

დავით გეფერიძე

საერთაშორისო სამართლის დოქტორი,
გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი

გიორგი ჯანიაშვილი

საერთაშორისო სამართლის მაგისტრი (თსუ)

ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის მარეგულირებელი ნორმების ანალიზი 1929 წლის ვარშავისა და 1999 წლის მონრეალის კონვენციების მიხედვით

ანოტაცია

დღეს მსოფლიოში საჰაერო ტრანსპორტი ერთ-ერთი ყველაზე ფართოდ გავრცელებული სატრანსპორტო საშუალებაა. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანილი მგზავრების რიცხვმა 2019 წლის მონაცემებით 4.56 მილიარდი შეადგინა.¹ მართალია, კორონავირუსით გამოწვეული პანდემიის შედეგად ეს მაჩვენებელი 2020 წელს 1.8 მილიარდამდე შემცირდა, თუმცა 2021-2022 წლებში შეიმჩნევა კვლავ ზრდის ტენდენცია. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO - ს) მონაცემების მიხედვით, 2021 წელთან შედარებით, 2022 წელს 47%-ით მეტი მგზავრი იქნა გადაყვანილი ავიაკომპანიების მიერ და მოსალოდნელია აღნიშნული ზრდის შენარჩუნება მომავალ წლებშიც.² საჰაერო ტრანსპორტის როლისა და გამოყენების ზრდასთან ერთად, ბუნებრივია, ხშირია ავიაკომპანიების მხრიდან სხვადასხვა დარღვევის შემთხვევები. მაგალითისთვის, შესაძლოა იყოს ბარგის დაკარგვა, ფრენის დაგვიანება, მგზავრის დაზიანება და ა. შ. ასეთ დროს წამოიჭრება ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის საკითხი, შესაბამისად მნიშვნელოვანია ვიცოდეთ, საიდან გამომდინარეობს ავიაგადაზიდვლის ეს პასუხისმგებლობა. აღსანიშნავია ისიც, რომ მსგავსი შემთხვევების დადგომისას, ავიაკომპანია წარმოადგენს ე.წ. „ძლიერ მხარეს“, რადგან მას გააჩნია მძლავრი რესურსები, ხოლო ხშირ შემთხვევაში მგზავრებმა, რომელთაც ზიანი მიაღდათ, არც კი იციან, როგორ უნდა დაიცვან თავიანთი უფლებები. ამდენად, ძალთა თანაფარდობა რომ იყოს დაცული, საჭირო გახდა ისეთი მარეგულირებელი ნორმების არსებობა, რომლებიც განსაზღვრავდა ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის საფუძვლებს და დაავალდებულებდა მათ აენაზღაურებინათ მგზავრთათვის მიყენებული ზიანი. ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით, ნაშრომში განხილული იქნება 2 ძირითადი კონვენცია: 1929 წლის კონვენცია „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“, რომელსაც, როგორც წესი, მოიხსენიებენ როგორც ვარშავის კონვენციას; ხოლო მეორე გახლავთ 1999 კონვენცია ასევე „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“, რომელიც მონრეალის კონვენციის სახელით არის ცნობილი.

მოცემული ნაშრომის მიზანია, პირველ რიგში, მოკლედ მიმოიხილოს და განსაზღვროს, რას გულისხმობს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, ასევე დაახასიათოს პასუხისმგებლობის მნიშვნელობა საჰაერო სამართალში, განსაზღვროს, თუ როგორ არის პასუხისმგებლობის საკითხი დარეგულირებული ვარშავისა და მონრეალის კონვენციების

¹ The World Bank, <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> [24.06.2023];

² <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-forecasts-complete-and-sustainable-recovery-and-growth-of-air-passenger-demand-in-2023.aspx> [24.06.2023];



მიხედვით და, ასევე, შემოგვთავაზოს პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით არსებული პრაქტიკული ქეისების ანალიზი.

