

**ივანე ჯავახიშვილის სახელობის
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
იურიდიული ფაკულტეტი**

დავით გეგერიძე

**საერთაშორისო საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვების
საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების
ასპექტები**

**სამართლის დოქტორის სამეცნიერო ხარისხის მოსაპოვებლად
წარმოდგენილი დისერტაცია - სპეციალობა საერთაშორისო
სამართალი**

**სამეცნიერო ხელმძღვანელი აკადემიკოსი, პროფესორი
ლევან ალექსიძე**



**თბილისის
უნივერსიტეტის
გამოცემა**

2009

**საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების
საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები**

შინაარსი:

შესავალი	3 - 10
თავი I. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების ზოგადი დახასიათება	11
§1. სახელმწიფო რეგულირება	11 – 15
§2. ორმხრივი რეგულირება	15 – 23
§3. მრავალმხრივი რეგულირება	23 – 42
თავი II. ვარშავის სისტემა. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება	42
§1. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება	57 – 63
§2. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეკრულების პირობები	63 – 67
§3. ავიაგადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მიხედვით	67 - 81
თავი III. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების ახალი ტენდენციები. მონრეალის 1999 წლის კონვენცია	82
§1. 1999 წლის 28 მაისის კონვენცია „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის”	98 – 134
§2. მონრეალის 1999 წლის კონვენცია გადაყვანა-გადაზიდვის ინფორმაციის ჩანაწერის გამოყენების საშუალებების შესახებ (ელექტრონული ბილეთი)	134 - 139
დასკვნა	139 - 145
ბიბლიოგრაფია	145 - 153

შესავალი

დისერტაციაში განხილულია თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ზოგიერთი მნიშვნელოვანი საკითხი. ამჟამად სახელმწიფოების საჰაერო-სამართლებრივი რეგიონული თანამშრომლობის განვითარება და მისი ფორმების გაუმჯობესება აქტუალურია იმდენად, რამდენადაც მისი წევრები მიისწრაფვიან ეკონომიკური და სამართლებრივი ინტეგრაციისაკენ. ამას გარდა, სამართლებრივი თანამშრომლობა და ინტეგრაცია ამ დარგში, განვითარებადი და გარდამავალი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებისათვის უფრო მეტად სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების მოთხოვნილებად და ფაქტორად ყალიბდება.

აღნიშნული თემის აქტუალობა აისახება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში არსებულ საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირების პრობლემებზე.

დღეს, საყოველთაო გლობალიზაციის პირობებში, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი ასპექტების საკითხს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება. პრობლემები, რომლებიც მასთან არის დაკავშირებული, რთულია. მართალია თეორია და პრაქტიკა ყოველთვის არ არის თანმიმდევრული, მაგრამ მთავარი ტენდენცია მდგომარეობს იმაში, რომ აუცილებელია საერთაშორისო ვალდებულებების დაცვა და სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობათა აღიარება მსოფლიო თანამეგობრობის განვითარების ყველა ეტაპზე. ეს სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე საერთაშორისო სამართლის პრიმატის აღიარებას ნიშნავს.

ვინაიდან სტრატეგიული თვალსაზრისით საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, მისი პოტენციური შესაძლებლობიდან გამომდინარე, სახელმწიფოსთვის პრიორიტეტულია, მისი პერსპექტიული განვითარებისათვის საერთო პრობლემების გადასაწყვეტად გამოიყოფა გლობალური და რეგიონული მიმართულებები. ამასთანავე, სამოქალაქო ავიაციის პოტენციური შესაძლებლობების მთლიანი რეალიზება ჯერ კიდევ შორსაა, ვინაიდან ყოფილი სსრკ-ის რესპუბლიკების ეკონომიკური და სოციალური მემკვიდრეობა ჯერჯერობით ამის საშუალებას არ იძლევა.

სახელმწიფო საავიაციო კანონმდებლობის (საჰაერო კოდექსის) შექმნით, ყოველმა ახლად წარმოქნილმა დამოუკიდებელმა ქვეყანამ გამოაცხადა სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტი საკუთარ საჰაერო სივრცეზე, რომელიც სახელმწიფოს ტერიტორიის განუყოფელი ნაწილია.

ამჟამად მიმდინარეობს სამოქალაქო ავიაციის მმართველი სტრუქტურებისა და ეროვნული ავიასაწარმოების ჩამოყალიბების პროცესი, შემუშავებულია საჰაერო საზღვრების გადაკვეთის რეჟიმი და საჰაერო სივრცეში საქმიანობის წესები.

დამოუკიდებლობის გამოცხადებამ სახელმწიფოებისაგან მოითხოვა ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის უზრუნველყოფი ზომებისა და ღონისძიებების ჩატარება, ასევე

საჰაერო სივრცით სარგებლობის, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების წესების შემოღება. მაგრამ ობიექტური, ეკონომიკური და საკადრო სირთულეები, ამ სახელმწიფოების უმრავლესობას არ აძლევს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ერთიანი მექანიზმის შემოღების საშუალებას.

უნდა აღინიშნოს, რომ დამოუკიდებლობის გამოცხადების შემდეგ, არ არსებობს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი სამართლის ურთიერთქმედების საავიაციო კანონმდებლობა. მიუხედავად სამოქალაქო ავიაციაში ნორმატიული, საერთაშორისო-სამართლებრივი ვაკუუმის არსებობისა, საერთაშორისო კონვენციებმა და ამ კონვენციათა დამატებებმა დადებითი როლი შეასრულეს. კერძოდ, პირველ რიგში საუბარია, ვარშავის 1929 წლის („საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“) კონვენციაზე და 1955, 1961, 1971, 1975 წლებში მიღებულ მის დამატებებზე. საბუთების ეს პაკეტი ცნობილია, როგორც ე.წ. „ვარშავის სისტემა“. მისი დებულებები ვრცელდება არა მარტო ხელშემკვერელ გადამზიდველზე, არამედ მოქმედ გადამზიდველზეც. ეს კონვენციები განსაზღვრავს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების წესებს და ავიაგადამზიდველთა პასუხისმგებლობის ლიმიტებს მგზავრის, ბარგისა და ტვირთის მიმართ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისას. ეს ხელსაყრელია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის მიმდინარე პრაქტიკისათვის (ჩემს პუბლიკაციებში განხილულია საკითხები: საჰაერო ხომალდების იჯარა, ლიზინგი; ავიაკომპანიების მიერ კოდების ერთობლივი გამოყენება და ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული შეთანხმებები ავიასაწარმოებს შორის).

90-იანი წლებისთვის სამოქალაქო ავიაცია ჩიხში მოექცა, რის შედეგადაც ზოგიერთი სახელმწიფო გადავიდა ცალმხრივ მოქმედებებზე და შეეცადა სახელმწიფო ან რეგიონულ დონეზე „ვარშავის სისტემის“ ნაკლოვანებათა გამოსწორებას. ასეთი მოქმედებები არ შეესაბამებოდა საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების რეგულირების ერთიანი, გლობალური სისტემის ხელშეწყობის ამოცანებს. ამ პირობებში, 1999 წლის მაისში, ვარშავის კონვენციის მოდერნიზების მიზნით, იკაომ (სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია) ჩაატარა საჰაერო სამართლის საერთაშორისო კონფერენცია.

1999 წლის 28 მაისს ხელმოწერილი ახალი საერთაშორისო სამართლებრივი აქტის – „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის“ კონვენციის ძირითადი თავისებურებაა ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხების ახლებური გადაწყვეტა, კერძოდ, ვარშავის კონვენციის მოდერნიზაცია და მისი სისტემის კონსოლიდაცია, მომხმარებელთა ინტერესების დაცვის უზრუნველყოფა და მათი სამართლიანი კომპენსაციის უზრუნველყოფის პრინციპები, საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვების მოწესრიგებული

განვითარების, ავიაგადამზიდველთა პასუხისმგებლობის დაზღვევის და რაც მთავარია, სახელმწიფოთა კოლექტიური მოქმედებები საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირებისათვის.

ყოფილი სსრკს-რესპუბლიკებიდან მხოლოდ ესტონეთმა და უკრაინამ მიაღწია ამ კუთხით გარკვეულ წარმატებას (მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენციასთან მიერთებით).

დღემდე არ არის გადაწყვეტილი წინა კონვენციებთან საქართველოს (კერძოდ, ვარშავის კონვენციასთან) მიერთების საკითხი, მაგრამ სამუშაო დოკუმენტაციის გაანალიზების საფუძველზე, ერთმნიშვნელოვნად დასტურდება, რომ მონრეალის 1999 წლის კონვენციის მიღების შემდეგ, მიზანშეუწონელია ხელშეკრულების ამ პაკეტზე მიერთებისათვის მუშაობა.

მიუხედავად ზემოთქმულისა და ამ კონვენციის გარკვეული ეფექტიანობისა, ამ დარგში შექმნილი ზოგადი ვითარება მეტად რთულია. ამ დარგში ადეკვატური საერთაშორისო-სამართლებრივი (ეროვნულ-სამართლებრივთან ერთად) ბაზის შექმნა გარდაუვალი საჭიროებაა. მის დასარეგულირებლად საჭიროა არსებული მდგომარეობის დაწვრილებითი ანალიტიკური შეფასება, დასაბუთებული მეცნიერულ-თეორიული რეკომენდაციები და სამართლებრივი სახის პრაქტიკული წინადადებები.

საკვლევი თემის აქტუალობა. დისერტაცია ეძღვნება თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის, კერძოდ, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ერთ-ერთ აქტუალურ პრობლემას.

ამჟამად სახელმწიფოთა საერთაშორისო თანამშრომლობის განვითარება და მისი ფორმების სრულყოფა აქტუალურ მნიშვნელობას იძენს, რადგან მისი მონაწილეები ინტერგაციისაკენ მისწრაფვიან. თითოეულმა ახლადჩამოყალიბებულმა დამოუკიდებელმა სახელმწიფომ კანონმდებლობაში დაამატა თავის საჰაერო სივრცეზე, რომელიც სახელმწიფო ტერიტორიის განუყოფელი ნაწილია, სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტის პრინციპი.

დამოუკიდებლობის გამოცხადებამ სახელმწიფოებისაგან მოითხოვა მათი სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის უზრუნველყოფისა და საჰაერო სივრცის გამოყენების წესის დადგენის კომპლექსური ღონისძიებების ჩატარება. საერთაშორისო სამართლისა და შიდასახელმწიფო სამართლის ურთიერთკავშირიდან გამომდინარე, განსაკუთრებით უნდა აღინიშნოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში საავიაციო კანონმდებლობის არარსებობა. საქართველოში 1996 წელს მიღებული საჰაერო კანონმდებლობის საბაზო აქტი (საჰაერო კოდექსი) არ შეესაბამება დღევანდელ მოთხოვნებსა და რეალობას. რაც შეეხება საერთაშორისო სამართალს, შეიძლება ამ სფეროში დამარეგულირებელი დოკუმენტების საკმაოდ რაოდენობის იმედი გვქონდეს.

შესაბამისი სამუშაო დოკუმენტების ანალიზი ერთმნიშვნელოვნად მოწმობს, რომ ამ დოკუმენტების მომზადებისა და ხელმოწერისას სახელმწიფო ხელმძღვანელობს ფრენის

თავისუფლებისა და მისი უსაფრთხოების უპირატესობის დაცვის პრინციპით.

1929 წლიდან დღემდე შემუშავებულია სხვადასხვა კონვენცია და მათი დამატებები, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების საკითხებს.

და მაინც, ამ დოკუმენტების გარკვეული დადებითი ეფექტის მიუხედავად, ამ დარგში საერთო სიტუაცია რთულია. ცხადია, რომ მოცემულ სფეროში ადეკვატური საერთაშორისო-სამართლებრივი (პარალელურად სახელმწიფო-სამართლებრივი) ბაზის შექმნა გადაუდებელი საჭიროებაა. აუცილებელია არსებული სიტუაციის დეტალური, ანალიტიკური შეფასება და დასაბუთებული, გამოსაყენებელ მეცნიერულ-თეორიული რეკომენდაციები და სამართლებრივი წინადადებები.

კვლევის მიზანი და ამოცანები. დისერტაციის მიზანია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების პრობლემის გამოკვლევა და ამ სფეროში საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების შედარებითი ანალიზის საფუძველზე სამართლებრივი რეგულირების საკითხებზე საერთაშორისო-სამართლებრივი წინადადებების შემუშავება, აგრეთვე ყველაზე უფრო აქტუალური პრობლემების კვლევა, რომელთა გადაწყვეტაზე დამოკიდებულია ასეთი რეგულირების ეფექტიანობა.

წინამდებარე ნაშრომის მიზანია იმ საერთაშორისო სამართლებრივი ასპექტების განხილვა და მათი შეფასება, რომლებმაც საფუძველი ჩაუყარეს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს. ეს იქნება მომავალში რეგულირების ძირითადი მიმართულების განმსაზღვრელი. აქ, სამართლებრივ ასპექტებთან ერთად, განხილულია ის ფუნდამენტური საფუძველები, რომლებიც, უმეტესწილად, განაპირობებენ შესაბამისი საერთაშორისო-სამართლებრივი ჩარჩოების ჩამოყალიბებას.

ასევე, არსებული ხელშეკრულებების ფონზე, განხილულია ის სამართლებრივი დოკუმენტები, რომელთა მიღებაც, ჩვენის აზრით, გააიოლებს და ერთიან სამართლებრივ ჩარჩოებში მოაქცევს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს და რეგულირებას. აქვე განხილულია მონრეალის 1999 წლის კონვენცია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის, რომელიც შესაძლოა მიიღოს სახელმწიფომ, რათა შექმნას ერთიანი სამართლებრივი სისტემა.

ნაშრომში წარმოდგენილია მონრეალის 1999 წლის კონვენციის ხელმოწერის წინადადებები, რომელმაც შეცვალა ვარშავის სისტემის ძირითადი დებულებები, რომლებზეც საქართველოს ხელი არ მოუწერია, ლაპარაკია ამ სისტემის კონვენციებზე და მისი დამატებებზე. ყოველივე ეს სამოქალაქო ავიაციის სფეროში რეალურად შექმნიდა ეფექტიანი რეგულირების საჭირო საერთაშორისო-სამართლებრივ კარკასს. ეს ჩარჩო კონვენცია, ყველაფერთან ერთად, მოწოდებულია, რომ მომავალში ამ სფეროში

საჰაერო სამართლის სპეციფიკური ნორმატიული აქტის შემუშავების საფუძველი შექმნას.

ნაშრომში დაწვრილებითაა გაანალიზებული ვარშავის სისტემის დებულებები და მონრეალის 1999 წლის კონვენციის საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირების კონკრეტული საკითხები, რაც დაკავშირებულია თანამეგობრობის ფარგლებში სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობასთან, რომელთა საგანია საზღაურით ან დაქირავებით მგზავრთა გადაყვანა, ტვირთის ან ფოსტის გადაზიდვა აგრეთვე კომერციული მიზნების გარეშე. დისერტაცია აგებულია საერთაშორისო ნორმატიული აქტების: 1929 წლის ვარშავის კონვენციისა და 1999 წლის მონრეალის კონვენციის დრმა ანალიზის საფუძველზე (პირველად საერთაშორისო სამართლის დარგში).

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი მიზანია საერთაშორისო საჰაერო სამართლის იმ ნორმების მდგომარეობისა და განვითარების პერსპექტივების კომპლექსური საერთაშორისო-სამართლებრივი ანალიზი, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივ რეგულირებას მათი სრულყოფის რეკომენდაციების შემუშავების მიზნით.

აღნიშნული მიზნის მისაღწევად დისერტაციაში გაანალიზებულია შემდეგი საკითხები:

1. გამოვლენილია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების საკითხებისადმი ძირითადი მიდგომები და გახსნილია იმ რეგულირების პრინციპების შინაარსი, იურიდიული ბუნება და საგანი, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს;
2. გახსნილია საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების სფეროში საერთაშორისო აქტების შინაარსი (ვარშავის სისტემა);
3. განსაზღვრულია მონრეალის 1999 წლის კონვენციის ძირითადი მიმართულებები და პერსპექტივები.

კვლევის საგანი და ობიექტი. ნაშრომის კვლევის უშუალო საგანია საქართველოსთვის უკვე ძალაში შესული საერთაშორისო ხელშეკრულებები. კვლევის ძირითადი მიზანია წარმოაჩინოს ის ნაკლოვანებები, რომლებიც შეინიშნება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისას მისი სამართლებრივი უზრუნველყოფის დროს, ყურადღებაა გამახვილებული ისეთ საკანონმდებლო აქტზე, რომლის მიღებაც, ჩვენი აზრით, აუცილებელია.

მიუხედავად იმისა, რომ წინამდებარე ნაშრომის კვლევის უშუალო ობიექტია მსოფლიო პროცესებისა და მათ ფონზე განვითარებული უარყოფითი მიზეზების შესწავლა, საქართველოსათვის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი ბაზის ამოქმედების ობიექტურად განხილვისათვის მიზანშეწონილია იმ წინაპირობების გაანალიზება, რომლებიც აღინიშნებოდა ძველ სისტემაში.

კვლევის შედეგების პრაქტიკული მნიშვნელობა. კვლევის შედეგების პრაქტიკული მნიშვნელობა მრავალპროფილიანია.

ქართულ სინამდვილეში დისერტაციაში პირველად არის წარმოდგენილი სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობისა და მისი ძირითადი ელემენტის – საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების საკითხებზე საერთაშორისო სამართლებრივ ურთიერთობათა სპეციფიკის ზოგადი კონცეპტუალური ანალიზი. ამასთან, მაქსიმალურად ვცდილობ მივყვე შესაბამისი დოკუმენტების ნორმატიულ შინაარსს, თავს ვარიდებ წმინდა პოლიტიკურ მსჯელობებსა და შეფასებებს. კონცეპტუალური ანალიზის მიზანია გაანალიზოს საკვლევ დარგში რეალური საერთაშორისო-სამართლებრივი ბაზა. არ არის გამორიცხული მისი გამოყენება საქართველოს საგარეო საქმეთა უწყებების მიერ მოხსენიებულ კონვენციასთან მიერთების საკითხის შემდგომი განხილვისას პოზიციის შემუშავების პროცესში.

კვლევის მეთოდოლოგიური და ინფორმაციული ბაზა. თავისთავად საკითხი მეტად აქტუალურია, მაგრამ მის შესახებ რაიმე არსებითი ლიტერატურა და მით უმეტეს, კომპეტენტურ მეცნიერთა ფუნდამენტური ნაშრომები, მათ შორის მონოგრაფიები, არ არსებობს. ფაქტია, რომ მართლაც პრობლემაა საჰაერო სამართლის ერთ-ერთი ინსტიტუტის, კერძოდ „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლის“ შესაბამისი ლიტერატურის სიმცირე. თანამედროვე საჰაერო სამართლის ეს ახალი ავტონომიური ინსტიტუტი მოიცავს განცალკევებულ ნორმათა ჯგუფს, რომლებიც შედიან საერთაშორისო საჰაერო სამართლის შესწავლის საგანში.

ამასთან, საქართველოში მიმდინარე პროცესების მსოფლიო პროცესების კონტექსტში გასააზრებლად გამოყენებულია მოწინავე უცხოელ მეცნიერთა ნაშრომები და შეხედულებები მსოფლიო და რეგიონული საჰაერო სამართლებრივი ურთიერთობების შესახებ.

ბუნებრივია, მოცემული სადისერტაციო ნაშრომის ფარგლებში შეუძლებელი იყო მათი სრულყოფილად და სათანადო სიღრმით განხილვა.

დისერტაცია აგებულია საერთაშორისო საჰაერო სამართალში მოქმედი დოკუმენტების ანალიზზე, რაც საშუალებას იძლევა შემუშავდეს ოპტიმალური პრაქტიკული რეკომენდაციები საერთაშორისო საჰაერო სამართლის შესახებ ზოგადი ნორმატიული აქტების გამოყენებით.

დისერტაციაში მოცემული მასალა ასევე სასარგებლოა ამ დარგში მოქმედი კონვენციების სწორი ახსნა-განმარტებისა და გამოყენებისათვის. დისერტაციის მომზადების დროს გამოვიყენე საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ზოგად საკითხებზე ვ. დ. ბორდუნოვის, ა. ნ. ვერეშჩაგინის, ი. მ. კოლოსოვის, მ. ნ. კოლოშევის, დ. ნ. ლაკევისა, ე. გიემულასი და სხვათა სტატიები და პუბლიკაციები.

კვლევის ნორმატიულ წყაროებად გამოყენებულია იკაო-ს მასალები (კონვენციების, ასამბლეის, საბჭოს სესიების მასალები) და ზოგიერთი სხვა დოკუმენტი.

დისერტაციისათვის საჭირო ინფორმაციის მოსაპოვებლად გამოყენებულია საერთაშორისო ხელშეკრულებები, იურიდიული და

სპეციალური ლიტერატურა, საგაზეთო და საჟურნალო პუბლიკაციები, გამოყენებული და გაანალიზებულია ამ სფეროში არსებული საერთაშორისო ხელშეკრულებები და კონვენციები. ვინაიდან თემა ახალია და მის შესახებ საკმარისი ლიტერატურა არ არსებობს, დისერტაციის ინფორმაციული ბაზის საფუძვლად გამოყენებულია იკაო-ს მასალები, რაც უშუალოდ სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების შესწავლასა და გაცნობას ისახავს მიზნად.

დისერტაციის სტრუქტურა. დისერტაცია შედგება შესავლის, სამი თავისა და დასკვნისაგან.

შესავალში დასაბუთებულია არჩეული თემის აქტუალობა, მისი მიზანი, საგანი, მეცნიერული სიახლე და პრაქტიკული მნიშვნელობა, გადმოცემულია დისერტაციის დებულებები და დასკვნები.

პირველ თავში გაანალიზებულია სამოქალაქო ავიაციის დარგში სახელმწიფო, ორმხრივი და მრავალმხრივი რეგულირების პროცესი, განხილულია რეგულირების ფორმირების მეთოდოლოგია, თანამედროვე ურთიერთობებში მისი მნიშვნელობა და განვითარების ფორმები. სახელმწიფო, ორმხრივი და მრავალმხრივი რეგულირების პროცესებთან დაკავშირებით განხილულია რეგულირების პროცესის ძირითადი კომპონენტი – საკანონმდებლო კომპონენტი, რომელშიც იგულისხმება კანონმდებლობის შექმნა, პოლიტიკის, წესებისა და დებულებების შემუშავება. ასევე წარმოდგენილია სახელმწიფო, ორმხრივი და მრავალმხრივი რეგულირების სტრუქტურა და ამ კომპონენტების ძირითადი ელემენტი, გაანალიზებულია რეგულირების პროცესისა და სტრუქტურის საკვანძო საკითხები.

