 34]. І. Г. Ф. Деїдерікс-Версхур підсумувала, що термін «державне повітряне судно», за Чиказькою конвенцією 1944 року, є дуже розмитим та охоплює різні типи повітряних суден, зокрема: митні, поліцейські, військові, військово-транспортні, судна, які здійснюють перевезення голів держав, судна, які здійснюють перевезення вищих посадових осіб, судна, які виконують спеціальні місії [9, с. 34].

Таким чином, РК та МП регулюють відповідальність за завдання шкоди іноземними державними повітряними судами третім особам на поверхні, якщо тільки ці судна не використовуються державою для митних, поліцейських чи військових цілей. Якщо повітряне судно перебуває під контролем держави і використовується нею для перевезень з метою виконання своїх функцій, наприклад, перевезення офіційної урядової делегації, то до можливих наслідків завдання шкоди на поверхні третім особам будуть застосовуватися РК та МП. Проте такий висновок є правильним тільки для тих держав, які є учасницями РК та МП. На цій підставі можливо стверджувати, що положення РК та МП формують юридичну підставу відповідальності за завдання шкоди на поверхні третім особам іноземними державними повітряними судами. Водночас якщо держава не бере участь у РК та МП, то питання відповідальності регулюються Чиказькою конвенцією 1944 року та національним законодавством, що можливо продемонструвати на прикладі України.



З положень ст.ст. 3, 11 та 12 Чиказької конвенції 1944 року випливає обов'язок держав, які допустили в повітряний простір іноземне повітряне судно, забезпечити виконання таким судном правил польотів задля забезпечення безпеки [1]. Безпека в розумінні Чиказької конвенції охоплює такі аспекти — забезпечення безпеки від актів незаконного втручання (*security*) та забезпечення безпеки щодо дотримання правил використання авіації та безпеки навігації (*safety*) [10].

У ст. 4 Повітряного кодексу України (далі — ПК України) визначено, що Україна несе відповідальність за створення умов безпеки під час використання повітряного простору України [11]. Ст. 118 ПК України передбачено, що експлуатант комерційного повітряного судна, експлуатант чи власник повітряних суден авіації загального користування зобов'язані страхувати відповідальність за завдання шкоди третім особам [11]. Ст. 126 ПК України передбачена відповідальність за протиправні дії юридичних і фізичних осіб, які здійснюють експлуатацію авіаційної техніки в повітряному просторі [11]. А ст.ст. 3 та 13 Конституції України визначено, що основою правопорядку в Україні є конституційний принцип відповідальності держави перед особою [12], який полягає «... у відповідальності держави перед людиною за свою діяльність, який виражено як у визначенні обов'язків держави (ст.ст. 3, 16, 22), так і в потребі повного та своєчасного виконання цих обов'язків» [13].

Таким чином, Україна визнала себе зобов'язаною перед особами за забезпечення безпеки застосування її повітряного простору на підставі Чиказької конвенції 1944 року, Конституції України та Повітряного кодексу України. Проте Повітряний кодекс України не містить спеціальних норм щодо встановлення вимоги про безпечне використання державної авіації та відповідальності за завдання шкоди на поверхні третім особам. У тому випадку, коли завдано шкоди на поверхні іноземним державним повітряним судном на території України, то на підставі ч. 1 ст. 49 Закону України «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 р. № 2709–IV правом, яке застосовують до наслідків завдання шкоди, є право України [14]. Ст.ст. 201, 22 та 23 Цивільного кодексу України визначено, що шкода, завдана особі, відшкодовується в повному розмірі у складі майнової та моральної шкоди [15]. За своїм змістом цивільна відповідальність за завдання шкоди представляє правовідношення, яке виникає в результаті вчинення правопорушення і встановлює обов'язок учасників цих відносин зазнати додаткових позбавлень майнового характеру з метою поновлення чи компенсації права потерпілого учасника та забезпечене примусом держави [16, с. 97]. Таким чином, відповідно до законодавства України якщо Україна допустила у свій повітряний простір іноземне державне повітряне судно і воно потерпіло катастрофу, чим було завдано шкоду на поверхні третім особам, то в особи, яка використовує це судно, чи власника за законодавством України виникає новий обов'язок відшкодувати завдану майнову та моральну шкоду. Проте варто брати до уваги, що на підставі ст. 79 Закону № 2709–IV іноземна держава користується судовим імунітетом від позовів на території України, що серйозно ускладнює реалізацію відповідальності іноземної держави за завдання шкоди на поверхні, що ми дослідимо нижче в цій статті.

З викладеного приходимо до висновку, що юридичною підставою відповідальності оператора повітряного судна за завдання шкоди на поверхні третім особам іноземним державним повітряним судном є Римська конвенція 1952 року, Монреальський протокол 1978 року — для держав, які приєдналися до цих міжнародних договорів, — та національні законодавства, які деталізують застосування положень цих міжнародних договорів. Для держав, які не беруть участі у РК та МП, наприклад, України, юридичною підставою відповідальності оператора



іноземного державного повітряного судна є Чиказька конвенція 1944 року та національне законодавство.

### **Фактичні підстави та умови відповідальності держави за завдання шкоди третій особі на поверхні іноземним державним повітряним судно**

У преамбулі РК вказано, що вона була укладена для запровадження справедливого відшкодування шкоди, завданої на поверхні іноземним повітряним судном, визначення лімітів відповідальності, які не будуть перешкоджати розвитку цивільної авіації та сприятимуть створенню уніфікованих правил відповідальності за шкоду, завдану іноземним повітряним судном [3]. Ч. 1 ст. 1 РК врегульовано, *що будь-яка особа, якщо було доведено, що шкода була завдана на поверхні та якщо шкода була завдана повітряним судном в польоті чи будь-якою особою чи предметом, що випав з повітряного судна, має право на відшкодування*, як це передбачено цією конвенцією. Проте жодного права на відшкодування не виникає, якщо шкода завдана не прямими наслідками такого інциденту, чи коли шкода є наслідком самого факту прольоту повітряного судна через повітряний простір відповідно до правил, що регулюють повітряний рух [3].

