



**დავით გეფერიძე**

*საერთაშორისო სამართლის დოქტორი,  
გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ავილირებული პროფესორი,  
ახალი უმაღლესი სასწავლებელი-ნიუნის პროფესორი*

**ნინო კალატოზიშვილი**

*საერთაშორისო სამართლის მაგისტრი (ოსუ)*

**ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის ზოგიერთი საკითხი  
მონრეალის 1999 წლის კონვენციის ფარგლებში**

**ანოტაცია**

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაცია, სხვა სატრანსპორტო დარგებთან მიმართებაში, საკმაოდ ახალი სფეროა, რომელიც მუდმივად ვითარდება ტექნოლოგიური მიღწევების გავლენით. სახელმძღვანელო საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმები ჯერ კიდევ ჩამოყალიბების ეტაპზეა. აღნიშნულ სფეროში ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს საკითხს წარმოადგენს ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობა. იგი რეგულირებულია ვარშავის 1929 წლისა და მონრეალის 1999 წლის კონვენციებით, რომლებიც თავისი წინამორბედის მსგავსად ადგენს ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობას მგზავრების სხეულის დაზიანებისა და სიკვდილისთვის, ბარგის ზიანისა და დაგვიანებისთვის. 1999 წლის მონრეალის კონვენციის მე-17 მუხლს ამ საკითხში, შეიძლება ითქვას, სახელმძღვანელო დებულება აქვს, თუმცა მასთან მიმართებით საკმაოდ ბევრია ისეთი ელემენტი, რომელზეც არ არსებობს ერთიანი, შეჯერებული აზრი და, შესაბამისად, ხშირია შიდა თუ საერთაშორისო სასამართლოების განსხვავებული გადაწყვეტილებები. აღნიშნული ნორმის ნაწილების სტანდარტიზებული გაგება და განმარტება მნიშვნელოვანია იმისთვის, რომ სხვადასხვა სახელმწიფოს იურისდიქციებში სამართლებრივი პროცესები იყო ერთმანეთთან უფრო შესაბამისად განხორციელებული, რაც მოგვიანებით უზრუნველყოფს უფრო სამართლიან შედეგებს, დაეხმარება ავიაკომპანიებს ვალდებულებების შეფასებაში და მისცემს მგზავრებს უფლებას სრულად გაითავისონ თავიანთი უფლებები. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის განვითარებად ლანდშაფტში, კონსენსუსის მიღწევა მსგავს საკითხებზე არა მხოლოდ აძლიერებს საკანონმდებლო ბაზას, არამედ საერთაშორისო თანამშრომლობასაც, და ხელს უწყობს უსაფრთხოებასა და სამართლიანობას ყველა დაინტერესებული მხარისთვის.

**საკვანძო სიტყვები:** *საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაცია, მონრეალის კონვენცია, „შემთხვევა“, „ზიანი“, ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობა.*

**ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის ზოგიერთი საკითხი  
მონრეალის 1999 წლის კონვენციის ფარგლებში**

ნაშრომი მიზნად ისახავს გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განხილვას, ფოკუსირებულია მონრეალის კონვენციის მე-17 მუხლზე, მისი ინტერპრეტაციული ნიუანსებით გამოწვეული სირთულის შესწავლით, და მიზნად ისახავს სტანდარტიზებული და ცალსახა გაგების მნიშვნელობისთვის ხაზის გასმას. გადამზიდველის პასუხისმგებლობის კონვენციური საფუძვლები 1929 წლის ოქტომბერში გამართულ ვარშავის კონფერენციაზე, რომელიც წარმოდგენილი იყო საერთაშორისო ავიაციის პასუხისმგებლობის წესების პროექტი. ეს წესები, ცნობილი, როგორც ვარშავის კონვენცია, ამოქმედდა 1933 წელს<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Shaubo Aziz, The International Air Carrier Liability (An Analytical Study of Warsaw Convention 1929 and Montreal Convention 1999), 2017, pg. 30.

