
МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

DOI: [https://doi.org/10.31617/3.2026\(143\)01](https://doi.org/10.31617/3.2026(143)01)
УДК 347.823.4



ФІЛІПОВ Артем

<https://orcid.org/0000-0002-9035-144X>

к. ю. н., доцент, старший науковий співробітник відділу міжнародного права та права Європейського Союзу Інституту держави і права імені В. М. Корецького НАН України
вул. Трьохсвятительська, 4, м. Київ, 01001, Україна
Philippov.Artem.Valerijovich@gmail.com

FILIPPOV Artem

<https://orcid.org/0000-0002-9035-144X>

PhD (Law), Associate Professor, Senior Researcher at the Department of International Law and Law of the European Union V. M. Koretsky Institute of State and Law, NAS of Ukraine
4, Triochsvyatitelska St., Kyiv, 01001, Ukraine
Philippov.Artem.Valerijovich@gmail.com

ТЕЛЕОЛОГІЧНІ ДОМІНАНТИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

Досліджено трансформацію інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві під впливом сучасних глобальних викликів, таких як збройні конфлікти, кіберзагрози та екологічні проблеми. Метою роботи є визначення телеологічних домінант відповідальності в міжнародному повітряному праві на сучасному етапі та оцінка їх адекватності новітнім ризикам. В основу дослідження покладено гіпотезу про те, що такими домінантами виступають стійкість та сталий розвиток міжнародної цивільної авіації. Застосовано телеологічний підхід у комплексі з методами синтезу, індукції, дедукції та порівняльним аналізом. Доведено, що сталий розвиток реалізується через досягнення балансу між економічним зростанням перевізників і соціальною відповідальністю перед пасажиром (зокрема через об'єктивну відповідальність за Монреальською конвенцією 1999 р.), а також завдяки механізмам екологічної квазівідповідальності CORSIA. Водночас обґрунтовано, що досягнення стійкості вимагає гарантування як безпеки польотів (safety), так і авіаційної безпеки (security). Наголошено на критичній необхідності дієвих міжнародно-правових механізмів відповідальності держав за збройну агресію й акти незаконного втручання (кібератаки, дроніві атаки). Зроблено висновок, що розуміння відповідальності виключно як ретроспективного механізму компенсації є застарілим.

TELEOLOGICAL DOMINANTS OF LIABILITY IN INTERNATIONAL AIR LAW

The transformation of the institution of liability in international air law under the influence of modern global challenges, such as armed conflicts, cyber threats, and environmental issues, has been studied. The purpose of the study is to determine the teleological dominants of liability in international air law at the present stage and to assess their adequacy to the latest risks. The research is based on the hypothesis that these dominants are the resilience and sustainable development of international civil aviation. A teleological approach was applied in combination with methods of synthesis, induction, deduction, and comparative analysis. It has been proven that sustainable development is realized through achieving a balance between the economic growth of carriers and social responsibility towards passengers (in particular, through objective liability under the 1999 Montreal Convention), as well as through CORSIA's environmental quasi-liability mechanisms. At the same time, it has been substantiated that achieving resilience requires guaranteeing both flight safety and aviation security. The critical need for effective international legal mechanisms of state liability for armed aggression and acts of unlawful interference (cyberattacks, drone attacks) is emphasized. It has been concluded that the understanding of liability exclusively as a retrospective compensation mechanism is outdated. The modern institution of liability must



Copyright © 2026. Автор(и). Це стаття відкритого доступу, яка розповсюджується на умовах ліцензії [Creative Commons Attribution License 4.0 \(CC-BY\) Міжнародна ліцензія](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Сучасний інститут відповідальності має виконувати проактивну функцію управління ризиками. Доведено, що лише постійна та завбачлива модернізація норм відповідальності дозволить подолати фрагментарність міжнародно-правового поля та забезпечити життєздатність і сталий розвиток міжнародної авіації в інтересах людства.

Ключові слова: сталий розвиток, стійкість, міжнародна цивільна авіація, відповідальність авіаперевізника, CORSIA, незаконне втручання, авіаційна безпека, безпека польотів.

perform a proactive risk management function. It has been proven that only continuous and prudent modernization of liability norms will allow overcoming the fragmentation of the international legal framework and ensure the viability and sustainable development of international aviation in the interests of humanity.

Keywords: sustainable development, resilience, international civil aviation, liability of the air carrier, CORSIA, unlawful interference, aviation security, flight safety.

JEL Classification: F13, F18, K33, Q58.