დისერტაციის მეორე თავში გაანალიზებულია ვარშავის სისტემის კონვენციები და დამატებითი ოქმები, მოცემულია ამ სისტემის შექმნისა და ჩამოყალიბების ისტორია, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალში მის არსსა და განვითარებაზე გავლენის მქონე ფაქტორები, კერძოდ, მსოფლიოს ქვეყნების მიმართ. დისერტაციაში განხილულია ამ სისტემის მოქმედების პრობლემა, გაანალიზებულია დამატებითი ოქმები და კონვენციები, აგრეთვე მოცემულია მისი გამოყენების საერთაშორისო-სამართლებრივი ბაზის სრულყოფის წინადადებები.

დისერტაციის მესამე თავში გაანალიზებულია 1999 წლის მონრეალის კონვენცია, მოცემულია მისი ფორმირების ისტორია, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალში მის შინაარსსა და განვითარებაზე გავლენის მქონე ფაქტორები, კერძოდ, მსოფლიოს ქვეყნების მიმართ, გამოყენებულია ამ კონვენციის მოქმედების დებულებები, მოცემულია მისი გამოყენების საერთაშორისო-სამართლებრივი ბაზის სრულყოფის წინადადებები, აგრეთვე – მონრეალის 1999 წლის კონვენციის საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირების კონკრეტული საკითხები, იმ ფონზე, როდესაც აღნიშნული კონვენციის ოფიციალური თარგმანიც კი არ არსებობს.

კვლევის მეცნიერული სიახლე ქართულ იურიდიულ ლიტერატურაში ეს პირველი ცდაა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების საერთაშორისო-სამართლებრივი პრობლემების გაგების, ახსნა-განმარტებისა და გადაწყვეტის თაობაზე რეკომენდაციების ფართო განხილვისა და ამ სფეროში ყველა სახის საქმიანობა წარმოდგენილია ყოველისმომცველი თვალსაზრისით. სადისერტაციო ნაშრომის სიახლე აგრეთვე მდგომარეობს იმაში, რომ იგი არის პირველი კომპლექსური ქართულენოვანი მონოგრაფიული გამოკვლევა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების შესახებ.

**თავი I. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-
გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების ზოგადი
დასასნიათება**

§ 1. სახელმწიფო რეგულირება

საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში სახელმწიფო რეგულირება მოიცავს თავისი ქვეყნისა და უცხოელი პირებისა და ორგანიზაციების საქმიანობის რეგულირებას, თავისი სახელმწიფოს ტერიტორიასა და მის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზე საკუთარი სუვერენიტეტის განხორციელებისას¹. ამრიგად, სახელმწიფო რეგულირება ვრცელდება როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებზე. სახელმწიფო რეგულირებისას უნდა გავითვალისწინოთ სახელმწიფოს საერთაშორისო ვალდებულებანი მისი ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებებისა და ხელშეკრულებების შესაბამისად, აგრეთვე სხვა სახელმწიფოთა მოქმედებები და ინტერესები.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში სახელმწიფო რეგულირების კონკრეტული მიზნები იცვლება სახელმწიფოს პირობების მიხედვით მასზე გავლენას ახდენს ეროვნული ეკონომიკური პოლიტიკა, ტერიტორიის სიდიდე, ადგილმდებარეობა, ეროვნული განვითარების ხარისხი, საშინაო და საგარეო პოლიტიკა და ა.შ.²

სახელმწიფო რეგულირების პროცესი. საჰაერო ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირების პროცესში ძირითადია საკანონმდებლო კომპონენტი (ე.ი. კანონების შედგენა, პოლიტიკის, წესებისა და დებულებების დამუშავება).

სახელმწიფო რეგულირების საკანონმდებლო პროცესი მოიცავს სამ ძირითად კომპონენტს: პოლიტიკის, კანონების და წესებისა და დებულებების შემუშავებას. აღნიშნული პროცესის თითოეული კომპონენტი, ალბათ, განსხვავებული იქნება სხვა ელემენტებისაგან და შეიცვლება სახელმწიფოს პირობების მიხედვით მისი კონკრეტული საკანონმდებლო სისტემის, მთავრობის სტრუქტურისა და მიღებული პრაქტიკის შესაბამისად. მაგრამ კანონმდებლობის შემუშავებასთან დაკავშირებული ელემენტი საკმაოდ იშვიათად გამოიყენება, ჩვეულებრივ – კანონებისა და ძირითადი პოლიტიკის დასადგენად. როგორც წესი უკვე მიღებული ასეთი კანონები იცვლება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა სერიოზულ შედეგების მქონე საკითხებს ეხება.

წესებისა და დებულებების შედგენის პროცესი კი ჩვეულებრივ, უფრო ხშირად გამოიყენება, სწრაფწარმავალია და იწყება და მთავრდება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების

¹ იხ. ჯ. კახიანი, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბ., 1999, გვ. 32;

² იქვე

უფლებამოსილი ორგანოების მიერ საზოგადოებრიობის მონაწილეობით ან მის გარეშე. წესები და დებულებები კანონებზე უფრო დეტალური და მოხერხებულია და ითვალისწინებს გამონაკლისებს.

პოლიტიკის შემუშავებასთან დაკავშირებული ელემენტი, ალბათ, ყველაზე მოქნილია და, როგორც ჩანს, იცვლება სახელმწიფოს პირობების მიხედვით ერთი სახელმწიფოს ფარგლებშიც კი. ეს იმიტომ ხდება, რომ სახელმწიფომ შეიძლება განსაზღვროს თავისი პოლიტიკა ამ სფეროში, გამოხატოს კანონის ან დეკრეტის, წესის ან დებულების მიხედვით, პოლიტიკის თაობაზე ცალკე განცხადებით და სხვა რომელიმე საშუალებით (სახელმწიფომ ასევე შეიძლება დაადგინოს რაღაც პოლიტიკა, ჩვეულებრივ უფრო ვრცელი და კონკრეტული, მოწმობების ან სპეციალური სანქციონირებული ნებართვების გაცემის გარკვეულ პირობებში, რომლებიც შეიძლება შემდგომი ანალოგიური სიტუაციებისათვის პრეცედენტი გახდეს).

სახელმწიფო რეგულირების სტრუქტურა. საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირების სტრუქტურაში შედის:

1. საორგანიზაციო (ორგანიზაციული) კომპონენტი, მოიცავს სამთავრობო დაწესებულებას (ან დაწესებულებებს)¹. იგი ფუნქციონირებს როგორც საჰაერო ტრანსპორტის სახელმწიფო უფლებამოსილი ორგანო, აგრეთვე ზოგიერთი სხვა არასაავიაციო სამთავრობო ორგანოსაგან, რომელთა მოქმედებები დაკავშირებულია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის საქმიანობასთან; 2. საკანონმდებლო კომპონენტი, რომელიც მოიცავს აგრეთვე შესაბამის ეროვნულ კანონებს, წესებსა და დებულებებს, სასამართლო და ადმინისტრაციულ გადაწყვეტილებებს, მოწმობებს და/ან ნებართვებსა და გამოცხადებულ პოლიტიკას, აგრეთვე, შესაბამის საერთაშორისო შეთანხმებებს, რომელთა მხარესაცაა მოცემული სახელმწიფო.

საორგანიზაციო კომპონენტი. სახელმწიფო რეგულირების სტრუქტურის ძირითადი საორგანიზაციო კომპონენტია საჰაერო ტრანსპორტის სახელმწიფო უფლებამოსილი ორგანო. **სახელმწიფო საავიაციო უფლებამოსილი ორგანოებს²** (რომლებსაც ასევე ეწოდება **საავიაციო უფლებამოსილი ორგანოები** ანდა **სამოქალაქო ავიაციის უფლებამოსილი ორგანოები**) წარმოადგენენ სამთავრობო ორგანიზაცია ან ორგანიზაციები (სახელწოდების მიხედვით), რომლებიც პასუხს აგებენ სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტის

¹ საქართველოში – ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო („საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 10 სექტემბრის №77 დადგენილება; სსმ, 11.09.2004 №99. III ნაწილი, მუხ. 849);

² საქართველოში – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია (საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2007 წლის 12 აპრილის №1-1/584 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების შესახებ“; სსმ, 12.04.2007 №50. მუხ. 554)

ყველა, როგორც ტექნიკური (ე.ი. აერონაოსნობასა და საავიაციო უსაფრთხოებაზე), ისე ეკონომიკური (ე.ი. საჰაერო ტრანსპორტის კომერციულ ასპექტებზე) ასპექტის რეგულირებაზე. ასეთი დაწესებულების ან დაწესებულებების მიერ შესასრულებელი ფუნქციები საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ეკონომიკური რეგულირების მიმართ, როგორც ჩანს, მოიცავს:

ა) საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ ეკონომიკური პოლიტიკისა და სტრატეგიის შემუშავებას;

ბ) ძირითადი საავიაციო კანონის ცხოვრებაში გატარებისა და სახელმწიფო პოლიტიკის მიზნებისა და ამოცანების წახალისებისა და ა.შ. სპეციალური წესებისა და დებულებების შემუშავებას.

საკანონმდებლო კომპონენტი. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სახელმწიფო რეგულირების სტრუქტურის საკანონმდებლო კომპონენტი ყველა სახელმწიფოში მოიცავს:

ძირითად საავიაციო კანონებს, რომლებიც, ჩვეულებრივ, მართავენ რეგულირების სხვა ისეთ ფუნქციებს, როგორიცაა წესების შემუშავება (შიდასახელმწიფო კანონები), მოწმობების გაცემა, კანონების დაცვა და ა.შ.,¹ აგრეთვე უზრუნველყოფს საორგანიზაციო სტრუქტურისა და გამოყენებული პროცესების იურიდიულ საფუძველს;

შესაბამის კანონებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ რეგულირების დარგში კონკრეტულ მოქმედებაზე (მაგალითად, კანონი, რომელიც მოითხოვს ყოველი მოწმობის ან ლიცენზიის გაცემისას გარკვეული პროცესის გავლას);

ორმხრივ და მრავალმხრივ საერთაშორისო შეთანხმებებს, რომელთა მხარეცაა მოცემული სახელმწიფო იმ ნაწილში, რომელიც ეხება იმას, რომ საერთაშორისო უფლებები და/ან მათში მოცემული ვალდებულებები გათვალისწინებულ უნდა იყოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სახელმწიფო რეგულირების ძირითად პროცესებში;

პოლიტიკის თაობაზე განცხადებებს ან სხვადასხვა ფორმით დირექტივებს (მაგალითად, „თეთრი წიგნის“, ე.ი. ავტორიტეტული მოხსენების სახით, რომელიც შეიცავს ინფორმაციას მისი გამომცემელი ქვეყნის პოლიტიკის, პოზიციისა და მოქმედებათა სავარაუდო კურსის შესახებ), რომლებშიც გადმოცემულია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების ამოცანები, მიზნები, მიდგომები ანდა ზოგადი ან კონკრეტული მითითებები;

წესებს და/ან დებულებებს, რომელთა მეშვეობითაც მოხდება სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ძირითადი კანონების ცხოვრებაში გატარება ავიაგადამყვან-გადამზიდავებზე ან სხვა პირებზე დაკისრებული კონკრეტული მოთხოვნების გადმოცემის გზით (მაგალითად, გადაყვანა-გადაზიდვების თაობაზე მონაცემების, საჰაერო ტრანსპორტის გამომყენებელთა უფლებების განრიგისა და ტარიფების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება);

¹ იხ. თ. ვეფხვაძე, სამგზავრო ავიაგადაზიდვების სამართლებრივი მოწესრიგების პრობლემა, ჟურნალი „სამართალი“ 2006, №1-2; გვ. 67;

საჰაერო ტრანსპორტის კონკრეტულ საკითხებზე სასამართლო გადაწყვეტილებებს (მაგალითად, დაჯავშნის ავტომატიზებული სისტემის გამოყენების საკითხებზე კომპანიებს შორის კონკურენციის გამო უთანხმოების თაობაზე სასამართლოს ან კომპეტენტური ორგანოს გადაწყვეტილება);

მოწმობის და/ან ნებართვის გაცემას, რომელიც უფლებას ანიჭებს სახელმწიფო და უცხოელ ავიაგადამყვან-გადამზიდავს განხორციელოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, კერძოდ, იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს ნებართვა შეადგენს ანდა შეიცავს პრეცედენტებს, რომლებსაც მოწმობის გაცემის შემთხვევაში შეუძლია გავლენა იქონიოს ან განსაზღვროს მომავალი მოქმედებები;

სპეციალურ გადაწყვეტილებებს (მაგალითად, ორ ავიაკომპანიას შორის თანამშრომლობის შესახებ კომერციული შეთანხმება), რომლებიც ანალოგიურ სიტუაციებში შეიძლება რეგულირების სფეროში შემდგომი მოქმედების პრეცედენტი გახდეს; და სპეციალურ ნებართვებს (მაგალითად, განრიგის ან ტარიფის დამტკიცება), რომლებიც მათი მოქმედების ვადაში საკანონმდებლო კომპონენტის ნაწილს შეადგენენ.

სახელმწიფო რეგულირების პროცესისა და სტრუქტურის საკვანძო საკითხები

მოცემულ ნაწილში განიხილება საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირების პროცესი და ორი საკვანძო საკითხი: ჯერ ერთი, როგორ უნდა მოიქცნენ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირებაზე პასუხისმგებელი პირები დაინტერესებულ სამთავრობო და არასამთავრობო მხარეებთან და როგორია მათი მრავალფეროვანი წვლილი რეგულირების პროცესში, მეორეც, სამთავრობო სტრუქტურაში სად შეიძლება იყოს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირებასთან დაკავშირებული ფუნქციების განხორციელების ყველაზე კარგი ადგილი. მაგალითად, აეროპორტის განვითარება დამოკიდებულია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებიდან მიღებულ შემოსავლებზე¹.

მგზავრები და ტვირთის გამგზავნები არიან უშუალო მომხმარებლები და საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლების გენერატორები;

ადგილობრივი ეკონომიკის განვითარებაში ავიასაწარმოების გაერთიანება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მნიშვნელოვანი როლისთვის იღვწის;

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მოცულობის გაზრდა ხელს უწყობს ადგილობრივი ვაჭრობისა და ტურიზმის განვითარების;

საჰაერო ხომალდების დამამზადებლები მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებული არიან საჰაერო ხომალდების დაკვეთის მიღებაზე

¹ დაწერილებით იხ. დ. გეფერიძე, საერთაშორისო ავიაგადამყვან-გადაზიდვებისას საერთაშორისო აეროპორტის ცნება და მნიშვნელობა საერთაშორისო საჰაერო სამართლის მიხედვით, ურუნალი „სამართალი“, 2004წ, №11-12.

იმ ავიაკომპანიებისაგან, რომელთა საქმიანობაზეც შეიძლება გავლენა იქონიოს რეგულირების შესახებ მიღებულმა გადაწყვეტილებებმა;

ავიაკომპანიების პერსონალის კეთილდღეობა დამოკიდებულია ამ ავიაკომპანიათა ფინანსურ მდგომარეობაზე.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების ფუნქციების ოპტიმალური ადგილი (ადგილმდებარეობა, ადგილსამყოფელი და ა.შ.) თითოეულ სახელმწიფოს თავად შეუძლია ყველაზე უკეთ განსაზღვროს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ფუნქციების ოპტიმალური ადგილი თავისი სამთავრობო სტრუქტურის ჩარჩოებში (ფარგლებში), ვალდებულებების საერთო სტრუქტურით დაყოფის, სახელმწიფო განვითარების ხარისხის, საკუთარი ეკონომიკური პოლიტიკის, ავიასატრანსპორტო სფეროს მდგომარეობისა, ადამიანთა და ფიზიკური რესურსების გათვალისწინებით.

§ 2. ორმხრივი რეგულირება

ორმხრივი რეგულირება არის რეგულირება, რომელსაც ერთობლივად ახორციელებს ორი მხარე, უმეტეს შემთხვევაში ორი სახელმწიფო, თუმცა ერთი ან ორივე მხარე შეიძლება ასევე იყოს სახელმწიფოთა ჯგუფი, ხესახელმწიფო (მაგალითად, სახელმწიფოთა გაერთიანება, რომლებიც გამოდიან როგორც ერთიანი ორგანო წევრი სახელმწიფოების მიერ მისთვის მინიჭებულ უფლებამოსილებათა ფარგლებში), რეგიონული სამთავრობო ორგანო ან ორი ავიაკომპანიაც კი (მაგალითად, მოცულობის ან ფასების განსაზღვრისას).

ჩვეულებრივ, საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დარგში ორმხრივი რეგულირების მიზანია ამ ორ მხარეს შორის საჰაერო მიმოსვლის მიმართ განსაზღვრული სახის მთავრობათაშორისი შეთანხმების ან მორიგების დადება, განხორციელება ან გაგრძელება.

მოცემული შესავლის შემდეგ საჭიროა მოკლედ გადმოიკვს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ორმხრივი რეგულირების ისტორია.

ორმხრივი რეგულირების მთავრობათაშორისი ურთიერთობის მნიშვნელოვანი ნაწილი მოიცავს ოფიციალურ კონსულტაციებს, რომლებიც მიმდინარეობს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ საერთაშორისო ხელშეკრულების, შეთანხმების ან მორიგების ჩარჩოებში, ინტერპრეტაციის, შეცვლის ან გადაწყვეტის მიზნით.

სახელმწიფო და მრავალმხრივი რეგულირებისაგან განსხვავებით ორმხრივი რეგულირებას საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დარგში არ გააჩნია ორგანიზაციული სტრუქტურა, მაგრამ აქვს რეგულირების ფართო იურიდიული სტრუქტურა, რომელიც შედგება რამდენიმე ათასი ორმხრივი შეთანხმებისა და მორიგებისაგან.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში ორმხრივი რეგულირება მუდმივად აღმოცენებულ პრობლემათა პირობებში ვითარდებოდა.

უკანასკნელ წლებში სახელმწიფოები თავიანთი ურთიერთობებისათვის ახალ და სხვადასხვა გზას ირჩევდნენ, განსაკუთრებით ეკონომიკური გაერთიანებებისა თუ სხვა კავშირების შექმნის პროცესში¹. როგორც თავად განსაზღვრა მიუთითებს, ორმხრივ რეგულირებას ამჟამად შეუძლია და მომავალშიც კიდევ უფრო შეძლებს, სახელმწიფოები ჩააბას მარტივი ორმხრივი ურთიერთობებისაგან განსხვავებულ სხვადასხვა ურთიერთობაში.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ორმხრივი რეგულირება მრავალი ათწლეულის განმავლობაში ვითარდება. თუმცა საერთაშორისო ავიასატრანსპორტო გადაყვანა-გადაზიდვები პირველად XX საუკუნის 20-იან წლებში დაიწყო. თავდაპირველად, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მცირე მოცულობის გამო, დაიღო ცოტა ორმხრივი სამთავრობათაშორისო შეთანხმება, ხოლო შემდგომ, 1939-1945 წლებში – მრავალი კომერციული ფრენა ფაქტობრივად შეწყდა (მეორე მსოფილო ომი)

ამჟამად მოქმედი ორმხრივი შეთანხმებები, რომლებიც უმეტესად საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში მნიშვნელოვანი დოკუმენტებია, ძირითადად, 1944 წელს ჩიკაგოში ჩატარებული საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციიდან მოდის. სახელმწიფოების მიერ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების შესახებ ორმხრივ შეთანხმებათა ასეთი ექსტენსიური გამოყენება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონვენციაში (შემდეგში ჩიკაგოს კონვენციად მოვიხსენიებთ) ტერიტორიული საჰაერო სივრცის თავზე სახელმწიფო სუვერენიტეტის პრინციპების შესახებ შეთანხმების (მუხლი 1)², ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოების ტერიტორიის თავზე ან ტერიტორიაზე რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სპეციალური ნებართვის ან სხვა სანქციის არსებობის შესახებ თანხმობისა (მუხლი 6) და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის კომერციული ასპექტების მიმართ რეგულირების მრავალმხრივი რეჟიმის დადგენის ძალისხმევის შედეგია. ამრიგად, ორმხრივი მოლაპარაკებები და მათ საფუძველზე მიღებული შეთანხმებები სახელმწიფოებისათვის იყო საჰაერო მიმოსვლის კომერციული უფლებების გაცვლისა და მოცულობის, ტარიფებისა და რეგულირების საშუალებების შეთანხმების უკეთესი მეთოდი.

1944 წლის შემდგომ ორმხრივ საავიაციო შეთანხმებათა შორის ყველაზე უფრო საყურადღებო და მნიშვნელოვანია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში რეგულირების

¹ იხ. Процессы дерегулирования в экономике некоторых стран, http://www.giac.ru/content/document_r_054D6FD4-0E3C-4BEF-8FF3-BFC86B61AFEE.html

² კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, <http://www.intlaw.ge/rus/chicago.doc>

განვითარებისათვის 1946 წლის შეთანხმება ინგლისის გაერთიანებულ სამეფოსა და ამერიკის შეერთებულ შტატებს შორის (ამჟამად ცნობილია, როგორც ბერმუდის შეთანხმება №1)¹. მოცემული შეთანხმება იყო საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირებისადმი ორ ფართო მიდგომას შორის კომპრომისის შედეგი. ეს საკითხი განიხილებოდა ჩიკაგოს კონფერენციაზე, მაგრამ გადაუჭრელი დარჩა. ერთი მხრივ, მიიჩნებოდა, რომ უნდა იყოს მოცულობის ან ტარიფების რეგულირება ანდა განსაზღვრული მარშრუტების შეზღუდვა.

იყო სხვაგვარი მიდგომაც – მოცულობა წინასწარ უნდა განსაზღვრულიყო, ტარიფების რეგულირება უნდა მოეხდინა საერთაშორისო სააგენტოს და მარშრუტები წინასწარ ყოფილიყო მითითებული. კომპრომისული შეთანხმებების შესაბამისად, ტარიფები უნდა დაედგინათ ავიაკომპანიებს „იატას“ (საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია)² მეშვეობით და შემდეგ დაემტკიცებინა ორივე მხარეს. მოცულობა ავიაკომპანიებს უნდა დაედგინათ მხარეთა მიერ ანდა ექსპლუატაციის განსაზღვრული ვადის შემდეგ, მათი საავიაციო უფლებამოსილი ორგანოების მიერ განსაზღვრული შეთანხმებული პრინციპების ფარგლებში. მარშრუტები განსაზღვრული იყო ერთობლივი გადახდის შესაძლებლობით³.