ვარშავის კონვენციამდე სასამართლოები იყენებდნენ შიდა კანონმდებლობაში არსებულ ზოგად წესებს წარმოქმნილი კონფლიქტების შესახებ, ამიტომ საჭირო იყო საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმების გაერთიანება. ვარშავის კონვენციის უპირველესი მიზანი იყო, შეეზღუდა ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობა და ამით ხელი შეეწყო იმ დროისთვის ჯერ კიდევ საკმაოდ ახალი საერთაშორისო საავიაციო ინდუსტრიის ზრდისთვის<sup>1</sup>. ვარშავის კონვენცია საშუალებას აძლევდა ავიაკომპანიას, თუ მას სურდა თავიდან აერიდებინა პასუხისმგებლობას, დაემტკიცებინა, რომ ზიანი, რომელიც მიადგა მგზავრს ან საქონელს, გამოწვეული იყო უცხო/დამოუკიდებელი მიზეზით, და მათ მიღებული ჰქონდათ ყველა საჭირო ზომა ზიანის თავიდან ასაცილებლად და ასევე, განსაზღვრავდა კომპენსაციის შესაბამის ოდენობას<sup>2</sup>. თუმცა, დროის გასვლასთან ერთად, ხელმომწერი ქვეყნები იმედგაცრუებულნი იყვნენ ვარშავის კონვენციის დაბალი პასუხისმგებლობის ლიმიტებით და მიკერძოებულობით ინდუსტრიის მიმართ, ვინაიდან იგი უპირატესობას აძლევდა ანიჭებდა ავიანაზებს და არა მგზავრებს.

ამ ხარვეზების გამოსავალი იყო ახალი საერთაშორისო ხელშეკრულება, რომელსაც წარმოადგენდა მონრეალის კონვენცია. ამ შეთანხმებამ განაახლა, გააუმჯობესა და საბოლოოდ შეცვალა ვარშავის კონვენცია. 1999 წლის მონრეალის კონვენცია მიზნად ისახავდა მგზავრების უკეთ დაცვას, ხოლო მგზავრებსა და ავიაკომპანიებს შორის ინტერესთა უფრო სამართლიანი ბალანსის შეთავაზებას<sup>3</sup>. მონრეალის კონვენცია ვრცელდება „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე“, სადაც გამგზავრების და დანიშნულების ადგილები არის 135 ხელმომწერი ქვეყნიდან ერთ-ერთის ტერიტორიაზე. მონრეალის კონვენციას აქვს ორწლიანი შეზღუდვის ვადა ტრავმის ან მგზავრის დაღუპვასთან დაკავშირებული პრეტენზიების წარდგენისთვის<sup>4</sup> და აკისრებს მკაცრ პასუხისმგებლობას ავიაკომპანიებს დაახლოებით 160,000 აშშ დოლარამდე ზიანისთვის. მოსარჩელემ შეიძლება გადააჭარბოს ზიანის ზღვრულ ზღვარს, თუ ავიაკომპანია ვერ უარყოფს თავის პასუხისმგებლობას მოსარჩელის დაზიანებებზე. კონვენციის მოცემული წესის თანახმად, „გადამზიდველი პასუხს აგებს ზიანისთვის, რომელიც წარმოიქმნება მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში, მხოლოდ იმ პირობით, რომ შემთხვევა, რომელიც სიკვდილის ან დაზიანების მიზეზი გახდა, მოხდა საჰაეროს ხომალდის ბორტზე ან ჩასხდომის ან გადმოსხდომის ნებისმიერი ოპერაციის დროს<sup>5</sup>„ იგივე პუნქტი მომდევნო მუხლებში უფრო ჰფენს ნათელს გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხს და ასახელებს პირობებს, რომლის არსებობის შემთხვევაში გადამზიდველს არ ეკისრება პასუხისმგებლობა. მე-17 მუხლის განმარტების პრობლემური ასპექტი, როგორც უკვე აღინიშნა, მონრეალის 1999 წლის კონვენციის თანახმად, გადამზიდველისთვის პასუხისმგებლობის დასაკისრებლად საჭიროა, სახეზე იყოს „შემთხვევა“, რომელიც მოხდა ხომალდის საჰაერო ბორტზე ან ჩასხდომის ან გადმოსხდომის ნებისმიერი ოპერაციის დროს<sup>6</sup>. აღნიშნულ მუხლში აზრთა სხვადასხვაობას იწვევს ერთზე მეტი ელემენტი. კონვენცია არ განსაზღვრავს ტერმინებს „ჩასხდომა“ და „გადმოსხდომა“, რის გამოც გარკვეულ შემთხვევებში სასამართლოებს დასჭირდათ დაედგინათ, როდის იწყებს მგზავრი ბორტზე ჩაჯდომას და როდის დაასრულებს გადმოჯდომას, მე-17 მუხლის მიზნებისთვის. აღნიშნული სასამართლოები ამ საკითხის განხილვისას ყურადღებას ამახვილებენ რამდენიმე ფაქტორზე, მათ შორის მგზავრის ქმედებაზე დაზიანების მიღების მომენტში; მგზავრის გადაადგილების რაიმე შემზღვევად გარემოებაზე, ასეთის არსებობის შემთხვევაში; უშუალოდ ჩასხდომის პროცესის მო-