З вищевказаних положень конвенції можливо стверджувати, що фактичною підставою відповідальності за завдання шкоди третій особі на поверхні є інцидент — авіакатастрофа, падіння предмета чи особи з повітряного судна. РК, так само, як і Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року (далі — Монреальська конвенція або МК), не містить *визначення* терміна «*інцидент*». Водночас зі змісту ч. 1 ст. 1 РК можливо припустити, що інцидент — це неочікуваний, непередбачуваний та шкідливий вплив повітряного судна на поверхню, наприклад, падіння літака, людини або певного об'єкта. У науці згадується, що оператор повітряного судна несе відповідальність тільки за «*типовий ризик авіації*», який залежить від характеристик повітряного судна», водночас у випадку виникнення інциденту в результаті форс-мажору оператор не несе відповідальності [17].

Приклад типового ризику наведено у рішенні Верховного суду Нью-Йорка у 1822 році у справі *Гіллі проти Свона*, в якому суд визнав відповідальним за шкоду повітроплавця повітряної кулі, яка впала на приватну ділянку, чим завдала шкоди насадженням, не тільки падінням кулі, але й завданням побічної шкоди від свідків падіння, які в намаганні порятувати повітроплавця знищили насадження на приватній ділянці [18]. Вказана справа є першою у практиці відповідальності за завдання шкоди на поверхні третім особам і заклала підвалини подальшого правозастосування. Хоча РК не передбачає відшкодування побічної шкоди, як це буде продемонстровано нижче.

Водночас РК не містить визначення ані терміна «повітряне судно», ані терміна «іноземне *повітряне* судно», ані терміна «державне іноземне повітряне судно». Проте визначення таких термінів можливо знайти в Чиказькій конвенції 1944 року. Зокрема, у ст. 17 Чиказької конвенції 1944 року визначено, що повітряні судна мають національність тієї держави, в якій вони зареєстровані [1]. Юридичний зміст національності повітряного судна полягає не тільки в тому, що на його борту застосовується право держави реєстрації, а й у тому, що це є підставою для втручання та захисту державою цього судна та осіб, які знаходяться на його борту, від неправомірних дій [19]. *Напевно, цей перелік варто було б доповнити обов'язком держави реєстрації повітряного судна відшкодувати чи сприяти відшкодуванню шкоди, завданої цим судном на поверхні в іншій державі, однак такий обов'язок*



нормативно не сформований у міжнародному повітряному праві, хоча обов'язок відшкодувати завдану шкоду неправомірним актом держави визнаний як теорією, так і практикою міжнародного права [20].

З наведеного випливає, що в разі завдання шкоди іноземним державним повітряним судном на поверхні третім особам в іншій країні, ніж країна його реєстрації, оператор такого повітряного судна, *de facto* держава, на підставі положень РК несе відповідальність за завдану шкоду. Однак Римська конвенція не містить визначення термінів: «шкода», «прямий наслідок», «звичайна діяльність», — які вказані в ст. 1 цієї конвенції. У науці, на наш погляд, обґрунтовано панує думка, що такі терміни повинні визначатися національним правом країни, де виникла шкода на підставі принципу — *lex loci damni commissi* [8, с. 309].

Однак РК оперує термінами «смерть» і «тілесне ушкодження», проте не наводить їх конвенційного визначення. Аналогічні терміни використані у ст. 17 МК [21], практика застосування яких свідчить, що відшкодуванню підлягає не тільки майнова, а й моральна шкода, завдана тілесними стражданнями. Крім того, у ст. 1 РК передбачено, що відшкодуванню підлягає лише шкода, завдана як «прямий наслідок» авіаційної пригоди чи інциденту. Іншими словами, у випадку втрат промислового підприємством через падіння повітряного судна на нього, неотримана вигода не підлягає відшкодуванню. Або у випадку серцевого нападу через переляк, спричинений падінням повітряного судна і подальшим його вибухом, або зникнення світла через руйнування повітряним судном електромереж — такі обставини не можуть стати підставою для обов'язку відшкодувати шкоду, оскільки така шкода не у прямому причинному зв'язку з підставами її виникнення [9, с. 154]. Алекс Мейер зазначав, що компенсація лише прямих збитків виглядає несправедливою та має бути передбачена відповідальність за неотриману вигоду [11].

Таким чином, лише пряма майнова та моральна шкода, завдана авіаційним інцидентом під час польоту іноземного державного повітряного судна, підлягає відшкодуванню за РК.

Проте у практиці неодноразово виникало питання відповідальності оператора повітряних суден за спричинення шкоди звуковим ударом чи шумом двигунів повітряних суден. Зокрема, Європейський суд з прав людини у справі *Павел та Райнер проти Сполученого Королівства* визнав, що відповідно до ст. 1 Римської конвенції шкода, завдана під час звичайного виконання польотів, не підлягає відшкодуванню [22]. Тобто, за РК, не підлягає відшкодуванню шкода, завдана в результаті завдання шкоди звуком двигунів повітряних суден, якщо це звичайна діяльність авіації.