შემდგომში ხელი მოეწერა ბერმუდის შეთანხმების მსგავს მრავალ შეთანხმებას თავდაპირველი პარტნიორების მიერ სხვა სახელმწიფოებთან და სხვა სახელმწიფოების მიერ. ამრიგად, ბერმუდის პრინციპების შემცველი დიდი რაოდენობის შეთანხმებები ასევე ეყრდნობოდა წინასწარ დადგენილ მოცულობას. ორმხრივმა შეთანხმებებმა შექმნა რეგულირების შედარებით მყარი და დაბალანსირებული საფუძველი, რამაც საშუალება მისცა საერთაშორისო ავიასატრანსპორტო სისტემას შეენარჩუნებინა მუდმივი ზრდა.

გასული საუკუნის 70-80-იან წლებში სხვადასხვა სახელმწიფომ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დარგში რეგულირების მიმართ უფრო ლიბერალური პოლიტიკა მიიღო. ამის შედეგად დაიღო ზოგიერთი ლიბერალური ორმხრივი შეთანხმება, რომელიც ხასიათდება მოცულობის შეზღუდვების გამორიცხვით, სატარიფო საკითხებში მთავრობის მონაწილეობის შემცირებით, ბაზარზე მზარდი დაშვებითა და თითოეული მხარის შესაძლებლობით, დანიშნოს რამდენიმე ავიაკომპანია ასეთი დაშვების გამოსაყენებლად. როგორც მოსალოდნელი იყო, 90-იან წლებში ლიბერალიზაცია გაფართოვდა როგორც ახალი ან გადასინჯული შეთანხმებების ჩარჩოებში, ისე სხვა ახალ მორიგებათა ჩარჩოებშიც. სხვა ასეთი მორიგებები მოიცავს

¹ იხ. Первоначальное Бермудское соглашение, <http://money-pro.ru/?paged=7>

² იხ. დ. გეფერტიე „თანამედროვე საჰაერო სამართალი“, თბ. 2004, გვ. 94-95;

³ იხ. Грязнов В.С. Глава V. Коммерческие права в международных воздушных сообщениях. в кн.: Международное воздушное право. М., Изд. «Наука», С.128

სახელმწიფოთა ჯგუფის მიერ კოლექტიურ რეგულირებას: მათში ასევე შეიძლება შევიდეს ახალი სახის შეთანხმებების შესაძლო გამოყენება, რომლებიც ჯერ კიდევ არ შემუშავებულა.

1. ორმხრივი რეგულირების პროცესი.

ორმხრივი რეგულირების პროცესი მნიშვნელოვნად განსხვავდება მრავალმხრივი რეგულირების პროცესისაგან. ის ჩვეულებრივ იწყება იმ პირობებში, როდესაც ერთი სახელმწიფო (ან სახელმწიფოთა გაერთიანება) მეორე სახელმწიფოს (ან სახელმწიფოთა გაერთიანება) სთავაზობს საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმებების ან მორიგების იდეას და შესაბამისი მხარეები იწყებენ ამისთვის მზადებას¹. ეს პროცესი გრძელდება მხარეთა წარმომადგენლებს შორის ჩატარებული თათბირებისა და მოლაპარაკებების შედეგად. პროცესი არ წყდება ვალდებულების ამსახველი დოკუმენტის ოფიციალური ხელმოწერით; აღნიშნული ოფიციალური დასკვნა პირველი ნაბიჯია მიღწეული მორიგების დებულებათა განსახორციელებლად და სახელმწიფოები ხშირად უბრუნდებიან მომზადების, მოლაპარაკებებისა და შედეგების ციკლის ურთიერთგაგების ინტერპრეტაციის, შეცვლის ან გაფართოების, ანდა ზოგჯერ კი მორიგებების ანუღირების მიზნით².

ამრიგად, ორმხრივი რეგულირების ძირითადი პროცესი არის კონსულტაციების, კავშირებისა და ინფორმაციის ურთიერთგაცვლის პროცესი, ჩვეულებრივ, ორ მხარეს შორის. ამასთან, ორი მხარე ყოველთვის როდია ორი სახელმწიფო. ეს პროცესი ხორციელდება გარკვეული პერიოდის განმავლობაში მათ შორის კავშირების დადგენის ან გაცვლის, გამოკვლევისა და ინფორმირების, ანდა სადავო საკითხის გადაწყვეტის მიზნით. ტერმინი „კონსულტაცია“ (კონსულტაციები) ასეთი ორმხრივი კავშირებისა და ურთიერთგაცვლისადმი გამოიყენება ფართო მნიშვნელობით.

ოფიციალური კონსულტაცია, ჩვეულებრივ, ნიშნავს თათბირს, რომელშიც მონაწილეობს რამდენიმე დელეგაცია, მეთაურობს დანიშნული თავმჯდომარე და თითოეულ მათგანს აქვს შესაბამისი უფლებამოსილება.

მეორე მხრივ, არაოფიციალური კონსულტაცია შეიძლება მოიცავდეს მხოლოდ წერილობით ან ზეპირ ურთიერთობებს ანდა აზრთა წერილობითი და ზეპირი გაცვლა-გამოცვლის შერწყმას. ეს შეიძლება აღინიშნოს მხოლოდ ორი ან შეზღუდული რაოდენობის პირებს შორის თათბირზე (მაგალითად, ერთი სახელმწიფოს საელჩოს ატაშე სამოქალაქო ავიაციის საკითხებში და მიმდები

¹ იხ. ჯ. კახიანი, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბ., 1999, გვ. 126

² იხ. ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ", http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/docs/ATConf5_wp022_ru.pdf

სახელმწიფოს სამოქალაქო ავიაციის წარმომადგენელი), სადაც შეიძლება წარმოადგინონ დოკუმენტები ანდა მოხდეს მათი გაცვლა. ანალოგიურად, ასეთი კონსულტაცია შეიძლება განხორციელდეს ტელეფონით, ელექტრონული ფოსტით ან, უფრო ტრადიციულად, ოფიციალური დოკუმენტის დიპლომატიური არხებით გაგზავნითა და მიღებით.

მოლაპარაკებები, ჩვეულებრივ, ოფიციალური კონსულტაციაა, რომელიც დაინტერესებულ მხარეთა შორის გარიგებების დადების პროცესი გახდა (ან დასაწყისშივე უნდა გახდეს). ამრიგად, თუმცა ყველა მოლაპარაკება კონსულტაციაა, მაგრამ ყოველი კონსულტაცია არაა მოლაპარაკება.

შემდეგ განვიხილავთ ოფიციალური ორმხრივი კონსულტაციების საწყის ეტაპსა და მომზადებას, თათბირის სახეებსა და კონსულტაციებს და მოლაპარაკებებში გამოყენებულ დოკუმენტებს, კონსულტაციებისა და მოლაპარაკებების პროცესში გათვალისწინებულ სტრატეგიულ და ტაქტიკურ მოსაზრებებს. დასკვნით ნაწილში აღწერილია შეთანხმებათა ოფიციალური დადება და სადავო საკითხის შესრულების, რეგულირების, გადაწყვეტის მიმდინარეობისას აღმოცენებული პროცესები და შეთანხმების მოქმედების შეცვლა ან შეწყვეტა.

2. ორმხრივი რეგულირების სტრუქტურა.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში საერთაშორისო რეგულირების სტრუქტურა შეიცავს მუდმივად მზარდი რაოდენობის დოკუმენტებს, რომელთაგან თითოეული არის ორ სახელმწიფოს შორის ხელშეკრულება, შეთანხმება ანდა მორიგება და ამდენად, საერთაშორისო სამართლის ნაწილს შეადგენს. სახელმწიფო და მრავალმხრივი რეგულირების საპირისპიროდ, ორმხრივი რეგულირებაში მუდმივად არ მონაწილეობს რაიმე დაწესებულება ან ორგანიზაცია¹.

ორმხრივი რეგულირების სტრუქტურის ასახსნელად ამ თავის პირველ ნაწილში მოყვანილია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დარგში ორმხრივ რეგულირებაში გამოყენებული ძირითადი დოკუმენტები. მეორე ნაწილში განსაზღვრული ან აღწერილია საჰაერო ტრანსპორტის (საჰაერო მიმოსვლის) შესახებ ორმხრივი შეთანხმებები, ტიპური დებულებები. დასკვნით ნაწილში განსაზღვრულია უშუალოდ საჰაერო ტრანსპორტის საკითხებთან დაკავშირებული სხვადასხვა ტიპის ორმხრივი შეთანხმებები.

ძირითადი დოკუმენტები. საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ ორმხრივი შეთანხმება ან საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმება ძირითადი დოკუმენტია, რომელსაც ყველაზე უფრო ხშირად იყენებენ სახელმწიფოები საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის დარგში მათი ურთიერთობების ერთობლივი რეგულირებისათვის. როგორც ჩანს, იგი უნდა შედგებოდეს ტექსტობრივი ნაწილის (პრეამბულის, მუხლების, ხელმოწერების), დანართის ან დანართების, შესაძლო დამატებებისა და ნებისმიერი მიღწეული

¹ იხ. ჯ. კახიანი, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბ., 1999; გვ. 129

შეთანხმებისაგან. ასეთ შეთანხმებას ისინი, ვინც მუდმივად მუშაობს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების საკითხებზე, ხშირად უბრალოდ „ორმხრივს“ უწოდებენ.

საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ ორმხრივ შეთანხმებათა უმეტესობა მოიცავს მხოლოდ რეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას, მაგრამ მათგან ზოგიერთი ასევე არეგულირებს არარეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლებს. არარეგულარული საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმება ან ჩარტერული შეთანხმება რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისაგან ცალკე არეგულირებს არარეგულარულ ანუ ჩარტერულ საჰაერო მიმოსვლას.

ჩიკაგოს შეთანხმება ან მისი მსგავსი შეთანხმებები შედგენილია 1944 წლის ჩიკაგოს კონფერენციაზე შემუშავებული საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ ორმხრივი საერთაშორისო შეთანხმების სტანდარტული ფორმით, როგორც საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების საერთაშორისო რეჟიმის დადებამდე მარშრუტებისა და საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების უფლებების გაცვლის შუალედური ზომა/მიზანი, და ვერ იქნა მიღწეული (აღნიშნული ტექსტის ნახვა შეიძლება 1944 წლის 7 დეკემბრის ჩიკაგოს კონფერენციის VIII დასკვნითი აქტის რეკომენდაციებში). მოცულობისა და ტარიფების რეგულირება არ უნდა მომხდარიყო ასეთი რეჟიმის ჩარჩოებში, ამიტომ ჩიკაგოს შეთანხმება, ჩვეულებრივ, არ შეიცავს მოცულობისა და ტარიფების შესახებ დებულებებს, ამასთან, ივარაუდება, რომ მათი გამორიცხვა გულისხმობს ნებისმიერი მხარის მიერ ამ საკითხების რეგულირების არარსებობას. ჩიკაგოს შეთანხმების მსგავსი შედარებით ნაკლები რაოდენობის შეთანხმება ძალაში რჩება.

3. ორმხრივი რეგულირების პროცესისა და სტრუქტურის საკვანძო საკითხები

მოცემულ ნაწილში განხილულია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების ორმხრივი პროცესისა და სტრუქტურის სამი საკვანძო საკითხი:

1. საავიაციო სფეროს ტენდენციები, როგორცაა ავიაგადამყვან-გადამზიდავთა კოოპერაციული კავშირების გლობალიზაცია (ერთობლივი საწარმო, კოდების ერთობლივი გამოყენება, კავშირები, შერწყმა, სპეციალური პრივილეგიები)¹ და ტრანსეროვნული მფლობელობის ზრდის გავლენა;
2. ორმხრივი რეგულირების სტრუქტურის ნაკლი, ისეთი, როგორცაა ტრანსპარენტობის არარსებობა და დავების რეგულირების არასრულფასოვნება;
3. ორმხრივი პროცესისა და სტრუქტურის როლი საავიაციო კავშირებში, რომლებიც მოიცავენ სახელმწიფოთა ჯგუფებს.

საერთაშორისო კომერციული ავიაგადამყვან-გადაზიდვების რეგულირებაზე ორმხრივი შეთანხმებისა და მორიგებების

¹ იხ. დ. გეფერიძე, ავიაკომპანიების მიერ კოდების ერთობლივი გამოყენება, ჟურნალი „სამართალი“ 2003წ, №8.

გამოყენების პრაქტიკა, თავისი შინაარსით, ნეიტრალურია, სახელდობრ: რეგულირების რეჟიმი შეიძლება ვარირებდეს ტარიფების, გადაყვანა-გადაზიდვების მოცულობისა და მარშრუტების დაწვრილებითი სამთავრობო რეგულირებიდან იმ მდგომარეობამდე, როდესაც ორმხრივი პარტნიორები თავიანთ ავიაკომპანიებს ნებას აძლევენ საკუთარი შეხედულებისამებრ განხორციელონ ბაზრის სხვადასხვა ფორმის ფართო მომსახურება. საკითხი ის კი არაა, თავისი ხასიათით ორმხრივი შეთანხმება შემზღუდველია თუ ლიბერალური, არამედ ის, სურთ თუ არა სახელმწიფოებს კვლავ გამოიყენონ ასეთი შეთანხმება (თუ კი, მაშინ როგორ) თავიანთი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად უფრო კონკურენტულ საერთაშორისო ავიასატრანსპორტო სისტემაში მონაწილეობის დროს, რომელიც ხასიათდება ავიაგადამყვან-გადამზიდავთა ახალი კომერციული და საბაზრო ინიციატივებით.

იმ დროს, როდესაც ორმხრივი გაცვლისას, მთლიანობაში, სახელმწიფოებმა მიიღეს „სამართლიანი და თანაბარი შესაძლებლობების“ პრინციპი, საჰაერო მიმოსვლის ტრადიციული ორმხრივი შეთანხმება, ფაქტობრივად, დამყარებულია უპირატესობათა ბალანსის კონცეფციაზე, რომელიც, ჩვეულებრივ, განისაზღვრება თითოეული სახელმწიფოს ეროვნული და სახელმწიფოს მიერ კონტროლირებადი ავიაგადამყვან-გადამზიდავების მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვებით ან მიღებული შემოსავლებით. ამრიგად, ბაზარზე დაშვება ეძლევა (ან ეზღუდება) იმ ავიაგადამყვან-გადამზიდავებს დასაშვები თანასწორი შედეგების მიღების მიზნით, რომლებიც გადაყვანა-გადაზიდვებს ახორციელებენ ორ სახელმწიფოს შორის. საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ორმხრივი რეგულირებისათვის დამახასიათებელია სიდიდით განსხვავებული ეკონომიკური განვითარების სხვადასხვა სტადიაში მყოფ მრავალ სახელმწიფოთა პოლიტიკის გამოყენების მოქნილობა, სადაც ავიაგადამყვან-გადამზიდავებს განსხვავებული რესურსები და შესაძლებლობანი აქვთ. სახელმწიფოები ხშირად ემყარებიან საჰაერო მიმოსვლის ორმხრივ შეთანხმებებს თავიანთი ეროვნული ავიაგადამყვან-გადამზიდავების საერთაშორისო ავიაგადამყვან-გადაზიდვების წახალისების და/ან დაცვის მიზნით¹. შესაბამისად, საერთაშორისო ავიასატრანსპორტო სისტემაში სახელმწიფოს მონაწილეობა უმთავრესად განისაზღვრება მისი ეროვნული გადაყვანა-გადამზიდავის (გადამყვან-გადამზიდავების) კომერციული საქმიანობის ხასიათით.

4. ავიასატრანსპორტო სფეროში არსებული ტენდენციების გავლენა

¹ იხ. Дежкина, Е. В. (Елена Владимировна), Двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении: Магистерская диссертация, Санкт-Петербургский государственный университет. Юридический факультет. Кафедра международного права. - СПб., 2006. с 69.

საერთაშორისო ავიაგადამყვან-გადამზიდავთა მსოფლიო და რეგიონულ ბაზრებზე შესაძლებლობების მაქსიმალურად გამოყენების ტენდენციას სხვა საერთაშორისო გადამყვან-გადამზიდავებთან კოოპერაციული კომერციული შეთანხმებების გამოყენებით ორმხრივი რეგულირების პროცესისა და სტრუქტურისათვის სხვადასხვანაირი შედეგები აქვს¹.

ასეთი პროცესის შედეგებია:

იქ, სადაც ერთობლივ საქმიანობაში მონაწილე ავიაგადამყვან-გადამზიდავებს (მაგალითად, კოდების ერთობლივი გამოყენება) მესამე ქვეყანაში ბაზარზე ფართო დაშვება აქვთ, შეუძლიათ მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინონ ამ სახელმწიფოში და მისგან გადაყვანა-გადაზიდვების ნაკადზე. ასეთმა მდგომარეობამ ორმხრივი შეთანხმების თითოეული მონაწილე-სახელმწიფოსაგან ან ორივესაგან შეიძლება მოითხოვოს მესამე სახელმწიფოებთან კონსულტაციების და მოლაპარაკებების წარმოება მათი იურისდიქციის ქვეშ არსებული ასეთი ერთობლივი საქმიანობის ასპექტების მიმართ საჭირო უფლებამოსილებათა მიღების მიზნით.

უპირატესობათა ორმხრივი ბალანსის თაობაზე მოლაპარაკებები სულ უფრო ძნელდება იმ შემთხვევაში, როდესაც აღნიშნულ უპირატესობათა მნიშვნელოვანი ნაწილი ჩამოერთვას მესამე სახელმწიფოებს და პროპორციულად განაწილდეს ავიაგადამყვან-გადამზიდავებზე, რომლებიც მონაწილეობენ, მაგალითად, ერთობლივ საწარმოში. მომავალში მოლაპარაკების მონაწილეებს შესაძლოა სიძნელეები შეექმნათ იმის განსაზღვრისას, რომელი ავიაგადამყვან-გადამზიდავების სახელით აწარმოებენ ისინი მოლაპარაკებას, მაგალითად, იმ შემთხვევაში, როდესაც უცხოელმა ავიაგადამყვან-გადამზიდავმა მნიშვნელოვანი კაპიტალი დააბანდა ეროვნული ავიაგადამყვან-გადამზიდავის საქმიანობაში.

სულ უფრო ძნელდება უპირატესობათა მნიშვნელობის განსაზღვრა, როდესაც რამდენიმე საერთაშორისო ავიაგადამყვან-გადამზიდავი მონაწილეობს, მაგალითად, ერთობლივ საბაზრო საქმიანობაში.

გადამყვან-გადამზიდავთა ერთობლივი საქმიანობისა და ტრანსპორტული კაპიტალდაბანდების შედეგები ორმხრივი რეგულირების სტრუქტურისათვის შეიცავს შემდეგს:

ზოგიერთი სახის ერთობლივი საქმიანობა, მაგალითად, სატვირთო ავიაგადაზიდვების განხორციელება, შეიძლება განვიხილოთ საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი შეთანხმებით გათვალისწინებული შეზღუდვების გვერდის ავლის მცდელობად – ფაქტობრივად, ორმხრივი შეთანხმების ფარგლებს გარეთ განხორციელებული საქმიანობად.

უცხოელი ავიაგადამყვან-გადამზიდავების საქმიანობაში მსხვილ კაპიტალდაბანდებებს შეუძლია ზიანი მიაყენოს სახელმწიფოს მიერ კონტროლირებადი ავიაკომპანიების საქმიანობაზე დამყარებულ უპირატესობათა ორმხრივი ბალანსს.

¹ იხ. Грузовые перевозки, О видах страховых договоров, <http://cont-log.com>;

საპაერო მიმოსვლის ორმხრივი შეთანხმებების რაოდენობის ზრდის შემთხვევაში აღინიშნება მთავრობის მიერ კონტროლირებად ავიაგადამყვან-გადამზიდავებს შორის უპირატესობათა თანასწორობის ტრადიციული კონცეფციის რღვევის ტენდენცია. საპაერო მიმოსვლის ორმხრივი შეთანხმებების გავრცელების კვალად, იზრდება მესამე ქვეყნების ავიაგადამყვან-გადამზიდავების შესაძლებლობა, ორმხრივი შეთანხმების საფუძველზე მოემსახურონ ქალაქებს საკუთარი ტერიტორიის გავლით. ე.წ. „მექქსე ჰაერის თავისუფლებით“ გადაყვანა-გადაზიდვების ეს მზარდი შესაძლებლობა შეიძლება ავიაგადამყვან-გადამზიდავებმა გააძლიერონ თავიანთ სახელმწიფოებში „საკვანძო ცენტრების“ საქმიანობის გამოყენების ხარჯზე.

§ 3. მრავალმხრივი რეგულირება

მრავალმხრივი რეგულირება სამი ან მეტი სახელმწიფოს მიერ ერთობლივად საერთაშორისო ორგანიზაციის, და/ან მრავალმხრივი ხელშეკრულების, ან შეთანხმების ანდა ცალკეული კონკრეტული სახის საქმიანობის ფარგლებში განხორციელებული რეგულირებაა და შეიძლება ფართოდ განიმარტოს შესაბამის პროცესებსა და სტრუქტურებში, როგორც მთავრობათაშორისი, ისე არასამთავრობო მრავალფეროვანი ორგანიზაციების ხელშეკრულებების, შეთანხმებების, რეზოლუციების, გადაწყვეტილებების, დირექტივებისა და რეგულირების წესების, აგრეთვე დაკვირვებების, დასკვნების, ინსტრუქციული მასალისა და მსჯელობათა სახით წარმოდგენილი შედეგების ანდა დასკვნების შესატანად.

მრავალმხრივი რეგულირების ყველაზე უფრო ხშირი პროცესი მთავრობათაშორის ან არასამთავრობო შეთანხმებების დადება ან ცვლილების, რეკომენდაციებისა თუ რეზოლუციების მიღების საკითხების განხილვის მიზნით ჩატარებულ წარმომადგენლობით თათბირებზე უფლებების და პრივილეგიების ურთიერთგაცვლა. მრავალმხრივი პროცესი ასევე მოიცავს საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის სპეციალურ ანდა პერიოდულ ინფორმაციის გაცვლა-გამოცვლას, აგრეთვე ხელშეკრულებების მოქმედებასთან დაკავშირებულ საქმიანობას.