საკვანძო სიტყვები: საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, კონვენცია, ავიაკომპანია, ფრენები.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი და გადაყვანა - გადაზიდვების ძირითადი ასპექტები

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები საერთაშორისო საჰაერო სამართლით რეგულირება. რა არის საერთაშორისო საჰაერო სამართალი? საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არის საერთაშორისო საჯარო სამართლის ნაწილი, რომელიც მოიცავს მხოლოდ საერთაშორისო საჯარო სამართლებრივ ნორმებს დამისი რეგულირების საგანია სახელმწიფოთა შორის არსებული ის ურთიერთობები, რომლებიც შეეხება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებასა და საჰაერო სივრცის გამოყენებასთან დაკავშირებულ საკითხებს. მიუხედავად ამისა, არსებობს მოსაზრება, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი წარმოადგენს საერთაშორისო (საჯარო) სამართლებრივი ნორმებისა და შიდა სამართლებრივი ნორმების ნაზავს. ამ პოზიციას იზიარებს პროფესორი რონალდ ბარში. მისი თქმით, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი წარმოადგენს როგორც საერთაშორისო საჯარო, ისე საერთაშორისო კერძო სამართლის ერთობლიობას. ზემოაღნიშნული განმარტება გამომდინარეობს იქიდან, რომ საერთაშორისო საჰაერო რეგულირებისას გამოიყენება ნორმები, როგორც საერთაშორისო საჯარო სამართლიდან, ისე - შიდა სამართლიდანაც.¹ მსგავს მიდგომას იზიარებენ ასევე ინგლისელი იურისტები შოუკროსი და ბიუმონტი, მათი აზრით, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი წარმოადგენს საერთაშორისო საჯარო და საერთაშორისო კერძო სამართლის შერწყმას.² რამდენადაც ეს საკითხი ჯერ კიდევ განხილვის საგანია თეორიაში, მიგვაჩნია, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი მხოლოდ საერთაშორისო (საჯარო) სამართლის ნორმებს მოიცავს. საერთაშორისო საჯარო და შიდა სამართლებრივი ნორმები ერთმანეთისგან განსხვავდება სხვადასხვა ასპექტით, როგორცაა: რეგულირების საგანი, ობიექტები, აღსრულების მეთოდები, შექმნის გზები და ა.შ. ამდენად საერთაშორისო სამართლებრივი და შიდა სამართლებრივი ნორმების გაერთიანება საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ქვეშ არ იქნება სწორი. მხოლოდ იმიტომ, რომ ეს ნორმები არეგულირებს ერთსა და იმავე სფეროს, არ ნიშნავს, რომ ისინი ერთიდაიგივეა და უნდა იყოს გაერთიანებული.³

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართალი არის საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნაწილი და მოიცავს იმ ნორმების ერთობლიობას, რომლებიც ადგენს ავიაგადმზიდველის მიერ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების რეგულირებას. კერძოდ, აქ მოიზრება ისეთი ნორმები, რომლებიც შეეხება საერთაშორისო ფრენების დადგენას, „ჰაერის თავისუფლებების“ გამოყენებას, პასუხისმგებლობას, უსაფრთხოებას, ავიაგადმზიდველის ვალდებულებებს და ა.შ. ეს ნორმებიც საერთაშორისო საჯარო სამართლებრივია, და მოიცავს მხოლოდ სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობებს და მათ მიერ დადგენილ საერთაშორისოდ მოქმედ წესებს. ამდენად, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი გადაყვანა-გადაზიდვების ქრილში ადგენს ქცევის ზოგად ჩარჩოს.

ასევე, უნდა აღინიშნოს კერძო სამართლის მნიშვნელობა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების პრაქტიკულ გამოყენებაში. როგორც უკვე განვიხილეთ, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართალი ადგენს საჰაერო გადაზიდვის ზოგად საკანონმდებლო

¹ Ronald I C Bartsch, International Aviation Law: A Practical Guide (second edition), 2018 გვ.18;
² Shawcross, Beaumont, International Air Law, 1957, გვ. 30-31;
³ დავით გეფერინძე, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, 2021, გვ. 39;

ბაზას, მაგრამ ქვედა დონეზე ამ ჩარჩოს იყენებენ კერძო პირები/კომპანიები. მაგალითად, როდესაც არსებობს დავა ავიაკომპანიასა და მის მომხმარებელს შორის, შიდა სასამართლოები განიხილავენ დავას საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლის ნორმების საფუძველზე.

