

ПЕРЕОДИЗАЦІЯ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКІВ В МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

Інститут повітряного і космічного права НАУ, E-mail: ryzhyu@law-office.kiev.ua.

Розглянуто особливості інституту відповідальності перевізника в міжнародному повітряному праві

Дедалі більшу актуальність в міжнародному повітряному праві займає інститут відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром під час авіаційного перевезення. За останні 50 — 60 років авіаційні перевезення міжнародного характеру здобули надзвичайного поширення. За інформацією Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), незважаючи на терористичні акти 11 вересня в США, щорічно об'єм авіаційних перевезень збільшується на 7—8 %¹. Повітряний транспорт у даний час залишається найзручнішим та найшвидшим транспортом, за допомогою якого можливо долати значні відстані за незначний період часу. В той же час не можна не зважати на той факт, що поряд з усіма зручностями, повітряний транспорт залишається найбільш небезпечним. Лише протягом 2005 року сталося понад 30 авіакатастроф, у результаті яких загинула значна кількість пасажирів. Зважаючи на високий ступінь небезпечності повітряних перевезень та постійне розширення ринку повітряних перевезень, постає питання відповідальності авіаційного перевізника в разі завдання шкоди пасажиру чи власникам вантажу.

Радше всього інститут відповідальності перевізника в міжнародному праві має своїми витокami національні правові системи. Теоретичні розробки щодо відповідальності в національних системах права розвивалися за двома основними напрямками. По-перше, настання відповідальності перевізника як наслідок не виконання чи неналежного виконання договору перевезення та, по-друге, настання відповідальності перевізника в результаті завдання шкоди. Порівнявши перший та другий підхід до відповідальності перевізника можна визначити, що вони різняться як за підставами, так і за наслідками. В першому випадку передумовою настання відповідальності є порушення суб'єктивного права, яке виникає у пасажирів чи вантажовідправників, а в деяких випадках у вантажоодержувача, на підставі договору перевезення. В другому випадку завдання шкоди спричиняється порушенням об'єктивного права пасажирів на здоров'я та життя або права власності на вантаж. Як наслідок, в разі порушення суб'єктивного права особа, яка вважає, що її право порушено, звертається до суду з вимогами про поновлення порушеного права на підставі договору, коли ж порушено об'єктивне право, особа

звертається за відновленням свого права на підставі об'єктивних норм права, з чого виникають зобов'язання з завдання шкоди. З огляду на наявність двох різноманітних теоретичних підходів до підстав виникнення відповідальності в практиці виникла проблема конкуренції позовів. Тобто, яким чином буде обґрунтовано позов про захист порушеного права, чи то буде завдання шкоди внаслідок порушення об'єктивного права пасажирів (право на недоторканність особи або власності), а відтак, вимоги позову будуть спрямовані на відновлення порушеного об'єктивного права пасажирів та відшкодування шкоди, завданої такими неправомірними діями, чи то буде позов про невиконання договору перевезення, внаслідок якого позов буде стосуватися порушення договору, внаслідок чого перевізник буде нести відповідальність, передбачену за невиконання договору (неустойка, збитки та ін.).

Така значна різноманітність в нормах, які регламентують договори перевезення, наслідки завдання шкоди під час перевезення та початок стрімкого розвитку ринку міжнародних перевезень викликала необхідність в уніфікації норм, які б унормували питання договору перевезення, вимог до документів, які підтверджують укладення договору перевезення та питання відповідальності перевізника під час здійснення міжнародних перевезень. Також не останню роль відіграло встановлення обмеження відповідальності авіаперевізників, оскільки нерідко в практиці держав суму вимог про відшкодування шкоди в декілька разів перевищували, що фактично ставило під загрозу розвиток авіаційних перевезень.

Для врегулювання умов міжнародних повітряних перевезень, документів, на підставі яких здійснюються міжнародні повітряні перевезення, та встановлення розумних меж відповідальності перевізників, 12 жовтня 1929 року була підписана Варшавська конвенція «Для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень».