З положень РК можливо виокремити умови настання відповідальності за шкоду, завдану на поверхні іноземним державним повітряним судном третім особам. Так, зі змісту ст. 1 РК вбачається, що відповідальність оператора повітряного судна виникає тільки тоді, коли існує зв'язок між впливом іноземного державного повітряного судна та шкодою, яка була завдана третій особі. У науковій літературі згадується, що це практичне втілення положення доктрини «адекватної причинності» [9, с. 153]. Наведена доктрина займає центральне місце в деліктному праві країн загального права, зміст якої полягає в такому: «Відповідач дійсно завдав шкоду позивачу, якщо його дії (якби не вони) завдали шкоди позивачу, що означає: якби не дії відповідача, то шкода не була б завдана позивачу». Причому ця доктрина не застосовується, коли позивач своїми діями сприяв виникненню шкоди [23]. На підтвердження вказаного у ст. 6 РК передбачено, що якщо шкода завдана внаслідок недбалих чи умисних дій потерпілої особи, то відповідальність оператора повітряного судна виключається. Якщо ж така шкода частково настала внаслідок умисних чи





недбалих дій потерпілого, то відповідальність оператора обмежується тим впливом потерпілого на завдану шкоду [3]. Відповідальність оператора повітряного судна за РК не виникає за умови, якщо вона є прямим наслідком збройного конфлікту, громадських заворушень або якщо повітряне судно неможливо використовувати через акти держави [3].

Крім того, ст. 9 РК передбачено, що оператор повітряного судна не буде нести відповідальності, яка прямо не передбачена цією конвенцією [3].

З чого можна зробити висновок, що за РК відповідальність виникає за умови, коли РК набрала чинності для держав, у яких виникла шкода; якщо шкода завдана іноземним повітряним судном у польоті та між інцидентом та завданою шкодою існує зв'язок; у випадку виникнення прямих шкідливих наслідків шкідливого впливу інциденту, що стався з повітряним судном на осіб, яким завдано шкоду, за умови відсутності навмисних дій чи недбалих дій з боку постраждалих осіб; а також якщо шкода не є наслідком форс-мажору та тільки за умови, що завдана шкода підлягає відшкодуванню на підставі РК. Причому вина не визначена у РК умовою настання відповідальності оператора повітряного судна та лише потрібно довести наявність шкоди в постраждалої особи, що робить обґрунтованим твердження про побудову РК на принципах безвинної або суворой відповідальності «*strict liability*» [9, с. 152].

На підставі вказаного варто зазначити, що за РК фактичною підставою для відповідальності оператора повітряного судна за завдання шкоди третім особам на поверхні є інцидент або випадок, який характеризується випадковістю, раптовістю та має шкідливі наслідки; як правило, це падіння повітряного судна на поверхню землі або падіння об'єкта або особи з повітряного судна, що перебуває в польоті. До того ж, шкода, завдана наслідками інциденту, підлягає відшкодуванню тільки за умови, що шкода є прямим наслідком інциденту та він не виник через умисні чи недбалі дії постраждалого чи через форс-мажор. Не підлягає відшкодуванню шкода, завдана шумовим впливом двигунів повітряного судна.

### **Зміст відповідальності за завдання шкоди третій особі на поверхні іноземним державним повітряним судном**

На підставі вищевказаного в попередніх розділах зміст відповідальності оператора за РК полягає в правовідносинах, які виникають після завдання шкоди на поверхні третім особам у результаті авіаційного інциденту з іноземним державним повітряним судном у широкому сенсі. У вузькому сенсі — це, на наш погляд, обов'язок оператора іноземного державного повітряного судна відшкодувати шкоду, завдану здоров'ю чи спричинену смертю третьої особи на поверхні. За змістом РК оператор повітряного судна є особою, яка використовує повітряне судно під час спричинення шкоди. У свою чергу, використанням повітряного судна вважається не тільки користування таким судном оператором, а й його використання агентами та службовцями, навіть якщо вони ним користуються поза межами своїх повноважень (*ultra vires*) [3]. Крім того, РК використовує презумпцію, за якою зареєстрований власник повітряного судна буде вважатися оператором такого судна та буде нести відповідальність, якщо тільки під час провадження про відповідальність він не доведе, що шкода була завдана іншою особою, якщо провадження про відповідальність дозволяє визначення такої іншої особи відповідальною [3]. Іншими словами, згідно з положеннями РК саме зареєстрований власник повітряного судна буде нести відповідальність за завдання шкоди, якщо тільки відповідно до національного законодавства, яке підлягає застосуванню до наслідків завдання шкоди, не доведе, що шкода була завдана іншою особою і така заміна відповідального



суб'єкта дозволено компетентним правом. Т. Унмак зазначає, що оператором повітряного судна відповідно до РК слід вважати «... особу, організацію чи підприємство, яке здійснює використання повітряного судна» [24, с. 353].

У свою чергу, відповідальність за РК, хоча в самій конвенції використовується термін «компенсація» з урахуванням положень ст. 11 цієї конвенції, необхідно розуміти як обов'язок оператора повітряного судна відшкодувати реально завдану шкоду — збитки здоров'ю, життю чи майну третьої особи у грошовій формі. Причому валюта, в якій підлягає відшкодування шкода за РК, не визначена, а відповідно можливо припустити, що відшкодування завданої шкоди буде здійснено у грошовій одиниці держави, право якої застосовується до змісту правовідносин відповідальності, підтвердження чого знаходимо у ст. 27 РК. Також варто зазначити, що на підставі ст. 9 РК не підлягає відшкодуванню жодна шкода, завдана повітряним судном на поверхні, крім тієї, яка визначена у РК. На нашу думку, це положення можливо розуміти як аналогію до ст. 29 МК, у якій зазначено, що не підлягають відшкодуванню штрафи, штрафні санкції чи будь-які інші виплати, що не стосуються компенсації фактичної шкоди [21]. Проте у частині 2 цієї статті вказано, що якщо шкода завдана через недбалість чи умисно оператором повітряного судна чи його персоналом, то положення ч. 1 ст. 9 РК не застосовується. З чого можна прийти до висновку, що в такому випадку можливе стягнення не тільки прямих збитків, а й опосередкованих та інших платежів, стягнення яких буде визначено компетентним правом. До аналогічного висновку дійшов і Т. Унмак [24, с. 355].