<sup>1</sup> Ibid.

<sup>2</sup> Ahmed Ibrahim al-Sheikh, *The Liability for the International Air Transport Damages Compensation, According to the Warsaw Convention 1929 and Montreal in 1999*, (The Arab Renaissance House for Publishing, Cairo, 2008), p. 22.

<sup>3</sup> Erin Applebaum, *How a 2022 case modernized the protection of airline passenger rights*, Reuters, 8 February 2023, available at: <https://www.reuters.com/legal/legalindustry/how-2022-case-modernized-protection-airlinepassenger-rights-2023-02-08/>.

<sup>4</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO), *Convention For the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention 1999)*, Art. 35(1).

<sup>5</sup> Ibid, Art. 17(1).

<sup>6</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO), *Convention For the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention 1999)*, Art. 17(1)

ახლოებაზე; მგზავრის ფიზიკურ სიახლოვეზე საჰაერო ხომალდის კართან<sup>1</sup>. მაგალითად, თუკი მგზავრი სხეულის დაზიანებას მიიღებს აეროპორტში ყოფნისას, ჩასხდომამდე გარკვეული დროით ადრე, სასამართლო, დიდი ალბათობით, დაადგენს, რომ აღნიშნული ტერმინ „ჩასხდომის“ მნიშვნელობის ფარგლებში ვერ მოექცევა<sup>2</sup>. როგორც წესი, სასამართლოები ჩასხდომისა და გადმოსხდომის ქმედებების ვიწროდ განმარტავენ და მოითხოვენ სიახლოვეს, როგორც დროის ასპექტში, ისე ფიზიკურად.