Варшавська конвенція 1929 року набрала чинності 1935 року. Стаття 1 Варшавської конвенції визначила, що міжнародним перевезенням є будь-яке перевезення, за умовами якої місце відправлення та місце призначення знаходяться на території двох Високих Договірних Сторін або на території однієї й тієї ж Високої Договірної Сторони, якщо зупинка передбачена та території іншої держави, навіть якщо така держава не є Високою Договірною Стороною. Також Вар-

¹ Condon & Forsyth LLP. The Liability Report February 2002 // ICAO. Docs. — Montreal (Canada). — 2002. — P. 11—14.

шавська конвенція встановила максимальний розмір відповідальності авіаперевізника за шкоду, завдану здоров'ю пасажирів чи загибеллю його смерті, пошкодження, знищення чи втрати вантажу або багажу, пошти чи затримку в її доставлянні. Відповідно до положень статті 22 Варшавської конвенції, відповідальність авіаперевізника обмежувалася 125 000 франками пуанкаре в разі завдання смерті пасажирів, що приблизно відповідало 8 300 доларів США. У випадку втрати зареєстрованого багажу відповідальність перевізника обмежувалася 5 000 франків пуанкаре. За втрату, знищення чи пошкодження вантажу перевізник був зобов'язаний відшкодувати завдану шкоду, зацікавленій особі з розрахунку 250 франків пуанкаре за кілограм зареєстрованого вантажу. Варшавська конвенція містила імперативні норми встановлення меж відповідальності перевізника, та не допускала будь-яких застережень до її тексту або можливості об'єктами договору перевезення компетентного правопорядку, яким би встановлювалися менші межі відповідальності перевізника ніж ті, які були передбачені статтею 22 Варшавської конвенції.

Натомість статтею 22 Варшавської конвенції визнавалася можливість підвищення меж відповідальності перевізника порівняно з закріпленими в нормах статті 22 на підставі окремої домовленості між пасажиром та перевізником. Норми Варшавської конвенції, дотримуючись принципу рівності, визнали право авіаперевізника зменшити розмір відповідальності чи повністю виключити її. Слугувати такій меті могло доведення перевізником, вжиття ним всіх необхідних заходів для зменшення розміру чи уникнення завдання шкоди пасажирові чи вантажовідправнику.

На час прийняття Варшавська конвенція містила прогресивні наукові надбання в сфері міжнародного повітряного права, основними завданнями яких у той період було захистити авіаперевізників та авіаперевезення як нову галузь міжнародної перевізної діяльності. Підтвердження взаємної прийнятності принципів покладених в основу Варшавської конвенції виступає кількість країн, які ратифікували конвенцію станом на 30 червня 2000 року, їх приблизно було 149².

Але вже в 1955 році постала гостра необхідність в перегляді максимальних меж відповідальності перевізників за шкоду, завдану пасажирові, вантажу та багажу. Що спричинило прийняти 28 вересня 1955 Гаазький протокол, яким змінювалася Варшавська конвенція 1929 року.

Гаазький протокол набрав чинності 1 серпня 1963 року та був ратифікований 131 країною. Гаазьким протокол вносилися зміни до Варшавської конвенції, які передбачали збільшення розмі-

² Протокол «Про поправки до конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної в Варшаві 12 жовтня 1929 року», Гаага 28 вересня 1955 р. Система «ПРАВО» — 1998—2002 ІАЦ «Біт». Розробка — Коноваленко А., Ясенев.

рів відповідальності авіаперевізника. За шкоду, завдану життю чи здоров'ю пасажирів, розмір відповідальності встановлювався в розмірі 250 000 франків пуанкаре, що приблизно відповідало 16 600 доларів США. За завдання шкоди в разі втрати, пошкодження, знищення чи затримки багажу та товарів (вантажів) відповідальність перевізника обмежувалася сумою в 250 франків пуанкаре. Також Гаазьким протокол було встановлено, що під час перевезення пасажирів чи відправників можуть зробити застереження про зацікавленість в доставці і таким чином збільшити відповідальність перевізника. Гаазьким протоколом за зацікавленою особою, якій було завдано шкоду під час повітряного перевезення, визнавалося право вийти за межі відповідальності, встановленої протоколом, за умови, якщо зацікавлена особа зможе довести, що шкода завдана внаслідок навмисного правопорушення. Була спрощена форма для авіаційного квитка та квитанції на багаж. Протокол вносив зміни до Варшавської конвенції в частині строків подання претензій про затримку під час перевезення з 14 днів до 21 дня. Гаазький протокол містить спеціальне застереження, відповідно до якого ті ж держави, які не стали сторонами Варшавської конвенції, але підписали Гаазький протокол, фактально ставали учасниками Варшавської конвенції, зміненої Гаазьким протоколом (стаття 21). Варшавська конвенція та Гаазький протокол згодом дістали назву Варшавсько-Гаазької конвенції.

