

საქართველო გალანგვან- გალანგილველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა სამგზავრო გალანგვანისას პარაპის, მონრეალის, ევროპისა და საქართველოს სამართლის ნორმების ანალიზის შედეგად

თამარ ვეფხვაძე

გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტის
დოქტორანტი, სამართლის მეცნიერთა კავშირის
ნევრი, ადვოკატი

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 362-ე მუხლის მეორე პუნქტის შესაბამისად, ვალდებულება უნდა შესრულდეს ჯეროვნად, კეთილსინდისიერად, დათქმულ დროსა და ადგილას, რომლის შეუსრულებლობასაც მოჰყვება სამოქალაქო პასუხისმგებლობა. მოვალე ვალდებულია, კრედიტორს აუნაზღაუროს მიყენებული ზიანი, რაც გულისხმობს იმას, რომ უნდა აღდგეს ის მდგომარეობა, რომელიც იარსებებდა, რომ არ დამდგარიყო ანაზღაურების მავალდებულებელი გარემოება.

მ. მოსულიშვილი იურიდიულ პასუხისმგებლობას სოციალური პასუხისმგებლობის შემადგენლობაში განიხილავს. იგი მიიჩნევს, რომ პასუხისმგებლობა წარმოადგენს საზოგადოებრივ ურთიერთობათა სუბიექტის მიერ სოციალურ ნორმათა მოთხოვნების დაცვას და მათი დარღვევის შემთხვევაში დამრღვევი პირის მიერ პირადი ან ქონებრივი ხასიათის აღმკვეთ ღონისძიებათა გატარებას. ავტორი სამართლებრივ პასუხისმგებლობას აყალიბებს, როგორც ყოველი პირის ვალდებულებას, დაიცვას სამართლებრივი ნორმები, ხოლო მათი შეუსრულებლობის შემთხვევაში ვალდებულია, განიცადოს სამართლის ნორმით გათვალისწინებული და სახელმწიფოს მიერ დადგენილი პირადი და ქონებრივი ხასიათის აღმკვეთი ღონისძიებები¹.

სამოქალაქო პასუხისმგებლობა არის უკვე არსებული ვალდებულების დამატება ან ცვლილება ახალი ვალდებულებით სახელმწიფოებრივი იძულების სახით, გადაიხადოს განსაზღვრული ფულადი თანხა კომპენსაციის სახით, სუბიექტური (ქონებრივი ან არაქონებრივი) უფლების დარღვევისათვის².

საჭაერო გადაწყვეტილება-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის საკითხი რეგულირდება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი ნორმების შესაბამისად. უნივერსალურ საერთაშორისო სამართლის ნორმებს განეკუთვნება ვარშავის 1929 წლის კონვენცია და მონრეალის 1999 წლის კონვენცია. ამ უკანასკნელის მიღების აუცილებლობა სამოქალაქო ავიაციის განვითარებამ განაპირობა. აღსანიშნავია, რომ ეს ორივე კონვენცია პარალელური რეჟიმით განაგრძობს ფუნქციონირებას, რადგანაც სახელმწიფოები ეტაპობრივად აღიარებენ ახალ კონვენციას. რაც შეეხება პასუხისმგებლობის საკითხს, იგი 1999 წლის კონვენციაში უფრო გამკაცრებულია. ამასთან, ევროპის გაერთიანების შექმნამ

განაპირობა რეგიონული სამართლის ნორმების ჩამოყალიბება. ევროკავშირის მასშტაბით გადაწყვეტილება-გადამზიდველთა ქონებრივი პასუხისმგებლობა ძირითადად მოცემულია ევროკავშირის რეგულაციებში. ისინი მოქმედებს მხოლოდ ევროკავშირის ტერიტორიაზე. ევროკავშირის საბჭოს რეგულაცია #889/2002 „სავაიციო შემთხვევისას საჭაერო გადაწყვეტილება-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ“ მიუთითებს, რომ ეს ნორმები ეფუძნებოდა ჯერ ვარშავის კონვენციას და შემდეგ უკვე - მონრეალის კონვენციას³.

სამოქალაქო პასუხისმგებლობა შეიძლება იყოს სახელმწიფოებრივი და დელიქტური. პირველი შემთხვევა მაშინაა, თუ მხარეთა შორის არსებობს ხელშეკრულება და დაირღვევა ერთ-ერთი მხარის უფლება. დელიქტის დროს კი ზიანი ადგება პირს, რომელიც არ არის სამართალდამრღვევთან სახელმწიფოებრივი ურთიერთობაში ანდა ასეთ ურთიერთობაში მყოფს, მაგრამ უფლების დარღვევა ხდება სამოქალაქო-სამართლებრივი ხელშეკრულებით მოწესრიგებისას⁴.

გერმანული სამართალი იცნობს წინასახელმწიფოებრივი ურთიერთობების ბრალეულობის „culpa in contrahendo“ შედეგად წარმოშობილ პასუხისმგებლობას. ასეთი წინასახელმწიფოებრივი კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობის წინაპირობაა ხელშეკრულების მსგავსი, ნდობაზე დამყარებული ურთიერთობის არსებობა, რომელიც წარმოიშობა იმისგან დამოუკიდებლად, სამომავლოდ დაიდება თუ არა ხელშეკრულება. აღსანიშნავია, რომ წინასახელმწიფოებრივი ვალდებულებით ურთიერთობებში მოთხოვნაზე უფლებამოსილი პირები არიან მესამე პირებიც⁵.

ზიანი ინტერესის ხელყოფა, მიუხედავად იმისა, იგი ქონებრივია თუ არაქონებრივი.

1 მოსულიშვილი მ., 2002. იურიდიული პასუხისმგებლობა, კონცეფციები და მოსაზრებები. თბილისი. გვ.12-13.
 2 გაბიჩვაძე შ., 2012. საჭაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება. დისერტაცია. ივ.ჯავახიშვილის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტი. თბილისი, გვ.119.

3 ევროპის კავშირი, 13.05.2002. საბჭოს რეგულაცია: სავაიციო შემთხვევისას საჭაერო გადაწყვეტილება-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ, 889/2002.
 4 Dam C., 2013. European Tort Law. Oxford University Press, United Kingdom, P.52.
 5 კროპპოლერი იან., 2014. გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის კომენტარები. გერმანიის თანამშრომლობა (GIZ), თბილისი, გვ.197-200.

გადაყვანა-გადაზიდვების დარღვევისას გამოიყენება ქონებრივი პასუხისმგებლობა, რომლის დასაკისრებლად აუცილებელია სახეზე გვქონდეს სამართალდარღვევის შემადგენლობა – მართლსაწინააღმდეგობა: ზიანი, მიზეზობრივი კავშირი და ბრალი.