პასუხისმგებლობა ვარშავის კონვენციის მიხედვით

ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობის კომპონენტი ვარშავის კონვენციის ერთ-ერთი მთავარი ნაწილია. ამ თვალსაზრისით, კონვენციის მთავარი მიზანები იყო მგზავრთა სამართლებრივი მდგომარეობის გაუმჯობესება გადაზიდვების პასუხისმგებლობის პრეზუმფციის დადგენით, მცირე ავიაკომპანიების დაცვა პასუხისმგებლობის ფარგლების შეზღუდვით და მაქსიმალური ერთგვაროვნების მიღწევა საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებში.¹ პასუხისმგებლობის საკითხები განსაზღვრულია კონვენციის მე-3 თავში, მე-17-30 მუხლებში. დასახელებულ მუხლებში საუბარია ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობაზე მგზავრის გარდაცვალების ან სხეულის დაზიანების, ასევე ბარგის დაზიანება-განადგურების ან მგზავრის, ბარგის ან/და ტვირთის გადაყვანა/გადაზიდვისას დაგვიანებით მიყენებულ დაზიანებაზე. აღნიშნული მუხლები, კერძოდ, მე-20 და 21-ე მუხლები ითვალისწინებენ შემთხვევებს, როდესაც ავიაკომპანია არ არის პასუხისმგებელი ზიანისათვის. მე-20 მუხლის თანახმად, ავიაკომპანია არ არის პასუხისმგებელი, თუ დაამტკიცებს, რომ მან და მისმა პერსონალმა ყველაფერი გააკეთა ზიანის თავიდან ასაცილებლად, ან დაადასტურა, რომ შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება. 21-ე მუხლი საუბრობს პასუხისმგებლობის სრულად ან ნაწილობრივ გამორიცხვის სხვა შემთხვევაზე, როდესაც ზიანი დგება თავად დაზარალებულის ბრალით. პასუხისმგებლობის გამორიცხვის ეს წესები ვრცელდება ყველა სახის ზიანზე, დაწყებული მგზავრის დაზიანებით-გარდაცვალებით, დამთავრებული ბარგის დაზიანებით და ა.შ. აღსანიშნავია ვარშავის კონვენციით დადგენილი წინგადადგმული ნაბიჯი, კერძოდ, მტკიცების ტვირთის ავიაგადაზიდვებისთვის დაკისრება. უფრო ზუსტად, ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობა რომ გამოირიცხოს, მან უნდა დაამტკიცოს, რომ იგი არ იყო პასუხისმგებელი კონკრეტული ინციდენტის დადგომაზე ან ყველაფერი გააკეთა ამის თავიდან ასაცილებლად (ან შეუძლებელი იყო ამის გაკეთება).

ვარშავის კონვენციამ არა მხოლოდ განსაზღვრა ავიაგადაზიდვების პასუხისმგებლობის დადგენის საფუძვლები, არამედ განსაზღვრა ამ პასუხისმგებლობის კონკრეტული ფარგლები და მოცულობა. ვარშავის კონვენციის თანახმად, ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობა თითოეულ მგზავრზე (დაშავების ან გარდაცვალების შემთხვევაში) განისაზღვრა 125 000 ფრანკით (დღევანდელი პირობებით დაახლოებით 8300 აშშ დოლარი), ხოლო 250 ფრანკი (დაახლოებით 20 აშშ დოლარი) ყოველ კილოგრამ ბარგზე და ტვირთზე. ასევე, თითოეული მგზავრის ხელბარგზე დაწესდა პასუხისმგებლობის ლიმიტი 5 ათასი ფრანკის ოდენობით (დაახლოებით 400 აშშ დოლარი).

პასუხისმგებლობა მონრეალის კონვენციის მიხედვით

რიგი ინოვაციური მიდგომების და მგზავრების უფლებების დაცვის მიზნის მიუხედავად, ვარშავის კონვენცია არ იყო უნაკლო, დროთა განმავლობაში გახდა კიდევ უფრო ნაკლებად ეფექტური დასაჭიროებდამოდერნიზაციას.² ერთ-ერთი მთავარი საკითხი იყო პასუხისმგებლობის ფარგლები, რომლებიც ძალიან დაბალი იყო თანამედროვე საავიაციო ინდუსტრიისთვის. ამის

¹ დავით გეფერიძე, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, 2021, გვ. 483;

² Ron Bartsch, International Aviation Law - A Practical Guide, 2018, გვ. 202;



გამო სახელმწიფოები რამდენჯერმე შეეცადნენ კონვენციის შეცვლას - ამ მიზნით მიღებულ იქნა რამდენიმე დამატებითი პროტოკოლი ან კონვენცია, ზოგიერთი მათგანი არ ამოქმედებულა, ზოგს - მხარი დაუჭირა მხოლოდ ქვეყნების მცირე ნაწილმა, ამიტომ ეს ცვლილებები არაეფექტური იყო და მაინც საჭირო იყო ახალი კონვენცია, რომელიც უფრო მეტად იქნებოდა დაკავშირებული არსებულ რეალობასთან. შედეგად, 1999 წელს მიღებულ იქნა მონრეალის კონვენცია, რომელიც განსხვავებულად არეგულირებდა ცალკეულ საკითხებს და აუმჯობესებდა ვარშავის კონვენციაში არსებულ ზოგიერთ საკითხს.