Вступ

Міжнародний повітряний транспорт як складна відкрита система є невіддільною складовою глобальної транспортної системи, яка, зі свого боку, є одним із найважливіших елементів системи глобальної економіки. Сьогодні важко уявити міжнародні перевезення без авіаційної компоненти. Звідси логічно випливає, що стійкість та сталий розвиток міжнародної цивільної авіації є необхідною умовою й водночас запорукою стійкості та сталого розвитку глобальної економіки.

Однією з ключових умов стійкості та сталого розвитку міжнародної цивільної авіації є безпековий чинник. Наразі стрімкий розвиток науково-технічного прогресу, прискорений військовим протистоянням держав та їхніх військово-політичних блоків, зумовив як відносно, так і абсолютно нові виклики безпеці міжнародної цивільної авіації, з якими раніше не стикались: засоби радіоелектронної боротьби, безпілотні літальні апарати, кіберзагрози, гібридні загрози (зокрема проксі-війна). Зважаючи на транснаціональний характер авіації, ефективна протидія загрозам (від класичного тероризму до сучасних кібератак на аеронавігаційні системи та дронівих атак на аеропорти чи повітряні судна в польоті), стійкість до цих викликів вимагають ефективного міжнародно-правового механізму, зокрема й механізму відповідальності. Актуальність цього дослідження зумовлена необхідністю пошуку телеологічних доміант інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві, що дозволить краще зрозуміти не лише його роль на сучасному етапі, а й визначити перспективи та напрями подальшого розвитку.

Обмежений обсяг публікації не дозволяє навести аналіз усіх наукових праць, що досліджують аспекти, дотичні до теми цієї статті, тому увагу зосереджено лише на найбільш актуальних та значущих дослідженнях. У науці міжнародного повітряного права теоретичний фундамент сучасного інституту відповідальності, а також стратегій сталого розвитку та стійкості міжнародної цивільної авіації закладено в численних працях авторитетних зарубіжних науковців. Так, *Abeyratne* (2014) розглядає стійкість як здатність міжнародного права та держав подолати політичні розбіжності й створити єдину, універсальну

систему контролю за викидами, яка захистить і планету, і саму галузь, а сталий розвиток – як здатність авіації досягти балансу між попитом на перевезення та вуглецевою нейтральністю за допомогою глобальних економічних інструментів. У наступній своїй праці *Abeyratne (2015)* розглядає стійкість не лише як економічну здатність авіакомпаній переживати кризи, а як здатність міжнародного права та держав спільно підтримувати безпечний режим польотів навіть в умовах глобальної нестабільності чи збройних конфліктів; доводить, що справжній сталий розвиток авіації має ґрунтуватися як на технологічних чи екологічних інноваціях, так і на міцному фундаменті міжнародної співпраці, захисті прав людини, інклюзивності та високих стандартах публічної політики. *Milde (2016)* показує, що стійкість і сталість міжнародної цивільної авіації постійно стикаються із суворою реальністю – небажанням суверенних держав поступатися своїми інтересами та брати на себе нові міжнародно-правові зобов'язання щодо відповідальності чи екології. *Dempsey (2017)* розглядає сталий розвиток та стійкість через аналіз міждержавних договорів, міжнародних стандартів, конфліктів юрисдикцій та функцій *ІКАО* як ключового нормотворчого органу. *Mendes de Leon (2017)* розкриває "сталий розвиток" крізь призму екологічної безпеки авіації та *CORSIA*, а "стійкість" – через здатність міжнародної системи модернізувати механізми юрисдикції, невідворотності покарання (*Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation, 2010*) та об'єктивної відповідальності перед третіми особами (*Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, 2009*) в умовах мінливого безпекового середовища. *Fox (2021)* доводить, що без надійної правової рамки, яка захищає авіацію від актів агресії та незаконного втручання, будь-які спроби досягти стійкості, а отже, й сталого розвитку галузі є марними. *Zajac (2025)* концентрується на технічних та правових аспектах безпеки польотів (*safety*), розглядаючи стійкість як інституційну здатність правової системи долати системні шоки, а сталий розвиток – як готовність міжнародного права сертифікувати та впроваджувати авіаційні технології майбутнього. Стратегічні сценарії та інституційний супровід сталого розвитку авіаційного транспорту України, зокрема й в умовах російської повномасштабної агресії, дослідили Харазішвілі та ін. (2022). Сучасні проблеми міжнародної цивільної авіації, зокрема вплив світових тенденцій на вирішення проблеми пріоритетів цивільної авіації в досягненні Цілей сталого розвитку, активізацію роботи у програмі глобального партнерства у сфері цивільної авіації для виконання документа ООН "Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року" тощо, вивчала Чулінда (2022).