საქმეში *Walsh v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.*, სასამართლომ დაადგინა, რომ მგზავრი, რომელმაც გასასვლელთან ლითონის ძელს ფეხი წამოჰკრა და დაეცა, იყო „ჩაჯდომის“ მომენტში, რაც აღნიშნულს აქცევდა მე-17 მუხლის მოქმედების ფარგლებში<sup>3</sup>. მოცემული მუხლის ფარგლებზე მსჯელობისას, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ტერმინი „შემთხვევა“, რომელიც უკვე წლებია განსხვავებულ მოსაზრებებს წარმოშობს, როგორც სამეცნიერო წრეში, ასევე სასამართლო პრაქტიკაში<sup>4</sup>. შეთანხმებული განმარტების არარსებობა პრობლემას წარმოადგენს სასამართლოებისთვის და, შესაბამისად, იწვევს გადაწყვეტილებებში მნიშვნელოვან განსხვავებებს. „შემთხვევა“, როგორც პასუხისმგებლობის გამომწვევი გარემოება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ 1944 წლის კონვენციის მე-13 დანართის თანახმად, „შემთხვევა“, არის უშუალოდ საჰაერო ხომალდის ოპერაციასთან დაკავშირებული და ხდება დროის იმ მონაკვეთში, როცა მგზავრი ადის ხომალდის ბორტზე მანამ, სანამ იგი არ დატოვებს მას<sup>5</sup>. მართლმსაჯულების ევროპული სასამართლოს (CJEU) 2019 წლის 19 დეკემბრის გადაწყვეტილებაში საქმეზე *GN v. ZU* აღნიშნული აქვს, რომ ვინაიდან მონრეალის კონვენციაში „შემთხვევა“, განმარტებული არაა, რეფერენსი უნდა გაკეთდეს მის ჩვეულებრივ განმარტებაზე მისი კონტექსტისა და კონვენციის მიზნების გათვალისწინებით<sup>6</sup>. ფაქტობრივი გარემოებების თანახმად, საქმე ეხებოდა მაიორკადან ვენისკენ ფრენისას მგზავრის სხეულის დაზიანების, კერძოდ, ცხელი ყავის „გაურკვეველი მიზეზით“ გადასხმის შედეგად მიყენებული დამწვრობისთვის გადამზიდის პასუხისმგებლობას. ავსტრიის ავიანაზის (მოპასუხის) განცხადებით, ტერმინი „შემთხვევა“ კონვენციის მე-17 მუხლის ფარგლებში საჭიროებდა უშუალოდ ფრენასთან დაკავშირებული საშიშროების არსებობას; თუმცა, მართლმსაჯულების ევროპულმა სასამართლომ განმარტა, რომ „ჩვეულებრივი მნიშვნელობა, რომელიც ტერმინი „შემთხვევას“ აქვს გულისხმობს გაუთვალისწინებელს, საზიანოსა და უნებლიეს,<sup>7</sup> და მიუთითა მონრეალის კონვენციის მიზნებზე, რასაც წარმოადგენს „ავიაგადამზიდის პასუხისმგებლობის მკაცრი სისტემის ჩამოყალიბება“. ამასთან, რომ კონვენცია არაა შეზღუდული მხოლოდ უშუალოდ ავიაციასთან დაკავშირებული საფრთხეებით: „შემთხვევის“ კონცეფცია...ფარავს ყველა სიტუაციას, რომელიც ხდება საჰაერო ხომალდის ბორტზე და გამოწვეულია იმ ობიექტით, რომელიც გამოიყენება მგზავრთა მომსახურებისას, იმის გამოკვლევის საჭიროების გარეშე ეს სიტუაციები უშუალოდ სამოქალაქო ავიაციასთან დაკავშირებული საფრთხით არის გამოწვეული თუ არა,<sup>8</sup>. ეს გადაწყვეტილება მიღებულ იქნა იმის საფუძველზე, რომ კონვენციის გამოცხადებული მიზანი მგზავრების უსაფრთხოების დაცვაა. მიუხედავად იმისა, რომ იგი არ იყო შეუსაბამო სასამართლოს წინა გადაწყვეტილებებთან, განმარტების სპეციფიკურობა გარკვეულწილად ართულებს სიტუაციას, ვინაიდან თუ ობიექტი გამოიყენება მგზავრთა მომსახურებისთვის, იგი რთულად დააკმაყოფილებს მოულოდნელობისა და უჩვეულობის კრიტერიუმს. აღსანიშნავია, ასევე განმარტების საკითხზე არა მხოლოდ „საერთაშორისო“ (რამდენადაც

<sup>1</sup> *Ramos v. Am. Airlines, Inc.*, 2011 WL 5075674 (W.D.N.C. Oct. 25, 2011)

<sup>2</sup> *Ibid*

<sup>3</sup> *Walsh v. Luchtvaart*, 09-civ-01803 (RKE) (S.D.N.Y. Sep. 14, 2011)

<sup>4</sup> Olena Bokareva, *The Meaning of "Accident" under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence*. In A. Basu Bal, T. Rajput, G. Argüello, & D. Langlet (Eds.), *Regulation of Risk: Transport, Trade and Environment in Perspective*, 2022, pg. 157-184.

<sup>5</sup> Annex 13, *The Chicago Convention on International Civil Aviation*, (Chicago, 1944), pg.10.

<sup>6</sup> CJEU, *GN v. ZU*, Case C-532/18, Judgment of the Court (Fourth Chamber), 19 December 2019, § 34

<sup>7</sup> *Ibid*, § 35

<sup>8</sup> *Ibid*, § 43

რელევანტურია მართლმსაჯულების ევროპული სასამართლოს ასე მოხსენიება), არამედ შიდა სასამართლოების მოსაზრებები. საქმე *Fenton v J. Thorley* წარმოადგენდა ერთ-ერთ უპირველესს, რომელშიც განხილულ იქნა „შემთხვევის“ განმარტების საკითხი – ტერმინი „შემთხვევა“ არაა ტექნიკური ტერმინი კონკრეტულად განსაზღვრული მნიშვნელობით. ზოგადი გადმოსახედიდან, და იურიდიული პასუხისმგებლობების გათვალისწინებით, იგი მოიაზრებს გაუთვალისწინებელ და მოულოდნელ შემთხვევას, რომლის შედეგადაც დადგა ზიანი. თუმცა იგი ზოგჯერ გამოიყენება, როგორც გამომწვევი მიზეზის, ასევე შედეგის აღსანიშნავადაც. ამით ხაზი გაესვა იმას, რომ განსხვავებულ კონტექსტში მას სხვადასხვა მნიშვნელობის შეძენა შეეძლო. აღნიშნული მოგვიანებით მრავალ გადაწყვეტილებაში იქნა მოხსენიებული<sup>1</sup>.