მონრეალის კონვენციის ერთ-ერთი მთავარი ცვლილება იყო სესხის სპეციალური უფლებების (SDR)¹ მიღება, რომელიც იყო უფრო სტაბილური ვალუტა ვარშავის კონვენციაში გამოყენებულ ფრანგულ ფრანკთან შედარებით. ასევე, მონრეალის კონვენციით მნიშვნელოვნად გაიზარდა ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობის ფარგლებიც. აქვე უნდა აღვნიშნოთ, რომ მონრეალის კონვენციამ შემოიტანა პასუხისმგებლობის გამორიცხვის განსხვავებული საფუძველი მგზავრის/ მომხმარებლის მიერ განცდილი ზიანის ტიპიდან გამომდინარე (მაგალითად, ეს საფუძველები განსხვავებული იყო ფიზიკური დაზიანებისა და დაგვიანების შემთხვევაში...). ერთ-ერთი ინოვაციური ცვლილება, რომელიც განხორციელდა მონრეალის კონვენციაში, იყო მგზავრის გარდაცვალების ან ფიზიკური დაზიანების შემთხვევაში ორდონიანი პასუხისმგებლობის დაწესება. კონვენციის მე-17 მუხლის მიხედვით, 100 000 SDR-ის ფარგლებში (პასუხისმგებლობის პირველი დონე) ავიაკომპანია მკაცრად პასუხისმგებელია, რაც იმას ნიშნავს, რომ მას არ შეუძლია გამორიცხოს ან შეზღუდოს პასუხისმგებლობა. ერთადერთი გამონაკლისი, რომელიც გამორიცხავს ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობას 100 000 SDR-ის ფარგლებში, არის როდესაც ზიანი (სიკვდილი ან დაზიანება) თავად მსხვერპლის ბრალია. ამ შემთხვევაში დასაშვებია ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლება. პასუხისმგებლობის მეორე დონე არის 100 000 SDR-ზე მეტი - რაც ნიშნავს, რომ ავიაკომპანიას არ დასჭირდება 100 000 SDR-ზე მეტი ოდენობით ზიანის ანაზღაურება, თუ დაამტკიცებს, რომ ზიანი არ არის გამოწვეული გადაზიდვლის ან მისი მომსახურე პერსონალის/აგენტის დაუდევრობით, უმოქმედობით ან არასწორი ქმედებით. ან თუ დაადასტურებს, რომ ეს ზიანი გამოწვეულია მესამე პირის დაუდევრობით, უმოქმედობით ან უკანონო ქმედებით.

გარდა ამისა, მონრეალის კონვენციამ გაზარდა სასამართლოების იურისდიქცია, რომლებსაც შეეძლოთ საქმის განხილვა. და ბოლოს უნდა ვახსენოთ ისიც, რომ მონრეალის კონვენცია ავთენტური იყო 6 ენაზე, ვარშავის კონვენციასთან შედარებით, რომელსაც მხოლოდ ერთი ავთენტური ენა ჰქონდა - ფრანგული. ამ ცვლილების გამო ბევრად უფრო ადვილი გახდა კონვენციის გამოყენება შიდა სასამართლოებში.

პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებული ცალკეული შემთხვევების ანალიზი

როგორც ვარშავის, ისე მონრეალის კონვენცია შეძლებისდაგვარად ზუსტად განმარტავს პასუხისმგებლობის დაკისრებასთან დაკავშირებულ ყველა საკითხს, მაგრამ მიუხედავად ამისა, შეუძლებელია კონვენციამ ამოწუროს და განსაზღვროს ყველა შემთხვევა. ამ მხრივ მნიშვნელოვანია სასამართლო ინტერპრეტაციები, რადგან ყოველი ცალკეული გადაწყვეტილება აზუსტებს, თუ როგორ უნდა იქნას გაგებული კონვენციის გარკვეული მუხლი ან მუხლის რომელიმე ნაწილი. ქვემოთ განხილული იქნება მონრეალისა და ვარშავის კონვენციების გამოყენებასთან დაკავშირებული რამდენიმე საინტერესო შემთხვევა.