Недоліками Варшавсько-Гаазької конвенції були відсутність чіткого розмежування суб'єктів, які повинні нести відповідальність за завдання шкоди. Невизначеність суб'єктів відповідальності зумовила розробку нового міжнародного договору — Гваделлахарської конвенції

Гваделлахарська конвенція була прийнята 1961 року, вступила в силу 1 травня 1964 року. В Гваделлахарській конвенції бере участь 82 країни⁴. Гваделлахарська конвенція уніфікувала визначення фактичного перевізника, перевізника за договором (стаття 1) та визнавала їх відповідальними за шкоду, загибеллю життю чи здоров'ю пасажирів, шкоду, загибеллю знищенням чи пошкодженням вантажу та багажу, а також за шкоду, спричинену затримкою в перевезенні. Положення Гваделлахарської конвенції розділили ступінь відповідальності фактичного перевізника та перевізника за договором, де перевізник за догово-

³ Протокол «Про поправки до конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної в Варшаві 12 жовтня 1929 року» Гаага 28 вересня 1955 р. Система «ПРАВО» — 1998—2002 ІАЦ «Біт». Розробка — Коноваленко А., Ясенев.

⁴ Додаткова Конвенція до Конвенції «Для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами, які не є перевізниками за договором» 1 травня 1964 року. Система «ПРАВО» — 1998—2002 ІАЦ «Біт». Розробка — Коноваленко А., Ясенев.

ром ніс відповідальність за виконання всього перевезення, а фактичний перевізник — за виконання певної частини договору перевезення, яку здійснював самостійно. Також окремо було встановлено, що в разі укладення договору про збільшення меж відповідальності між фактичним перевізником та пасажиром таке збільшення не породжувало домовленості між фактичним перевізником та пасажиром. Отже, головною метою Гваделахарської конвенції було намагання розширити сферу дії Варшавської конвенції та врегулювати відносини, пов'язані з міжнародним перевезенням, ускладнені договором лізингу, чартеру та ін.

Розвиток доктринальних підходів до питання відповідальності спричинив кардинальну зміну в розвитку теорії відповідальності, в тому числі й авіаційного перевізника. В основі такого підходу лежало розуміння діяльності перевізника як оператора джерела підвищеної небезпеки, що за своїм змістом гіпотетично несе загрозу для оточуючих, а тому посилення на відсутність вини оператора як підстави виключення відповідальності перевізника не допускалося. Відображення змін в теоретичних підходах до відповідальності перевізника було покладено в основу Гватемальського протоколу.

Гватемальський протокол був прийнятий 1971 року, хоча він не вступив в силу, але його все ж таки ратифікували 12 країн⁵. Межі відповідальності перевізника значно збільшувалися порівняно з Варшавською конвенцією. За завдання пошкодження чи смерті пасажиру відповідальність перевізника обмежувалася сумою в розмірі 1 500 000 франків пуанкаре. В разі затримки перевезення пасажира обмеження відповідальності перевізника сягали 62 500 франків пуанкаре. Втрата, пошкодження чи знищення багажу тягнуло відповідальність перевізника в розмірі до 15 000 франків пуанкаре, а багажу — 250 000 франків пуанкаре за кожен кілограм вантажу (стаття VIII). Натомість Гватемальський протокол передбачав випадки, в разі настання яких відповідальність перевізника могла бути зменшена, а саме: якщо перевізник довів, що пошкодження здоров'я пасажира спричинені станом його здоров'я чи його умисними діями. Також згідно з нормами статті XII протоколу, пасажиру надавалося право звертатися до суду країни місця доміцілью чи постійного проживання за умови, що відповідач має місце вчинення комерційної діяльності в такій країні, так звана п'ята юрисдикція. Незважаючи на вищевикладене, США внесли значну кількість змін до вищезначеного протоколу, але зрештою Сенат США відмовився ратифікувати його.