მრავალმხრივი რეგულირების სტრუქტურა მოიცავს მრავალი მთავრობათაშორისი და არასამთავრობო ორგანიზაციებისაგან შემდგარ ორგანიზაციულ კომპონენტს. გარდა ამისა, მრავალმხრივი რეგულირების სტრუქტურა შეიცავს სხვადასხვა მრავალმხრივ ხელშეკრულებას, აგრეთვე, საერთაშორისო ორგანიზაციების სავალდებულო და არასავალდებულო რეზოლუციებში, რეკომენდაციებსა და გადაწყვეტილებებში მოცემულ იურიდიულ კომპონენტებს.

საპაერო ტრანსპორტის სფეროში მრავალმხრივი რეგულირების მიზანი, უმეტეს შემთხვევაში, არის სხვადასხვა ქვეყნისათვის მნიშვნელოვან საკითხებზე რეგულირების შესახებ

საერთო მორიგებების, პოლიტიკის, შეთანხმებების თუ წესების მიღება, დანერგვა ანდა გაგრძელება. მოცემულ თავში გადმოცემულია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში მრავალმხრივი რეგულირების მოკლე ისტორია.

1. საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში მრავალმხრივი რეგულირების მოკლე ისტორია

შეიძლება ითქვას, რომ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში მრავალმხრივი რეგულირების ისტორია დაიწყო 1910 წელს, როდესაც სახელმწიფო საზღვრების გავლით ფრენის საერთაშორისო ასპექტების განსახილველად ევროპაში ჩატარდა პირველი დიპლომატიური კონფერენცია. იმ დროისათვის ვერ მიაღწიეს რაიმე შეთანხმებას, მაგრამ 1913 წელს კიდევ იყო ერთი მცდელობა, როდესაც საფრანგეთის მთავრობამ პარიზში დიპლომატიურ კონფერენციაზე მიიწვია ევროპის 21 სახელმწიფო. მართალია, საფუძვლიანი მოსამზადებელი სამუშაო ჩატარდა, მაგრამ ვერც აქ მიაღწიეს შეთანხმებას. მიუხედავად ამისა, თითოეულ შემთხვევაში იქმნებოდა აზრი, რომ სახელმწიფოებს თავიანთ საჰაერო სივრცეზე აქვთ სუვერენიტეტი და ის უნდა განხორციელდეს, ე. ი. იყო იდეა, რომელიც, საბოლოოდ, საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების საფუძველი გახდა.

1910 წლის კონფერენციამ საფუძველი ჩაუყარა 1919 წლის დიპლომატიურ კონფერენციას, რომლის მსვლელობისას მსოფლიო კონფერენციის აეროსანაოსნო კომისიამ შეადგინა საჰაერო ნაოსნობის რეგულირების პარიზის კონვენციის პროექტი, ანუ პარიზის კონვენცია, შეთანხმება (1919 წელს პარიზის მსოფლიო კონფერენციის მიერ მიღებული), რომელმაც დაადასტურა საკუთარ საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფოთა სუვერენიტეტის შესახებ დებულება¹. ამ შეთანხმების წევრი გახდა 38 სახელმწიფო. პარიზში მუდმივი ადგილსამყოფელისა და მუდმივი სამდივნოს მქონე ორგანიზაციას აეროსანაოსნობის საერთაშორისო კომისიას (IKAM) დაეკისრა პარიზის კონვენციის შესრულების, გამოყენებისა და განახლების ამოცანები. მაგრამ პარიზის კონვენციის სერიოზული ხარვეზების გამო, იმ დროის ზოგიერთმა მსხვილმა საავიაციო სახელმწიფომ არ მოახდინა მისი რატიფიცირება, ხოლო ზოგიერთი სახელმწიფო ცდილობდა დაედო ალტერნატიული შეთანხმება.

1926 წელს მადრიდში (ესპანეთი) ამაოდ შეეცადნენ აეროსანაოსნობის იბერიულ-ამერიკული კონვენციის შექმნას. (ცნობილია როგორც მადრიდის კონვენცია). ფაქტობრივად, ეს იყო პარიზის კონვენციის იდენტური შეთანხმება და ის ძალაში არ შესულა. შინაარსობრივად პარიზის კონვენციის ანალოგიურ, მაგრამ ხელმძღვანელი ორგანოს შესახებ დებულებების გარეშე კომერციული ავიაციის პანამერიკულ კონვენციას, რომელიც ასევე ცნობილია როგორც ჰავანის კონვენცია, ხელი მოეწერა 1928 წელს

¹ იხ. დ. გეფერიძე, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროები, ჟურნალი „სამართალი“ 2003წ, №11-12.

და შესაბამისად რატიფიცირებული იყო ჩრდილოეთ ამერიკისა და სამხრეთ ამერიკის 16 სახელმწიფოს მიერ. 1930 წელს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის რეგულირებისა და უმთავრესად, რეგიონულ დონეზე გამოყენების მიზნით, დაიდო ზოგიერთი სხვა მრავალმხრივი კონვენცია: ლათინურ ამერიკაში – ბუენოს-აირესის 1935 წლის კონვენციის, ევროპაში – ბუქარესტის 1936 წლის კონვენცია და ხემანის 1937 წლის შეთანხმების ჩათვლით.

მეორე მსოფლიო ომის დროს, 1944 წლის 1 ნოემბერს ჩიკაგოში გახსნილ კონფერენციას ჰქონდა ყველაზე მნიშვნელოვანი შედეგი – 1944 წლის 7 დეკემბერს ხელი მოეწერა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონვენციას (ჩიკაგოს კონვენციას). ამ კონფერენციაზე ასევე მომზადდა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისას ტრანზიტისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ შეთანხმებები, ჩიკაგოს კონვენციის 12 ტექნიკური დანართის პროექტები და ორმხრივი შეთანხმების სტანდარტული ფორმა¹. ასევე ჩიკაგოს კონფერენციაზე შემუშავებულმა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შუალედურმა შეთანხმებამ დასაბამი მისცა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო ორგანიზაციას (ICAO), რომელიც, წარუმატებლად ცდილობდა საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო შეთანხმების უფრო ფართოდ მისაღები ალტერნატივის შემუშავებას.

მოგვიანებით ამ დარგში ყოველმხრივი საქმიანობის მთავარი გახდა მოლაპარაკებები და შედარებით ბევრი საჰაერო სამართლის მსოფლიო კონვენციის მიღება, რომლებიც, ძირითადად, ეხებოდა პასუხისმგებლობასა და უსაფრთხოებას. ასევე საერთაშორისო ეკონომიკური საქმიანობის სულ უფრო მზარდი რეგიონალიზაცია აისახა საჰაერო ტრანსპორტის გაფართოებულ პოლიტიკასა და რეგიონულ დონეზე შემუშავებულ რეგულირების წესებში. 90-იანი წლების განმავლობაში და შემდეგ მზარდმა ინტერნაციონალიზაციამ, გლობალიზაციამ, ლიბერალიზაციამ და ტრანსნაციონალიზაციამ, აგრეთვე მომსახურების, ვაჭრობის შესახებ გენერალურ შეთანხმებაში საჰაერო ტრანსპორტის ზოგიერთი ასპექტის შეტანამ, მნიშვნელოვანი ინტერესი გამოიწვია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების ახალი შესაძლო მრავალმხრივი ზომების გამოძებნისადმი.

2. მრავალმხრივი რეგულირების პროცესი

მრავალმხრივი რეგულირების პროცესი მნიშვნელოვნად განსხვავდება სახელმწიფო თუ ორმხრივი რეგულირების პროცესისაგან. ძირითადი განსხვავებებია:

- ჩართულია მრავალი სუბიექტი (მთავრობები, საერთაშორისო ორგანიზაციები, კომპანიები), რომლებიც სხვადასხვა სახელმწიფოში იმყოფებიან;

¹ იხ. «Международное право», Под ред. Г.И. Тункина, М., 1994, стр.304

- უმრავლეს შემთხვევაში შესაძლებელია თითქმის ყველა მიღებული გადაწყვეტილებისა და მიღწეული შეთანხმების შესრულება;
 - ამ პროცესში შედარებით ნაკლებად გამოიყენება საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე დაშვების ან მისი გამოყენების რეგულირების გაცვლის უფლებები.
- მრავალმხრივი რეგულირების საფუძველია კავშირებისა და ურთიერთქმედების პროცესი:
- სამი ან მეტი სახელმწიფოს მხარეთა შორის ფორმალურ თუ არაფორმალურ თათბირები (ჩვეულებრივ მაგრამ არა ყოველთვის, ტარდება მთავრობათა შორის ან არასამთავრობო ორგანიზაციების ეგიდით), რომლებიც იმართება რეგულირების დარგში მხარეთათვის საინტერესო საკითხებზე და/ან რეგულირების ასპექტების გამო ერთობლივი პოლიტიკის და/ან პრაქტიკის თაობაზე შეთანხმების შემუშავებისა და მიღწევაზე ინფორმაციისა და თვალსაზრისის გაცვლის გამო;
 - საერთაშორისო ორგანიზაციისა და სხვა სუბიექტსა (მის წევრებს) ან ორგანიზაციებს შორის თათბირის კონტექსტისაგან განსხვავებულ კონტექსტში;
 - მრავალმხრივ ხელშეკრულებაში მონაწილე სუბიექტებს შორის.

3. ძირითად ბაზარზე დაშვება

ნებისმიერ ორ პუნქტს შორის საჰაერო მიმოსვლის ბაზარი მოიცავს პირებისა და საქონლის ფაქტობრივ და პოტენციურ გადაყვანა-გადაზიდვებს, ამ პუნქტებს შორის კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას. იერარქიულ სტრუქტურაში საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში საერთაშორისო ბაზრები შეიძლება დაიყოს 4 კატეგორიად: წყვილი ქალაქების ბაზარი, ე. ი. ავიატრასა, რომელიც აერთიანებს ორ ქალაქს (მაგალითად, თბილისი-მოსკოვი); წყვილი სახელმწიფოების ბაზარი, რომელიც შედგება ორი სახელმწიფოს (მაგალითად, საქართველო-რუსეთის ფედერაცია) დამაკავშირებელი წყვილი ქალაქების შორის მარშრუტისაგან; ბაზარი „რეგიონი-რეგიონი“, რომელიც მოიცავს ორი რეგიონის დამაკავშირებელ ყველა მარშრუტს (მაგალითად, ჩრდილოეთი ამერიკა-ევროპა, ასევე, ცნობილია როგორც ჩრდილოატლანტიკური ბაზარი); მსოფლიო ბაზარი, რომელიც მოიცავს ყველა პუნქტს მსოფლიოში ემსახურება სამოქალაქო ავიაცია. როგორც ჩანს, რეგულარულმა საჰაერო მიმოსვლამ ყოველ რეისზე უნდა განახორციელოს გადაყვანა-გადაზიდვები წყვილი ქალაქების სხვადასხვა ბაზარს შორის, არარეგულარული საჰაერო მიმოსვლა ჩვეულებრივ, მაგრამ არა ყოველთვის, თითოეულ რეისზე ემსახურება წყვილი ქალაქების ერთ ბაზარს¹.

ნებისმიერი კონკრეტული ავიაგადამყვან-გადამზიდავისთვის ან ავიაგადამყვან-გადამზიდავებისთვის საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე დაშვება ნიშნავს იმ ძირითადი უფლებების მინიჭებას (ნებისმიერი პირობებითა და შეზღუდვებით), რომლებსაც

¹ იხ. International Law by John O'Brien, 2001, p- 23;

მთავრობის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო გასცემს (და რომლებიც განსაზღვრულია და განხილულია ამ ნაწილში), ის გამოიხატება დამატებითი უფლებების ხასიათსა და ხარისხში, მაგალითად, უფლებებისა, რომლებიც ეხება მომსახურების განაწილებას. რომელიმე კონკრეტული ავიაგადამყვან-გადამზიდავის ან ავიაგადამყვან-გადამზიდავების მიერ საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე შეღწევა ხასიათდება გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის დაშვების ფაქტობრივი გამოყენების ხარისხით.

რომელიმე სახელმწიფოს საჰაერო ტრანსპორტის ავიაგადამყვან-გადამზიდავის დაშვება შიდა ბაზარზე, ჩვეულებრივ (შედარებით, რამდენიმე გამონაკლისით), მხოლოდ იმ შემთხვევაში ხორციელდება, როდესაც გადამყვან-გადამზიდავი ამ სახელმწიფოს გადამყვან-გადამზიდავია, ამ უფლების შექმნა ხდება მოწმობის მიღების შედეგად. საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ბაზარზე დაშვებას გადამყვან-გადამზიდავები ახდენენ ყოველ კონკრეტულ სახელმწიფოში მოწმობის გაფორმებით ან ნებართვის მიღებით. ასე ხდება სამოქალაქო ავიაციის ადრინდელი პერიოდიდანვე, როდესაც სახელმწიფოებმა აღიარეს, რომ ყოველ სახელმწიფოს აქვს საკუთარი ტერიტორიის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზე სრული და განსაკუთებული სუვერენიტეტი და შეუძლია ამ სუვერენიტეტის განხორციელება¹. ეს პრინციპი დადასტურებულია ჩიკაგოს კონვენციის 1-ელ მუხლში². სუვერენიტეტის ასეთი განხორციელება, როგორც წესი, გამოიხატება მოწმობის ან ნებართვის გაცემით. ამრიგად, საერთაშორისო ბაზრის მომსახურებისათვის, სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიული საჰაერო სივრცის გამოყენების აუცილებლობის გათვალისწინებით, უცხოელი ავიაგადამყვან-გადამზიდავებისათვის საჰაერო ტრანსპორტის ასეთ ბაზრებზე დაშვება სრულიად სხვაგვარად რეგულირდება, ვიდრე უცხოელი საწარმოებისა მომსახურების სხვა დარგებში (მაგალითად, სასტუმროების ქსელსა და ელექტროკავშირის კომპანიებში).

კომერციული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, რომლებიც არ არის რეგულარული და ახორციელებენ იკაოს ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოები, ექვემდებარება ჩიკაგოს კონვენციის მე-5 მუხლს³. ამ მუხლის შესაბამისად ასეთი სახელმწიფოს უცხოეთის საჰაერო სომალდებს უფლება აქვთ განახორციელონ ფრენები იკაო-ს ხელშეკრულების მონაწილე ნებისმიერი სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ან მისი ტერიტორიის გავლით სატრანზიტო დაუჯდომლად ფრენა და დაფრინდეს არაკომერციული მიზნით (საწვავის ჩასხმა ან ტექნიკური რემონტი) წინასწარი ნებართვის მიუღებლად და იმ პირობით, რომ სახელმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზეც

¹ იხ. თ.ვეფხვაძე, თ. ბლიაძე, საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფო სუვერენიტეტის განხორციელების უფლება, ჟურნალი „სამართალი“ 2006, №3-4, გვ. 52-54;

² იხ. კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ,

<http://www.intlaw.ge/rus/chicago.doc>, მუხ 1;

³ იქვე; მუხ 5

ხორციელდება ფრენა, უფლება აქვს მოითხოვოს მისი დაფრენა. ეს მუხლი ასევე იძლევა თვითმფრინავის ბორტზე მგზავრთა, ტვირთისა და ფოსტის მიღებისა და მათი გადმოყვანა-გადმოტვირთვის პრივილეგიას (ე. ი. არარეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარზე დაშვების მიღებას) იმ პირობით, რომ სახელმწიფოს, სადაც წარმოებს ასეთი გადმოყვანა-გადმოტვირთვა, უფლება აქვს დაადგინოს ისეთი წესები, პირობები ან შეზღუდვები, როგორცაც სასურველად ჩათვლის. ასეთმა პირობებმა შეიძლება გამოიწვიოს არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარზე დაშვებაზე უარის თქმა ან სხვადასხვა შეზღუდვები, და დაინტერესებულ სახელმწიფოებს შორის შეთანხმების არარსებობისას, რეგულირება ცალმხრივად, ჩვეულებრივ თავაზიანობის ან ნაცვალებების პრინციპების საფუძველზე ხორციელდება.

რეგულარული საჰაერო მიმოსვლა, ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 მუხლით რეგულირდება. მოცემული მუხლი კრძალავს შესაბამისი უცხო სახელმწიფოს სპეციალური ნებართვის ან სხვა სანქციის გარეშე ასეთი მიმოსვლის განხორციელებას. სახელმწიფო აძლევს უცხოელ ავიაგადამყვან-გადამზიდავებს რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის ასეთ ნებართვას ან სანქციას განსაზღვრული ან დათქმული ხანგრძლივობის მოწმობის ან ნებართვის სახით და ამას (იშვიათი გამონაკლისების გარდა) ახორციელებს იმ მომსახურების საფუძველზე, რომელიც გამოიხატება ბაზარზე დაშვების უფლების გამოყენებით, რომელსაც ერთი სახელმწიფო აძლევს იმ სახელმწიფოს (სახელმწიფოებს), სადაც იმყოფება აღნიშნული ავიაგადამყვან-გადამზიდავი.

ძირითად ბაზარზე დაშვების უფლება¹. შეპირობებული ან შეზღუდული უფლება თუ პრივილეგიაა (ჩვეულებრივ, განსაზღვრულია საერთაშორისო შეთანხმებაში), რომელსაც ერთი სახელმწიფო აძლევს მეორეს ამ სახელმწიფოს დანიშნული ავიაგადამყვან-გადამზიდავების გამოსაყენებლად, და შეიძლება შედგებოდეს მარშრუტების შეთანხმებული აღწერილობისაგან, რომელთა გავლითაც უნდა განხორციელდეს საჰაერო მიმოსვლა; ავიაგადამყვან-გადამზიდავების დანიშნულების მიმართ ფიზიკური აღწერილობისა და დანიშნული გადაყვანა-გადამზიდავის მიერ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის განხორციელების საშუალებებისაგან და გადაყვანა-გადაზიდვების სახეების ფიზიკური და/ან გეოგრაფიული აღწერილობებისაგან, რომლებიც შესაძლოა განხორციელდეს. ასეთი უფლებები მთლიანად განსაზღვრავენ ბაზარზე მიცემული დაშვების ხარისხს.

ბაზარზე დაშვების უფლება, როგორც წესი, ეძლევა ანალოგიური უფლების გაცვლით სახელმწიფოთა შორის განსაზღვრული შეთანხმების (შეთანხმებების) ან მორიგების (მორიგებების) დადების გზით და შემოიფარგლება რეგულარული

¹ იხ. დ. გევერიძე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004, გვ 49-55.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლით¹. ბაზარზე დაშვება, თავისი არსით, ბაზრის მომსახურების შესაძლებლობას იძლევა, ის ასევე ბაზარზე დაშვების შეზღუდვაც არის თავისი განსაზღვრების გამო. სახელმწიფოები ბაზარზე დაშვებას ზღუდავენ სხვადასხვა მიზეზით, გაცვლას დაქვემდებარებული უფლებების განსაზღვრული შესაბამისობის დადგენის ჩათვლით. მომავალში შესაძლო გაცვლისათვის ბერკეტის შენარჩუნებით; საკუთარ გადამყვან-გადამზიდავეებზე კონკურენტული ზემოქმედების მინიმუმამდე დაყვანით; უფრო მკაფიო გადმოცემას ბაზრის ზოგიერთი სეგმენტის (კონკრეტული ქალაქი ან ეროვნული რეგიონი) არასწორი განმარტების გამორიცხვის და წახალისების მიზნით. დამატებითი უფლებები, რომლებიც ეხება უცხოეთის სახელმწიფოში ავიაგადამყვან-გადამზიდავს როგორ შეუძლია განახორციელოს ავიაგადაყვანა-გადაზიდვა, ზოგჯერ სახელმწიფოების მიერ განიხილება როგორც ბაზარზე დაშვების ელემენტი.

5. მარშრუტის უფლება

მარშრუტის უფლება ბაზარზე დაშვების უფლებაა, რომელიც გამოიხატება იმ მარშრუტის (მარშრუტების) შეთანხმებული გეოგრაფიული აღწერილობის ან გეოგრაფიულ აღწერილობათა კომბინაციის სახით, რომელზეც შეიძლება განხორციელდეს საჰაერო მიმოსვლა, აგრეთვე წესი, რომლითაც შეიძლება განხორციელდეს დამტკიცებული პუნქტების მომსახურება². ჩვეულებრივ, მარშრუტის უფლება გადმოცემულია სახელმწიფოთა შორის საჰაერო ტრანსპორტის შეთანხმების ან საჰაერო მიმოსვლის შეთანხმების მარშრუტების შესახებ დანართში, ე. ი. დანართში, რომელშიც ცალკე აღწერილია მარშრუტი (მარშრუტები) შეთანხმების თითოეული მხარის ავიაკომპანიის (ავიაკომპანიების) მიერ გამოყენებისათვის. ყველა ქვემოთ მოცემულ მაგალითში „A“ სახელმწიფოა, რომელმაც მიიღო მარშრუტის უფლება, ხოლო „C“ სახელმწიფო, რომელმაც გასცა მარშრუტის უფლება (ჩვეულებრივ, ანალოგიური უფლების ან უფლებების სანაცვლოდ).

სახელმწიფოსათვის მარშრუტის უფლების გაცემის აღწერის ყველაზე უფრო გავრცელებული ხერხია ერთი ქალაქისა და უფლების გამცემი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მეორე ქალაქის აღნიშვნა. მაგალითად:

A I ქალაქიდან C I ქალაქში.

¹ იხ. Дежкина, Е. В. (Елена Владимировна), Двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении: Магистерская диссертация, Санкт-Петербургский государственный университет. Юридический факультет. Кафедра международного права. - СПб., 2006. с 61;

² იხ. ვ. ქარუმიძე, ი. ხარაზი, გ. იმედაშვილი, დ. გეფერიძე, საერთაშორისო საბაჟო სამართალი, თბ., 2004, გვ. 241

არ არის საჭირო მთავარი მიდგომა შემოიფარგლოს თითოეულ სახელმწიფოში ერთი ქალაქით, მაგალითად:

A 1 ქალაქიდან C 1 ქალაქში/ C 2 ქალაქში

A 1 ქალაქიდან A 2 ქალაქში C 1 ქალაქში

A 1 ქალაქიდან A 1 ქალაქში/ C 1 ქალაქში/ C 2 ქალაქში

პუნქტი არის ქალაქი რომელიც აღნიშნულია ან არაა გაცემულ მარშრუტზე. მარშრუტის აღწერისათვის ძირითადი მიდგომა შეიძლება გაფართოვდეს, მაგალითად:

ნებისმიერი პუნქტიდან /პუნქტებიდან/ A სახელმწიფოს C 1 ქალაქში.