¹ SPECIAL DRAWING RIGHTS (SDR), International Monetary Fund <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr> [17.07.2023];

კონვენციებში არის მუხლები პასუხისმგებლობის შესახებ, სადაც ნათქვამია, რომ საჰაერო გადაზიდვის დროს მიყენებულ ზარალზე პასუხისმგებელია ავიაგადამზიდველი. ამრიგად, ზემოაღნიშნული კონვენციების გაგებასთან დაკავშირებული ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხია თავად საჰაერო გადაზიდვის მნიშვნელობა, უფრო ზუსტად რა შეიძლება ჩაითვალოს საჰაერო გადაზიდვად. მაგალითად, თუ ტვირთი დაზიანებულია საწყობში, ავიაკომპანიას მაინც აქვს პასუხისმგებლობა მასზე თუ არა? საქმეში *Victoria Sales Corporation v. Emery Air freight Inc.*¹ ტვირთი დაზიანდა, როდესაც ის აეროპორტის გარეთ მდებარე საწყობში იყო, მაგრამ ავიაკომპანიის კონტროლის ქვეშ. ამ საქმესთან დაკავშირებით აშშ-ს სასამართლომ გადაწყვიტა, რომ ტერმინები „საჰაერო გადაზიდვა“ ან „საჰაერო ტრანსპორტირება“ არ უნდა იქნას გამოყენებული მკაცრად და სიტყვასიტყვით. სასამართლომ განიხილა ვარშავის კონვენციის 18.2 მუხლი და დაადგინა, რომ ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობა უნდა გაფართოვდეს დროში და სივრცეში, როდესაც ტვირთი იმყოფება ავიაგადამზიდველის კონტროლის ქვეშ.² ეს ნიშნავს, რომ საჰაერო გადაზიდვა ყოველთვის არ ნიშნავს მხოლოდ „ჰაერის საშუალებით“ გადაზიდვას, მაგრამ შეიძლება მოიცავდეს სიტუაციებს, როდესაც ტვირთი არ არის ჰაერში.

კიდევ ერთი საინტერესო შემთხვევაა რა მოხდება, თუ ერთმა ქვეყანამ მოახდინა კონვენციის რატიფიცირება, მაგრამ არ მოუხდენია ამ კონვენციის დამატებითი პროტოკოლის რატიფიცირება, ხოლო მეორე ქვეყანამ მოახდინა დამატებითი პროტოკოლის რატიფიკაცია, მაგრამ არ მოუხდენია მთავარი კონვენციის რატიფიცირება. საქმეში *Chubb v. Asiana Airlines*³ 1995 წელს აშშ-ს სასამართლომ გადაწყვიტა, რომ აშშ (რომელმაც მოახდინა ვარშავის კონვენციის რატიფიცირება) და სამხრეთ კორეა (რომელმაც მოახდინა მხოლოდ ჰააგის პროტოკოლის რატიფიცირება, მაგრამ არა ვარშავის მთავარი კონვენციის რატიფიცირება) არ იყვნენ ხელშეკრულებით ურთიერთობაში, რადგან მათ მოახდინეს სხვადასხვა ხელშეკრულებების რატიფიცირება. მაშინ, როცა 1986 წელს მსგავს საქმეში სამხრეთ კორეის უზენაესმა სასამართლომ დაასკვნა, რომ ქვეყნები ჰააგის პროტოკოლიდან გამომდინარე ხელშეკრულებით ურთიერთობაში იყვნენ. ეს მაგალითები ნათლად აჩვენებს, რომ კონვენციების გამოყენებისას სხვადასხვა ქვეყნის შიდა სასამართლოებს შეიძლება ჰქონდეთ სხვადასხვა მიდგომა, რაც საბოლოოდ ხელს უშლის ერთიანი პრაქტიკის ჩამოყალიბებას.

ჩვენ ასევე უნდა ვიმსჯელოთ, თუ როგორ გამოიყენება პრაქტიკაში ორივე კონვენციაში ნახსენები სიტყვა „შემთხვევა“. ამ ტერმინის ყველაზე მისაღები და გამოყენებული განმარტება ჩამოყალიბებულ იქნა საქმეში *Air France v Saks*.⁴ სასამართლოს განმარტებით, ავიაკომპანია პასუხისმგებელია, თუ დაზიანება გამოწვეულია „მოულოდნელი ან უჩვეულო მოვლენით, რომელიც გარეგანია მგზავრისთვის“. რაც იმას ნიშნავს, რომ როდესაც დაზიანება ხდება მგზავრის შინაგანი რეაქციის შედეგად თვითმფრინავის ნორმალურ და მოსალოდნელ გამოყენებაზე, ეს ზიანი არ ჩაითვლება როგორც საავიაციო „შემთხვევით“ გამოწვეული.