ნორმა, რომლითაც პირველად განისაზღვრა ევროკავშირის ტერიტორიაზე გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის საკითხი, არის საბჭოს 1997 წლის 2027/97 რეგულაცია „სავაიციო შემთხვევების დროს გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ“⁶. იგი დაფუძნებულია ვარშავის სისტემის შემადგენელ ნორმებზე.

2027/97 რეგულაციით განისაზღვრა გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხი მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანებისას, რომელიც მას მიადგა საჰაერო ხომალდზე ან ჩასხდომისა და გადმოსხდომის პროცედურების გავლის დროს. რეგულაციაში აღნიშნული იყო, რომ მგზავრზე ზიანის მიყენებისას და მისი ბარგის დაზიანებისას, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა არ შეიძლება შეიზღუდოს კანონმდებლობისა და შეთანხმების დადების საფუძველზე. გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა არ დადგებოდა იმ შემთხვევაში, თუ იგი დაამტკიცებდა, რომ მიყენებული ზიანი ან სიკვდილი გამოიწვია მგზავრის ქმედებამ. აღსანიშნავია, რომ გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებული იყო, სამგზავრო დოკუმენტებში მიეთითებინა პასუხისმგებლობის ფარგლების შესახებ და პასუხი ეგო ქონებრივ ზიანზე მისი მიყენებიდან 15 დღის განმავლობაში.

2002 წელს საბჭომ მიიღო 889/2002 რეგულაცია „სავაიციო შემთხვევისას საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ“⁷, რომლითაც ცვლილებები შევიდა 2027/97 რეგულაციაში. ახალი ნორმის ჩამოყალიბება განაპირობა მონრეალის 1999 წლის კონვენციის

მიღებამ, რომლითაც დაწესდა გადაყვანა-გადაზიდვების მოდიფიცირებული წესები. 889/2002 რეგულაციის უმთავრესი მიზანია რეგიონალურ დონეზე პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელი ნორმების შესაბამისობაში მოყვანა მონრეალის 1999 წლის კონვენციასთან.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დარღვევის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის განხილვისას, პირველ რიგში, უნდა გავითვალისწინოთ ის გარემოება, რომ საჰაერო ხომალდი, ისევე როგორც სხვა სატრანსპორტო საშუალება, მომეტებული საფრთხის წყაროა. ამასთან, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის რეგლამენტაციისას უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორი მთავარი საკითხის გადაწყვეტა, როგორებიცაა: საჰაერო ტრანსპორტით მოსარგებლე პირებისა და ორგანიზაციების დაცვა და გადაყვანა-გადაზიდვებში მონაწილე ავიასაწარმოებისათვის სტიმულის მიცემა, რათა მათ არ შეექმნათ სერიოზული ფინანსური სიძნელეები.

საჰაერო კოდექსის 77-ე მუხლით განსაზღვრულია პასუხისმგებლობის საკითხი მგზავრის გარდაცვალების ან მისი ჯანმრთელობის მოშლის შემთხვევაში. სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის უფლება ადამიანის აბსოლუტურ უფლებათაგანია. აღსანიშნავია, რომ ადამიანის სიცოცხლე არ წარმოადგენს ქონებას ცივილური გაგებით, მაგრამ მისი ხელყოფით დამდგარი ზიანი ანაზღაურებას ექვემდებარება⁸.

გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს იმ ზიანზე, რომელიც გამოწვეულია მგზავრის გარდაცვალებით, დასახიჩრებით ან სხეულის სხვაგვარი დაზიანებით იმ შემთხვევაში, თუ უბედური შემთხვევა მოხდა აეროპორტის საზემდედველო არეში ან საჰაერო ხომალდზე. წინააღმდეგ შემთხვევაში, ავიაკომპანიას ეკისრება მტკიცების ტვირთი, რომლის მიხედვითაც იგი ვალდებულია, დაამტკიცოს, რომ დამდგარ შედეგში მას ბრალი არ მიუძღვის

6 ევროპის კავშირი, 1997. საბჭოს რეგულაცია: სავაიციო შემთხვევების დროს გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ, 2027/97.

7 ევროპის კავშირი, 13.05.2002.. საბჭოს რეგულაცია: სავაიციო შემთხვევისას საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ, 889/2002.

8 ჭანტურია ლ., ზოიძე, ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., 2001. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი. წიგნი მესამე, ვალდებულებითი სამართალი, ზოგადი ნაწილი. სამართალი, თბილისი, გვ. 368.

და ზიანი მისი უშუალო ზემოქმედების შედეგად არ დამდგარა.

აღნიშნული ნორმა სათავეს იღებს ვარშავის 1929 წლის კონვენციიდან, რომლის მიხედვითაც, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებელია მგზავრის სიკვდილის, დასახიჩრების ან სხეულის სხვა დაზიანებაზე, რომელიც მიადგა მგზავრს საჰაერო ხომალდზე ან ჩასხდომისა, ან გადმოსხდომის დროს პროცედურების გავლისას. მომდევნო წლებში მიღებული საერთაშორისო სამართლის ნორმებით, ეს ფუძემდებლური პრინციპი არ შეცვლილა, მაგრამ შეიცვალა პასუხისმგებლობის ფარგლები. მაგალითად, 1929 წლის ვარშავის კონვენციით მგზავრთა მიმართ პასუხისმგებლობა შემოიფარგლებოდა 125 000 ფრანგული ოქროს ფრანკით (დაახლოებით 10 000 აშშ დოლარი), 1955 წლის ჰააგის ოქმით პასუხისმგებლობის ზღვარი გაიზარდა 250 000 ფრანგულ ფრანკამდე (დაახლოებით 20 000 აშშ დოლარი), ხოლო 1971 წლის გვატემალის ოქმით პასუხისმგებლობის ზღვარმა 1 500 000 ფრანგულ ოქროს ფრანკს (დაახლოებით 100 000 აშშ დოლარი) მიაღწია. 1999 წელს მიღებული მონრეალის კონვენცია პასუხისმგებლობის ზღვარს კიდევ უფრო ზრდის. ამ სისტემით დაწესდა პასუხისმგებლობის ორდონიანი სისტემა. პირველი დონით დადგინდა 100 000 სსუ (SDR) (დაახლოებით 135 000 აშშ დოლარი), გადამყვან-გადამზიდველის ბრალის მიუხედავად. ხოლო მეორე დონე ემყარება გადამყვან-გადამზიდველის ბრალის პრეზუმფციას და არ განიხილავს პასუხისმგებლობის შეზღუდვას.⁹

მონრეალის კონვენციაზე დაყრდნობით, მიიღეს ევროკავშირის #889/2002 რეგულაცია, რომლის მიხედვითაც, გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა მგზავრის სიკვდილის ან მისი სხეულის დაზიანების შემთხვევაში არ შეიძლება შეიზღუდოს ან გამოირიცხოს, თუ ზიანი არ აღემატება 100 000 სსუ-ს. როდესაც ზიანი აღნიშნულ თანხას გადააჭარბებს, გადამყვან-გადამზიდველმა შეიძლება ამტკიცოს, რომ ზიანი არ დამდგარა მისი გაუფრთხილებლობის ან მისი ბრალეული ქმედების შედეგად. 100

000 სსუ არის ზედა ზღვარი გარდაუვალი პასუხისმგებლობისას, რომლის ფარგლებშიც უნდა მიიღოს გადაწყვეტილება საქმის განმხილველმა სასამართლომ. ამასთან, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა დადგება ყველა შემთხვევაში, თვით ფორს-მაჟორის დროსაც 100 000 სსუ-ის ფარგლებში.