Інформаційною базою дослідження є зазначені вище наукові праці зарубіжних та вітчизняних науковців, а також міжнародні конвенції та стандарти, що містяться в додатках до цих конвенцій.

Метою цієї статті є, ґрунтуючись на телеологічному підході до відповідальності в міжнародному повітряному праві, визначити її телеологічні домінанти на сучасному етапі розвитку та перспективи на майбутнє, оцінити адекватність актуальним викликам.

В основу дослідження покладено гіпотезу про те, що телеологічними домінантами відповідальності в міжнародному повітряному праві є стійкість та сталий розвиток міжнародної цивільної авіації. Для перевірки заявленої гіпотези застосовано телеологічний підхід.

Виклад основного матеріалу статті передбачає її поділ на дві основні частини. У першій здійснено аналіз інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві з метою з'ясувати, чи спрямовані його норми (та яким чином) на досягнення сталого розвитку міжнародної цивільної авіації. За допомогою комплексного застосування загальнонаукових (синтез, індукція, дедукція, порівняння, системний) та спеціально-юридичного методів обґрунтовано, що сталий розвиток міжнародної цивільної авіації може бути досягнутий через реалізацію норм щодо відповідальності авіаперевізника, які являють собою модель компромісу між економічним зростанням авіаперевізників та їхньою соціальною відповідальністю перед пасажирами. Інший аспект доктрини сталого розвитку, захист довкілля, чітко простежується в правовому механізмі *CORSIA*. У другій частині дослідження проаналізовано той самий інститут для з'ясування спрямованості його норм (та механізмів їх реалізації) на досягнення стійкості міжнародної цивільної авіації. За допомогою зазначеного методологічного інструментарію обґрунтовано, що стійкість може бути досягнута лише через забезпечення обох її аспектів: безпеки польотів та авіаційної безпеки, чого неможливо досягти без ефективного міжнародно-правового механізму відповідальності держав та інших суб'єктів.

1. Відповідальність та сталий розвиток

До інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві традиційно відносять норми про відповідальність держав (*Convention on International Civil Aviation, 1944, art. 88; International Law Commission, 2001, art. 31–39*), експлуатантів (*Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface, 1952*) та авіаперевізників (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999, art. 17–37*), а також норми, що хоч самі по собі не встановлюють і не визначають кримінальної відповідальності, але зобов'язують держави криміналізувати акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації та застосовувати щодо таких актів суворі покарання (*Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft, 1970; Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, 2010*).

Доктрина сталого розвитку (*Sustainable Development*), імплементована в політику Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) (Чулінда, 2022, с. 116–122), вимагає балансу між економічним зростанням, соціальною відповідальністю та захистом довкілля. Інститут відповідальності в міжнародному повітряному праві підпорядкований цій меті через виконання двох функцій:

1) інтерналізація екстерналій: перенесення витрат за негативні наслідки діяльності (школа пасажиром, екології) на тих суб'єктів, які їх генерують (авіаперевізників або держави);

2) превенція: загроза настання відповідальності стимулює суб'єктів інвестувати в безпеку й екологічність.

У приватноправовій площині сталий розвиток авіації неможливий без стабільного пасажиропотоку та довіри суспільства. Мета Монреальської конвенції 1999 р. (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, 1999) полягає у зміщенні фокуса з протекціонізму перевізника на захист прав споживача, а запровадження моделі об'єктивної відповідальності створює соціально справедливиий механізм, який гарантує пасажиром швидку та адекватну компенсацію (*Dempsey & Milde*, 2005), що, своєю чергою, забезпечує економічну стабільність і прогнозованість ринку авіаперевезень як складової глобальної економіки. Водночас межі відповідальності авіаперевізника залишають авіаперевезення та їх страхування економічно виправданими, що є необхідним компромісом між забезпеченням інтересів пасажирів (членів їх сімей) та авіакомпаній.

Інститут відповідальності в міжнародному повітряному праві покликаний внести більше визначеності в діяльність міжнародної цивільної авіації: не тільки реактивно, шляхом притягнення винних до майнової чи немайнової відповідальності, а й проактивно – через управління ризиками в цій галузі (*Fox*, 2021). Другий підхід в контексті розподілу ризиків особливо важливий з точки зору економічної безпеки, забезпечення стійкості та сталого розвитку міжнародної цивільної авіації. Саме управління ризиками через їх розподіл є прикметою сучасності, характерною тенденцією розвитку інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві, особливо притаманною відповідальності експлуатанта повітряного судна (*Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties*, 2009; *Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft*, 2009) та авіаперевізника (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, 1999, art. 17–37).