ამერიკის შეერთებული შტატების უზენაესმა სასამართლომ საქმეზე *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392, 405<sup>2</sup> ჯერ კიდევ 1985 წელს განმარტა, რომ ტერმინი „შემთხვევა“ უნდა ყოფილიყო კონცეფციურად მოქნილი და გამოყენებული ფართო კონტექსტში, და მხოლოდ მას შემდეგ, რაც მგზავრის დაზიანებასთან დაკავშირებით ყველა გარემოება იქნებოდა შეფასებული. ამ შემთხვევაში, ფრენისას მგზავრი (მოსარჩელე) გრძნობდა წნევასა და ტკივილს ყურის არეში, ხოლო ექიმთან კონსულტაციის შემდეგ აღმოაჩინა, რომ ცალ ყურში სამუდამოდ ჰქონდა სმენა დაქვეითებული. იგი ამტკიცებდა, რომ აღნიშნული გამოწვეული იყო საჰაერო ხომალდის წნევის მარეგულირებელი სისტემის გაუმართაობით. სასამართლომ დაადგინა, რომ პასუხისმგებლობა მე-17 მუხლით წარმოიშობა მხოლოდ მაშინ, თუკი მგზავრის დაზიანება გამოწვეულია მოულოდნელი ან უჩვეულო მოვლენით, რომელიც მგზავრისგან დამოუკიდებლად ხდება და არა მაშინ, როცა იგი გამოწვეულია მგზავრის შინაგანი რეაქციით ხომალდის ჩვეულებრივ, ნორმალურ და მოსალოდნელ ფუნქციონირებაზე, რა შემთხვევაშიც აღნიშნული აღარ ექცევა მე-17 მუხლის მოქმედების ფარგლებში. სასამართლომ დაამატა, რომ ეს განმარტება მოქნილად უნდა იქნას გამოყენებული მგზავრის დაზიანებებთან დაკავშირებული ყველა გარემოების შეფასების შემდეგ. ამ დასკვნის მიღწევასა სასამართლომ დაწვრილებით შეისწავლა მე-17 მუხლი, მათ შორის *travaux preparatoires* და დასხვა სასამართლოების მიერ მიღებული გადაწყვეტილებები. მან დაასკვნა, რომ მე-17 მუხლის ტექსტი ეხება შემთხვევას, რომელმაც გამოიწვია მგზავრის ზიანი და არა შემთხვევას, რომელიც არის (ხაზგასმით დამატებულია) მგზავრის დაზიანება – ეს განსხვავება მნიშვნელოვანია. აღიარებული იქნა, რომ „შემთხვევის“ მნიშვნელობა არ არის განსაზღვრული არც კონვენციაში და არც *travaux preparatoires*-ში<sup>3</sup>. ამრიგად, მე-17 მუხლში ტერმინის „შემთხვევის“ მნიშვნელობის დასადგენად სასამართლომ მიუთითა მისი ფრანგული სამართლებრივი მნიშვნელობა, რადგან ვარშავის კონვენცია ფრანგულ ენაზე იყო შედგენილი. ამან ცხადყო, რომ ეს ტერმინი მისი ფრანგული სამართლებრივი მნიშვნელობით განსხვავდება ტერმინის მნიშვნელობისაგან დიდ ბრიტანეთში, გერმანიაში ან შეერთებულ შტატებში. ამგვარად, მიუხედავად იმისა, რომ სიტყვა „შემთხვევა“ ხშირად გამოიყენება უშუალოდ ადამიანის დაზიანების მოვლენის აღსანიშნავად, ის ასევე ზოგჯერ გამოიყენება ტრავმის მიზეზის აღსაწერად და, როდესაც სიტყვა გამოიყენება ამ უკანასკნელი მნიშვნელობით, ის ჩვეულებრივ განისაზღვრება, როგორც შემთხვევითი, მოულოდნელი, უჩვეულო ან გაუთვალისწინებელი მოვლენა. სასამართლომ დაასკვნა, რომ კონვენციის ტექსტი ვარაუდობს, რომ მგზავრის დაზიანება გამოწვეული უნდა იყოს მოულოდნელი ან უჩვეულო მოვლენით<sup>4</sup>. სასამართლომ ასევე ხაზი გაუსვა იმას, რომ მგზავრის დაზიანების შემთხვევაში გამომწვევი მიზეზები განსხვავდებოდა ბარგის დაზიანების გამომწვევი მიზეზებისგან<sup>5</sup>. აქ ცალკე პრობლემას წარმოადგენს ის ფაქტი, რომ კონვენციის ქართულ ვერსიაში ორივე პუნქტში (მგზავ-