იმ შემთხვევაში, როდესაც ზიანი აღემატება 100 000 სსუ-ს, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა არ შეიძლება დადგეს იმ ნაწილში, თუ დაამტკიცებს, რომ ზარალი არ გამოუწვევია გადამზიდველის, მისი თანამშრომლის ან აგენტის გაუფრთხილებლობას, უმოქმედობას ან არასწორ ქმედებას, არამედ ზიანი გამოიწვია მესამე მხარის გაუფრთხილებლობამ, უმოქმედობამ ან მართლსაწინააღმდეგო ქმედებამ.

ევროკავშირის კანონმდებლობით შემოიღეს წინასწარი გადახდის მექანიზმი, რომლის მიხედვითაც, მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია, დაუყოვნებლივ გადაიხადოს სასწრაფო ხარჯები ზიანის მიყენებიდან 15 დღის განმავლობაში. სიკვდილის შემთხვევაში წინასწარ გადახდილი თანხა არ უნდა იყოს 16 000 სდრ-ზე ნაკლები.

აღნიშნული ნორმა მომდინარეობს ვარშავის 1929 წლის კონვენციის 28-ე მუხლიდან. წინასწარი გადახდის დაწესება დასაშვებია მაშინ, თუ ამას ითვალისწინებს სახელმწიფო კანონმდებლობა, რათა დააკმაყოფილოს ასეთი პირების გადაუდებელი ეკონომიკური მოთხოვნები. აღსანიშნავია, რომ წინასწარი გადახდა არ ნიშნავს პასუხისმგებლობის აღიარებას. ამასთან, გადახდილი თანხა შეიძლება ჩაითვალოს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ზიანის ანაზღაურებისათვის მოგვიანებით გადახდილ მთლიან თანხაში.

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 77-ე მუხლის შესაბამისად, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს ზარალზე, რომელიც გამოწვეულია მგზავრის გარდაცვალებით, დასახიჩრებით ან სხეულის სხვაგვარი დაზიანებით, თუ უბედური შემთხვევა მოხდა აეროპორტის საზედამხედველო არეში ან საჰაერო ხომალდზე.

9 გეფერიძე დ., 2009. საერთაშორისო საჰაერო სამართალი. გამომცემლობა მერიდიანი, თბილისი, გვ.58-59.

გვინდა ყურადღება გავამახვილოთ სიტყვათა კომბინაციაზე „აეროპორტის საზედადამხედველო არე“, რომელიც, ჩვენი აზრით, აქ არასწორად არის გამოყენებული. დაუშვებელია პასუხისმგებლობის დაწესება ცალსახად აეროპორტის საზედადამხედველო არეში მიყენებული ზიანისას. მაგალითად, საზედადამხედველო არე მოიცავს აეროვაგბალს, რომელიც აეროპორტის შემადგენლობაში შედის. აქ მგზავრი ხვდება რეგისტრაციის გავლამდე და სრულიად წარმოუდგენელია ამ არეში მგზავრის სიკვდილის ან მისი სხეულის დაზიანების დროს პასუხისმგებლობა დაეკისროს გადამყვან-გადამზიდველს. ამიტომაც, ჩვენი აზრით, უმჯობესია, ვისარგებლოთ მონრეალის კონვენციის მე-17 მუხლის პირველი ნაწილით, რომლის მიხედვითაც მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში პასუხისმგებლობა დგება მაშინ, თუ მგზავრი გარდაიცვალა ან დაშავდა საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან ჩასხდომისა, ან გადმოსხდომის ნებისმიერი ოპერაციის დროს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 77-ე მუხლი უმჯობესია შემდეგი რედაქციით ჩამოყალიბდეს:

„გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს ზიანზე, რომელიც გამოწვეულია მგზავრის გარდაცვალებით, დასახიჩრებით ან სხეულის სხვაგვარი დაზიანებით, თუ უბედური შემთხვევა მოხდა საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან ჩასხდომისა, ან გადმოსხდომის დროს პროცედურების გავლისას“.

მონრეალის მე-17 მუხლის გამოყენებას შესახებ მეტად უხვი სასამართლო პრაქტიკა გვაქვს, რომლის მიხედვითაც დადგენილია, რომ მე-17 მუხლის მოქმედება ვრცელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მგზავრი იმყოფება გადამყვან-გადამზიდველის ოპერირების ზონაში ან თუ მათზე კონტროლს ახორციელებს საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველი, ან მისი აგენტი. თუ მგზავრს ან მის ბარგს ზიანი მიადგა ფრენის გამოცხადებამდე აეროპორტის საზედადამხედველო არეში, მაშინ მასზე არ ვრცელდება მონრეალის მე-17 მუხლი. აქვე აღსანიშნავია ერთი გარემოება, რომ რეისის გამოცხადების შემდეგ პასუხისმგებლობა მხოლოდ მაშინ დგება, თუ მგზავრი ჩართული

იყო გადამყვან-გადამზიდვის პროცესში.¹⁰

1973 წელს ათენის აეროპორტში ორმა ტერორისტმა აიფეთქა თავი საჰაერო ხომალდში ჩასხდომისას, რიგში დგომის პროცესში. ტერორისტულმა აქტმა მგზავრების სიცოცხლე შეიწირა, ზოგიერთი კი დაშავდა. დაზარალებულებმა და მათმა წარმომადგენლებმა მიმართეს სასამართლოს და მოითხოვეს მიყენებული ზიანის ანაზღაურება „World Airlines“-გან. სასამართლომ დააკმაყოფილა სასარჩელო მოთხოვნა და განმარტა, რომ ავიაკომპანია პასუხისმგებელია მგზავრების სიკვდილსა და ზიანის მიყენებაზე, რადგანაც ტერორისტული აქტი განხორციელდა უშუალოდ თვითმფრინავში ჩასხდომის პროცესში.¹¹

მოგვიანებით სააპელაციო სასამართლომ დამატებით განმარტა, რომ აღნიშნულ შემთხვევაში, მონრეალის კონვენციის მე-17 მუხლის გამოყენებისას, უნდა გაითვალისწინონ შემდეგი გარემოებანი:

- ტერორისტული აქტის მოქმედების პერიოდში რას აკეთებდნენ მგზავრები;
- რა კონტროლს და შეზღუდვებს ახორციელებდა გადამყვან-გადამზიდველი ზიანის მიყენების მომენტში;
- რა მიზნით ხდებოდა საჰაერო ხომალდში ჩასხდომა;
- ტერმინალის გასასვლელ კარებთან რა მიზნით იმყოფებოდა მგზავრი.