Найбільш яскраво телеологічна спрямованість на сталий розвиток проявляється в екологічному вимірі. Авіація є одним із значущих джерел викидів парникових газів. Формування новітнього субінституту екологічної відповідальності відбувається через впровадження Системи компенсації та скорочення викидів вуглецю для міжнародної авіації

(*CORSIA*) (*International Civil Aviation Organization [ICAO]*, 2022). Мета відповідальності не покарати за шкоду довкіллю, а змусити галузь досягти цілі "вуглецевої нейтральності" до 2050 року. Правовий механізм *CORSIA* створює квазівідповідальність: авіакомпанії, які перевищують квоти, зобов'язані купувати вуглецеві офсети, що фінансово стимулює розробку екологічно чистого авіаційного пального (*SAF*) та нових аеродинамічних рішень (*Mendes de Leon*, 2017).

2. Відповідальність та стійкість

Безпека є наріжним каменем функціонування міжнародної цивільної авіації. У доктрині міжнародного повітряного права традиційно розмежовують два аспекти стійкості: "безпека польотів" (*safety*), що стосується льотної придатності, технічної та експлуатаційної надійності, безпеки аеронавігації, та "авіаційна безпека" (*security*), яка спрямована на захист від актів незаконного втручання (*Milde*, 2016; *Dempsey*, 2017).

Сьогодні основними безпековими викликами та ризиками для міжнародної цивільної авіації є збройні конфлікти як міжнародного, так і неміжнародного характеру (зокрема й гібридні), тероризм (включно з новими вкрай небезпечними викликами, такими як кібертероризм та "дроновий" тероризм), а також інші акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, технічні та людський чинники під час виробництва й експлуатації повітряних суден та авіаційного обладнання (як бортового, так і наземного), екологічні, економічні та інші виклики. В зазначених сферах розвиток інституту відповідальності відбувається нерівномірно. Стійкість та сталий розвиток міжнародної цивільної авіації потребують розробки спеціальних конвенційних механізмів для чіткої ідентифікації й атрибуції новітніх загроз, насамперед актів незаконного кібервтручання в діяльність цивільної авіації, підміни сигналу *GPS* (*spoofing*), дронів атак.

Будь-які економічні та екологічні досягнення нівелюються в умовах руйнування базової архітектури безпеки. Сталий розвиток міжнародної цивільної авіації неможливий у просторі, де ігнорується суверенітет та застосовується зброя проти цивільних об'єктів. Стійкість як телеологічна домінанта відповідальності набуває критичного значення в умовах збройних конфліктів. Акти збройної агресії, знищення цивільних повітряних суден та авіаційної інфраструктури, цілеспрямовані удари по аеропортовій інфраструктурі та порушення норми ст. 3 *bis* Чиказької конвенції 1944 р. (*Convention on International Civil Aviation*, 1944) є прямим посяганням на саме існування міжнародної цивільної авіації в регіоні. Без дієвого механізму відповідальності держав за воєнні злочини проти цивільної авіації неможливо відновити сталу роботу міжнародних маршрутів.

Висновки

Традиційне розуміння інституту відповідальності виключно як механізму ретроспективного реагування на правопорушення (компенсації чи санкції) виявляється недостатнім та застарілим. Інститут відповідальності в міжнародному повітряному праві виходить за межі галузевого механізму компенсації збитків. Його телеологічними домінантами мають стати забезпечення сталого розвитку та стійкості міжнародної цивільної авіації. Ця мета досягається через синергію трьох напрямів: соціальної справедливості та економічної стабільності ринку перевезень (через механізми Монреальської конвенції 1999 року), екологічної безпеки авіації (через систему *CORSIA*) та забезпечення безпеки авіації (авіаційної та безпеки польотів). Ефективні механізми міжнародно-правової відповідальності за шкоду, завдану цивільній авіації актами збройної агресії, можуть стати в майбутньому фундаментальною гарантією того, що галузь здатна відновлюватися, долати кризи та продовжувати свій сталий розвиток в інтересах усього людства. За умов сучасної системної кризи світового порядку взагалі та міжнародного правопорядку зокрема антикризова стратегія стійкості вимушено виходить на перший план, нерідко відсуваючи сталий розвиток до кращих часів.