<sup>1</sup> *Fenton v. J. Thorley & Co Ltd*, AC 443 (1993)

<sup>2</sup> U.S. Supreme Court, *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985)

<sup>3</sup> Olena Bokareva, The Meaning of “Accident” under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence. In A. Basu Bal, T. Rajput, G. Argüello, & D. Langlet (Eds.), *Regulation of Risk: Transport, Trade and Environment in Perspective*, 2022, pg. 157-184.

<sup>4</sup> *Ibid*

<sup>5</sup> Karin Paulsson, *Passenger Liability, according to the Montreal Convention*, University of Lund, 2009, pg.30; See also: Shawcross, *Beaumont, Air Law*, volume 1, 2008, pg. 655 (VII)

რისა და ბარგის ზიანის) გამოყენებულია ტერმინი „შემთხვევა“ მაშინ, როცა ინგლისურ ვერსიაში მოხსენიებულია accident და event. შესაბამისად, ქართულად რთულია მათ შორის განსხვავების აღმოჩენას. თუმცა, კვლავ ინგლისურ ვერსიაზე საუბრისას, როგორც travaux préparatoires-დან ირკვევა, მგზავრის დაზიანება უნდა იყოს გამოწვეული შემთხვევით/accident, რადგან, ბარგის ზიანის მსგავსად, event რომ ყოფილიყო გამოყენებული, ზედმეტად ფართოდ შეიძლებოდა ყოფილიყო განმარტებული, რაც სარჩელების რაოდენობას საგრძნობლად გაზრდიდა<sup>1</sup>. ამ შემთხვევაში სასამართლომ გაითვალისწინა კონვენციის მონაწილე სხვა სახელმწიფოების სამართლებრივი რეგულირება ამ საკითხის მიმართ და აღნიშნა, რომ ევროპული სასამართლოების მიერ სიტყვა „შემთხვევა“ მე-17 მუხლის ფარგლებში ინტერპრეტირებული იყო იმგვარად, რომ მოითხოვდა მგზავრის დაზიანების გამოწვევას მოულოდნელი მოვლენის მიერ<sup>2</sup>. აღნიშნული განმარტება, იქიდან გამომდინარე, რომ ინტერპრეტაციის საკმაოდ ფართო საშუალებას იძლევა, შესაბამისად, წარმოადგენს პრობლემურ საკითხს. ამასთან დაკავშირებით, მნიშვნელოვანი იყო 2022 წლის მასაჩუსეტსის საქალაქო სასამართლოს გადაწყვეტილება საქმეზე Moore v. British Airways PLC<sup>3</sup>, რომლითაც მგზავრთა სასარგებლოდ გადაიხარა აღნიშნულ საკითხში სასამართლოს მოსაზრება. ამ საქმეში, მოსარჩელემ მიიღო ფიზიკური დაზიანება როცა ჩამოდიოდა საჰაერო ხომალდის ტრაპზე. კერძოდ, ბოლო საფეხური იყო დანარჩენებზე მალალი და მოსარჩელის განცხადებით, ეს სხვაობა მისთვის მოულოდნელი და უჩვეულო იყო, რის გამოც მან დაკარგა წონასწორობა და დაეცა. სასამართლოს თავდაპირველი განმარტებით, აღნიშნული (საფეხურის სიმაღლეში სხვაობა) არ წამოადგენდა „მოულოდნელ ან უჩვეულო“ მოვლენას; მოსარჩელე ამაზე აცხადებდა, რომ აღნიშნული უნდა შეფასებულიყო სუბიექტური პერსპექტივიდან, ხოლო ავიახაზი ითხოვა საკითხის ობიექტურ შეფასებას. საქმე საბოლოოდ გადაწყდა მოსარჩელის სასარგებლოდ და სასამართლომ ხაზი გაუსვა იმას, რომ მონრეალის კონვენცია არის ხელშეკრულება, რომელიც უპირატესობას ანიჭებს მგზავრებს და შესაბამისად, მოსარჩელის მიერ იმ ფაქტის გახსენება, რომ ტრაპიდან ბოლო საფეხურიდან ჩამოვარდნა მისთვის მოულოდნელობას წარმოადგენდა, საკმარისია „შემთხვევის“ კრიტერიუმების დასაკმაყოფილებლად. ამ საქმეში ავიაგადამზიდის პასუხისმგებლობის დადგენის ფაქტი განსხვავდებოდა Barclay v British Airways-ს საქმისგან<sup>4</sup>, რომელშიც მგზავრის მიერ მიღებული დაზიანება არ მოექცა მე-17 მუხლის ფარგლებში. აღნიშნული საქმის შედეგი მნიშვნელოვანი იყო, ვინაიდან მან გზა გაუხსნა მომავალში დამავებულ მგზავრებს, რათა მოეთხოვათ კომპენსაცია მოულოდნელი პირობებით გამოწვეული შეთხვევებისთვის მაშინაც კი, თუ ეს პირობები შეესაბამებოდა ადგილობრივ კანონმდებლობასა და ინდუსტრიის რეგულაციებს. მაგრამ, რაც მთავარია, მან მხარი დაუჭირა მონრეალის კონვენციის შემქმნელთა მიზანს: კომერციული ავიაკომპანიის მგზავრების უსაფრთხოებისთვის პრიორიტეტის მინიჭებას.