У цивільному праві України діяльність, пов'язану з використанням транспортних засобів, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб, називають діяльністю з використанням джерела підвищеної небезпеки [25]. Відповідальність за завдання моральної та матеріальної шкоди джерелом підвищеної небезпеки несе особа, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку [25]. До того ж шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка його використовує, за винятком випадків, коли шкода спричинена форс-мажорними обставинами чи умислом потерпілого [25]. Таким чином, чинне цивільне законодавство України використовує презумпцію безвинної відповідальності оператора повітряного судна за завдану шкоду на поверхні третім особам. Більше того, згідно зі ст. 167 Цивільного кодексу України держава діє у цивільних відносинах на рівних правах з іншими учасниками цих відносин [25]. З цього можемо припустити, що національний режим регулювання за українським законодавством може бути поширений на відповідальність іноземних організацій, які використовують іноземні державні повітряні судна, під час польоту яких було завдано шкоди на території України третім особам. Однак така чітка норма в законодавстві України відсутня, а відповідно законодавство потребує відповідних змін. Поряд з цим, не варто забувати про проблему державного імунітету і неможливість за законодавством України в судах переслідувати іноземну державу без її згоди, що ми дослідимо нижче.

Отже, зміст відповідальності за завдання шкоди третій особі на поверхні іноземним державним повітряним судном за РК полягає в новому обов'язку оператора (власника) повітряного судна відшкодувати реально завдану шкоду авіаційним інцидентом у формі сплати грошових коштів з метою відшкодування реально завданих збитків. Якщо шкода завдана умисно чи через недбалість оператора повітряного судна чи його персоналу, то відшкодуванню підлягає дійсно завдана шкода, зокрема і та,





яка не перебуває у прямому зв'язку між інцидентом та настанням шкідливих наслідків. Оператором повітряного судна, який несе відповідальність за РК, є зареєстрований власник повітряного судна, якщо він не доведе за правилами компетентного національного права, що фактичне користування повітряним судном здійснювалося іншою особою, з чого можливо стверджувати, що якщо зареєстрованим власником повітряного судна є іноземна держава або державна організація (підприємство, установа, орган влади), то відповідальність за шкоду, спричинену інцидентом з таким судном у польоті на території третьої держави, буде нести держава в особі такої організації. Українське право аналогічно врегульовує питання відповідальності оператора іноземного державного повітряного судна, однак потребує уточнення та вирішення питання юрисдикційного імунітету.

### **Обмеження відповідальності за завдання шкоди третій особі на поверхні іноземним державним повітряним судном**

Обмеження (ліміти) відповідальності оператора повітряного судна за РК є найбільш дискусійними положеннями, які стали перешкодою для приєднання до РК більшого кола держав-учасниць [26]. З метою приведення лімітів відповідальності оператора повітряного судна до актуальних та обґрунтованих розмірів було укладено Монреальський протокол 1978 року. Однак і цей міжнародний договір не забезпечив широкого кола учасниць РК.

Так, ст. 11 РК визначено, що у випадку завдання шкоди іноземним повітряним судном на поверхні за кожне повітряне судно та кожен інцидент оператор повітряного судна зобов'язаний нести відповідальність, яка не перевищує від 500 000 франків щодо судна, злітна маса якого не перевищує 1000 кг, аж до 10 500 000 франків за повітряне судно зі злітною масою понад 50 000 кг. У п. 2 ст. 11 Конвенції вказано, що за спричинення смерті чи завдання особистої шкоди відповідальність оператора повітряного судна обмежена 500 000 франків на кожного загиблого чи постраждалого. Франком за змістом досліджуваної конвенції є умовна одиниця — золотий франк або франк Пуанкаре, який відповідає умовній розрахунковій одиниці, що становить 65,1/2 міліграма золота 900 проби за курсом ціни золота на дату постановлення судового рішення чи здійснення виплат за завдану шкоду [3]. Відповідно до курсу НБУ один франк Пуанкаре становить 4 318 грн [27]. Тобто за завдання фізичній особі шкоди розмір обмеження становить понад 2 млрд грн. Водночас межі відповідальності, які передбачені МП, сягають від 300 000 спеціальних прав запозичення (далі — СПЗ) аж до 2 500 000 СПЗ та 65 СПЗ за кожен кілограм, який перевищує 30 000 кг злітної маси повітряного судна. Причому відповідальність оператора повітряного судна за завдання шкоди на поверхні іноземним повітряним судном третім особам обмежена 125 000 СПЗ на кожну особу [4]. У свою чергу, згідно з обмінним курсом НБУ один СПЗ становить 60 грн за 1 СПЗ [28]. Відповідно за завдання фізичній особі шкоди здоров'ю чи спричинення смерті оператор повітряного судна буде нести відповідальність у межах, які не перевищують 7,5 млн грн на кожну особу, якій було завдано шкоди, з чого вбачається дисбаланс у межах відповідальності за РК та МП, що пояснюється тим, що значне підвищення ціни золота спричинило таку невідповідність. Також варто наголосити, що ліміти відповідальності не варто сприймати як гарантовану суму, що підлягає виплаті за завдання шкоди оператором повітряного судна на поверхні, а навпаки, це верхня межа, понад яку не може бути відшкодована завдана шкода, якщо дійсний її розмір перевищує ліміт відповідальності. Саме таке значення має термін «ліміт», як про це зазначено у ст.ст. 13–14 РК [3] та ст. III МП [4]. У свою чергу, як нами зазначалося вище в цій статті, ліміти відповідальності не застосовуються в тому випадку, якщо шкода була завдана умисними чи недбалими діями оператора повітряного судна, його агентами чи працівниками.