Запорукою ефективності інституту відповідальності в міжнародному повітряному праві є його постійна модернізація, яка, на жаль, відбувається реактивно, як відповідь на черговий виклик, зазвичай з великим запізненням. Це нерідко призводить до того, що нова конвенція на момент набуття нею чинності вже виявляється застарілою, оскільки з моменту її розробки, потім підписання, ратифікації сторонами та, зрештою, набрання чинності після надання депозитарію сторонами необхідної кількості ратифікаційних грамот проходять десятки років! І це ще не найгірший сценарій, бо конвенція може взагалі так і не набрати чинності – такі випадки в історії міжнародного права неодинокі, існують вони наразі і в міжнародному повітряному праві – зокрема, це стосується нових Монреальських конвенцій (*Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, 2009*; *Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft, 2009*). Більше того, навіть ті конвенції, що набрали чинності, не поширюють свою дію на всі держави, оскільки значна кількість держав їх не ратифікувала. Телеологічні домінанти стійкості та сталого розвитку однаково не можуть бути досягнуті в умовах фрагментарного правового поля. Відсутність ратифікації ключових інструментів (таких як Пекінська конвенція 2010 р. чи Монреальський протокол 2014 р.) окремими державами (зокрема й Україною) послаблює стійкість міжнародної цивільної авіації до актів незаконного втручання. Вочевидь, тільки проактивна, завбачлива модернізація інституту відповідальності в міжнародному

повітряному праві забезпечить стійкість до нових викликів та загроз, а в перспективі – і сталий розвиток, який, своєю чергою, стане запорукою сталого розвитку міжнародного повітряного права, а отже, й міжнародної цивільної авіації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ / REFERENCES

Abeyratne, R. (2014). *Aviation and climate change: In search of a global market based measure*. Springer.

Abeyratne, R. (2015). *Aviation and international cooperation: Human and public policy issues*. Springer.

Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft. (1970, December 16). ICAO Doc 8920. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20860/volume-860-I-12325-English.pdf>

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention). (1999, May 28). <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202242/v2242.pdf>

Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties. (2009, May 2). ICAO Doc 9919. <https://awg.aero/wp-content/uploads/2019/09/GRC-Final.pdf>

Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft. (2009, May 2). <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>

Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. (1952, October 7). ICAO Doc 7364. <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801406bd>

Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention). (1944, December 7). <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%2015/volume-15-ii-102-english.pdf>

Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation. (2010, September 10). ICAO Doc 9960. https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/Docs/beijing_convention_multi.pdf

Dempsey, P. S. (2017). *Public international air law* (2nd ed.). Institute of Air and Space Law, McGill University.

Dempsey, P. S., & Milde, M. (2005). *International air carrier liability: The Montreal Convention of 1999*. Centre for Research in Air and Space Law, McGill University.

Fox, S. J. (2021). Past attacks, future risks: Where are we 20-years after 9/11? *Journal of Strategic Security*, 14(4), 54–85. <https://digitalcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1964&context=jss>

International Civil Aviation Organization. (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)*. ICAO.

International Law Commission. (2001). Responsibility of States for internationally wrongful acts. In *Yearbook of the International Law Commission, 2001* (Vol. 2, Part 2). United Nations. https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf

Mendes de Leon, P. (2017). *Introduction to air law* (10th ed.). Kluwer Law International.

Milde, M. (2016). *International air law and ICAO* (3rd ed.). Eleven International Publishing.

Zajac, G. K. (2025). *Safety regulation in international aviation law: Normative aspects of safety*. Routledge.

Харазішвілі, Ю. М., Бугайко, Д. О., & Ляшенко, В. І. (2022). <i>Сталий розвиток авіаційного транспорту України: Стратегічні сценарії та інституційний супровід</i> . НАН України, Інститут економіки промисловості.	Kharazishvili, Yu. M., Buhako, D. O., & Liashenko, V. I. (2022). <i>Sustainable development of aviation transport of Ukraine: Strategic scenarios and institutional support</i> . NAS of Ukraine, Institute of Industrial Economics.
Чулінда, Л. (2022). Цілі сталого розвитку: Пріоритети цивільної авіації. <i>Krakowskie Studia Malopolskie</i> , 2(34), 113–133.	Chulinda, L. (2022). Sustainable development goals: Priorities of civil aviation. <i>Krakowskie Studia Malopolskie</i> , 2(34), 113–133.

Конфлікт інтересів. Автор заявляє, що не має фінансових чи нефінансових конфліктів інтересів щодо цієї публікації; не має відносин із державними органами, комерційними або некомерційними організаціями, які могли б бути зацікавлені у поданні цієї точки зору.

Автор не отримував фінансування для цього дослідження.

Філіппов, А. (2026). Телеологічні доміанти відповідальності в міжнародному повітряному праві. *Ius Modernum*, 2(143), 4–12. [https://doi.org/10.31617/3.2026\(143\)01](https://doi.org/10.31617/3.2026(143)01)

*Надійшла до редакції 22.02.2026.
Отримано після доопрацювання 24.03.2026.
Прийнято до друку 30.04.2026.
Публікація онлайн 19.06.2026.*