Наступним кроком в розвитку системи відповідальності стало прийняття додаткових прото-

колів № 1, 2, 3, які були прийняті 25 вересня 1975 року⁶:

Протоколом № 1 були внесені зміни до Варшавської конвенції 1929 року;

Протоколом № 2 були внесені зміни до Гаазького протоколу 1955 року;

Протоколом № 3 були внесені зміни до Гватемальського протоколу 1971 року.

Перші два протоколи набули чинності 15 лютого 1996 року та були ратифіковані 46 та 48 країнами, відповідно. Протокол № 3 в силу не вступив, але був ратифікований 24 країнами. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) розробила протоколи № 1, № 2 та № 3, які передбачали заміну грошового еквівалента для розрахунків меж відповідальності авіаперевізника з франків пуанкаре на Спеціальні права запозичення (СДР), прийняті в практиці розрахунків Міжнародного валютного фонду, для подолання труднощів з встановленням курсу франків пуанкаре та співвіднесли 1 СДР дорівнював 2,42 доларам США. З моменту ратифікації даних протоколів держава, яка їх ратифікувала, ставала учасником міжнародних договорів, до яких були внесені зміни даними протоколами. Протоколи № 1 та № 2 були ратифіковані в основному європейськими країнами. Стосовно протоколу № 3 необхідно зазначити, що останній не набув чинності, оскільки США не ратифікували Гватемальський протокол. Монреальський протокол № 4 був прийнятий 25 вересня 1975 року в місті Монреаль (Канада), вступив в силу 24 квітня 1991 року та був ратифікований 49 країнами. Стаття II протоколу виключила застосування Варшавської Конвенції до перевезень поштових відправлень та закріпила, що перевізник несе відповідальність тільки перед поштовою адміністрацією відповідно до норм, які регулюють відносини, пов'язані з поштовими перевезеннями. Відповідно до статті III протоколу були викладені в новій редакції приписи Варшавської конвенції зі статті 5 до статті 16, в яких перевезення вантажу могло здійснюватися не тільки на підставі авіаційної накладної, а й на підставі іншого засобу, який зберігає інформацію про перевезення. Розподілялися повноваження між відправником та одержувачем вантажу щодо розпорядженням вантажем, який знаходиться в процесі повітряного перевезення. Стаття IV протоколу змінювала положення статті 18 Варшавської конвенції, визнавала перевізника відповідальним за знищення, пошкодження та втрату вантажу, яка сталася під час повітряного перевезення, але визначала підстави, які виключали відповідальність перевізника, серед яких, зокрема, було: внутрішній дефект вантажу, непанельне пакування, акт війни та акт державної влади, який створював перешкоди в доставлянні вантажу. Щодо шкоди, завданої пасажиру, Монреальський протокол № 4 закріпив в

⁵ Condon & Forsyth LLP. The liability Report February 2002 // ICAO. Docs. — Montreal (Canada). — 2003. — P. — 2—30.

⁶ Mankiewich R.H. The liability Regime of the International Air Carrier. — Kluwer. Netherlands, 1981. — P. XXV.

статті 21, що перевізник може буди звільнений від відповідальності, якщо дії пасажирів були причиною виникнення шкоди. Як і в інших документах Варшавської системи, Монреальський протокол № 4 в силу участі в ньому країни, яка не була учасником Варшавської конвенції 1929 року, приєднувалася до всієї Варшавської системи.

Незважаючи на постійне вдосконалення норм Варшавської системи, значна кількість економічно розвинутих країн світу, в тому числі Японія, США, вважали, що межі відповідальності перевізника за завдання смерті чи шкоди пасажирів не відповідали сучасному стану економічного розвитку та не могли забезпечити адекватний рівень компенсації зацікавленим особам. Суперечності загострилися тоді, коли рівень відповідальності перевізників у внутрішніх перевезеннях в кілька разів почав перевищувати рівень відповідальності перевізників при здійсненні міжнародних перевезень.