ჩასხდომა და გადმოსხდომა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლის მნიშვნელოვანი ნაწილია. სამწუხაროდ, მონრეალისა და ვარშავის კონვენციებში არ არის განსაზღვრული, როდის იწყება ჩასხდომა ან როდის სრულდება გადმოსხდომის პროცესი, ამიტომ შიდა სასამართლოებმა

¹ *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.* 1990.
<https://casetext.com/case/victoria-sales-corp-v-emery-air-freight-inc> [26.07.2023];

² *Ruwantissa Abeyratne, Law and Regulation of Air Cargo*, 2018 გვ. 210;

³ *Chubb v. Asiana Airlines*, 2000
<https://www.justice.gov/osg/brief/chubb-and-son-inc-v-asiana-airlines-invitation> [26.07.2023];

⁴ *Air France v Saks* (1985) 470 US 392
<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/> [30.07.2023];



ეს თავად უნდა განსაზღვრონ. საქმეში Walsh v KLM N.V.¹ მგზავრმა ტრავმა მიიღო გამგზავრების ჭიშკართან. იმის დასადგენად, დაიწყო თუ არა ჩასხდომის პროცესი, აშშ-ს სასამართლომ გამოიყენა სამეტაპიანი ტესტი: 1. ავიაკომპანიის კონტროლი მგზავრზე; 2. მგზავრის ქმედებები; 3. მგზავრის მდებარეობა. ამ საფუძვლებიდან გამომდინარე, სასამართლომ დაადგინა, რომ მგზავრი სხვა მგზავრების ჯგუფთან ახლოს იმყოფებოდა და მათზე კონტროლს ახორციელებდა ავიაკომპანია. გადმოსხდომაზე საუბრისას, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ თვითმფრინავიდან გადმოსვლა არის გადმოსხდომის ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული განმარტება.²

უნდა აღვნიშნოთ ფსიქიკური დაზიანებების შემთხვევები საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართალში. თუ გადავხედავთ მონრეალის ან ვარშავის კონვენციების მე-17 მუხლს, აქ კონკრეტულად ხაზგასმულია, რომ ეს მუხლი მხოლოდ ფიზიკურ დაზიანებებს ეხება – კონვენციის ამ მუხლებში ფორმულირება არის „ჭრილობა“ და „სხეულის დაზიანება“. მაგრამ არის გამონაკლისები, როდესაც კონვენციებმა შეიძლება მოიცვას ფსიქიკური დაზიანებებიც. მაგალითად, საქმეში Ospina v TWA³ მგზავრი გარდაიცვალა მისი სავარძლის ქვეშ ნაღმის აფეთქების გამო. სასამართლომ დაადგინა, რომ გარდაცვალებამდე მგზავრმა განიცადა მძიმე ფიზიკური ტანჯვა. სასამართლოს განცხადებით, ეს ტანჯვა აფეთქებისა და ფიზიკური დაზიანების პირდაპირი შედეგი იყო, რითიც ეს შემთხვევა ექვემდებარება კონვენციის მოქმედების ქვეშ. ამის საპირისპიროდ საქმეში Eastern Airlines Inc v Floyd⁴ ფრენის დროს თვითმფრინავის სამივე ძრავა გაითიშა და მგზავრებს უთხრეს, რომ უნდა დაშვებულიყვნენ ზღვაში. საბოლოოდ, ეკიპაჟმა მოახერხა ერთ-ერთი ძრავის ამუშავება და ყველაფერი მსხვერპლის გარეშე დასრულდა. მაგრამ რამდენიმე მგზავრმა უჩივლა ავიაკომპანიებს განცდილი ფსიქიკური ტრავმის კომპენსაციის მისაღებად, რომელიც მათ მიიღეს სტრესის გამო. სასამართლომ გადაწყვიტა, რომ ვარშავის კონვენცია არ ითვალისწინებდა ცალკე ფსიქიკურ დაზიანებისათვის პასუხისმგებლობას და რომ ავიაკომპანია არ იყო პასუხისმგებელი. ასე რომ, პრაქტიკის თანახმად, ფსიქიკური დაზიანება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართალში არის პასუხისმგებლობის საფუძველი მხოლოდ მაშინ, როდესაც ის არის ფიზიკური ზიანის უშუალო შედეგი.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მონრეალისა და ვარშავის კონვენციები არ მოიცავს ყველაფერს ან არ აღწერს ზოგიერთ ტერმინს უფრო დეტალურად, ამიტომ დროდადრო სასამართლოებმა უნდა შეავსონ იგი საკუთარი განმარტებებით. ზემოხსენებული საქმეები მხოლოდ მცირე მაგალითები იყო იმისა, თუ როგორ შეიძლება გარკვეული ნორმების გაგება პრაქტიკაში შიდა სასამართლოების მიერ.