ძირითადი უფლების მიცემის უფრო გაფართოებული ვარიანტი იქნება:

A სახელმწიფოს ნებისმიერი პუნქტიდან /პუნქტებიდან/ C სახელმწიფოს ნებისმიერ პუნქტში (პუნქტებში).

შუალედური პუნქტი, რომელიც მდებარეობს გარეთ, მაგრამ უფლების გამცემი სახელმწიფოსა და ამ უფლების მიმღები სახელმწიფოს ტერიტორიებს შორის (განსაკუთრებულ შემთხვევებში, პუნქტი, რომელიც მდებარეობს უფლების მიმღები სახელმწიფოს ტერიტორიის საზღვრებში და მარშრუტის საერთო მიმართულების გასწვრივ, შეიძლება განვიხილოთ როგორც შუალედური პუნქტი)¹. როდესაც უფლების გამცემ მონაწილე სახელმწიფოთა ტერიტორიები არ არის შუალედური, ხოლო მათ შორის იმყოფება სხვა სახელმწიფოთა ტერიტორიები და ქალაქები, აღნიშნული მარშრუტების აღწერილობა შეიძლება მოიცავდეს შუალედურ პუნქტს (პუნქტებს).

6. ექსპლუატაციის უფლება

ექსპლუატაციის უფლება ბაზარზე დაშვების უფლებაა, რომელიც გამოხატულია იმის შეთანხმებული განსაზღვრების სახით, თუ რანაირად შეიძლება გადაყვან-გადამზიდავების დანიშვნა და საჰაერო ხომალდის ექსპლუატირება; ანდა როგორი ტიპის ხომალდები, მათი ნაწილები ან შემცველი სატრანსპორტო საშუალებები შეიძლება იყოს გამოყენებული და რეისების როგორი აღნიშვნები შეიძლება იყოს დაწესებული შეთანხმებული მარშრუტისთვის (მარშრუტებისთვის)². პრაქტიკაში ექსპლუატაციის უფლება შეიძლება გადმოიცეს საჰაერო მიმოსვლის შეთანხმებებზე მარშრუტის დანართებში, სხვადასხვა მუხლში, დამატებით პირობებში, ანდა შეიძლება (ან არ შეიძლება) შეტანილი იყოს ირიბად (არაპირდაპირ).

ექსპლუატაციისთვის ერთ-ერთი ძირითადი უფლებაა გადაყვან-გადამზიდავის დანიშვნა. დანიშვნა ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოსათვის, დიპლომატიური ნოტიო ფორმალური შეტყობინებაა დამნიშნავი სახელმწიფოს მიერ

¹ იხ. Luftverkehrsrecht ein Überblick, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Dr. Heiko van Schyndel, Hendrik Schorcht., Berlin, 2003., seite 6;

² იქვე

არჩეული გადაყვან-გადამზიდავის სახელმწიფოს შესახებ ბაზარზე დაშვების ყველა ან ზოგიერთი უფლების გამოყენებისათვის, რაც ამ სახელმწიფომ მიიღო მეორე სახელმწიფოსთან ან საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმების შესაბამისად. შესაბამისი შეთანხმების პირობების მიხედვით დანიშნა შეიძლება განხორციელდეს ბაზარზე დაშვების ყველა უფლების ან რომელიმე მისი ნაწილის, კონკრეტული მარშრუტის (მარშრუტების) ან კონკრეტული ნაწილის მიმართ უფლების მიცემით¹.

ერთადერთი დანიშნის უფლება გულისხმობს მხოლოდ ერთი გადაყვან-გადამზიდავის დანიშნას (სხვა გადაყვან-გადამზიდავით შეცვლის ნაგულისხმევი უფლებით). ორმაგი დანიშნის უფლება ნიშნავს ორი გადაყვან-გადამზიდავის დანიშნას (შეცვლის უფლებით)². მრავალრიცხოვანი შეუზღუდავი დანიშნის უფლება კინებისმიერი რაოდენობის ავიაგადამყვან-გადამზიდავთა დანიშნას. მრავალრიცხოვანი კონტროლირებადი დანიშნა არის მთლიანობაში კონკრეტული რაოდენობის ავიაკომპანიების ან მარშრუტზე შესვლა-გასვლის პუნქტზე ანდა მარშრუტის სექტორზე განსაზღვრული რაოდენობის ავიაკომპანიების დანიშნის უფლება (შეცვლის უფლებით).

ორმხრივ შეთანხმებაში, ჩვეულებრივ, არ არის მოცემული ერთი სახელმწიფოს ცხადად გამოსატული უფლება, რათა უარი თქვას მეორე სახელმწიფოს დანიშნაზე, ვინაიდან გადაყვან-გადამზიდავის არჩევა ამ მეორე სახელმწიფოს სუვერენული უფლებაა, მაგრამ, როგორც წესი, ის მოიცავს პირველი სახელმწიფოს უფლებას კონკრეტულ საფუძველზე უარი თქვას, გააუქმოს, შეაჩეროს საქმიანობა ანდა ასეთ დანიშნულ ავიაკომპანიას ექსპლუატაციის განხორციელების უფლება, ანუ შეზღუდოს ეს კონკრეტული საფუძველი. ჩვეულებრივ, ეს შემოიფარგლება მოთხოვნების შეუსრულებლობით, იმიტომ რომ ავიაკომპანიის მფლობელობის ნამდვილობა და მის საქმიანობაზე ეფექტიანი კონტროლი მიეკუთვნება სახელმწიფოს, რომელიც დანიშნას ახორციელებს ანდა მის მოქალაქეებს, ან იმ სახელმწიფო კანონებისა და წესების (დანიშნული ავიაკომპანიის მიმღებ სახელმწიფოში) შეუსრულებლობით, რომლებიც გამოიყენება ასეთი გადაყვან-გადამზიდავის ექსპლუატაციის მიმართ.

ექსპლუატაციის უფლება, რომელიც ეხება ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ავიახაზზე საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის განხორციელებას (ავიახაზებზე), მოიცავს ფრენის, ტექნიკური შეჩერების, გაჩერების შერჩევითი გამორიცხვის, სავალდებულო შეჩერების, შეგზავნითი რეისის, დამატებით სექტორზე ფრენისა და მოცულობის შეცვლის უფლებას³.

¹ იხ. Aviation Modal Annex, http://www.tsa.gov/assets/pdf/modal_annex_aviation.pdf

² იხ. Основные права на эксплуатацию, выданы назначения. <http://pro-econom.ru/?p=4>; <http://pro-econom.ru/?cat=16>

³ იხ. Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007, стр. 232

ფრენის უფლება ის უფლება ან პრივილეგიაა, რომელიც ეძლევა სახელმწიფოს რეგულარული ან რეგულარულისაგან განსხვავებული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისას მიწაზე დაუშვებლად იფრინოს ასეთი უფლების მიმცემი სახელმწიფოს ტერიტორიის თავზე. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის დროს ტრანზიტის შესახებ შეთანხმებაში მოცემულია ამასთან დაკავშირებული ცნების „პირველი ჰაერის თავისუფლება“ განსაზღვრა – ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოსათვის (სახელმწიფოებისათვის) საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ მიცემული უფლება ან პრივილეგია, განახორციელოს მისი ტერიტორიის გავლით მიწაზე დაუშვებლად ფრენა (ასევე ცნობილია როგორც „პირველი თავისუფლების უფლება“).

ტექნიკური შეჩერების უფლება ეწოდება სახელმწიფოსათვის მიცემულ უფლებას ან პრივილეგიას, განახორციელოს შეჩერება ამ უფლების მიმცემი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე არაკომერციული მიზნით რეგულარული ან რეგულარულისაგან განსხვავებული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესრულებისას¹. ეს უფლება, ჩვეულებრივ, გამოიყენება საჰაერო ხომალდის საწვავის ჩასასხმელად, გაუთვალისწინებელი აუცილებელი რემონტის ჩასატარებლად ანდა საჰაერო ხომალდის ავარიული დაშვებისათვის. ზოგ შემთხვევაში ტექნიკური შეჩერება ასევე შესაძლებელია მოხდეს სახელმწიფოს მოთხოვნის შესასრულებლად ეროვნულ საჰაერო სივრცეში შესვლისათვის ამ სახელმწიფოში გადაყვანა-გადაზიდვის პუნქტში ფრენის გაგრძელებამდე. მაშინაც კი, როცა ტექნიკური შეჩერება ხდება არა გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით, შეიძლება წარმოიშვას გადასაზიდი საქონლის ჩამოტვირთვისა და მგზავრთა გადმოსხდომის საჭიროება (დამით შეჩერების დროსაც კი) განმეორებითი ჩატვირთვის, ჩასხდომის მოთხოვნით გადაყვანა-გადაზიდვის გასაგრძელებლად, რომელიც შეიძლება დამთავრდეს შემცველ საჰაერო ხომალდზე ან სხვა სატრანსპორტო საშუალებაზე. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის დროს ტრანზიტის შესახებ შეთანხმებაში განსაზღვრულია შესაბამისი ცნება – „ჰაერის მეორე თავისუფლება“ – რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის მიმართ უფლება ან პრივილეგია, რომელსაც ერთი სახელმწიფო აძლევს მეორე სახელმწიფოს, განახორციელოს მის ტერიტორიაზე დაფრენა არაკომერციული მიზნით (ცნობილია როგორც „ჰაერის მეორე თავისუფლების უფლება“).

7. გადაყვანა-გადაზიდვის უფლება²

გადაყვანა-გადაზიდვის უფლება ბაზარზე დაშვების უფლებაა, რომელიც გამოიხატება შეთანხმებული ტექნიკური თუ გეოგრაფიული აღწერილობის ან ამ აღწერილობათა გაერთიანების

¹ იხ. ICAO. Doc. 9626

² იხ. დ. გეფერტი, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004, გვ 54-66;

სახით, რომელიც ეხება, ვინ ან რა უნდა იყოს გადაყვანილი ან გადაზიდული ნებადართული საჰაერო ხომალდით (ან შემცველი სატრანსპორტო საშუალებით) დადგენილ მარშრუტზე ან მის ნაწილზე. მაგრამ ყურადღება უნდა მიექცეს რომ ცნებას – „გადაყვანა-გადაზიდვის უფლება“, ფართო გაგებით, ერთიანი გამოყენებისას, იგივე მნიშვნელობა აქვს, რაც ბაზარზე დაშვების უფლებას¹.

გადაყვანა-გადაზიდვის უფლება მგზავრთა, ტვირთისა და ფოსტის ცალ-ცალკე ან ნებისმიერი კომბინაციით გადაყვანა-გადაზიდვის უფლებაა. თუ შეთანხმებული უფლება შემოიფარგლება მხოლოდ მგზავრთა გადაყვანით, მაშინ ის მოიცავს ბარგისა და საკურიერო გზავნილებს, რომლებიც მგზავრებთან და კურიერთან ერთად იმყოფება და შეიძლება შეიცავდეს ისეთ ტვირთს, რომელიც არ ფორმდება როგორც ავიატვირთი². ანალოგიურად ტვირთი, აღნიშნავს საქონელსა და სასწრაფო გზავნილებს, მაგრამ საჭიროების შემთხვევაში, მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვის უფლება მოიცავს კომერციულ გადაყვანა-გადაზიდვებსა და ზოგიერთი სახის არაკომერციულ გადაყვანა-გადაზიდვებსაც (სამგზავრო ბილეთის, სატვირთო ავიაზედნადებისა და სხვა დოკუმენტების შესაბამისად), მაგალითად, როგორცაა გადამყვან-გადამზიდავის კომპანიის ტვირთი ან ფოსტა.

როდესაც გადაყვანა-გადაზიდვის უფლებას გეოგრაფიული აღწერილობა ეძლევა, მაშინ ის, ძირითადად, გამოიხატება ერთ-ერთი „ჰაერის თავისუფლებით“, რომელიც დაკავშირებულია გადაყვანა-გადაზიდვასთან (პირველი ორი თავისუფლება ტექნიკურია)³.

„ჰაერის მესამე თავისუფლება“ საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოსათვის მიცემული უფლება ან პრივილეგიაა, რითაც ხდება გადამყვან-გადამზიდავის რეგისტრაციის სახელმწიფოში თვითმფრინავის ბორტზე აყვანილი მგზავრების გადმოსხდომა, ასევე ჩატვირთული ფოსტისა და ტვირთის გადმოტვირთვა პირველი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე (ცნობილია, როგორც „მესამე ჰაერის თავისუფლების უფლება“).

„ჰაერის მეოთხე თავისუფლება“ საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოსათვის მიცემული უფლება ან პრივილეგიაა, რომლის ძალითაც ის თვითმფრინავის ბორტზე იღებს პირველი სახელმწიფოს მგზავრებს, ფოსტასა და ტვირთს, რომელთა გადაყვანა და გადაზიდვა ხდება ავიაგადამყვან-გადამზიდავის რეგისტრაციის სახელმწიფოში (ცნობილია როგორც „მეოთხე ჰაერის თავისუფლების უფლება“).

¹ Международные договора и соглашения в области внешнеторговых грузов, Воздушные перевозки, <http://www.lexim.ru/smi/1065>;

² იხ. Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007; стр. 168;

³ იხ. ლ. ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თავი XII, თბ. 2008, გვ. 318

„ჰაერის მეხუთე თავისუფლება“ საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოსათვის მიცემული უფლება ან პრივილეგიაა, რომლის ძალითაც პირველი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ის ახორციელებს მესამე სახელმწიფოდან მომავალი ან მესამე სახელმწიფოში მიმავალი თვითმფრინავიდან მგზავრთა გადმოსხდომას, ფოსტისა და ტვირთის ჩამოცლას და თვითმფრინავის ბორტზე მათ მიღებას (ცნობილია, როგორც „მეხუთე ჰაერის თავისუფლების უფლება“).

კონკრეტული გადაზიდვის ან მისი ნაწილის მიმართ თავისუფლების სახის განსაზღვრისას წარმოიშობა სიძნელე, ვინაიდან ზოგი სახელმწიფო გადაყვანა-გადაზიდვის კომერციულ სახეს განსაზღვრავს მისი დანიშნულებისა და გაგზავნის ფაქტობრივი პუნქტის მიხედვით, ე.ი. ბილეთის ან ავიასატვირთო ზედნადების შესაბამისად გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტის მიხედვით, სადაც გაგზავნის პუნქტია პირველი პუნქტი, ხოლო დანიშნულების პუნქტი – ბოლო. სხვა სახელმწიფო თავისუფლების სახეს ადგენს საფრენ კუპონზე ან რეისის მონაკვეთზე აღნიშნული გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტების შესაბამისად, ე.ი. გაგზავნის პუნქტია დაფრენის ნებისმიერი პუნქტი სადაც ხდება კონკრეტული რეისის განმახორციელებელი საჰაერო ხომალდის ბორტზე ჩასხდომა-ჩატვირთვა, ხოლო დანიშნულების პუნქტია პირველი შესაბამისი პუნქტი, სადაც ხდება გადმოსხდომა-გადმოტვირთვა (მიუხედავად იმისა, სად დაიწყო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა და საბოლოოდ სად დამთავრდა ეს გადაყვანა-გადაზიდვა ამავე ბილეთისა და ავიასატვირთო ზედნადების შესაბამისად).

„ჰაერის მეექვსე თავისუფლება“ საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის მიმართ გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების უფლება ან პრივილეგიაა (ცნობილია, როგორც „მეექვსე ჰაერის თავისუფლების უფლება“). პირველი ხუთი თავისუფლებისაგან განსხვავებით, ჰაერის მეექვსე თავისუფლება, არ შეაქვთ საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ფართოდ აღიარებულ შეთანხმებაში, მაგალითად, „ხუთი თავისუფლების შესახებ შეთანხმებაში“¹. ეს სადავო საკითხი განხილულია ამ თავის დასკვნით ნაწილში.

„ჰაერის მეშვიდე თავისუფლება“ საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის მიმართ ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოსთვის მიცემული უფლება ან პრივილეგიაა, რათა შეასრულოს გადაყვანა-გადაზიდვა ამ უფლების მიმცემ სახელმწიფოსა და მესამე სახელმწიფოს ტერიტორიებს შორის, ასეთ გადაყვანა-გადაზიდვაში მიმღები სახელმწიფოს ტერიტორიაზე რომელიმე პუნქტის შეტანის რაიმე მოთხოვნის გარეშე, ე.ი. მოცემული სახის მომსახურებისათვის არაა აუცილებელი დაკავშირებული იყოს გადამყვან-გადამზიდავის

¹ იხ. «Международное право», Под ред. Ю.М. Колосова, М., 2001, стр. 563;

რეგისტრაციის სახელმწიფოსთან ან ამ სახელმწიფოში რაიმე მომსახურების გაგრძელებასთან.

საჰაერო ტრანსპორტში გამოყენებული ტერმინები „კაბოტაჟი“ და „კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვები“, აღებულია, შესაბამისად, საზღვაო ტერმინოლოგიიდან, რომლებიც ეხება უცხოელ გადაყვანა-გადაზიდვების კაბოტაჟური ცურვისა და გადაყვანა-გადაზიდვის აკრძალვას¹. ეს შეიძლება შიდა გადაყვანა-გადაზიდვის, ე.ი. ისეთი გადაყვანა-გადაზიდვების თანაბრად ჩაითვალოს, რომელიც ხორციელდება ერთიანი სატრანსპორტო დოკუმენტით (ბილეთით ან სატვირთო ზედნადებით), რომელშიც არ არის გათვალისწინებული გაგზავნის პუნქტები, სტოპოვერები² ან სახელმწიფოს ტერიტორიის გარეთ არსებული დანიშნულების პუნქტები.

ზოგჯერ გაფართოებულია საერთაშორისო მარშრუტების გარკვეული მონაკვეთის ჩართვა, მაგალითად, ერთსა და იმავე სახელმწიფოს (რომლის ქვეშევრდომი არ არის გადაყვანა-გადაზიდვა) ტერიტორიაზე განლაგებულ საერთაშორისო მარშრუტზე ორ პუნქტს შორის, ერთ ამ პუნქტში გადასხდომამდე, გადასხდომის შემდეგ, სტოპოვერამდე ან მის შემდეგ, ზოგჯერ ზოგიერთი გამონაკლისით, რაც უშვებს რეგულარულ მარშრუტზე გადასხდომასა და სტოპოვერს;

შეიძლება გამოყენებული იყოს გადაყვანა-გადაზიდვები, რომლებიც შეადგენენ რიმა ფაციე (ლათინური გამოთქმაა, ქართულად ნიშნავს ერთი შეხედვით) კაბოტაჟს, მაგალითად, ჰაერში ან მიწაზე გადაყვანა-გადაზიდვა საპირისპირო მიმართულებით იმავე საზღვარზე გავლით, თუნდაც ეს გადაყვანა-გადაზიდვა ხორციელდებოდეს ცალკეული ბილეთის ან სატვირთო ზედნადების შესაბამისად.

კაბოტაჟის უფლება ან საკაბოტაჟო პრივილეგია უცხო სახელმწიფოს ან უცხოელი გადაყვანა-გადაზიდვისათვის გაცემული უფლება ან პრივილეგიაა, რათა განახორციელოს სხვა შემთხვევაში აკრძალული კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვა. პატარ-პატარა კაბოტაჟი მოიცავს ერთი და იმავე ქვეყნის ერთსა და იმავე სანაპიროზე ორ ნავსადგურში გადაყვანა-გადაზიდვას (საზღვაო ტერმინოლოგიით) და საჰაერო ტრანსპორტის მიმართ, სახელმწიფოს ერთი და იმავე ტერიტორიაზე არსებულ ორ აეროპორტს შორის გადაყვანა-გადაზიდვას. დიდი (მსხვილი) კაბოტაჟი მოიცავს გადაყვანა-გადაზიდვას, რომელიც იწყება და მთავრდება ერთი და იმავე ქვეყნის სხვადასხვა ნავსადგურში (საზღვაო ტერმინოლოგიით), საჰაერო ტრანსპორტის მიმართ, გადაყვანა-გადაზიდვას სახელმწიფოსა და ამ სახელმწიფოს არამომიჯნავე ტერიტორიას შორის.

¹ იხ. Air coastal cabotage, http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_sch2.cgi?R0pCunkz@t:1!sgxx;

² stop-over ამერიკ. 1) გზაში შეჩერება (იმავე ბილეთით სარგებლობის უფლებით); 2) ბილეთი, რომელიც უშვებს გზაში შეჩერებას: სატრანსპორტო ბილეთი.

„ჰაერის მერვე თავისუფლება“ საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის უფლება ან პრივილეგიაა, რომლის ძალით ხდება კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვა უფლების მიმცემი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე გამავალი მარშრუტით, რომელიც იწყება ან მთავრდება უცხოელი გადაყვან-გადამზიდავისათვის რეგისტრაციის სახელმწიფოს ტერიტორიიდან ან ტერიტორიაზე (ე.წ. ჰაერის მეშვიდე თავისუფლებასთან დაკავშირებით) უფლების მიმცემი სახელმწიფოს ტერიტორიის გარეთ (ცნობილია, როგორც „ჰაერის მეშვიდე თავისუფლების უფლება“ ან „თანმიმდევრული კაბოტაჟი“).

„ჰაერის მეცხრე თავისუფლება“ უფლებისმიმცემი სახელმწიფოს კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების უფლება ან პრივილეგიაა მარშრუტზე, რომელიც მთლიანად ამ უფლების მიმცემი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე გადის (ცნობილია, როგორც „ჰაერის მეცხრე თავისუფლების უფლება“ ან „ავტონომიური კაბოტაჟი“)¹.

პირდაპირ სატრანზიტო გადაყვანა-გადაზიდვა არის გადაყვანა-გადაზიდვა, რომელიც იწყება და მთავრდება პუნქტში (სატრანზიტო პუნქტში), როგორც ერთი ავიაბილეთით ან სატვირთო ზედნადებით უწყვეტი მოძრაობის სახით სტოპოვერის გარეშე, ერთსა და იმავე საჰაერო ხომალდზე ანდა ავიაკომპანიის ერთი და იმავე აღნიშვნისა და რეისის ნომრის მქონე სხვადასხვა საჰაერო ხომალდზე. მარშრუტის მონაკვეთი (უბანი) შედგება მარშრუტის ნებისმიერი ორი წერტილისაგან, რომელზეც ხდება აფრენა და/ან დაფრენა და შეიძლება შეიცავდეს ფრენის ერთ ან რამდენიმე ეტაპს, ე.ი. საჰაერო ხომალდის ფრენას აფრენიდან დაფრენამდე.