Поряд з цим, оскільки Україна не бере участі в РК та МП, то відповідно внутрішнє законодавство не містить відповідальності оператора повітряного судна, яким завдано шкоду на поверхні, проте передбачено обов'язок потерпілої особи довести наявний та дійсний розмір шкоди, який підлягає відшкодуванню згідно з цивільним законодавством.

З викладеного вище приходимо до висновку, що ст. 11 РК та III МП встановлюють верхні межі відповідальності за завдання шкоди оператором повітряного судна на поверхні залежно від злітної маси повітряного судна. Значення цих обмежень полягає в тому, що понад такі межі шкода не підлягає відшкодуванню, якщо не буде доведено, що оператор діяв з умислом на завдання шкоди чи недбало. Що важливо зазначити, що РК встановлює обмеження в умовних одиницях франках Пуанкаре, які через здорожчання золота в десятки разів більші, ніж межі відповідальності, встановлені у спеціальних правах запозичення, які використовує МП. Вказане становище потребує більш чіткого регулювання та змін. У свою чергу, чинне законодавство України, хоча і не містить лімітів відповідальності, покладає на потерпілу особу обов'язок доведення фактичного розміру завданої шкоди, який може бути відшкодований.

### **Право, яке застосовується до відповідальності за завдання шкоди третій особі на поверхні іноземним державним повітряним судном**

РК містить цілу низку положень процесуального характеру. Так, у ст. 21 РК вказано, що строк, протягом якого можна подати вимогу про відшкодування шкоди на підставі цієї конвенції, становить два роки з моменту інциденту, який став підставою для відповідальності. Поряд з тим, ст. 19 РК визначено спеціальний строк у шість місяців з моменту настання інциденту, який спричинив завдання шкоди, протягом якого потерпілий має подати вимогу до оператора, і якщо така не буде подана протягом такого строку, то можливе задоволення вимог може відбутися з сум, які залишаться після задоволення інших вимог [3].

Іншими словами, РК стимулює осіб, яким була завдана шкода, звертатися за відшкодуванням у найкоротші строки під ризиком втратити право на дійсне відшкодування. Поряд з цим, РК передбачає, що позов про відшкодування шкоди, завданої оператором повітряного судна на поверхні, може бути подано виключно в суд держави, яка є учасницею РК, де було завдано шкоди, або в суд іншої держави за угодою між позивачем та відповідачем або передати на розгляд арбітражу [3]. Необхідно звернути увагу, що в порівнянні зі ст. 29 МК, де передбачено, що позови про відшкодування шкоди пасажиру, вантажу та багажу або інший позов, який з цим пов'язаний, під час міжнародного повітряного перевезення можливо заявляти на підставі МК та відповідно до меж відповідальності, визначених у ній [21], РК не містить аналогічного обмеження, що, на нашу думку, може мати наслідком ініціювання позову про відшкодування шкоди проти виробника повітряного судна та оператора і таким чином спробу обійти положення РК. Така можливість негативно впливає на вироблення однакової міжнародної практики щодо відповідальності оператора іноземного повітряного судна за завдання шкоди на поверхні третім особам.

Зі змісту наведених положень варто зазначити, що правом, яке буде застосовуватися до наслідків завдання шкоди іноземним повітряним судном на поверхні, є право країни виникнення інциденту, в якій було завдано шкоди. Поряд з тим, до суду з вимогою про стягнення завданої шкоди потерпіла особа може звернутися в країні завдання шкоди або в іншій країні, яка є учасницею РК. Тобто правом, яке буде застосовуватися до судового розгляду, буде право місця суду. І не



виключена ситуація, коли суд буде змушений застосовувати право місця спричинення шкоди, тоді як має керуватися правом місця суду, що значно ускладнює процес відшкодування шкоди, і положення РК не повною мірою вирішують цю практичну проблему.

Значна частина положень РК стосуються виконання судових рішень на підставі РК, де встановлено правило, що держави-члени РК зобов'язані створити умови та виконати судові рішення, винесене щодо відшкодування шкоди на підставі цієї конвенції, однак у тому випадку, коли держава, в якій прийнято рішення до виконання, не виконує його через певну низку обставин, як-то: неповідомлення відповідача про вимоги, порушення таким рішенням публічного порядку або не забезпечення належного судового захисту відповідача, — то відповідно позивач може звернутися до суду держави, яка відмовилася виконувати рішення, для нового розгляду таких вимог [3].

Таким чином, за РК позивачем є потерпіла особа, яка має право на звернення до суду не тільки за місцем завдання шкоди, однак і до суду за місцем виконання судового рішення, якщо держава, де має відбутися виконання, є країною, де розташований оператор (відповідач), чи переважно здійснює свою діяльність, чи де знаходяться його активи.

Проте, як ми зауважували вище, у випадку завдання шкоди іноземним державним повітряним судном на поверхні в іншій державі може виникнути питання про юрисдикційний імунітет держави. Наслідком застосування такого імунітету, навіть якщо суд винесе рішення проти іншої держави як оператора повітряного судна, буде те, що в державі, де має бути виконано рішення, воно може бути не виконане через посилання на порушення публічного порядку (*ordre public*). І така вірогідність достатньо висока, оскільки в США, Великій Британії, Російській Федерації та Франції прийняті спеціальні закони, які врегульовують питання державного суверенітету [29]. Більше того, під егідою ООН у 2004 році була прийнята Конвенція про юрисдикційні імунітети держав та їхню власність, яка не набула чинності, а у 1976 році була підписана Європейська конвенція про державний імунітет, яка набула чинності.