სასამართლომ აღნიშნა, რომ მისი გადაწყვეტილება შეესაბამება შემთხვევათა რეგულირების თანამედროვე თეორიებს – theories of accident cost allocation¹².

განსხავებული გადაწყვეტილება მიიღეს შემდეგი შემთხვევის არსებობისას. ტერორისტული აქტის შედეგად რომის აეროპორტში დაიღუპა მგზავრი, როემლმაც გაიარა რეგისტრაცია, მაგრამ უსაფრთხოებაზე შემოწმება არ ჰქონდა გავლილი და აფეთქების

10 Tompkins G., 2010. Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States. From Warsaw 1229 to Montreal 1999. Kluwer Law International, P.25.

11 Day V., Trans World Airlines, Second circuit, 528 F.2d 31, 1975. P.269.

12 Gordley J., Tailor A., Mehren V., 2006. An Introduction to the Comparative Study of Private Law. Cambridge University Press, P.137.

პროცესში იმყოფებოდა აეროპორტის სა-
ბედამხედველო არეში¹³.

ჩვენ მიერ განხილული სასამართლო
პრაქტიკიდან ნათლად ჩანს საჰაერო კოდექსის
77-ე მუხლში გამოყენებული სიტყვათა
კომბინაციის – „საზღვრისდასაღწელო არეს“ შე-
ცვლის გარდაუვალობა.

საჰაერო კოდექსის 77-ე მუხლის ჩვენეული
დეფინიციის ჩამოყალიბებისას, სიტყვა
„ზარალი“ – „ზიანი“ ჩავანაცვლეთ. საბჭოთა
სამართლებრივ ლიტერატურაში ეს ორი
ტერმინი ერთმანეთისაგან გამიჯნული იყო,
რომლის მიხედვითაც, ზიანის მიყენება ხდებოდა,
ზარალის კი – ანაზღაურება. ტერმინი „ზარალი“
არაბული წარმოშობის სიტყვაა. სულხან-საბას
განმარტებით, ლექსიკონში იგი მოცემული არ
არის, რადგანაც დასაშვებია, რომ იმ პერიოდში
იგი არ გამოიყენებოდა. მის მაგივრად გვქონდა
მისი ქართული ექვივალენტი – „ზიანი“. ქართული
ენის განმარტებითი ლექსიკონის მონაცემებით,
„ზიანი“ და „ზარალი“ ერთმანეთის სინონიმებია.
საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის შე-
დგენისას ზუსტად ამ სიტყვის ძირეული ქართული
წარმომავლობა გაითვალისწინეს და შეჯერდნენ,
რომ უმჯობესი იქნებოდა „ზიანის“ გამოყენება
„ზარალის“ ნაცვლად¹⁴.

ევროპული ქვეყნების შიდასახელ-
მწიფოებრივ ნორმებს თუ გადავხედავთ,
მათში ტერმინი ზიანი არის გამოყენებული.
მაგალითად, გერმანიის სამოქალაქო კოდექსში
გვხვდება ტერმინი „Schaden“, რაც ზიანს
გულისხმობს. უმჯობესი იქნება, საქართველოს
საჰაერო კოდექსშიც გათვალისწინებული
იყოს ის ძირითადი მახასიათებლები,
რომლებიც საქართველოს სამოქალაქო
კოდექსის შედგენისას მხედველობაში მიიღეს.
ამასთან, სამართლის ენა უფრო დახვეწილი
რომ გახდეს, უმჯობესია, კანონმდებელმა
შიდასახელმწიფოებრივ ნორმებში დაამკ-
ვიდროს ერთი მისთვის მისაღები ტერმინი. ჩვენს
შემთხვევაში ამ ტერმინს „ზიანი“ განეკუთვნება.

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 78-ე
მუხლის თანახმად, გადამყვან-გადამზიდველი

პასუხისმგებელია ტვირთის, ბარგის ან მგზავრის
პირადი ნივთების მთლიანად ან ნაწილობრივ
დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით
გადაზიდვის შემთხვევაში, თუ ვერ დაამტკიცებს,
რომ ყველა ზომა მიიღო ზიანის თავიდან
ასაცილებლად ან მისი თავიდან აცილება
შეუძლებელი იყო.

აღნიშნული ნორმა მომდინარეობს
ვარშავის 1929 წლის კონვენციის მე-18
მუხლიდან, რომლის მიხედვითაც, გადამყვან-
გადამზიდველი პასუხისმგებელია ბარგისა და
ტვირთის გადატანაზე გადაზიდვის პერიოდში,
რომელიც მოიცავს დროის იმ მონაკვეთს,
როდესაც ბარგი იმყოფება გადამზიდვის
კონტროლის ქვეშ, იმის მიუხედავად, ეს
მოხდა აეროპორტში, საჰაერო ხომალდსა
თუ რომელიმე სხვა ადგილას – ხომალდის
აეროპორტის გარეთ დაფრენის შემთხვევაში.

1999 წლის მონრეალის კონვენციის მე-
17 მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად,
გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს
ზიანისათვის, რომელიც წარმოიქმნება
რეგისტრირებული ბარგის განადგურების,
დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში მაშინ,
თუ შემთხვევა მოხდა საჰაერო ხომალდის
ბორტზე ან ნებისმიერ იმ პერიოდში, რომლის
განმავლობაშიც რეგისტრირებული ბარგი
გადამყვან-გადამზიდველის დაცვის ქვეშ
იმყოფებოდა. არარეგისტრირებულ ბარგზე
გადამყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებელია
მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ზიანი მიაღდა
მისი ან აგენტის მიზეზით.

889/2002 რეგულაციის შესაბამისად,
ბარგის დაგვიანებით გადატანის შემთხვევაში
გადამყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებელია
მიყენებულ ზიანზე, თუ ვერ დაამტკიცებს,
რომ ყველა ზომა მიიღო ზიანის თავიდან
ასაცილებლად ან მისი თავიდან აცილება
შეუძლებელი იყო.