საჰაერო ხომალდში ჩასხდომა-ჩატვირთვის უფლება შეიძლება შეიზღუდოს ანდა არ მიეცეს მარშრუტის ძირითადი საერთაშორისო სექტორისაგან განსხვავებული მარშრუტის რომელიმე კონკრეტულ სექტორზე (ან სექტორებზე). ორსექტორიან ან მრავალსექტორიან მარშრუტზე აკრძალული გადაყვანა-გადაზიდვები შეიძლება მიეკუთვნოს მთელ ჩასხდომა-ჩატვირთვას ან მის ზოგიერთ ნაწილს. ჩასხდომა-ჩატვირთვის უფლების შეზღუდვისას იქმნება „ბრმა მონაკვეთი“ (უბანი) ან ნაწილობრივ „ბრმა მონაკვეთი“. იგი მარშრუტის მონაკვეთია, რომლის მიმართ იკრძალება საჰაერო ხომალდში ჩასხდომა-ჩატვირთვა. ნაწილობრივ „ბრმა სექტორია“ რეისის მონაკვეთი, რომელზეც ნებადართულია მხოლოდ კონკრეტული ჩასხდომა-ჩატვირთვა, მაგალითად, მხოლოდ შეპირაპირების პუნქტებში და სტოპოვერის პუნქტებში ანდა მხოლოდ შეპირაპირების პუნქტებში.

საერთაშორისო მარშრუტის „ბრმა მონაკვეთზე“ ან ნაწილობრივ „ბრმა მონაკვეთზე“ შეზღუდვებს გარდაუვალად მინიმუმამდე დაჰყავს ავიაგადამყვან-გადამზიდავის შესაძლებლობა

¹ იხ. AIR and Space LAW. V.XXI. 1996.N 1.P.24; Ibid. N 2. P. 90

მისგან გამომდინარე, მის საქმიანობაში ეკონომიკური ხარჯებით. მიუხედავად ამისა, სახელმწიფოს მეორე სახელმწიფოსთან საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივ შეთანხმებებში შეუძლია დაჟინებით მოითხოვოს საერთაშორისო მარშრუტის ან სხვა სახელმწიფოს მარშრუტების „ბრმა მონაკვეთზე“ ან ნაწილობრივ „ბრმა მონაკვეთზე“ ორ პუნქტს შორის შეზღუდვის შემოღება თავისი გადაწყვეან-გადაამზიდავის (გადაწყვეან-გადაამზიდავების), და შესაძლოა, ამ გადაწყვეან-გადაამზიდავის პარტნიორების შემოსავლების დაცვის, სხვა სახელმწიფოსათვის შეთანხმებული მარშრუტის მნიშვნელობის შემცირების მიზნით, რათა მიღწეული იყოს ამ ორ სახელმწიფოს შორის უპირატესობათა ბალანსი, ანდა ორივე დასახელებული პუნქტი იმყოფება მის საკუთარ ტერიტორიაზე, შემოიღოს კაბოტაჟზე შეზღუდვა.

საჭიროა მხედველობაში გვექონდეს, რომ სახელმწიფო უცხოელი გადაწყვეან-გადაამზიდავისაგან მოითხოვს თავისი უფლებამოსილი ორგანოებიდან წინასწარი ნებართვის მიღებას იმის ტრანსპორტირების შესახებ, რასაც „ბრმა მონაკვეთზე“ გადაყვანა-გადაზიდვას უწოდებენ და ნიშნავს გადაყვანა-გადაზიდვას, ჩატვირთვასა და გადმობარგება-გადმოტვირთვას, რომელიც ხორციელდება უცხო სახელმწიფოებს შორის მარშრუტის მონაკვეთებზე, რომლებიც „ბრმაა“, რადგან ისინი სხვაგვარად არ არიან აღნიშნული შეთანხმებულ მარშრუტებში და ამ სახელმწიფოს მიერ გაცემულ ნებართვაში ან შესაბამისი მოწმობით არ არის ნებადართული. მარშრუტის მონაკვეთები, რომლებიც მთლიანად უცხო სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეშია, კაბოტაჟის მიზეზებით თითქმის ყოველთვის „ბრმა“ ან „ნაწილობრივ ბრმა“ მონაკვეთია.

8. არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები¹

„არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვა კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვაა, რომელიც არ არის რეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვა. ჩარტერული რეისი დაქირავებული საჰაერო ხომალდით არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვაა“². თუმცა ტერმინები „არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვა“ და „ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვა“ (ე.ი. საკონტრაქტო შეთანხმება ავიაგადაწყვეან-გადაამზიდავსა და მისი საჰაერო ხომალდის დაქირავებულ ანუ დამფრახტავ ორგანიზაციას შორის) ურთიერთშენაცვლებადი გახდა, მხედველობაშია მისაღები, რომ არა ყველა კომერციული არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვებია ჩარტერული.

„არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები, როგორც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მნიშვნელოვანი კატეგორია, აღმოცენდა ევროპაში, ხოლო შემდეგ, მოგვიანებით, გავრცელდა

¹ იხ. დ. გუფერიძე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004წ., გვ 67-71;

² იხ. В.Д., Международное воздушное право, М., 2007; стр. 167

ჩრდილოეთ ამერიკასა და სხვა რეგიონებში¹. ამგვარი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სწრაფი ზრდა აღინიშნებოდა 60-იან და 70-იან წლებში, რაც დააჩქარა იაფი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე მზარდმა მოთხოვნამ. თუმცა არარეგულარულმა გადაყვანა-გადაზიდვებმა, რომლებიც სახელმწიფოების მიერ ხშირად განიხილებოდა, როგორც რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების დამატება, მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ზოგიერთ რეგიონში (კერძოდ, ევროპაში) საერთაშორისო მასობრივი ტურიზმის განვითარებაში, რამაც, თავის მხრივ, მნიშვნელოვანი ეკონომიკური და სოციალური წინსვლაში, როგორც განვითარებულ, ისე განვითარებად ქვეყნებში.

რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისაგან განსხვავებით, რომელიც ძირითადად რეგულირდება სახელმწიფოთა შორის ორმხრივი შეთანხმებების საფუძველზე, არარეგულარული საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები ნებადართულია სახელმწიფო კანონმდებლობის საფუძველზე. თუმცა საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების დარგის სპეციალისტები ზოგჯერ ასევე არეგულირებენ ისეთ კომერციულ ფრენებს, რომლებიც არაა დაკავშირებული გადაყვანა-გადაზიდვასთან (მაგალითად, ზონალური გადაღებები და აგრეთვე ისეთი ოპერაციები, როგორცაა გადაყვანა-გადაზიდვის ანდა ასეთი მიზნის გარეშე კერძო, ოპერატიული, სამხედრო და სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების გადაფრენა და დაფრენა).

ამ თავის პირველ კარში გადმოცემულია არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი მახასიათებელი, რომლებიც რეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებისაგან განსხვავებს. შემდეგ კარში განსაზღვრულია საერთაშორისო არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის სხვადასხვა სახეები, ბოლო კარში საერთაშორისო არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების მეთოდები.

9. არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების მახასიათებლები

არარეგულარულ ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებს ახორციელებენ სხვადასხვა ავიაგადამყვან-გადამზიდავები და შეიძლება განსხვავდებოდეს რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვებისაგან დამახასიათებელი თავისებურებებით². არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვები ხორციელდება:

– პუნქტიდან პუნქტამდე ფრენის განხორციელებაზე ფრანტის გაცემის შესახებ კონტრაქტის შესაბამისად და ხშირად სრული ჩასხდომა-ჩატვირთვის საფუძველზე (საჰაერო ხომალდის

¹ იხ. Баталов А.А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: Дисс. на соискание уч. степ. канд. юрид. наук. М., 2004. с 54;

² იხ. დ. გეფერიძე, ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული შეთანხმებები ავიასაწარმოებს შორის, ჟურნალი „სამართალი“, 2003წ, №9-10

გადაყვანა-გადაზიდვის მოცულობა შეიძლება განაწილდეს რამდენიმე დამქირავებელს შორის);

– ან სპეციალურ საფუძველზე, ანდა რეგულარულ, მაგრამ სეზონურ საფუძველზე;

– გამოუყენებელი კომერციული დატვირთვის მიმართ ფინანსური რისკის გათვალისწინებით, რომელსაც თავის თავზე იღებს საჰაერო ხომალდის დამქირავებელი (ფრახტით ამღები) და არაექსპლუატანტი;

– ავიაგადამყვან-გადამზიდავის მხრიდან საცალო ფასებზე უშუალო კონტროლის შენარჩუნების გარეშე (ჩვეულებრივ, საჰაერო ხომალდის გადაყვანა-გადაზიდვის მოცულობას გადამყვან-გადამზიდავი ბითუმად მიჰყიდის ტუროპერატორებს, ტვირთის შემდგენელთ ან სხვა ორგანიზაციებს);

– ნებართვის მიღებისას ან წინასწარი შეტყობინებების გაგზავნისას გადაყვანა-გადაზიდვის დაწყების ან დანიშნულების ქვეყანაში, ანდა ორივე ქვეყანაში, და აგრეთვე იმ ქვეყნებიდან თითოეული რეისის ან რეისების მიმართ.

არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირება

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენცია ერთმანეთისაგან განასხვავებს ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოების მიერ მინიჭებულ საერთაშორისო არარეგულარული ფრენის უფლებასა (მუხლი 5) და რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის უფლებას (მუხლი 6)¹. მასში რეგულარული ფრენის თაობაზე ნათქვამია როგორც ნებისმიერი საჰაერო ხომალდის ფრენაზე, „რომელიც არაა დაკავებული რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლით“. მე-5 მუხლის პირველ პუნქტში ნათქვამია, რომ ხელშეკრულების მონაწილე სხვა სახელმწიფოების ყველა იმ საჰაერო ხომალდს აძლევს არაკომერციული მიზნებით სატრანზიტო ფრენისა და დაფრენის უფლებას, რომლებიც „წინასწარი ნებართვის მიღების აუცილებლობის გარეშე“ ახორციელებენ საერთაშორისო არარეგულარულ ფრენას. ამ მუხლის მეორე ნაწილში ნათქვამია, რომ არარეგულარული კომერციული ფრენა ასევე „სარგებლობს მგზავრთა, ტვირთის ან ფოსტის ბორტზე მიღების ან ჩასხდომა-გადმოტვირთვის პრივილეგიით, რომ ყოველი სახელმწიფო, სადაც ხდება ასეთი ჩასხდომა-ჩატვირთვა ან ჩამოსხდომა-ჩამოტვირთვა, უფლება აქვს დაადგინოს ისეთი წესები, პირობები ან შეზღუდვები, როგორც მას შეუძლია სასურველად ჩათვალოს“². მე-5 მუხლის პრაქტიკული შედეგი ის იყო, რომ საერთაშორისო არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირება ხორციელდება ცალკეულ სახელმწიფოში მოქმედი წესების შესაბამისად და არსებობს მხოლოდ მცირე რაოდენობის ორმხრივი

¹ იხ. კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, <http://www.intlaw.ge/rus/chicago.doc>; მუხ 5, 6

² იხ. კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, <http://www.intlaw.ge/rus/chicago.doc>; მუხ 5.2;

და მრავალმხრივი შეთანხმება, რომლებშიც გათვალისწინებულია ერთობლივი რეგულირება.

ჩიკაგოს კონვენციის მე-5 და მე-6 მუხლების ინტერპრეტაციის ან გამოყენების ინსტრუქციული მასალის სახელმწიფოებისათვის მისაცემად იკაოს საბჭომ შეიმუშავა ცნების – „რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა“ – განსაზღვრა, რომელსაც თან ახლავს „კონვენციის მე-5 მუხლით მინიჭებული უფლებების განსაზღვრებისა და ანალიზის შენიშვნები“ (იხ. Doc.9587 დოკუმენტის 1-ლი ნაწილის B კარი). მოცემული განსაზღვრის შემუშავების დროს საბჭოს მიაჩნდა, რომ კომერციული არარეგულარული საჰაერო ფრენისას, თვითმფრინავის ბორტზე მგზავრთა, ტვირთისა და ფოსტის მიღების ან ჩამოსხდომა-ჩამოტვირთვის შესახებ ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოს აუცილებლად აქვს უფლება, შემოიღოს წესები, პირობები და შეზღუდვები. მაგრამ საბჭოს აზრით – უნდა გვესმოდეს, რომ ეს უფლება იმგვარად როდი ხორციელდება, რომ საჰაერო ტრანსპორტის ამ მნიშვნელოვანი ფორმის ფუნქციონირება შეუძლებელი ანდა არაეფექტიანი აღმოჩნდეს¹.

მრავალმხრივი სისტემის ფარგლებში სახელმწიფოები გადაყვანა-გადაზიდვების დაწყებასა და დამთავრებას თავიანთ ტერიტორიებს შორის არარეგულარულ/ჩარტერულ გადაყვანა-გადაზიდვებს ერთიმეორესაგან დამოუკიდებლად არეგულირებენ². ასეთ სიტუაციაში დამქირავებელმა და გადამყვან-გადამზიდავმა უნდა დაიცვან ორივე სახელმწიფოს წესები, რათა ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის ექსპლუატაცია გამართლებული, ე.ი. შესაბამისი რეგულირებისას ეფექტიანი იყოს. ეს წესები, გადმოცემულია სახელმწიფოს კანონმდებლობაში, მთავრობის დადგენილებებში, პოლიტიკურ განცხადებებში, რომლებიც ეხება საჰაერო ტრანსპორტს და იძლევა ფრენის უფლებას, ანდა არარეგულარული რეისის ან რეისების შესრულების უფლების მიმცემ ღიჯენზიებში (ნებართვებში). ზოგიერთ შემთხვევაში რეგულირების უფლებამოსილი ორგანოები იღებენ სპეციალურ გადაწყვეტილებებს.

საერთაშორისო არარეგულარული კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ სახელმწიფო პოლიტიკა მრავალმხრივია მისი დიაპაზონი შეიძლება მკაცრი შეზღუდვებიდან და სრულ თავისუფლებამდე იცვლებოდეს. სახელმწიფოთა უმრავლესობის პოლიტიკა ამ საზღვრებს შორისაა. იკაოს პოლიტიკის დამუშავებისას, რომელიც ეხება არარეგულარულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს, ცალკეული სახელმწიფოები ითვალისწინებენ იაფ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე საზოგადოების მოთხოვნებში ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვების როლს, საჰაერო ტრანსპორტის სისტემაში მათ ადგილსა და ზოგიერთი საერთოეროვნული ინტერესისა და პრიორიტეტის დაკმაყოფილებაში მათ წვლილს (მაგალითად, ტურიზმის

¹ ICAO Doc.9587, www.icao.org

² იხ. ვ. ქარუმიძე, ი. ხარაზი, გ. იმედაშვილი, დ. გეფერიძე, საერთაშორისო საბაჟო სამართალი, თბ., 2004, გვ. 249

ხელშეწყობა, აეროპორტების გამოყენების გაფართოება, სამუშაო ადგილების შექმნა და ადგილობრივი საზოგადოებების განვითარება).

ზოგიერთი რეგულარული გადაყვან-გადამზიდავები ასევე გვთავაზობენ ჩარტერული რეისებისათვის ნიშანდობლივი მასასიათებლების მქონე მომსახურების სახეებს, მაგალითად, გადაყვანა-გადაზიდვის პირობებსა და ღირებულებას, რომლებიც, ფაქტობრივად, ემთხვევა მეტოქე ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების ფასსა და პირობებს. საჰაერო ტრანსპორტის შემდგომი განვითარებისა და იმის გათვალისწინებით, სულ უფრო მეტი და მეტი სახელმწიფო იღებს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების ლიბერალურ პოლიტიკას, ასეთი განსხვავება კითხვის ნიშნის ქვეშ დგას. რაც შეეხება ევროკავშირს, საჰაერო ტრანსპორტის ლიბერალიზაციის „მესამე პაკეტმა“ წარმატებით გამორიცხა გადაყვანა-გადაზიდვების ორ სახეს შორის მარეგლამენტირებელი განსხვავება (ნება დართო არარეგულარულ/ჩარტერულ გადაყვან-გადამზიდავებს, რათა განახორციელონ რეგულარული რეისები და რეისებზე ადგილები მიჰყიდონ უშუალოდ ფიზიკურ პირებს), თუმცა აღნიშნული განსხვავება, როგორც ეტყობა, შენარჩუნებულია იმის მიმართ, როგორ სრულდება არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვები და როგორ ხორციელდება ბაზარზე მათი რეკლამა.

**თავი II. ვარშავის სისტემა. საჰაერო გადაყვანა-
გადაზიდვების საერთაშორისო-სამართლებრივი
რეგულირება**

სახელმწიფოებს შორის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების უფლებამოსილებისათვის საჭიროა საერთაშორისო შეთანხმებების (ხელშეკრულების) დადება, რომლითაც განსაზღვრული იქნება გადაყვანა-გადაზიდვების ძირითადი პირობები. ამ გზით აღმოიფხვრება გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივ რეჟიმებს შორის განსხვავებები, როდესაც ის ხორციელდება სახელმწიფო კანონმდებლობის საფუძველზე და გამოიყენებს საავიაციო ხელისუფლება საერთაშორისო კონვენციების შესაბამისად.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მოწესრიგების პირველი ნაბიჯი გადაიდგა 1929 წლის 12 ოქტომბერს ვარშავაში ხელმოწერილი „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიცირებისათვის“ კონვენციით¹.

ამ კონვენციას დაემატა რამდენიმე ახალი აქტი (ჰააგის 1955 წლის ოქმი და გვატემალის 1961 წლის კონვენცია), რომელმაც უფრო დახვეწა ძირითადი აქტის შინაარსი და მოქმედების სფერო².

1955 წლის 28 სექტემბერს ჰააგაში ხელი მოეწერა ვარშავის კონვენციის ზოგიერთი დებულების ცვლილების ოქმს („ჰააგის ოქმი“). მსხვილ საავიაციო სახელმწიფოთაგან, ჰააგის ოქმს ხელი არ მოაწერა მხოლოდ აშშ-მა. ამგვარად, საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების ამჟამინდელი სამართლებრივი რეჟიმი, პრაქტიკულად განისაზღვრება ვარშავის კონვენციისა და ჰააგის ოქმის დებულებებით³.

„ვარშავის კონვენცია შედგენილია ფრანგულ ენაზე (36-ე მუხლი), ჰააგის ოქმით კი გათვალისწინებულია, რომ განსხვავების შემთხვევაში, ძირითადია ფრანგული ტექსტი. როგორც სასამართლო პრაქტიკა გვიჩვენებს, ორივე ამ საბუთის ინგლისური ტექსტი ფრანგულისაგან მცირედ განსხვავდება, რის გამოც დგება ამ საერთაშორისო შეთანხმებათა განმარტების მეთოდებისა და ფარგლების საკითხი“⁴.

ვარშავის კონვენციის 1-ლი მუხლის მიხედვით, კონვენციის მოქმედება ვრცელდება ავიაგადაზიდვებზე, თუ:

¹ იხ. Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>

² იხ. ლ. ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბ. 2008, გვ. 318;

³ იხ. „თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი“, ლექსიკონი-ცნობარი., თბ., 2003, გვ. 132-133;

⁴ იხ. Zeitschrift für Luftrecht, 1977, №4, S.258-260

1. გაფრენისა და დანიშნულების პუნქტები, მიუხედავად იმისა, გადაზიდვაში არის თუ არა შესვენება ან გადატვირთვა, კონვენციის მონაწილე ორი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე;

2. გაფრენისა და დანიშნულების პუნქტები კონვენციის მონაწილე ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზეა, მაგრამ (შუალედური) შეჩერება (დაფრენა) ხდება მეორე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელიც, შეიძლება, კონვენციის მონაწილე არც იყოს.

კონვენციის მოქმედება არ ვრცელდება იმ გადაზიდვებზე, რომელიც კონვენციის წევრ და არაწევრ ქვეყნებს შორის ხორციელდება, მისი მე-2 მუხლით¹, არ ვრცელდება საფოსტო გადაზიდვებზე.

კონვენციის მოქმედების სფეროდან ზოგიერთი გამონაკლისი გათვალისწინებულია ჰაავის ოქმით: გადაზიდვის საბუთებში არსებული დებულებები არ გამოიყენება განსაკუთრებულ ვითარებაში განხორციელებული გადაზიდვების მიმართ (მე-16 მუხლი), კონვენციის მონაწილეს შეუძლია განაცხადოს, რომ ის არ ვრცელდება ამ ქვეყნის სამხედრო ხელისუფლებისათვის განკუთვნილ გადაზიდვებზე (26-ე მუხლი)².

ვარშავის კონვენციის დებულებები იმპერატიულია. 32-ე მუხლით გათვალისწინებულია, რომ ბათილია გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულების ნებისმიერი დათქმა და ნებისმიერი განსაკუთრებული შეთანხმება, რომელიც წინ უსწრებს ზიანის მიყენებას და რომლითაც მხარეები გადაუხვევენ ამ კონვენციის წესებიდან კანონის შესაბამისი გამოყენების განსაზღვრის, ან იურისდიქციის (განსჯადობის) შესახებ წესების შეცვლის გზით.

იგივე დებულება განსაზღვრავს გადამზიდველის პასუხისმგებლობას (23-ე მუხლის 1-ლი პუნქტი)³. თუმცა, ამ საერთო წესიდან ზოგიერთი პრაქტიკულად მნიშვნელოვანი გადახრაა დაშვებული.