Так, Конвенція ООН про юрисдикційні імунітети у ст. 12 визначає, що держава не може посилатися на судовий імунітет у разі завдання шкоди, спричиненої смертю чи завданням шкоди здоров'ю людини. Поряд з тим, ст. 16 цієї ж конвенції передбачено, що держава не може посилатися на імунітет, якщо шкода завдана державним морським судном під час використання його для інших цілей, ніж комерційні. Проте це не стосується військових та допоміжних суден, які використовуються для державних цілей. Що більше, ця конвенція не застосовується до державних повітряних суден [30]. З цього випливає, що за загальними положеннями держава не може посилатися на суверенітет, якщо нею було завдано шкоди фізичній особі на території іншої держави. Проте вказана конвенція не застосовується до державних повітряних суден, а відповідно не вирішує питання в досліджуваному аспекті, навіть за аналогією. У свою чергу, П. С. Демпсі допускав можливість обмеження державного суверенітету, якщо це передбачено національним законодавством [31, с. 205].

У свою чергу, у ст. 11 Європейської конвенції про державний імунітет 1976 року, яка набула чинності для восьми країн, передбачено, що договірна держава не може посилатися на судовий імунітет у судах іншої держави у справах, які стосуються відшкодування шкоди, завданої особі або шкоди, завданої її майновим правам, у країні місця суду і якщо завдавач шкоди знаходиться в країні місця завдання шкоди [32]. Запропонована модель обмеження державного суверенітету, на нашу



думку, більше відповідає потребам сьогодення, і, напевно, було б обґрунтовано використати такі положення в модернізованій конвенції, яка б змінила РК та законодавство України. Варто зазначити, що посилення на юрисдикційний імунітет не усуває питання відповідальності і не є обставиною, яка виключає відповідальність; воно лише не дає можливості судового переслідування держави на території іншої держави. Проте завжди залишиться можливість у потерпілого звернутися до суду проти іноземної держави-оператора повітряного судна в країні його реєстрації, або порушити питання про дипломатичний захист, або ініціювати через державу громадянства питання про міжнародно-правову відповідальність іноземної держави-оператора повітряного судна.

Практика українського Верховного Суду також свідчить про використання обмеженого юрисдикційного імунітету. Зокрема, у справі про стягнення шкоди з російської федерації суд вказав: «... шкода, завдана умисними діями військами російської федерації на території України, зокрема фізичним особам, підлягає відшкодуванню в повному обсязі, а державний імунітет не підлягає застосуванню, оскільки в рішенні ЄСПЛ *Олейніков проти Росії* застосовується теорія «обмеженого суверенітету», що викладена у Конвенції ООН 2004 року про юрисдикційний імунітет, та, хоча і не набула чинності, є міжнародно-правовим звичаєм» [33]. Поряд з цим Україна дотепер не врегулювала питання державного імунітету — ні свого, ні інших держав — на законодавчому рівні, що, безсумнівно, має бути вирішено, особливо у світлі збільшення випадків перевезень іноземними державними повітряними суднами пасажирів та вантажів на територію України, так як і здійснення такої діяльності Україною над територіями іноземних держав.

З цього слідує, що правом, яке застосовується до відносин відповідальності за завдання шкоди третій особі на поверхні іноземним державним повітряним судном, є положення РК, доповнені національним законодавством тієї країни, в якій було завдано шкоди. Поряд з тим, правом, яке застосовується до судового розгляду щодо стягнення шкоди, є право країни місця суду, однак тільки тієї держави, яка є учасницею РК. Значною правовою проблемою, яку РК та МП не вирішили, залишається питання державного юрисдикційного імунітету, що значно ускладнює відшкодування завданої шкоди та потребує внесення змін до РК та МП або прийняття нової конвенції, яка вирішить цю проблему, оскільки сучасні міжнародні договори та національне право не вирішують цієї проблеми. У цілому в українській науці панує думка, що *de facto* уніфікованого режиму відповідальності експлуатантів не існує, з чим важко не погодитися [34, с. 147].

У свою чергу, законодавство України також потребує розроблення положень у законодавстві, які врегульовували б юрисдикційний імунітет України та іноземних держав, які здійснюють діяльність на території України, зокрема, виконують міжнародні державні перевезення, що потребує подальшого дослідження.

## Висновок

Зі змісту РК вбачається, що її положення застосовуються до випадків завдання шкоди іноземним повітряним судном на поверхні третім особам, де національне законодавство доповнює норми цієї конвенції в тих аспектах, які вона не регулює. Як передбачено РК, фактичною підставою відповідальності держави-оператора повітряного судна є виникнення авіаційного інциденту — неочікуваної і непередбачуваної події, яка спричиняє шкідливі наслідки для третіх осіб — завдання смерті, тілесного ушкодження чи знищення, псування майна. Причому не підлягає відшкодуванню шкода, завдана звичайним впливом авіації на навколишнє середовище — гулом авіаційних двигунів. Юридичною підставою



відповідальності держави-оператора повітряного судна за завдання шкоди третім особам на поверхні виступають Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, Римська конвенція про шкоду, завдану іноземним повітряним судном третім особам на поверхні, 1952 року та Монреальський протокол 1978 року до неї, а також національні законодавства держав, в яких стався авіаційний інцидент. Відповідальність за завдання шкоди третім особам на поверхні несе оператор повітряного судна — особа, яка є його зареєстрованим власником або фактично використовує повітряне судно. Якщо повітряне судно використовується в державних цілях і під контролем держави, однак таке судно не перебуває на військовій, поліцейській чи митній службі, то РК та МП застосовуються до шкоди, завданої такими суднами, на загальних підставах. Проте може виникати проблема з юрисдикційним імунітетом, яка потребує подальшого дослідження та вирішення. РК та МП побудовані на принципах суворої та обмеженої відповідальності оператора повітряного судна. Водночас обмеження відповідальності оператора повітряного судна виражені в умовних одиницях — франках Пуанкаре, за якими в деяких випадках відповідальність за завдання шкоди фізичній особі може сягати двох мільярдів гривень, тоді як більш пізній МП передбачає відшкодування за таку ж шкоду в розмірі семи мільйонів гривень, що демонструє значний дисбаланс, який має бути узгоджений. Зміст відповідальності держави-оператора за завдання шкоди третім особам на поверхні полягає в новому обов'язку такої держави відшкодувати фактично завдану шкоду, яка полягає у відшкодуванні майнової та моральної шкоди. Водночас розмір відшкодування, порядок відшкодування та особи, які мають право вимагати відшкодування шкоди, визначаються національним законодавством держав-учасниць РК. За загальним правилом РК, позови про відшкодування шкоди мають бути подані в шестимісячний термін до суду країни, в якій виник інцидент, що став причиною завдання шкоди, причому судові рішення є обов'язковим до виконання в іншій країні, де має місцезнаходження чи переважно веде діяльність оператор повітряного судна чи знаходяться його активи. У тому випадку, коли така країна відмовить у виконанні такого рішення, постраждалий має право ініціювати повторний розгляд в іншій країні.