## დასკვნა

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციასთან დაკავშირებული საფრთხის შედეგად გამოწვეულ შემთხვევებთან დაკავშირებით, წლებია მიმდინარეობს კამათი მონრეალის 1999 წლის კონვენციის შესაბამის მუხლში მოცემული ტერმინების განმარტების საკითხზე; მაგ., უნდა მომდინარეობდეს თუ არა „შემთხვევის“ განმარტება „სამოქალაქო ავიაციასთან დაკავშირებული რისკიდან“ თუ მოვლენიდან, რომელიც წარმოიშობა საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაში რაიმე გაუმართაობის ან უჩვეულობისგან. აღნიშნულზე შეჯერებული მოსაზრების არსებობა აუცილებელია იმიტომაც, რომ არასამართლიანია ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობა იმ ვითარებაში, როდესაც ავარია ხდება მგზავრის მიზეზით. როგორც ზემოაღნიშნულიდან ირკვევა, მონრეალის კონვენციის მიხედვით „შემთხვევის“ ცნება განხილულ იქნა, როგორც საერთაშორისო, ისე

<sup>1</sup> ICAO Doc. Doc.9775-EN International Conference on Air Law Volume II – Documents, p. 154.

<sup>2</sup> Air France v. Saks, 470 U.S. 392, (1985), p. 405.

<sup>3</sup> Moore v. British Airways PLC, 32 F.4th 110 (1st Cir. 2022)

<sup>4</sup> Barclay v British Airways QB 187 (2010)