ჯერ ერთი, გადამზიდველისა და მგზავრის შეთანხმებით შეიძლება გაიზარდოს გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ზღვრული ნორმა (22-ე მუხლის პ. 1)⁴; მეორე ტვირთის გადატანისას, მე-15 მუხლის მეორე პუნქტის შესაბამისად, გადაზიდვის საბუთით შეიძლება განისაზღვროს კონვენციის იმ დებულებებიდან გადახვევა, რომლებიც ადგენს ტვირთის განკარგვისა და დანიშნულების პუნქტში მისი გაცემის წესებს; მესამე 23-ე მუხლის მეორე პუნქტის მიხედვით, გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლების ცვლილება შესაძლებელია ტვირთის თვისებების ან დაბალი ხარისხის გამო გამოწვეული დაზიანების ან მისი დაკარგვის შემთხვევაში; და, მეოთხე ტვირთის გადაზიდვისას შეიძლება გაფორმდეს სააარბიტრაჟო შეთანხმება,

¹ იხ. Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст. 2;

² იქვე, ст. 22;

³ იქვე, ст. 23;

⁴ იქვე, ст. 22

სასამართლოების ტერიტორიული კომპეტენციის კონვენციით დადგენილ ფარგლებში.

მგზავრების მიმართ გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ვარშავის კონვენციით დადგენილი დებულებები, 60-იან წლებში კრიტიკის საგანი გახდა. სამოქალაქო ავიაციის ტექნიკური განვითარება, ფრენების უსაფრთხოების დონის ამაღლება, ავიაკომპანიების ეკონომიკური დამოუკიდებლობის განმტკიცება და ცხოვრების დონის შეცვლა – ეს არის ის ძირითადი ფაქტორები, რამაც გადამზიდველის მიერ მგზავრის წინაშე პასუხისმგებლობის გაზრდის საჭიროება გამოიწვია.

ამ საკითხში დიდი აქტიურობით გამოირჩევა აშშ, რომლისთვისაც ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობის ფარგლების გაზრდა არის როგორც კონკურენტული ბრძოლის ერთ-ერთი საშუალება, ასევე მგზავრების ინტერესების დაცვის ფორმა. აშშ-მა განაცხადა, რომ მოახდენს კონვენციის დენონსაციას, თუ პასუხისმგებლობის გაზრდის საკითხი არ გადაწყდება. „ხანგრძლივი მოლაპარაკებების შემდეგ, 1966 წლის 6 მაისს, მონრეალში შედგა ავიაკომპანიების თათბირი, სადაც ხელი მოეწერა შეთანხმებას იატას (საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია, შემდგომში იატა¹) გადამზიდველებსა და აშშ-ის სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოს შორის, რომელიც ცნობილია, როგორც „მონრეალის შეთანხმება“².

მონრეალის შეთანხმებით გათვალისწინებულია, რომ მისი მონაწილე ავიაკომპანიები, ვარშავის კონვენციის 22-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად, გადაზიდვის საკუთარ „წესებში“ შეიტანენ დებულებას, რომლის მიხედვითაც გადამზიდველის პასუხისმგებლობამ მგზავრის მიმართ, როცა გადაყვანა ხორციელდება აშშ-ის გავლით, უნდა შეადგინოს 75 000 აშშ დოლარი სასამართლო ხარჯების ჩათვლით, ან 58 000 თუ სასამართლო ხარჯები სხვაგვარად ნაზღაურდება; ამასთან, გადამზიდველმა არ უნდა ისარგებლოს კონვენციის მე-20 მუხლის 1-ლი პუნქტით, თუმცა, შეიძლება ამტკიცოს დაზარალებულის უხეში დანაშაული.

„მონრეალის შეთანხმებამ, მიუხედავად იმისა, რომ არ არის საერთაშორისო ხელშეკრულება, ფაქტობრივად შეცვალა ვარშავის კონვენციის დებულებები. თუ 22-ე მუხლის პირველი პუნქტით შესაძლებელია გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლების გაზრდა, მე-20 მუხლის პირველი პუნქტის მოქმედების შეწყვეტა ნიშნავს ობიექტური პასუხისმგებლობის შემოღებას, რაც ეწინააღმდეგება 32-ე მუხლს, რომლის მიხედვითაც აკრძალულია ნებისმიერი ის შენიშვნა და განსაკუთრებული შეთანხმება, რითაც მხარეები კონვენციის წესებს დაარღვევენ“³.

¹ იხ. დ. გეფერიძე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004, გვ. 83;

² იხ. Basic documents on international trade law. London, 1990. P. 385—386;

³ იხ. Елисеев Б. М., Воздушные перевозки (Нормативные акты, комментарии и рекомендации, судебная практика, образцы документов) М., 2001; с. 241

მიუხედავად აღნიშნულისა, მონრეალის შეთანხმება აღიარეს, შემდგომ კი მას მრავალი ავიაკომპანია შეუერთდა. აშშ-ში გადაზიდვების განხორციელებისას, „აეროფლოტიც“ ხელმძღვანელობდა მონრეალის შეთანხმებით დადგენილი პასუხისმგებლობის ფარგლებით, რადგან ამაზე იყო დამოკიდებული აშშ-ში ფრენის ნებართვის მიღება. უფრო მეტიც, პასუხისმგებლობის ეს ფარგლები (უმთავრესად, კონკურენციის მოსაზრებებით) მიიღო ევროპის მრავალმა ავიაკომპანიამ და მგზავრთა საერთაშორისო გადაზიდვებზე იყენებენ.

მგზავრების წინაშე ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის გაზრდის მიდრეკილება უფრო განვითარდა იკაოს მიერ გვატემალაში მოწვეულ კონფერენციზე, სადაც, 1971 წლის 8 მარტს ხელი მოეწერა ვარშავის კონვენციაში მნიშვნელოვანი ცვლილებების შეტანის ოქმს¹.

გვატემალის ოქმით დგინდება გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მგზავრის ჯანმრთელობაზე ზიანის მიყენებისათვის, დანაშაულის მიუხედავად (პასუხისმგებლობა არ დგება, თუ ზიანი გამოწვეულია მგზავრის ჯანმრთელობის მდგომარეობით ან მისი მიზეზით), პასუხისმგებლობის ფარგლები იზრდება 1,5 მილიონ ფრანკამდე (100 ათასი აშშ დოლარი), ე.ი. ჰაავის ოქმთან შედარებით 6-ჯერ². ამასთან, გათვალისწინებულია ამ მაქსიმუმის გაზრდა 10%-ით ყოველ ხუთ წელიწადში. გარდა ამისა, ეს ოქმი სახელმწიფოს საშუალებას აძლევს, რათა შიდა კანონმდებლობით შემოიღოს მგზავრის ჯანმრთელობის დაზიანებისათვის დამატებითი ანაზღაურების სისტემა. „ცვლილება შეიტანეს აშშ-ის დელეგაციის მოთხოვნით. მისმა პრაქტიკულმა განხორციელებამ სხვა ქვეყნის ავიაკომპანიები არახელსაყრელ კომერციულ მდგომარეობაში ჩააყენა“³.

გვატემალის ოქმით, ბარგის დაზიანება-დაკარგვაზე (შეუნარჩუნებლობა) პასუხისმგებლობა ეკისრება გადამზიდველს, ასევე დანაშაულის მიუხედავად პასუხისმგებლობა არ დგება, როცა ის გამოწვეულია ბარგის თვისებებით ან დაზარალებულის მიზეზით. ამასთან, რეგისტრირებულ ბარგსა და ხელბარგს შორის განსხვავება, ძირითადად, არ არსებობს, და შემოდებულია გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ბარგის შეუნარჩუნებლობაზე და გადაზიდვის დაგვიანებაზე – 15 000 ფრანკი თითოეულ მგზავრზე.

რაც შეეხება მგზავრისა და ბარგის გადაზიდვის ვადებზე პასუხისმგებლობას, შეუნარჩუნებულია მიზეზის მიხედვით პასუხისმგებლობის პრინციპი. ამასთან, მგზავრის დროულად მიყვანაზე პასუხისმგებლობა დადგენილია ყოველ მგზავრზე 62,5 ათ. ფრანკის ფარგლებში. დასახელებულ თანხაში არ შედის სასამართლო ხარჯები, რომელიც შეიძლება დაეკისროს

¹ Гватемальский протокол 1971 г., Doc 8932/2

² ოქმი

³ იხ. Ответственность государств в международном воздушном праве,

<http://openbase.ru/?idPag=1&mn=joview&pars=otrsln%3D55504|otype%3Dstat|oid%3D7869>

დამატებით, თუმცა სხვა შემთხვევაში ის არის მაქსიმალური და მისი გადამეტება არ შეიძლება.

გვატემალის ოქმი ითვალისწინებდა ასევე მგზავრის ბილეთსა და საბარგო ქვითარზე ვარშავის კონვენციით დადგენილ ნორმებში ცვლილებების შეტანას, კერძოდ, გადაზიდვის გაფორმებისას კომპიუტერული ტექნიკით სარგებლობას. გარდა ამისა, გაფართოებული იყო სასამართლო იურისდიქცია: მგზავრს სარჩელის შეტანა შეეძლო საკუთარ ქვეყანაში, თუ გადამზიდველს იქ თავისი დაწესებულება ჰქონდა.

გვატემალის ოქმით ძირითადად, ასახულია, აშშ-ს და მსხვილი ავიაკომპანიების ინტერესები, რითაც მათ უმსუბუქლებათ კონკურენცია ავიაბაზარზე, ამიტომ კონფერენციის მონაწილეები ამ ოქმს ეჭვით შეხედნენ (55 მონაწილიდან მხოლოდ 21-მა მოაწერა ხელი), რატიფიცირება კი მხოლოდ ორმა სახელმწიფომ განახორციელა. ლიტერატურაში, არც თუ უსაფუძვლოდ, მითითებულია, რომ გვატემალის კონფერენციის შედეგები არ არის ბოლო სიტყვა საერთაშორისო სამგზავრო გადაზიდვების სამართლებრივ რეგულირებაში¹.

გვატემალის ოქმის ხელმოწერის შემდეგ, იკაოს ფარგლებში შემუშავდა ვარშავის კონვენციის ტვირთის გადაზიდვის დებულებათა ცვლილებების წინადადებები, რაც საფუძველი გახდა 1975 წლის 25 სექტემბრის მონრეალის №4 ოქმისა, რომელიც, ტვირთის გადაზიდვების მიმართ, ახალ მნიშვნელოვან დებულებებს ითვალისწინებს.

„ოქმის“ ძირითადი სიახლეა სატვირთო გადაზიდვების გაფორმებისას კომპიუტერული ტექნიკის გამოყენების წესები, რაც, ავიასატვირთო ზედნადების შედგენის ნაცვლად, ითვალისწინებს ელექტრონულ ჩანაწერს, რითაც ინახება მომავალი გადაზიდვის მთელი ინფორმაცია, ტვირთის გამგზავნის მოთხოვნით კი, მიეცემა ტვირთის ქვითარი. ზედნადები და ქვითარში გზავნილის მასის მონაცემები უნდა აისახოს (მე-3 მუხლი)².

„ოქმის“ მეორე მნიშვნელოვანი სიახლეა გადამზიდველის პასუხისმგებლობის დადგენა ტვირთის შეუნარჩუნებლობის შემთხვევაში. გადამზიდველი პასუხს არ აგებს, თუ დაამტკიცებს, რომ ტვირთის განადგურება, დაკარგვა ან დაზიანება გამოწვეულია თვით ტვირთის ხარვეზებით, ხარისხით, გატანასთან ან ტრანზიტთან დაკავშირებულ სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოს ქმედებებთან (მე-4 მუხლი)³. ტვირთის შეყვანების შემთხვევაში შენარჩუნებულია დანაშაულზე პასუხისმგებლობის პრინციპი.

ტვირთზე გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მონრეალის ოქმით არ იცვლება – აღიარებულია მაქსიმალური ფარგლები ნებისმიერ შემთხვევაში. თუმცა, დასავლეთის ქვეყნების წინადადებით, ის გამოისახება ე.წ. განსაკუთრებული უფლებებით –

¹ იხ. C-WP/11997 169-Я СЕССИЯ СОВЕТА Вопрос № 19.1. Доклады Президента, www.icao.int/.../Council/Working%20Papers%20by%20Session

² Гватемальский протокол 1971 г., Doc 8932/2; ст.3

³ იქვე; ст.4

ანგარიშსწორების ერთეულებით, რომლითაც საერთაშორისო სავალუტო ფონდი სარგებლობს სახელმწიფოთაშორის ანგარიშსწორების გასაიოლებლად, იმ სავალუტო კრიზისის პირობებში, რომელიც იმ დროის ქვეყნების ეკონომიკის მდგომარეობას ახასიათებდა. სავალუტო ფონდის არაწვერი ქვეყნისათვის გათვალისწინებულია განცხადების შესაძლებლობა, რომ ის პასუხისმგებლობის ფარგლებს ადგენს სავალუტო ერთეულით, რომელიც ოქროთი ადრე გამოყენებულ ფრანკს შეესაბამება (მე-7 მუხლი)¹.

გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ვალუტით განსაზღვრის მსგავსი ცვლილებები მიღებულია მგზავრთა გადაყვანების მიმართაც, რომელსაც მონრეალის №4 ოქმი არ ეხება და რეგულირდება ვარშავის კონვენციით, ჰააგისა და გვატემალის ოქმებით. აღნიშნული საბუთებისათვის განსაკუთრებული უფლებების შემოღებამ განაპირობა ახალი მონრეალის №1, 2 და 3 ოქმების მიღება².

იმის გამო, რომ №4 ოქმით გათვალისწინებული არ არის მგზავრთა გადაყვანის პირობები (რასაც გვატემალის ოქმი შეიცავს), რამდენიმე სახელმწიფოს მიერ მათი მიღების შემთხვევაში ამ ორ საბუთს შორის წინააღმდეგობები ჩნდება. ამის აღმოფხვრის მიზნით, №4 ოქმი შეიცავს განსაკუთრებულ დებულებას, რომლის მიხედვით, ტვირთის გადაზიდვისას უპირატესობა ენიჭება ამ ოქმის დებულებებს, მგზავრთა გადაყვანისას კი – გვატემალის ოქმს (და, შესაბამისად, მონრეალის №3 ოქმს კერძოდ, 24-ე მუხლს).

„იურიდიული ხედვის კუთხით, მონრეალის ოქმებით შეიქმნა საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების პირობების სამართლებრივი რეგულირების საკმაოდ რთული სისტემა“³. „საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების რამდენიმე შეთანხმებამ და დამატებითმა ოქმებმა განაპირობა მონრეალის 1976 წლის კონფერენციაზე განსაკუთრებული რეზოლუციის მიღება. მასში აღნიშნულია, რომ ეს საბუთები „ქმნიან რთულ სისტემას“ და იკაოს იურიდიულმა კომიტეტმა „უნდა მიიღოს შეჯერებული ტექსტის პროექტის შესწავლისა და მომზადების აუცილებელი ზომები“ ამ საკითხზე, რომელიც „საკუთარი არსით, განსხვავებული არ იქნება არსებული საბუთებისაგან“⁴.

იკაოს იურიდიული კომიტეტის ქვეკომიტეტის მიერ 1976 წლის მაისში მომზადებული ვარშავის სისტემის საბუთების შეჯერებული ტექსტი იმეორებდა გვატემალისა და მონრეალის №4 ოქმების შინაარსს, რომლებიც არ ამოქმედდა და მის დებულებასაც (განსაკუთრებით – პირველისა) მრავალი სახელმწიფო მხარს არ

¹ Гватемальский протокол 1971 г., Doc 8932/2; ст.7;

² Дополнительный протокол №1, № 2, №3, Монреаль 1975 г., Doc 9145; Doc 9146; Doc 9147;

³ об. Tancelin M. La Crise de la Convention de Varsovie // Revue generale de l'air. 1966. P. 133—144;

⁴ об. Сенчило, В. М. Формы международного договора и унификация режима воздушных перевозок /В. М. Сенчило. //Правоведение. -1981. - № 4. - С. 76 - 84

უჭერს. ქვეკომიტეტში წარმოდგენილ მრავალი ქვეყნის დელეგაციას მიაჩნდა, რომ ასეთი გზა გაუმართლებელია და ერთიანი ტექსტი პირველ რიგში უნდა ეფუძნებოდეს იმ მოქმედ საბუთებს, რომლებიც ფართოდ არის აღიარებული ვარშავის კონვენციასა და ჰააგის ოქმში.

შემდგომმა ვითარებამ დაადასტურა ასეთი მიდგომის საფუძვლიანობა. 1976 წლის ოქტომბერში იურიდიული კომიტეტის სესიაზე ქვეკომიტეტის მიერ მომზადებული პროექტის განხილვამ უჩვენა, რომ დელეგაციებს მონრეალის კონფერენციის რეზოლუციის არსზე, იურიდიული კომიტეტის უფლებამოსილებასა და აღნიშნული პრობლემის გადაწყვეტაზე განსხვავებული აზრი აქვთ. საკითხი გამოსაკვლევად გადაეცა იკაოს იურიდიულ ბიუროს, დელეგაციების აზრის გათვალისწინებით და საბუთის (რომელსაც ეწოდა ტექსტი) შესამუშავებლად გამოყენების გასაადვილებლად.

ვარშავის კონვენციისა და მისი „შემავსებელი“ ოქმების შეჯერებული ტექსტი მომზადდა ახალი კონვენციის სახით და ამ რთული სამართლებრივი პრობლემის გადაწყვეტა დამოკიდებული იქნება მონრეალის 1999 წლის კონვენციის რატიფიცირებაზე.

ვარშავის კონვენციის დებულებები ავიაგადაზიდვების შესახებ საკმაოდ მოკლეა და გადაზიდვის პრაქტიკაში წარმოქმნილ მრავალ კითხვაზე პასუხს არ იძლევა. ამიტომ, იატას ფარგლებში, უკვე 30-იანი წლებიდან დაიწყო მგზავრების გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის წესების შემუშავება, რომლებიც მიმართული იყო საერთაშორისო გადაზიდვების ერთიანი პირობების ჩამოყალიბებისაკენ. თავის ნაშრომში რუსი მეცნიერი ა. ჩერნიჩენკო წერს: „ჩამოყალიბდა ასეთი წესების ორი ფორმა:

ა) საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების დაწვრილებითი წესების შემცველი პირობები;

ბ) ხელშეკრულების პირობები, რომლებიც გადაზიდვის პირობებიდან ამოღებული ძირითადი დებულებებია და აღინიშნება მგზავრის ბილეთზე ან ტვირთის ზედნადებზე“¹.

აღსანიშნავია, რომ გადაზიდვისა და ხელშეკრულების პირობები მუშავდება სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვებისათვის ცალ-ცალკე.

იატას გადაზიდვის პირობები, იურიდიულად, სავალდებულო არ არის მასში შემავალი ავიაკომპანიებისათვის, მათი გამოყენება კი, უმეტეს შემთხვევაში, სახელმწიფო ორგანოების თანხმობას საჭიროებს. ასეთი თანხმობა არ გაუცია აშშ-ისა და კანადის სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციებს, ასე რომ, ამ ქვეყნებში იატას პირობები ფორმალურად არ გამოიყენება. სხვა ქვეყნებმა აღიარეს ეს პირობები და, მცირედი ცვლილებებით, შევიდა მათი ავიაკომპანიების გადაზიდვის წესებში. იატას გადაზიდვის პირობები, არსებულ ლიტერატურაში ხასიათდება როგორც „ყველა მსხვილი ავიაკომპანიის ერთგვაროვნად მოქმედი სახელშეკრულებო უფლება, რომელიც გამოიყენება საერთაშორისო გადაზიდვებში,

¹ იხ. Черненко А., Новые тенденции в правовом регулировании международных перевозок, «Offshore journal» №5-2004г., <http://www.argument.org.ua/argument>;

ყველა კონტინენტზე“¹. იატას პირობების ფართოდ გავრცელებას ხელს უწყობს არა მარტო ამ ორგანიზაციის მიერ მის დასანერგად მიმართული მრავალწლიანი საქმიანობა, არამედ – ობიექტური ფაქტორებიც. ეს პირობები ხელს უწყობს გადაზიდვის წესების გაერთოგვაროვნებას და პრაქტიკულად მოსახერხებელია, განსაკუთრებით კი, თანამიმდევრული გადამზიდველების მიერ სატრანსპორტო ოპერაციების შესრულებისას. გარდა ამისა, იატას პირობები ასახავს საერთაშორისო გადაზიდვებში დაგროვილ გამოცდილებას, გადამზიდველის ინტერესებს და ითვალისწინებს ავიაკომპანიებისათვის ხელსაყრელ დებულებებს.

იატას პირობების მრავალი დებულებით გადამზიდველის ინტერესების მეტისმეტი დაცვისადმი მისწრაფება არაერთგზის იყო კრიტიკის საგანი სპეციალურ ლიტერატურაში. უფრო მეტიც, სასამართლოები არ ეთანხმებოდნენ სახელმწიფო კანონებში ასახულ ამ დებულებებს, მიაჩნდათ, რომ ისინი ეწინააღმდეგება ვარშავის კონვენციას ან მცდარია თავისი არსით.

იატას პირობები შეიცავს მრავალ მითითებას ვარშავის კონვენციის, ჰააგის ოქმის, ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის ნაწილში კი – მონრეალის შეთანხმების შესახებ. ძირითადად, ისინი ეხება გადაზიდვების პირობებს, რომლებიც ვარშავის კონვენციაში სრულყოფილად არ არის ასახული. ძირითადი ყურადღება ეთმობა შემდეგ საკითხებს:

- ა) სამგზავრო ბილეთს;
- ბ) ბარგის გადაზიდვის წესს;
- გ) ადმინისტრაციულ ფორმალობებს;
- დ) გადამზიდველის უფლებებს;
- ე) მგზავრებთან ანგარიშსწორებს;
- ვ) ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობას.

ტვირთის გადაზიდვის თაობაზე შემუშავებული პირობები შეიცავს შემდეგ საკითხებს:

- ა) გადასახიდად ტვირთის მიღების წესს;
- ბ) გადაზიდვის ღირებულების ანაზღაურებას;
- გ) ტრანსპორტირებისა და დანიშნულების პუნქტში ტვირთის მისი გაცემის პირობებს;
- დ) ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობას.

იატას გადაზიდვების პირობებისაგან განსხვავებით, „აეროფლოტის“ გადაზიდვის წესები იყო ერთიანი საბუთი, რომელიც შეიცავდა ზოგად დებულებებს (ნაწ. I), აგრეთვე მგზავრთა (ნაწ. II) და ტვირთის (ნაწ. III) გადაზიდვების დებულებებს. თუმცა, მის სტრუქტურასა და შინაარსში

¹ იხ. Правила ИАТА. <http://www.serpantin-tour.ru/index.php?topic=iata>

გამოყენებულია იატას გადაზიდვების პირობების გამოცდილება და, უმეტეს წილად, მის დებულებებს შეიცავს (ზოგიერთი დაზუსტების გარდა)¹.