დასკვნები და რეკომენდაციები

შეჯამებისთვის შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართალი არის საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნაწილი, რომელიც ეხება ავიაკომპანიების მიერ საჰაერო გადაზიდვების განხორციელების მარეგულირებელ ნორმებს. ამ რეგულირებაში არის ორი ძირითადი კონვენცია: ვარშავის კონვენცია და მონრეალის კონვენცია. ვარშავის კონვენცია

¹ Walsh v KLM N.V. (SDNY Sept. 12, 2011)
<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/new-york/nysdce/7:2009cv01803/341015/25/>
[15.07.2023];

² Ron Bartsch, International Aviation Law - A Practical Guide, 2018, გვ. 205;

³ In Re Inflight Explosion on Trans World Airlines, 778 F. Supp. 625 (E.D.N.Y. 1991)
<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/778/625/1605649/> [15.07.2023];

⁴ Eastern Airlines Inc v Floyd (1991) 499 US 530
<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/>
[15.07.2023];

მისი მიღების დროს წინ გადადგმული ნაბიჯი იყო, მაგრამ შემდგომ გახდა ნაკლებად ეფექტური. ვარშავის კონვენცია დღესაც გამოიყენება ზოგიერთ ქვეყანაში, მაგრამ ძირითადად თანამედროვე საავიაციო ინდუსტრიაში პოპულარულია მონრეალის კონვენცია. ეს არის უახლესი კონვენცია ამ სფეროში, მაგრამ აქვს გარკვეული ხარვეზები და არის გასაუმჯობესებელი. მაგალითად, როგორც უკვე განვიხილეთ, მონრეალის კონვენცია არ შეიცავს ჩასხდომის/გადმოსხდომის განმარტებას, არ შეიცავს ტერმინ „შემთხვევის“ განმარტებას, რაც იმას ნიშნავს, რომ ეროვნულმა სასამართლოებმა უნდა დაადგინონ ამ ტერმინების მნიშვნელობა საქმის განხილვის დროს, ხოლო ერთი კონკრეტული ქვეყნის სასამართლოს გადაწყვეტილება ან განმარტება არ არის აბსოლუტური, არ ნიშნავს, რომ სხვა ქვეყნის შიდა სასამართლოებმა უნდა გაიზიარონ ეს განმარტება, შესაბამისად მათ აქვთ შესაძლებლობა მიიღონ სრულიად განსხვავებული გადაწყვეტილება მსგავს საქმეებში. ეს კი, მთლიანობაში ხელს უშლის კონვენციის ნორმების ანალოგიურად გაგებას ნებისმიერ მონაწილე სახელმწიფოში, რის შედეგადაც შეუძლებელია ერთიანი პრაქტიკის დამკვიდრება.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, არსებობს რამდენიმე რეკომენდაცია, რომელიც ხელს შეუწყობს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლის განვითარებას. უპირველეს ყოვლისა, სფეროს განვითარებისთვის უკეთესი იქნება, თუ უფრო და უფრო მეტი ქვეყანა მოახდენს მონრეალის კონვენციის რატიფიცირებას. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, შესაძლოა, ეს არ არის „სრულყოფილი“ კონვენცია, მაგრამ მაინც ყველაზე მოწინავე დოკუმენტია ამ სფეროში, ამიტომ მაქსიმალური ერთგვაროვნებისთვის საჭიროა უფრო და უფრო მეტმა ქვეყანამ მიიღოს მონაწილეობა. დღესდღეობით, კონვენცია რატიფიცირებულია 138 სახელმწიფოსა და ევროკავშირის მიერ.¹

დარგის განვითარებისთვის ასევე უკეთესი იქნება, თუ კონვენციაში გარკვეული ტერმინები და დეტალები უფრო დაწვრილებით იქნება ახსნილი. მაგალითად, როგორიცაა ზემოაღნიშნული ტერმინი შემთხვევა ან ჩასხდომა/გადმოსხდომა. ეს ხელს შეუწყობს ტერმინთა ერთიან გაგებასა და პრაქტიკის ჩამოყალიბებას.