შიდა, კონვენციის სხვადასხვა მონაწილე სახელმწიფოს უმაღლესი სასამართლოების, დონეზე. აღსანიშნავია, რომ თითოეული საქმის შედეგი დამოკიდებული იყო კონკრეტულ საქმეში შესაბამის ფაქტებსა და გარემოებებზე. თითოეულ შემთხვევაში გულდასმით იყო გამოკვლეული, წარმოადგენდა თუ არა ეს მოვლენა მონრეალის კონვენციის მე-17 მუხლის მიხედვით „შემთხვევა“. სასამართლოების უმრავლესობის გადაწყვეტილებით მნიშვნელოვანი იყო, ე.წ. externality მოთხოვნა – ესა თუ ის შემთხვევა მოექცეოდა მე-17 მუხლის ფარგლებში, თუკი იგი მომხდარი იყო მგზავრისგან დამოუკიდებლად. ამასთანავე, აშკარა იყო უთანხმოება სასამართლოებსა და ზოგ შემთხვევაში მოსამართლეებს შორისაც, რომლებსაც ერთსა და იმავე საქმეში ჰქონდათ განსხვავებული აზრები, რაც ბუნებრივიცაა, იქიდან გამომდინარე, რომ აღნიშნული ტერმინის ინტერპრეტაციის შესაძლებლობა საკმაოდ ფართო იყო. ტერმინისთვის „შემთხვევა“ 1999 წლის მონრეალის კონვენციაში ბრალის ელემენტი რელევანტური არაა. გადამზიდველი პასუხისმგებელია ნებისმიერ შემთხვევაში, მის მიერ პასუხისმგებლობის თავიდან არიდების ერთადერთი გზა არის მე-20 მუხლის შესაბამისად, თუ მას შეუძლია დაამტკიცოს, რომ ზიანი გამოწვეულია ან მასში წვლილი მიუძღვის კომპენსაციის მომთხოვნ პირის დაუდევრობით ან სხვა მართლსაწინააღმდეგო ქმედებით ან უმოქმედობით. მონრეალის კონვენციის მე-17 მუხლში ტერმინ „შემთხვევის“ ირგვლივ არსებული ბუნდოვანება ხაზს უსვამს საყოველთაოდ მიღებული ინტერპრეტაციის კრიტიკულ აუცილებლობას. მკაფიო და სტანდარტიზებული გაგება არსებითია სხვადასხვა სახელმწიფოს იურისდიქციებში სამართლებრივი პროცესების ერთმანეთის შესაბამისად განსახორციელებლად, რაც მოგვიანებით უზრუნველყოფს უფრო სამართლიან შედეგებს, დაეხმარება ავიაკომპანიებს ვალდებულებების შეფასებაში და მისცემს მგზავრებს უფლებას სრულად გაითავისონ თავიანთი უფლებები. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის განვითარებად პრიზმაში, კონსენსუსის მიღწევა მსგავს საკითხებზე არა მხოლოდ აძლიერებს საკანონმდებლო ბაზას, არამედ საერთაშორისო თანამშრომლობასაც, და ხელს უწყობს უსაფრთხოებასა და სამართლიანობას ყველა დაინტერესებული მხარისთვის.

## გამოყენებული ლიტერატურა

### ელექტრონული რესურსები:

Erin Applebaum, How a 2022 case modernized the protection of airline passenger rights, Reuters, 8 February 2023, available at: <https://www.reuters.com/legal/legalindustry/how2022-case-modernized-protection-airline-passenger-rights-2023-02-08/>

### სტატიები/ნაშრომები:

Shawcross, Beaumont, Air Law, volume 1, 2008

Karin Paulsson, Passenger Liability, according to the Montreal Convention, University of Lund, 2009

Shaubo Aziz, The International Air Carrier Liability (An Analytical Study of Warsaw Convention 1929 and Montreal Convention 1999), 2017

Ahmed Ibrahim al-Sheikh, The Liability for the International Air Transport Damages Compensation, According to the Warsaw Convention 1929 and Montreal in 1999, (The Arab Renaissance House for Publishing, Cairo, 2008)

Olena Bokareva, The Meaning of “Accident” under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence. In A. Basu Bal, T. Rajput, G. Argüello, & D. Langlet (Eds.), Regulation of Risk: Transport, Trade and Environment in Perspective, 2022

### სასამართლო საქმეები:

Air France v. Saks, 470 U.S. 392, (1985)

Moore v. British Airways PLC, 32 F.4th 110 (1st Cir. 2022)

Barclay v British Airways QB 187 (2010)

Fenton v. J. Thorley & Co Ltd, AC 443 (1993)

GN v. ZU, Case C-532/18, Judgment of the Court (Fourth Chamber), 19 December 2019

Ramos v. Am. Airlines, Inc., 2011 WL 5075674 (W.D.N.C. Oct. 25, 2011)

### სამართლებრივი აქტები:

ICAO Doc. Doc.9775-EN International Conference on Air Law Volume II – Documents

International Civil Aviation Organization (ICAO), Convention For the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention 1999)

Annex 13, The Chicago Convention on International Civil Aviation, (Chicago, 1944)