Україна не бере участі ні в РК, ні в МП, проте питання відповідальності за завдання шкоди іноземним повітряним судном на території України варто врегулювати окремими положеннями в Повітряному кодексі України та Цивільному кодексі України, особливо звернути увагу на відповідальність саме операторів іноземних державних повітряних суден за завдання шкоди третім особам у межах території України та врегулювання проблеми юрисдикційного імунітету України в аналогічних відносинах такого імунітету іноземних держав. З цього приходимо до загального висновку, що РК та МП потребують змін, оскільки вони не задовольняють потреб однаковості та чіткості правового регулювання відповідальності оператора іноземного повітряного судна та особливо — держави-оператора іноземного державного повітряного судна.

## Декларації

*Фінансування.* Дослідження виконано без зовнішнього фінансування.

*Конфлікт інтересів.* Автор заявляє про відсутність конфлікту інтересів.

*Використання штучного інтелекту.* Автор повідомляє, що під час дослідження не використовувалися інструменти штучного інтелекту. Автор підтверджує, що дослідження було виконано самостійно, як і формування аргументації та висновків.





## Список використаних джерел

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 р. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/995\\_038](https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/995_038) (дата звернення: 06.03.2026).
2. Оголошення про закриття повітряного простору України (24.02.2022). *Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (UKSATSE)*. URL: <https://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=247&id=772> (дата звернення: 07.03.2026).
3. Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. Done at Rome, on 7 October 1952. *The United Nations*. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf> (date of access 23.03.2026).
4. Protocol to amend the Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. Signed at Montreal, on 23 September 1978 (Montreal Protocol 1978). *McGill University*. URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1978.pdf> (date of access 23.03.2026).
5. List of contracting parties of Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. Done at Rome, on 7 October 1952. *International Civil Aviation Organization*. URL: [https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/CurrentListofParties/Rome1952\\_EN.pdf](https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/CurrentListofParties/Rome1952_EN.pdf) (date of access 23.03.2026).
6. List of contracting parties of Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 50(a)) (Montréal, 1978) *International Civil Aviation Organization*. URL: [https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/CurrentListofParties/Mtlpr78\\_EN.pdf](https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/CurrentListofParties/Mtlpr78_EN.pdf) (date of access 23.03.2026).
7. Meyer A. Zum Begriff «Militärluftfahrzeug». *Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen*. 1963. S. 133–147.
8. Milde M. *International Air Law*. The Hague : Kluwer Law International, 2012. 452 p.
9. Diederiks-Verschoor I. H. Ph., Mendes de Leon P. *An Introduction to Air Law*. 10th ed. Alphen aan den Rijn : Kluwer Law International, 2012. 432 p.
10. Маловацький О. В. Міжнародно-правові зобов'язання України в галузі забезпечення безпеки цивільної авіації: сучасність та перспективи. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2018. № 6. С. 66–81. [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nzizvru\\_2018\\_6\\_11.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nzizvru_2018_6_11.pdf) (дата звернення: 25.03.2026).
11. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393–VI. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 25.03.2026).
12. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96–BP. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-bp> (дата звернення: 26.03.2026).
13. Рішення Конституційного Суду України від 14.02.2024 р. № 1–p(II)/2024 у справі за конституційною скаргою Приватного підприємства «Генеральний будівельний менеджмент» про відповідність Конституції України (конституційність) пункту 2 частини другої, частини третьої статті 321 Господарського процесуального кодексу України (щодо гарантування захисту прав і свобод особи за рішенням Європейського суду з прав людини). *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v001p710-24> (дата звернення: 27.03.2026).
14. Про міжнародне приватне право. Закон України від 23.06.2005 р. № 2709–IV. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15> (дата звернення: 27.03.2026).
15. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435–IV. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 27.03.2026).