Це породило ще одну проблему — проблему заміни принципів, покладених в основу Варшавської системи. Однак неодноразові спроби внести зміни до Варшавської системи не дали бажаного результату, на вирішили поставлених завдань. Міжнародно-правові механізми не змогли забезпечити адекватність норм міжнародного права викликом економічного розвитку, також у 1960 році в рамках Міжнародної організації цивільної авіації не було досягнуто жодного прогресу в цьому напрямі.

Саме тому авіапідприємства різних країн, конкуруючи за споживача, були змушені шукати нові форми співпраці з вдосконалення системи норм відповідальності. Оскільки Міжнародна асоціація повітряного транспорту мала найбільші практичні надбання в галузі вироблення рекомендацій щодо міжнародних перевезень та транспортного співробітництва, то закономірно, що їй було відведено центральне місце в розробленні змін до норм Варшавської системи.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту спромоглася реформувати систему відповідальності авіаційного перевізника, не вносячи змін до Варшавської конвенції.

13 травня 1966 року⁷ IATA схвалила договір, який здобув назву Монреальський договір між перевізниками. Сторонами даного договору були члени IATA, авіаційні підприємства, які здійснювали польоти на та з території США, на підставі Монреальського договору зобов'язувалися внести застереження до своїх перевізних документів, в яких перевізник в односторонньому порядку гарантував відшкодування шкоди пасажирів в розмірі до 75 000 доларів США, включаючи судові витрати, або 58 000 доларів США без врахування судових витрат. Більш того, перевізники, які підписали Монреальський договір, відмо-

вилися від права посилалися на положення статті 20 Варшавської конвенції, згідно з якими авіаперевізник міг зменшити свою відповідальність в тому разі, якщо доведе, що для подолання шкоди ним були вжиті всі необхідні заходи.

Правовою підставою для укладення Монреальського договору були норми статті 22 (1) Варшавської конвенції 1929 року, якими передбачалося право перевізника збільшити розміри відповідальності на підставі домовленості, досягнутої між пасажиром та авіаперевізником. У даний час Федеральні авіаційні правила Сполучених Штатів Америки не тільки визнають обов'язковий характер Монреальського договору, а й трансформували його положення в національне законодавство. Отже, основною рисою Монреальського договору є те, що це договір приватного права, але в структурі Варшавської системи.

У 1974 році декілька західноєвропейських країн підписали неформальний міжнародний договір під назвою Мальтійський договір⁸. Основною рисою Мальтійського договору стало те, що порівняно з Монреальським договором 1966 року він встановлював тотожні межі відповідальності перевізника, але авіаперевізники — учасники Мальтійського договору зберегли право посилення на статтю 20 Варшавської конвенції 1929 року, тобто обставини, які зменшують відповідальність перевізника чи взагалі виключають її.

Інтеграційні процеси в Європі не могли не позначитися на процесі зміни стану відповідальності авіаперевізників.

9 жовтня 1997 року Європейський Союз прийняв резолюцію за № 2027/97 щодо відповідальності авіаперевізника. Резолюція 2027/97 визнавалася обов'язковою для авіапідприємств, країн-членів Європейського Союзу. В статті 3 (а) був закріплений принцип абсолютної відповідальності перевізника за завдання смерті чи шкоди здоров'ю пасажирів. Резолюція встановила межі відповідальності перевізника на рівні 100 000 СДР за завдання шкоди чи смерті пасажирів. Але зберегла можливість перевізника зменшити чи виключити відповідальність. Авіаперевізники зобов'язувалися страхувати свої ризики для належного забезпечення відшкодування шкоди пасажирів та вантажовідправникам. Резолюція зобов'язувала авіаперевізників сплачувати попередні платежі пасажирів чи їх родичам протягом 15 днів з моменту визнання встановлення осіб, які мали право на відшкодування. Положення Резолюції 2027/97 є обов'язковими для всіх авіапідприємств країн — членів Європейського союзу⁹.

У 1995 — 1997 рр. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) та Американська транспортна асоціація (ATA)¹⁰ активізували ро-

⁸ www.aita.org/legal/index.html.