რაც შეეხება პასუხისმგებლობის ფარ-
გლებს, ვარშავის 1929 წლის კონვენციით,
პასუხისმგებლობის ფარგლები კილოგრამ
ბარგსა და ტვირთზე შემოიფარგლება 250
ფრანგული ოქროს ფრანკით (დაახლოებით
20 აშშ დოლარი), ხოლო ხელბარგზე – 5000
ფრანგული ოქროს ფრანკის მაქსიმალური
ოდენობით.

13 Buonocore v. Trans World Airline, 900 F. 2d 8, 1990.

14 ზოიძე ზ., 2005. ევროპული კერძო სამართლის
რეცეპცია საქართველოში. საგამომცემლო საქმის
სასწავლო ცენტრი, თბილისი, გვ.178.

მონრეალის 1999 წლის კონვენციის 22-ე მუხლის მეორე ნაწილის მიხედვით, ბარგის განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების ან შეფერხების შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ყოველი მგზავრის მიმართ განისაზღვრება 1000 სსუ.

ანალოგიური ნორმა არის დაწესებული ევროკავშირის 889/2002 რეგულაციით ბარგის დაზიანებით ჩატანის, განადგურების, დაზიანების შემთხვევაში. ამ შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შემოიფარგლება 1000 სასესხო სპეციალური უფლებით. აღნიშნული რეგულაცია მიღებულია მონრეალის კონვენციის შესაბამისად.

ქართული სამართლის ნორმებში არ გვხვდება ზუსტი განსაზღვრება პასუხისმგებლობის ფარგლებისა ბარგის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანებით გატანის შემთხვევაში. ჩვენი აზრით, მიზანშეწონილია, საქართველოს კანონმდებლობაში განისაზღვროს პასუხისმგებლობის ფარგლები. კერძოდ, რადგან მიერთებული ვართ მონრეალის კონვენციას და ვცდილობთ ქართული კანონმდებლობის ევროპულთან ჰარმონიზაციას, უნდა დავაწესოთ პასუხისმგებლობის ზღვარი 1000 SDR - ბარგის განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების ან შეფერხების შემთხვევაში.

მონრეალის კონვენციამ შემოიღო ბარგზე გამოცხადებული ღირებულების დაწესების უფლება, რომელიც აისახა ევროკავშირის 889/2002 რეგულაციაში. იმ შემთხვევაში, როდესაც მგზავრს გააჩნია ბარგისადმი განსაკუთრებული ინტერესი, მას შეუძლია ამის შესახებ გადამყვან-გადამზიდველს განუცხადოს. ამ შემთხვევაში ტარიფის დადგენისას მხედველობაში მიიღება როგორც ბარგის გადაზიდვის, ასევე დაზღვევის ტარიფები. დაწესებული ტარიფი უნდა იყოს რეალური და ხელმისაწვდომი მგზავრისთვის. ასეთი ბარგის გადაზიდვის წესების დარღვევისას გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა დგება გამოცხადებული ღირებულების შესაბამისად. მონრეალის კონვენციის 22-ე მუხლით ასეთ შემთხვევაში გადამზიდველი ვალდებულია, გადაუხადოს თანხა, რომელიც არ აღემატება გადახდილ თანხას, თუ ის არ დაამტკიცებს,

რომ ეს თანხა აღემატება ადგილზე მიტანით მგზავრის ნამდვილ დაინტერესებას.

ბარგის განსაკუთრებულ ღირებულებასთან დაკავშირებით, საინტერესოა ქ.თბილისის საქალაქო სასამართლოს 2015 წლის 28 აპრილის გადაწყვეტილება.¹⁵

საქმის გარემოება მდგომარეობდა შემდეგში: 2012 წლის 22 სექტემბერს მოსარჩელე მოფრინავდა ბრიუსელი-სტამბოლი-თბილისის რეისით. თვითმფრინავში ჩასხდომისას ავიაკომპანია „პეგასუსმა“ მოსარჩელეს მოსთხოვა ჩანთის ჩაბარება, რომლის გადატანასაც მოსარჩელე ხელბარგის სახით აპირებდა. აღნიშნული ჩანთის ტრანსპორტირებისათვის მოსარჩელემ გადაიხადა 200 ევრო, ხოლო ბარგშიარსებული ნივთების ღირებულება 1500 ევროს შეადგენდა. ბარგი თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში არ ჩამოსულა, რის თაობაზეც მიმართა ავიაკომპანიას და მიიღო დაპირება, რომ ერთი თვის განმავლობაში მოძებნიდნენ მას, მაგრამ, ფაქტობრივად, ბარგი დაიკარგა.

მოპასუხემ სარჩელი არ ცნო და განმარტა, რომ მოსარჩელის მიერ არ არის წარმოდგენილი რაიმე სახის მტკიცებულება იმის თაობაზე, რომ დაკარგული ნივთების ღირებულება ნამდვილად 1500 ევროს შეადგენს. აქვე დასძინა, რომ გადამზიდავი კომპანია ვალდებულია, ანაზღაუროს დაკარგული ბარგის ღირებულება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ბარგი სრულიად დაიკარგება. აღნიშნული განცხადება ჩვენთვის სრულიად გაუგებარია, რადგან იგი არ შეესაბამება არც შიდასახელმწიფოებრივ და არც საერთაშორისო ნორმებს, კერძოდ, საქართველოს საჰაერო კოდექსის 78-ე მუხლს, რომელიც მიუთითებს, რომ გადამყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებელია მგზავრის ნივთების როგორც მთლიანად, ასევე ნაწილობრივ დაკარგვისათვის. აქვე გადამზიდველი აღნიშნავს, რომ ავიაკომპანიამ შესთავაზა 180 აშშ დოლარი ანაზღაურება (კილოგრამზე 20 აშშ დოლარი), რაზეც მოსარჩელემ უარი განაცხადა.

სასამართლომ განიხილა საქმე და დაადგინა, რომ მოპასუხის სარჩელი ნაწილობრივ უნდა დაკმაყოფილდეს: სასამართლო განმარტავს,

15 ქ. თბილისის საქალაქო სასამართლო, 28.04.2015. გადაწყვეტილება: 2/8679-14.