დღესდღეობით, ფსიქიკური ტრავმა ისეთივე მნიშვნელოვანია, როგორც ფიზიკური დაზიანება და წინგადადგმული ნაბიჯი იქნება, თუკი მონრეალის კონვენციის ფარგლებში მოექცევა. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, კონვენციის ფორმულირება განსაზღვრავს მხოლოდ ფიზიკურ დაზიანებას, მაგრამ პრაქტიკაში შესაძლებელია კონვენციის ფარგლების გაფართოება და მისი იმგვარი ინტერპრეტაცია, რომ უფრო შესაბამისი იყოს დღევანდელ რეალობასთან.

და ბოლოს, ერთ-ერთი მთავარი რეკომენდაციაა, რომ შეიქმნას დამოუკიდებელი სასამართლო ორგანო, რომელიც გადაწყვეტს დავებს ავიაკომპანიებსა და მომხმარებლებს შორის მონრეალის კონვენციის საფუძველზე. მსგავსი სასამართლოებისა თუ ტრიბუნალების შექმნა არ არის სიახლე თანამედროვე საერთაშორისო სამართლისთვის. მაგალითად, არსებობს გაეროს კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ, რომელმაც დააარსა საზღვაო სამართლის საერთაშორისო ტრიბუნალი;² ასევე, მსოფლიო ბანკის მიერ შეიქმნა საინვესტიციო დავების მოგვარების საერთაშორისო ცენტრი (ICSID).³ ასე რომ, თუ ასეთი სასამართლო შეიქმნა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართალში, ის მიიღებს ერთგვაროვან გადაწყვეტილებებს მსგავს

¹ CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR DONE AT MONTREAL ON 28 MAY 1999

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf [15.07.2023];

² International Tribunal for the Law of the Sea - <https://www.itlos.org/en/main/the-tribunal/the-tribunal/> [15.07.2023];

³ ICSID CONVENTION, REGULATIONS AND RULES

<https://icsid.worldbank.org/sites/default/files/ICSID%20Convention%20English.pdf> [15.07.2023]



საქმეებზე, რაც გულისხმობს გარკვეული პრაქტიკის ჩამოყალიბებას იმ თემებზე, რომლებიც სრულად არ არის გათვალისწინებული კონვენციით. ასევე, ამ სასამართლო ორგანოს მეტი ნდობა ექნება მოსარჩელეთა შორის, რადგან ის დამოუკიდებელი იქნება სამთავრობო ორგანოებისგან. და ბოლოს, ნაკლები გაურკვევლობა იქნება, თუ რომელ სასამართლოს უნდა მიმართოს მოსარჩელემ - კერძოდ, მოსარჩელებს ეცოდინებათ, რომ ამ სასამართლოს ნებისმიერ შემთხვევაში ექნება იურისდიქცია.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- დავით გეფერძე, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, 2021;
- Ronald I C Bartsch, International Aviation Law: A Practical Guide (second edition), 2018;
- Shawcross, Beaumont, International Air Law, 1957;
- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929;
- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air signed in Montreal on 28 May 1999;
- The World Bank, <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> ;
- <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-forecasts-complete-and-sustainable-recovery-and-growth-of-air-passenger-demand-in-2023.aspx> ;
- SPECIAL DRAWING RIGHTS (SDR), International Monetary Fund <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>
- Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc. 1990. <https://casetext.com/case/victoria-sales-corp-v-emery-air-freight-inc>
- Ruwantissa Abeyratne, *Law and Regulation of Air Cargo*, 2018 გვ. 210;
- Chubb v. Asiana Airlines, 2000 <https://www.justice.gov/osg/brief/chubb-and-son-inc-v-asiana-airlines-invitation>
- Air France v Saks (1985) 470 US 392 <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>
- Walsh v KLM N.V. (SDNY Sept. 12, 2011) <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/new-york/nysdce/7:2009cv01803/341015/25/>
- In Re Inflight Explosion on Trans World Airlines, 778 F. Supp. 625 (E.D.N.Y. 1991) <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/778/625/1605649/>
- Eastern Airlines Inc v Floyd (1991) 499 US 530 <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/>
- International Tribunal for the Law of the Sea - <https://www.itlos.org/en/main/the-tribunal/the-tribunal/>
- ICSID CONVENTION, REGULATIONS AND RULES <https://icsid.worldban>