⁹ 13 травня 2002 року Резолюцією ЄС №889/2002 була змінена Резолюція 2027/97. Зміни були спричинені прийняттям Монреальської конвенції 1999 року.

¹⁰ The Montreal Convention // ICAO Docs. — Discussion Paper. — 2001. — Vol 9. — P. 12—15.

⁷ Milde M. New unification of private international air law — a rebirth of the Warsaw system // Korean Journal of Air and Space Law. — 1999. — vol. 11. — P. 67—69.

боту з внесення змін до Монреальського договору 1966 року. Зміни відобразилися у трьох нових договорах приватного правового характеру:

Договір між перевізниками щодо відповідальності перед пасажиром (ПА), прийнятий 31 жовтня 1995 року¹¹. Договір про заходи щодо імплементації Договору IATA стосовно відповідальності перед пасажиром (МАІ) 1996 року. Норми Американської транспортної асоціації з імплементації Договору IATA щодо відповідальності перед пасажиром 1995 року та включене до Умов торгівлі товарами та послугами (ГАТТ) названі (ІРА).

Сучасний етап в розвитку системи норм відповідальності перевізника був започаткований на 31 сесії асамблеї Міжнародної Організації Цивільної Авіації, яка відбулася 1995 року. Асамблея вповноважила Раду Міжнародної Організації Цивільної Авіації переглянути положення Варшавської конвенції. Науково-практична група, своєю чергою, зобов'язала юридичне бюро ІКАО розробити проект нової конвенції, яка б могла замінити застарілу Варшавську конвенцію. Проект нової конвенції було розроблено та представлено на розгляд спеціальної Погоджувальної комісії щодо удосконалення та зміни Варшавської системи з 9 травня 1997 року до 10 травня 1999 року.

У травні 1999 року була прийнята Монреальська конвенція «Щодо уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 28 травня 1999 року. У конференції, присвяченій Монреальській конвенції, брали участь делегації з 121 країни — члени ІКАО та представники одинадцяти міжнародних організацій. Монреальську конвенцію підписали 52 країни, а також Заключний акт був підписаний 107 країнами. Монреальська конвенція набула чинності 5 листопада 2003 року. Загалом Монреальська конвенція стала певною мірою компромісним міжнародним договором, яким узгоджувалися позиції Європейсь-

ких країн та Сполучених Штатів Америки. Однак, зважаючи на те, що на даний момент Монреальська конвенція не набула характеру універсального міжнародного договору, що фактично спричинило ускладнення норм Варшавської системи щодо відповідальності перевізника, проте безумовно це є новим етапом в розвитку відповідальності перевізника в міжнародному праві.

Підсумовуючи, слід зауважити, що в розвитку відповідальності перевізника в міжнародному повітряному праві можна виділити кілька етапів: міжнародний — з моменту прийняття Варшавської конвенції 1929 року до Гаазького протоколу 1955 року, регіональний етап розвитку договорів приватного правового характеру з 1966 року, коли був прийнятий Монреальський договір 1997 року (прийняття резолюції ЄС 2027/97), та новітній етап, який почався з прийняттям 1999 року Монреальської конвенції «Щодо уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень».

Список використаних джерел

1. Condon & Forsyth LLP. The liability Report February 2002 // ICAO. Docs. — Montreal (Canada). — 2002. — P. 11—14.
2. Condon & Forsyth LLP. The liability Report February 2002 // ICAO. Docs. — Montreal (Canada). — 2003. — P. — 2—30.
3. Mankiewich R.H. The liability Regime of the International Air Carrier. — Kluwer. Netherlands, 1981. — P. XXV.
4. Milde M. New unification of private international air law — a rebirth of the Warsaw system // Korean Journal of Air and Space Law. — 1999. — vol. 11. — P. 67 — 69.
5. www.aita.org/legal/index.html
6. The Montreal Convention // ICAO Docs. — Discussion Paper. — 2001. — Vol 9. — P. 12 — 15.

А. В. Маловацкий

Периодизация развития системы ответственности перевозчиков в международном воздушном праве.

В статье рассмотрены особенности института ответственности перевозчиков в международном воздушном праве.

¹¹ ПА рамковий договір між перевізниками країн учасників на підставі якого, його учасники.