რომ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნისას მოსარჩელე ვალდებულია, დაამტკიცოს როგორც ზიანის არსებობის ფაქტი, ასევე მისი ოდენობაც. მოცემულ შემთხვევაში, სასამართლოსათვის უცნობია და ვერ დამტკიცდა, თუ რა ღირებულებისა იყო ბარგი. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 412-ე მუხლის თანახმად, ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ ის ზიანი, რომელიც მოვალისთვის წინასწარ იყო სავარაუდო და წარმოადგენს ზიანის გამომწვევი მოქმედების უშუალო შედეგს. სასამართლომ მიიჩნია, რომ მოცემულ შემთხვევაში მოსარჩელისათვის უცნობი იყო ბარგის შემადგენლობა - ღირებულება, შიგთავსი. ამიტომ მოპასუხეს დააკისრა კილოგრამზე 20 აშშ დოლარის გადახდა, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ დადგენილი ტარიფის შესაბამისად. ასევე, სასამართლომ მიიჩნია, რომ რადგან ხელბარგის მაქსიმალური ოდენობა 10 კილოგრამს არ უნდა აღემატებოდეს, ზიანიც უნდა განისაზღვროს როგორც 10 კილოგრამი ბარგის დაკარგვაზე დადგენილი, სულ 200 აშშ დოლარის ოდენობით.

სასამართლოს მიერ გამოტანილ გადაწყვეტილებას ჩვენ ვერ გავიზიარებთ შემდეგი გარემოებების გამო:

1. როგორც საქმის გარემოებებიდან ჩანს, მოსარჩელემ ბარგის ტრანსპორტირებისათვის გადაიხადა 200 ევრო. ეს კი საფუძველს გვაძლევს, რომ აღნიშნული თანხა ავიაკომპანიამ მოითხოვა, როგორც ბარგის განსაკუთრებული ღირებულების გადასახადი. ბარგის განსაკუთრებულ ღირებულებას საქართველოს და ევროკავშირის კანონმდებლობაც იცნობს, რომელიც დამატებით გადაიხდევინება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც გადამზიდავი გადასაზიდად იღებს მგზავრისათვის ღირებულ ნივთებს. ასეთი გარემოებების არსებობისას პასუხისმგებლობა დგება არა ავიაკომპანიების მიერ დაწესებული ნიხრით - ერთ კილოგრამზე 20 აშშ დოლარის გადახდით, არამედ მისი გამოცხადებული ღირებულების შესაბამისად.

2. ასევე ვერ გავიზიარებთ სასამართლოს მიერ პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრის წესს. საქმის მასალებიდან ჩანს, რომ ავიაკომპანიამ მგზავრს ბარგი ჩააბარებინა და არ დართო ნება, იგი ხელბარგის სახით გადაეტანა. აღნიშნულ მოთხოვნას გადამყვან-გადამზიდველი ხშირ შემთხვევაში მაშინ აყენებს, როდესაც გადასაზიდა ბარგის წონა აღემატება ხელბარგით გათვალისწინებულ 10 კილოგრამს. ამიტომაც, სრულიად მისაღებია, რომ წონა უფორ მეტი ყოფილიყო და სასამართლოს არ უნდა გამოეთვალა იგი ხელბარგის მაქსიმალური ოდენობიდან. აღსანიშნავია, რომ საქმის მასალებში წარმოდგენილია საბარგო ქვითარი, რომელშიც აუცილებლად მითითებული იქნებოდა ჩაბარებული ბარგის წონა. ამიტომაც სასამართლოს უნდა ესარგებლა ქვითარზე მითითებული წონით და არა ვარაუდით.

3. ასევე სასამართლო გადაწყვეტილებაში უზუსტობანი ფიქსირდება ტერმინოლოგიასთან მიმართებით. კერძოდ, აღრეულია ტერმინები „ბარგი“ და „ტვირთი“. მოცემულ შემთხვევაში დაუშვებელია, ჩაბარებული ჩანთა მოვიხსენიოთ, როგორც ტვირთი, რადგანაც იგი არის ბარგი, ვინაიდან იგი გადაიზიდება იმავე რეისით, რომლითაც მიფრინავს მგზავრი და არის მცირე მოცულობის.

აღნიშნული სასამართლო გადაწყვეტილება ნათლად მიუთითებს სახელმწიფოს მხრიდან ევროპული სამართლის მკაცრი პასუხისმგებლობის ნორმების შიდა-სახელმწიფოებრივ სამართალში იმპლემენტაციის აუცილებლობაზე, რათა არ დაინერგოს მანკიერი სასამართლო პრაქტიკა. კანონმდებლობით პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრა ავიაკომპანიებს შეუზღუდავს უფლებას, თვითნებურად დააწესონ გადაყვანა-გადაზიდვის წესები და იძულებულნი გახდებიან, მოაქციონ ისინი კანონის ჩარჩოებში.

ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობას ვხვდებით საქართველოს საჰაერო კოდექსის

82-ე მუხლში, რომლის მიხედვითაც ორი ან მეტი საჰაერო ხომალდის შეჯახებისას მისი მფლობელები პასუხსაგებენ, ბრალის არსებობის მიუხედავად, თუ შეტაკებამ გამოიწვია მგზავრის გარდაცვალება, ჯანმრთელობის მოშლა ან ხომალდზე მყოფი მესამე პირისათვის ზიანის მიყენება. ამ შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველს ენიჭება უფლება, ბრალეული მხარისაგან რეგრესის წესით მოითხოვოს მიყენებული ზიანის ანაზღაურება. შეტაკების დროს პასუხისმგებელია იმ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, რომლის ბრალეული ქმედების გამოც დადგა შედეგი. თუ ზიანი მიყენებულია ორი ან მეტი მხარის მიზეზით, მაშინ მიყენებული ზიანი თანაბრად ანაზღაურდება.

აქვე აღსანიშნავია ერთი გარემოებაც, რომელიც ძალიან ხშირად გვხვდება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას. ცუდი მეტეოროლოგიური პირობების ან დაუძლეველი ძალის გარემოებების შედეგად დაგვიანებით გადაყვანა-გადაზიდვისას ავიაკომპანია თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ დამტკიცებს, რომ მან მიიღო ყველა ზომა დამდგარი შედეგის თავიდან ასაცილებლად.

ევროკავშირის საბჭოს 889/2002 რეგულაციით გადაყვანა-გადაზიდვის გადადების შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებელია მიყენებულ ზიანზე, თუ ვერ დაამტკიცებს, რომ მან მიიღო ყველა ზომა, რათა დამდგარი შედეგი თავიდან აეცილებინა. მგზავრის დაგვიანებით გადაყვანის შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შემოიფარგლება 4150 სასესხო სპეციალური უფლებით.

ევროკავშირის მიერ დადგენილი აღნიშნული ნორმა სათავეს იღებს მონრეალის 1999 წლის კონვენციიდან, რომლის მიხედვითაც, გადამყვან-გადამზიდველს ეკისრება ვალდებულება გადაყვანა-გადაზიდვის დაგვიანებისას. პასუხისმგებლობა არ შეიძლება დადგეს იმ შემთხვევაში, თუ გადამყვან-გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ მან, მისმა თანამშრომლებმა ან აგენტებმა მიიღეს ყველა ზომა ზიანის თავიდან ასაცილებლად ან თუ შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება. მონრეალის კონვენციითაც, ისევე როგორც #889/2002 რეგულაციით, გადამყვან-

გადამზიდველის პასუხისმგებლობა თითოეულ მგზავრზე 4150 სსუ-ით შემოიფარგლება.