16. Юридична відповідальність: проблеми виключення та звільнення / відп. ред. Ю. В. Баулін. Донецьк : Кальміус, 2013. 424 с.
17. Rinck G. Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties. *Journal of Air Law and Commerce*. 1962. Vol. 29, No. 3. P. 251–278. URL: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3157&context=jalc> (date of access 13.04.2026).
18. Guille v. Swan, 19 Johns. 381 (Supreme Court of Judicature of New York, 1822). *Occidental College*. URL: [https://sites.oxy.edu/whitney/classes/ec319/readings/cases/tort/guille\\_v\\_swan\\_brief.htm](https://sites.oxy.edu/whitney/classes/ec319/readings/cases/tort/guille_v_swan_brief.htm) (дата звернення: 13.04.2026).
19. Cooper J. C. Backgrounds of International Public Air Law. *Yearbook of Air and Space Law* 1965 / ed. R. H. Mankiewicz. Montreal : McGill University Press, 1967. P. 3–37. *HeinOnline*. URL: <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/yairspl1965&id=1&collection=journals> (date of access 13.04.2026).
20. Shaw M. N. State responsibility. *International Law*. Cambridge : Cambridge University Press, 2003. Pp. 694–752. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139051903.015>.
21. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 October 1999: official list of contracting parties / International Civil Aviation Organization. Montreal: ICAO, 2026 *International Civil Aviation Organization*. URL: [https://www2023.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www2023.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf) (date of access 13.04.2026).
22. Powell and Rayner v. the United Kingdom (Application no. 9310/81), Judgment of 21 February 1990. *European Court of Human Rights*. URL: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-57622> (date of access 30.04.2026).
23. Hylton K. N. Causation in Tort Law: A Reconsideration. *Research Handbook on the Economics of Torts* / ed. by J. H. Arlen. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2015. (Research Handbooks in Law and Economics series). Pp. 97–113. SSRN. URL: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2297543](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2297543) (date of access 30.04.2026).
24. Unmack T. Civil Aviation: Standards and Liabilities. London : LLP Professional Publishing, 1999. 573 p.
25. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435–IV. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 23.04.2026).
26. Brown E. G. The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do They Point a Moral. *Journal of Air Law and Commerce*. 1962. Vol. 28, No. 4. Art. 13. P. 418–440. URL: <https://scholar.smu.edu/jalc/vol28/iss4/13> (date of access 30.04.2026).
27. Про закупівельні ціни на банківські та дорогоцінні метали. Розпорядження Національного банку України від 27.04.2026 р. № 1238-ра. *Національний банк України*. URL: [https://bank.gov.ua/files/skarb/20260427\\_Rp\\_123\\_1238.pdf](https://bank.gov.ua/files/skarb/20260427_Rp_123_1238.pdf) (дата звернення: 27.04.2026).
28. Офіційний курс гривні до іноземних валют (на дату 27.04.2026) *Національний банк України*. URL: <https://bank.gov.ua/ua/markets/exchangerate-chart> (дата звернення: 27.04.2026).
29. Webb P. The United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property. *United Nations Audiovisual Library of International Law*. URL: <https://legal.un.org/avl/ha/cjistp/cjistp.html> (date of access 23.04.2026).
30. United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property (2004). Adopted by the General Assembly of the United Nations on 2 December 2004. Records of the General Assembly, Fifty-ninth Session, Supplement No 49 (A/59/49). *United Nations. Office of Legal Affairs*. URL: [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/4\\_1\\_2004.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/4_1_2004.pdf) (date of access 23.04.2026).



31. Dempsey P. S. Public International Air Law. Montreal : McGill University, Institute and Centre for Research in Air and Space Law, 2008. 894 p. SSRN. URL: <https://ssrn.com/abstract=3295922> (date of access 23.04.2026).
32. European Convention on State Immunity (ETS No. 074), Basel, 16.05.1972. *Council of Europe. Treaty Office*. URL: <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treatynum=074> (date of access 23.04.2026).
33. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 27.11.2019 р. у справі № 242/4741/16-ц. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87640679> (дата звернення: 23.04.2026).
34. Цірат Г. В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права. Харків : Право, 2018. 472 с.

---

#### ENGLISH METADATA

Oleksii MALOVATSKYI

The General Staff of the Armed Forces of Ukraine, Kyiv, Ukraine

## State Liability for the Risk of Damage Caused to Third Parties on the Surface in the Course of International Carriage by Air

**Abstract.** International air services have become an integral part of modern life. Naturally, the use of air transport involves significant technological risks. With a view to addressing these risks, the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface was adopted in Rome in 1952 and subsequently amended by the Montreal Protocol of 1978. The issue of state liability, where the state acts as the operator of a foreign aircraft, for the risk of causing damage to third parties on the surface is of particular relevance in circumstances where flights within Ukrainian airspace are operated exclusively by state aircraft due to the Russian Federation's full-scale armed aggression. The purpose of this article is to examine the legal regulation of state liability where the state acts as an aircraft operator. The objective of the study is to identify and analyse the legal rules governing the liability of a state acting as an aircraft operator for damage caused to third parties on the surface. The research employs the following methods: the doctrinal method, involving the interpretation of legal rules in the light of established legal doctrine; the comparative legal method, which facilitates a comparison of different states' approaches to the application of the same legal rules; the case-law analysis method, which makes it possible to determine how rules of international law are applied in practice; the systemic method, which enables international legal rules to be examined as part of a coherent legal system; the legal modelling method, which provides a basis for developing hypothetical assumptions and conclusions; and the methods of generalisation and induction, which support the formulation of conclusions based on relevant assumptions and evidence. The originality of this article lies in its comprehensive examination, within the scope of the chosen subject, of the liability of a state acting as an aircraft operator for damage caused to third parties on the surface. It is demonstrated that the Rome Convention and the Montreal Protocol require revision, since their provisions do not adequately ensure uniformity and clarity in the legal regulation of the liability of a state acting as the operator of a foreign aircraft.

**Keywords:** state, operator, foreign aircraft, foreign state aircraft, state aviation, liability, damage.

Received: 17 May 2026. Accepted: 31 August 2026

Published online: 15 September 2026. Published in print: 30 October 2026

#### Для цитування / How to cite:

**ДСТУ 8302:2015:** Малавацький О. Відповідальність держави за ризик спричинення шкоди третім особам на поверхні під час здійснення міжнародного повітряного перевезення. *Університетські наукові записки*. 2026. № 5 (113). С. 67–82. DOI: <https://doi.org/10.37491/UNZ.113.4>.

**APA 7<sup>th</sup>:** Malovatskyi, Oleksii. (2026). State Liability for the Risk of Damage Caused to Third Parties on the Surface in the Course of International Carriage by Air. *University Scientific Notes*, (5(113), 67–82. DOI: <https://doi.org/10.37491/UNZ.113.4>.