1991 წლის 4 თებერვლის ევროპის საბჭოს #295/91 რეგულაციით „რეისის გადადებისას რეგულირების ერთიანი წესების შესახებ“ დაწესდა რეგულირების ერთიანი წესები ევროკავშირის ტერიტორიაზე¹⁶. კერძოდ, რეისის გადადების დროს ავიაკომპანია ვალდებული იყო, მგზავრისთვის გადაეხადა 150 ECU, თუ რეისის სიგრძე არ აღემატებოდა 3500 კმ-ს, ხოლო თუ აღემატებოდა – 300 ECU. პირველ შემთხვევაში ორ საათამდე შეფერხებისას კომპენსაცია ნახევრდებოდა, ხოლო მეორე შემთხვევაში განახევრება მოქმედებდა ოთხ საათამდე შეფერხებისას.

2004 წლის #261/2004 რეგულაციით – „ევროპის პარლამენტის და საბჭოს ერთობლივი რეგულაცია: ფრენის გადადების, შეწყვეტის ან შეფერხების დროს მგზავრებზე დახმარებისა და კომპენსაციის გაცემის შესახებ“¹⁷ გაუქმდა 295/91 რეგულაცია და გადამყვან-გადამზიდველს დაუწესდა უფრო მკაცრი პასუხისმგებლობის ნორმები. კერძოდ:

- რეისის მანძილი შემცირდა 1500 კილომეტრამდე და კომპენსაცია გაიზარდა 250 ევრომდე ორ საათზე მეტი ხნით შეფერხებისას;
- ევროკავშირის შიგნით გადაყვანა-გადაზიდვისას 1500 კილომეტრზე ან ევროკავშირის გარეთ 1500-3000 კილომეტრზე კომპენსაცია შეადგენს – 400 ევროს სამ საათზე მეტი შეფერხებისას;
- ხოლო უფრო მეტ მანძილზე გადაყვანა-გადაზიდვისას – 600 ევროს, ოთხ საათზე მეტი ხნით შეფერხებისას.

თუ მითითებულ დროებზე ნაკლებს მოიცავს შეფერხების დრო, მაშინ კომპენსაცია განახევრდება (მ.7).

რადგანაც საქართველო გაწევრიანდა

16 ევროპის გაერთიანება, 04.02.1991. საბჭოს რეგულაცია: რეგულირების ერთიანი წესების შესახებ რეისის გადადებისას, 295/91.

17 ევროპის კავშირი, 11.02.2004. ევროპის პარლამენტის და საბჭოს ერთობლივი რეგულაცია: ფრენის გადადების, შეწყვეტის ან შეფერხების დროს მგზავრებზე დახმარებისა და კომპენსაციის გაცემის შესახებ, 261/2004.

ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში და მიისწრაფის ევროპაში ინტეგრაციისაკენ, შესაბამისად, სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ქართული კანონმდებლობა უნდა დაუახლოვდეს და შესაბამისობაში მოვიდეს ევროპულ სამართალთან. ამისი ნათელი მაგალითია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება #122 „საჰაერო ხომალდში ჩასხდომაზე უარის თქმის, ფრენის გაუქმების ან ხანგრძლივი დაგვიანების შემთხვევაში მგზავრებისათვის კომპენსაციის გაცემისა და დახმარების აღმოჩენის წესის დამტკიცების შესახებ“¹⁸. რეისის გადადებისას კომპენსაცია განისაზღვრება ზუსტად იმ ოდენობით და წესით, რომელიც მოცემულია 261/2004 რეგულაციაში, რადგანაც ბრძანებაში პირდაპირ არის მითითებული, რომ იგი ეფუძნება ევროკავშირის აღნიშნულ რეგულაციას.

საქმეზე Wallentin-Hermann v Alitalia ევროპის სასამართლომ განმარტა, რომ ფრენის გადადების, შეწყვეტის ან გაუქმებისას გადამყვან-გადამზიდველი თვითმფრინავის გაუმართაობისას თავისუფლდება კომპენსაციის გადახდისაგან იმ შემთხვევაში, თუ დამდგარი გარემოება იმდენად საგანგებოა, რომ მიუხედავად გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ყველა გონივრული ზომის მიღებისა, მისი თავიდან აცილება შეუძლებელი იყო¹⁹. სასამართლო პრაქტიკაში ფრენის გადადების, შეწყვეტის ან გაუქმებისას გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განთავისუფლების სხვა შემთხვევებიც გამოიკვეთა, როგორებიცაა: ფრინველების შევახება და უამინდობა, კერძოდ, როდესაც აეროპორტის სადისპეჩერო სამსახური გასცემს აფრენის ან დაფრენის ბრძანებას, მაგრამ თვითმფრინავის ტექნიკური მახასიათებლები ამის საშუალებას არ იძლევა.

18 საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, 17.07.20012. დირექტორის ბრძანება: საჰაერო ხომალდში ჩასხდომაზე უარის თქმის, ფრენის გაუქმების ან ხანგრძლივი დაგვიანების შემთხვევაში მგზავრებისათვის კომპენსაციის გაცემისა და დახმარების აღმოჩენის წესის დამტკიცების შესახებ, 122.

19 ევროპის კავშირი, 22.12.2008. მართლმსაჯულების ევროპული სასამართლო: Wallentin-Hermann v Alitalia, საქმე #C-549/07.

საყურადღებოა ბრძანების მე-8 მუხლის მესამე პუნქტი, რომლის მიხედვითაც, თუ ქალაქს ემსახურება რამდენიმე აეროპორტი და საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველი, სთავაზობს მგზავრს დაშვებას აეროპორტში, რომელიც განსხვავდება მგზავრის მიერ წინასწარ დაგეგმილი აეროპორტისგან, მგზავრის გადაადგილების ღირებულება ალტერნატიული აეროპორტიდან სხვა ნებისმიერ აეროპორტამდე მთლიანად ეკისრება ავიაგადამზიდველს მგზავრთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

ბრძანების ამ მე-8 მუხლის მესამე პუნქტი არის ევროკავშირის 261/2004 რეგულაციის მე-8 მუხლის მესამე პუნქტის იმპლემენტაციის შედეგი. ჩვენი აზრით, საქართველოს გეოგრაფიული და ეკონომიკური მახასიათებლებიდან გამომდინარე, უმჯობესი იქნებოდა, მიგვეთითებინა არა ქალაქზე, არამედ მთლიან რეგიონზე. თბილისში არ გვაქვს ორი საერთაშორისო აეროპორტი, სხვა რეგიონებზე რომ არ ვილაპარაკოთ, ამიტომაც, გადამყვან-გადამზიდველი, თუ მგზავრს ქუთაისის აეროპორტიდან შესთავაზებს ფრენას თბილისის ნაცვლად, იგი თავისთავად ვალდებული უნდა იყოს, აანაზღაუროს ტრანსპორტირების ხარჯები.

სამოქალაქო კოდექსის ნაკლოვანებას წარმოადგენს, რომ ერთმანეთის მიმდევარი გადაზიდვებისას სამგზავრო გადაყვანაზე საუბარი არ არის, არამედ მთლიანად არსებული ნორმები ეხება მხოლოდ სატვირთო გადაზიდვას. მაშინ, როდესაც მონრეალის 1999 წლის კონვენციის პირველი მუხლი მიუთითებს, რომ კონვენციის მოქმედება ვრცელდება საჰაერო თანმიმდევრული გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებაზე. თანამიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველების სამართლებრივ რეჟიმს ეხება კონვენციის 36-ე მუხლი, რომელიც ითვალისწინებს, რომ თუ გადაყვანა-გადაზიდვას ახორციელებს რამდენიმე თანამიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველი, ყოველი გადამყვან-გადამზიდველი, რომელიც იღებს მგზავრს, ტვირთს ან ბარგს, ექცევა წინამდებარე კონვენციით დადგენილი წესების მოქმედების ქვეშ და განიხილება, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების

ერთ-ერთი მხარე, თუ ეს ხელშეკრულება მისი კონტროლის ქვეშ შესრულებული გადაყვანა-გადაზიდვის ნაწილს ეხება. რადგან ჩვენ ვაღიარებთ მონრეალის 1999 წლის კონვენციას, აუცილებელია შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში, კერძოდ, სამოქალაქო კოდექსში მოხდეს ერთმანეთის მიმდევარი გადაყვანა-გადაზიდვისას მგზავრთა გადაყვანის ნორმების იმპლმენტაცია.

გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის გაანალიზების შედეგად შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ შიდასახელმწიფოებრივი სამართალი ჰარმონიზაციის აუცილებლობას საჭიროებს, რაც, ჩვენი აზრით, ეტაპობრივად უნდა განხორციელდეს, რადგანაც ევროპული სამართლით დადგენილმა პასუხისმგებლობის მკაცრმა ნორმებმა მძიმე მდგომარეობაში არ ჩააყენოს საკმაოდ სუსტი ქართული ავიაცია.

PROPERTY RESPONSIBILITY OF THE AIR-CARRIER DURING PASSENGER CARRIAGE BASED OF THE LEGAL NORMS OF WARSAW, MONTREAL, EUROPE AND GEORGIA

Tamar Vepkhvadze

*Phd Student of Grigol Robakidze University,
a member of the Union of Law Scientists, barrister*

RESUME

The article deals with the carrier's liability issues tracing the comparative analysis of the legal norms of the legal norms of Warsaw, Montreal, the European Union and Georgia.

The thesis work reviews the liability issues such as: Responsibility in case of the death of a passenger, health disorders, injury or other damage to the body; Liability for total or partial loss, damage, destroy or delays in transporting baggage or passenger's belongings; Granting compensation and rendering assistance in case of the aircraft carrier's denial of boarding, a flight cancellation or long delay; Responsibility for the crash of two or more aircrafts; Issue concerning liability limitation; Advance payment mechanism.

www.lawandworld.ge

The article points out that Montreal and European Union system established strict liability rules. Order # 122 „On the adoption of rules for granting compensation and rendering assistance in case of the air carrier’s denial of boarding, a flight cancellation or long delay“of Civil Aviation Agency can be considered as the beginning of strict liability application towards carriers. It was adopted in compliance with the regulation #261/2004 of the Council of Europe and the agreement

„On common air space“ concluded between Georgia and the European Union.

Implementation of strict liability measures in internal state law can put Georgian air companies in a hard situation due to the difficulties in compensating damages in accordance with the EU standards. As we know, the regulations elaborated by the EU are oriented towards the strong and competitive air companies, which do not include Georgian air companies.

NOTES:

1. Mosulishvili M., 2002. Legal Responsibility, conceptions and opinions. Tbilisi, PP.12-13. (GEO)
2. Gabichvadze Sh. 2012. Civil law regulation of air carriage of goods and passengers, thesis work. I. Javakhishvili Tbilisi State University, Tbilisi, P.119. (GEO)
3. European Union, 13.05.2002. Council regulation: on air carrier liability in the event of accidents. (889/2002). (ENG)
4. Dam C., 2013. European Tort Law. Oxford University Press, United Kingdom, P.52. (ENG)
5. Kropholler J., 2014. Comment of German civil code. German Cooperation (GIZ), Tbilisi, PP.197-200. (GEO)
6. European Union, 1997. Council regulation: on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air, 2027/97. (ENG)
7. European Union, 13.05.2002. Council regulation: on air carrier liability in the event of accidents, 889/2002. (ENG)
8. Chanturia L., Zoidze B., Ninidze T., Shengelia R., Khetsuriani J., 2001. Comment of civil code of Georgia, book three, law of obligations, general section. Law, Tbilisi, P.368. (GEO)
9. Geperidze D., 2009. International air law. Meridiai, Tbilisi, PP. 58-59. (GEO)
10. Tompkins G.N., 2010. Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States. From Warsaw 1229 to Montreal 1999. Kluwer Law International, P.25. (ENG)
11. Day v Trans World Airlines, Second circuit, 528 F.2d 31, 1975. P.269. (ENG)
12. Gordley J., Tailor A., Mehren V., 2006. An Introduction to the Comparative Study of Private Law. Cambridge University Press, P.137. (ENG)
13. Buonocore v. Trans World Airline, 900 F. 2d 8, 1990. (ENG)

14. Zoidze B., 2005. Reception of European civil law in Georgia. Training Center of Publishers, Tbilisi, P.178. (GEO)
15. Tbilisi City Court, 28.04. 2015. Decision: 28679-14. (GEO)
16. European Union, 04.02.1991. Council regulation: establishing common rules for a denied-boarding compensation system in scheduled air transport. 295/91. (ENG)
17. European Union, 11.02.2004. The European Parliament and the Council regulation: on establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, 261/2004. (ENG)
18. Georgian Civil Aviation Agency. 17.07.2012. Director order: on establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, 122. (GEO)
19. European Union. 22.12.2008. The European Court of Justice: Wallentin-Hermann v Alitalia, case #C-549/07. (ENG)

005256 3036335D