იატაში შემუშავდა, აგრეთვე, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესები, კერძოდ, მოცემულია ტვირთის შეფუთვის, მონიშვნის, ჩატვირთვის და ავიაგადაზიდვის წესები, რომლებიც, იატას გადაზიდვის პირობებისაგან განსხვავებით, სანქცირებულია მრავალი ქვეყნის მიერ².

იატაში შემუშავდა საერთაშორისო სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების მრავალი წესი და რეკომენდაცია, რომლებსაც, როგორც წესი, რეზოლუციის ფორმა აქვს და მიიღება იატას კონფერენციასა და რეგიონულ თათბირზე³.

ვარშავის კონვენციის დებულებებში მითითების არარსებობისას, აგრეთვე, ავიაკომპანიების მიერ შემუშავებულ წესებში, საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების ხელშეკრულების პირობები უნდა განისაზღვროს სახელმწიფო კანონმდებლობის საფუძველზე. ამასთან, ჩნდება კითხვა: რომელი ქვეყნის კანონი უნდა იყოს გამოყენებული?

ამ საკითხის გადაწყვეტა მეტად რთულია. საქმე ის არის, რომ ვარშავის კონვენცია არ შეიცავს ზოგად ნორმას, რომელიც ამ საკითხს გადაწყვეტდა. ვარშავის კონფერენციის საბუთებიდან ჩანს, რომ ამ პრობლემას ითვალისწინებდნენ და განსჯის საგანი იყო, მაგრამ უპირატესობა მიენიჭა შეხედულებას, რომ შიდა კანონმდებლობაზე მითითებებს უნდა ერიდონ, რადგან ამას კონვენციის გაერთსახოვნებული ნორმების მნიშვნელობის დაკნინება შეუძლია.

კონვენცია კერძო საკითხის გადაწყვეტას სასამართლოს აკისრებს. ერთ-ერთი ნორმით (21-ე მუხლი), თუ გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ დაზარალებულისათვის მიყენებული ზიანის მიზეზი თვით დაზარალებულია, სასამართლოს შეუძლია გადამზიდველს ააცილოს ან შეზღუდოს პასუხისმგებლობა⁴.

ქვეყნის შიდა კანონმდებლობა გამოყენებული უნდა იყოს, აგრეთვე, შემდეგი საკითხებზე გადაწყვეტის მიღების დროს:

- მგზავრისათვის ზარალის ანაზღაურებისას პერიოდული გადახდის სახით (22-ე მუხლის 1 პუნქტი);
- მომჩივანისათვის სასამართლო ხარჯების ანაზღაურებისას (22-ე მუხლის 1 პუნქტი);
- გადამზიდველის წინააღმდეგ აღძრული სარჩელის განაცხადის თარიღის გამოთვლისას (22-ე მუხლი)⁵.

28-ე მუხლით გამეორებულია საერთოდ მიღებული საერთაშორისო სამოქალაქო პროცესის დებულება: საქმის განხილვის წესი სასამართლოს ქვეყნის კანონით განისაზღვრება.

¹ იხ. Правила перевозки багажа, http://old.aeroflot.aero/info.asp?ob_no=23187

² იქვე;

³ <http://www.iata.org/search.htm?q=resolution&sc=all>

⁴ იხ. Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, ст.21, <http://www.icao.int/icdb/HTML/Russian>,

⁵ იქვე, ст. 22

შემდეგი მოვლენებით გამოჩნდა, რომ ეს გზა, რომლის სადავო საკითხები რჩება ღიად, საუკეთესო არ არის. ამ დროს სასამართლო პრაქტიკას არა აქვს ერთიანი მიდგომა, თეორიულ გამონათქვამებში კი, შეხედულებათა სიჭრელე გამოსჭვივს. ამ საკითხის გადაჭრისას ამოსავალია თაობაზე მხარეთა ნების თავისუფლება, რომლებსაც შეუძლიათ გადაზიდვის ხელშეკრულება ნებისმიერ სამართალს დაუქვემდებარონ. ეს დებულება აისახა მრავალი სასამართლო გადაწყვეტილებაში, რომლებიც გამოტანილი იყო საერთაშორისო გადაზიდვების თაობაზე წარმოქმნილი დავების მიმართ¹.

მხარეები, ხელშეკრულების დადებისას გამოსაყენებელ კანონს, პრაქტიკულად არ ათანხმებენ. ამიტომ, თუ ეს საკითხი ავიაკომპანიების გადაზიდვის წესებით არ წყდება, გამოყენებული უნდა იყოს სადავო საკითხების მისაღები დებულებები, რაც სიმწიფეებთან არის დაკავშირებული.

ამ საკითხზე თეორიული მსჯელობის მიმოხილვისა და შეფასებისას, ამერიკელი იურისტი ო. რიზე აღნუსხავს გამოთქმული შეხედულებების უჩვეულო მრავალფეროვნებას და, არცთუ უსაფუძვლოდ, აღნიშნავს, რომ მრავალი ტრადიციული კოლიზიური მიჯაჭვულობა საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტში ნაკლებად გამოსაყენებელია იმგვარ თავისებურებათა გამო, როგორცაა, თვითმფრინავების შეცვლის საშუალება და დანიშნულების პუნქტის შეცვლა. რიზე ზოგადად ეთანხმება ამ სფეროში კოლიზიური ნორმების, გადამზიდველის კანონისა და სასამართლოს კანონის გამოყენებას, რომ მისაღები გადაწყვეტილების მიღწევა შეიძლება მხოლოდ გამოსაყენებელ კანონზე საერთაშორისო შეთანხმების მიღებით².

მრავალი ქვეყნის კანონმდებლობა ავიაგადაზიდვების კოლიზიურ ნორმებს არ შეიცავს.

„ევროპის მრავალი ქვეყნის (გერმანია, იტალია, ბელგია, შვეიცარია) თეორია და პრაქტიკა უპირატესობას გადამზიდველის ქვეყნის კანონს ანიჭებს“³. იატას გადაზიდვის პირობებში მსგავსი მიდგომა იყო 1941 წლამდე. ამჟამად ეს საკითხი ღიად არის დარჩენილი.

გერმანელი იურისტი ა. რუდოლფი, უპირატესობას ანიჭებდა გადამზიდველის ქვეყნის კანონს, იმ მიზეზით, რომ ამ შემთხვევაში საჭიროა იმ კანონით სარგებლობა, რომელთანაც ხელშეკრულებას აქვს უფრო მეტი ტერიტორიული კავშირი, ამ კუთხით კი, უნდა

¹ იხ. 12.06.1967 ქ. ბრიუსელის სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება, Zeitschrift für Luftrecht, 1968, №1, S.88;

² იხ. Riese O. Luftrecht, S. 389-399;

³ იხ. Ахрименко Марина Александровна, Концепции гибкого подхода к определению права, подлежащего применению к договорам, в современном коллизионном праве государств западной Европы и США, автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук, кафедре частного права Всероссийской Академии Внешней Торговли, М.2006, с 16

განიხილებოდეს იმ მხარის ადგილმდებარეობა, რომელიც, ხელშეკრულების მიხედვით, შემსრულებელი არის¹.

იმავე აზრს გამოთქვამდა იტალიელი იურისტი ლ. ბენტივოლიო, რომელიც საჰაერო სამართლის სფეროში წარმოქმნილი კოლიზიური საკითხების გამოკვლევის ავტორია. იგი მიუთითებს, რომ ავიაკომპანიები დაინტერესებული არიან გადაზიდვების ერთიანი სამართლებრივი რეჟიმის ჩამოყალიბებით, ეს კი, უმეტესწილად, უზრუნველყოფილია მათი კანონების გამოყენებით. მეორე მხრივ, მგზავრმა (და ტვირთის მფლობელმაც) უნდა შეიგნოს, რომ, გადაზიდვის ხელშეკრულების გაფორმებით, ის საკუთარ თავს უმორჩილებს გადაზიდველის სამოქმედო საკანონმდებლო სფეროს².

ინგლისელი ავტორები იხრებიან ოდნავ განსხვავებული დასკვნისაკენ და მიაჩნიათ, რომ გამოყენებული უნდა იყოს იმ ქვეყნის კანონი, საიდანაც დაიწყო ფრენის პირველი მონაკვეთი, თუმცა გამორიცხული არ არის, საზღვაო კანონმდებლობის მსგავსად, გამოყენებულ იქნას საჰაერო ხომალდის ეროვნული კუთვნილების ქვეყნის კანონი.

უკანასკნელ წლებში იყო შემთხვევები, როცა ცალკეული ქვეყნის სასამართლოები იყენებდნენ სხვა წინამძღვრებსაც. მაგ., საფრანგეთის სასამართლოები სარგებლობდნენ ხელშეკრულების დადების ქვეყნის კანონებით, ლათინური ამერიკის ქვეყნის სასამართლოები – დანიშნულების ქვეყნის კანონებით და ა.შ.³

ინგლისელი და ამერიკელი ავტორების შრომები, სადაც დასავლეთის განვითარებული ქვეყნების კოლიზიური სამართლის უახლესი ტენდენციებია ასახული გვიჩვენებს საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების ხელშეკრულების მიმართ გამოვიყენოთ ის კანონი, რომელიც ყველაზე უფრო მჭიდროდ არის ამ ხელშეკრულებასთან დაკავშირებული. ასეთი კანონი უნდა მოიძებნოს ფაქტორების იმ ფართო წრის გათვალისწინებით, რომლის ნაწილიც, მაგალითად, საკუთრების უფლების საკითხები, არაფრით არის დაკავშირებული ავიაგადაზიდვასთან. ამ თვალსაზრისის გათვალისწინება ავიაგადაზიდვების კოლიზიური საკითხების გადაწყვეტას შეუზღუდავს ხდის და სასამართლოებს ანიჭებს დიდ თავისუფლებას დავის გადაწყვეტისას.

საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების განვითარების თანამედროვე დონე მოითხოვს ამ საკითხების გადაწყვეტას მონრეალის კონვენციის ფარგლებში. სამეცნიერო ლიტერატურით გამოთქმული აზრები და გამოქვეყნებული პრაქტიკული მასალები, ჩვენი აზრით, მოწმობს ავიაგადაზიდვებისას გადაზიდველის (ქვეყნის) კანონის გამოყენების უპირატესობას. თუმცა, ეს არ ნიშნავს იმას, რომ, ცალკეულ შემთხვევებში, გამორიცხოს სამართლებრივი ურთიერთობების დარეგულირება გადაზიდვის ხელშეკრულების შესაბამისად.

¹ იხ. Zeitschrift fur Luftrecht, №3, S. 164;

² იხ. Bentivoglio L. Conflicts Problems in Air Law. -In: Recueil des cours. La Haye, 1969, t. 119, p. 138;

³ იხ. Zeitschrift fur Luftrecht, №4, S. 216-217

1. 1944 წლის 7 დეკემბრის სატრანზიტო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო შეთანხმება

ჩიკაგოს კონფერენციაზე ხელმოწერილი ეს მრავალმხრივი შეთანხმება, ერთადერთი მოქმედი მრავალმხრივი საერთაშორისო დოკუმენტია, რომელიც ამ შეთანხმების მონაწილეებს საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისას „ფრენის ძირითადი უფლების“ გარანტიას აძლევს.

ამ შეთანხმებით მხარეები კომერციული რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას ერთმანეთს ორი ძირითადი თავისუფლების გარანტიას აძლევენ, სახელდობრ:

- სხვა სახელმწიფოების ტერიტორიაზე დაუშვებლად გადაფრენის ხელშეკრულებისა, და
- სხვა სახელმწიფოების ტერიტორიაზე არა გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებული მიზნებით დაფრენის ხელშეკრულებისა (ე.ი. მგზავრთა გადმობარგების, ბარგის, ტვირთის ან ფოსტის გადმოტვირთვის ან მოცემულ რეისზე მათი ჩასხდომა – ჩატვირთის განსხვავებული მიზნებით, მაგალითად, საწვავის შესავსებად, სარემონტოდ, დასასვენებლად და ა.შ.).

ამ შემთხვევაში მონაწილეობა ძალზე მნიშვნელოვანია ყველა სახელმწიფოსთვის, რომლებსაც სურთ განავითარონ თავიანთი საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი, ვინაიდან იგი ავტომატურად იძლევა სხვა მხარეთა ტერიტორიაზე გადაფრენის უფლებას სპეციალურ მოლაპარაკებათა საჭიროების გარეშე და პირიქით, იგი უცხოეთის ავიაკომპანიებს რეგულარული გადაფრენებისათვის უხსნის თავის საჰაერო სივრცეს და უზრუნველყოფს სახელმწიფოებს, რომელთა თავზეც ხდება გადაფრენა სამარშრუტო სანაოსნო სამსახურისა და საჰაერო მოძრაობის მართვისთვის მოსაკრებლებისაგან ფინანსური სარგებლებით.

ამ შეთანხმების მხარეა ამჟამად იკაოს 118 სახელმწიფო. იკაოს ასამბლეამ მოიწონა A21-18 რეზოლუცია და მოუწოდებს სახელმწიფოებს, რომლებიც ჯერ არ არიან ამ შეთანხმების მხარეები, „სასწრაფოდ განიხილონ მიერთების შესაძლებლობა“¹.

მოცემულ პროექტში მონაწილე სახელმწიფოებს შორის, ტრანზიტული შეთანხმების მხარეებია: საქართველო, სომხეთი, აზერბაიჯანი და უზბეკეთი. სსრკ-ის ყოფილ რესპუბლიკებიდან ესტონეთი, ლატვია, მოლდავეთი და უკრაინა ასევე მხარეებს წარმოადგენენ. დაუინებით იძლევიან რჩევას, რათა სხვა მონაწილე სახელმწიფოებმა (ბელორუსია, ყაზახეთი) განიხილონ ამ პრიორიტეტულ შეთანხმებასთან მიერთების საკითხი.

შეთანხმების ტექსტი შესულია იკაოს DOC-7500 დოკუმენტში და აუთენტურია მხოლოდ ინგლისურ ენაზე. შეთანხმება შენახულია ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის მიერ და მიერთების შესახებ დოკუმენტი უნდა გაეგზავნოს აშშ-ის

¹ http://www.icao.int/icaoet/dcs/9790/9790_ru.pdf

სახელმწიფო დეპარტამენტს ანდა გადაეცეს აშშ-ის ადგილობრივ საელჩოს.

2. საჰაერო სამართლის უნიფიკაციის მრავალმხრივი კოვენციები

იკაოს იურიდიული კომიტეტის მუშაობის შედეგად მომზადებული ან განახლებულია და იკაოს ვეგით ჩატარებული დიპლომატიური კონფერენციების მიერ მოწონებულია მრავალი საერთაშორისო მრავალმხრივი დოკუმენტი. ისინი ქმნიან საერთაშორისო საჰაერო სამართლის არსის მრავალ ელემენტს და ახდენენ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კერძო და საჯარო სამართლის ასპექტების უნიფიცირებას. მსოფლიოს მთელი გაერთიანებისთვის საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ერთგვაროვნება მნიშვნელოვანია საერთაშორისო საჰაერო ნაოსნობის, საჰაერო ტრანსპორტის უსაფრთხო მოწესრიგებისა და ეკონომიკური განვითარებისათვის¹.

ქვემოთყვანილი მრავალმხრივი დოკუმენტები რეკომენდებულია უფრო მალე რატიფიკაციის ან მიერთების და/ან ევექტიანად გამოყენებისათვის (სახელმწიფოების მიერ).

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის კონვენცია (ხელმოწერილია 1929 წლის 12 ოქტომბერს ვარშავაში), ჰააგის ოქმით (1955 წლის 28 სექტემბერს ხელმოწერილი) შეტანილი ცვლილებებით

„1955 წლის ჰააგის ოქმით შეტანილი ცვლილებებით 1929 წლის ვარშავის კონვენცია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის კერძო კანონმდებლობის ყველაზე უფრო მნიშვნელოვანი საფუძველი და სამართლის უნიფიკაციის ყველაზე ფართოდ მიღებული დოკუმენტია. იგი უაღრესად მნიშვნელოვანია ნებისმიერი ქვეყნისთვის, რომელიც მონაწილეობს ან გეგმავს მონაწილეობა მიიღოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებში“². საკმარისია ითქვას, რომ ვარშავის კონვენცია რატიფიცირებული იყო ან მას მიუერთდა 146 სახელმწიფო. ოფიციალური ჩანაწერი, რომ საქართველო, ყაზახეთი და ტაჯიკეთი ვარშავის კონვენციის მხარეებად დარჩნენ, არ არსებობს, და ამრიგად, ისინი არ არიან მხარეთა ოფიციალურ ნუსხაში. 2002 წლის 24 მაისს მოსკოვში ჩატარებულ საერთაშორისო კონფერენციაზე პროფესორი მ. მილდე (საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სპეციალისტი, იკაოს კონსულტანტი) რეკომენდაციას იძლეოდა, რათა სამართალმემკვიდრეობის შესახებ დოკუმენტი რაც შეიძლება ჩქარა გაეგზავნათ კონვენციის შემნახავი ქვეყნისათვის – პოლონეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროსთვის, როგორც კონვენციას, ასევე 1955 წლის ჰააგის ოქმი.

„საჭიროა აღინიშნოს, რომ „ვარშავის სისტემა“ 70 წელზე მეტი ხნისაა და ბევრი მისი ელემენტი მოითხოვს განახლებასა და

¹ იხ. Малеев Ю.Н., Международное воздушное право, Вопросы теории и практики, М., 1986, стр.98;

² იხ. Трунов И.Л., Возмещение вреда жертвам авиакатастроф, <http://www.trunov.com/content.php/act=showcont&id=2193>

შეცვლას“¹. ბოლო წლების განმავლობაში იატა და იკაო მუშაობდნენ ახალი კონვენციის პროექტზე, ხოლო საბოლოო პროექტი მომზადდა იკაოში 1998 წლის აპრილში. ეს პროექტი 1999 წლის 11-28 მაისს წარედგინა მიმდინარე დიპლომატიურ კონფერენციას, რომლის მონაწილე სახელმწიფოებმა 28 მაისს ხელი მოაწერეს ახალ კონვენციას.

ამის მიუხედავად, სპეციალისტები დაჟინებით იძლევიან რეკომენდაციას, რათა სახელმწიფოებმა რაც შეიძლება სწრაფად მოახდინონ არსებული სისტემის რატიფიცირება (ან მიუერთდნენ მას). ამის მიზეზია შემდეგი:

- 1999 წელს დიპლომატიურ კონფერენციაზე მოწონებული და ძალაში შესული ახალი კონვენცია შეიძლება სახელმწიფოების მიერ გამოუსადეგრად და მიუღებლად იყოს მიჩნეული – მოცემული ქვეყნის სამოქალაქო ავიაციაში მიმდინარე ეკონომიკური სიტუაციისას არა ერთბაშად მაინც; ანალოგიურადვე სავარაუდოა, რომ ახალი კონვენციის დებულებები მაშინვე არ იქნება მისაღები მრავალი სხვა სახელმწიფოსათვის, განსაკუთრებით განვითარებადი სამყაროს სახელმწიფოებისათვის (მათ შორის საქართველოსთვისაც) და ისინი დარჩებიან ვარშავის სისტემის მხარეებად.

ამრიგად, სრული საფუძველი არსებობს იმისა, რომ ყველა სახელმწიფოს სჭირდება ჰაავის ოქმით შეტანილი ცვლილებების მქონე ვარშავის კონვენციით უზრუნველყოფილი დაცვა, რაღაც დროის განმავლობაში მაინც (ვგულისხმობ კონვენციასთან მიერთებას).

ვარშავის კონვენციის მეშვეობით მიღწეული კანონმდებლობის უნიფიკაციის საშუალება მოიცავს:

- საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების უნიფიკაციას (სამგზავრო ბილეთი, ბარგის ქვითარი, ავიახედნადები) და მათი იურიდიული ძალის განსაზღვრას;

- საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტში მგზავრთა სიკვდილის, დაჭრის ან სხეულის სხვა დაზიანების, ბარგის ან ტვირთის დაკარგვის ან გაფუჭების და დაგვიანების მიმართ პასუხისმგებლობის კანონმდებლობის უნიფიკაციას;

- პასუხისმგებლობა ემყარება გადამყვანი-გადამზიდავის ბრალს (გაუფრთხილებლობას). ამის მტკიცების გარეშე, გადამყვანი-გადამზიდავი პასუხს აგებს, მაგრამ ის შეიძლება მისგან გათავისუფლდეს, თუ დაამტკიცებს, რომ მან და მისმა თანამშრომლებმა და წარმომადგენლებმა ყველა საჭირო ზომა გამოიყენეს ზარალის თავიდან ასაცილებლად ან მისთვის ან მათთვის ამის გაკეთება შეუძლებელი იყო;

- პასუხისმგებლობა შემოიფარგლება მგზავრის სიკვდილის ან დაჭრის შემთხვევაში 20 000 აშშ დოლარისა და დაკარგული ან დაზიანებული კილოგრამი ბარგის ან ტვირთისთვის 20 აშშ

¹ იხ. შ. გაბინვაძე, ვარშავის სისტემის არსი და მნიშვნელობა. (ვარშავის 1929 წლის კონვენცია ცვლილებებით), ჟურნალი „სამართალი“, 2003, №1-2 გვ. 119-120

დოლარის ეკვივალენტი ფიქსირებული ფულადი თანხით; ეს ფარგლები შეიძლება გაიზარდოს მხოლოდ იურიდიულად მანკიერი გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტაციის შემთხვევაში ან თუ მოთხოვნების წამომყენებელი მხარე დაამტკიცებს გადაყვანი-გადამზიდვის „განზრახ არასწორ მოქმედებას“;

- განსჯადობის უნიფიკაციას: სარჩელის შეტანა შეიძლება მხოლოდ კონვენციის რომელიმე მხარის სასამართლოში, როგორც ეს განსაზღვრულია მის 28-ე მუხლში¹.

ეს დებულებები უაღრესად მნიშვნელოვანია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტში დასაქმებული საჰაერო გადაყვან-გადამზიდვისათვის. ისინი ნათელს ჰფენენ და უმეტეს შემთხვევაში, ზღუდავენ გადაყვან-გადამზიდვის პასუხისმგებლობის ხარისხს, შესაძლებელს ხდიან რეალური სადაზღვევო გადახდის უზრუნველყოფას, გადაყვან-გადამზიდვის აძლევენ რისკის, პასუხისმგებლობის პირობებისა და ხარისხის ცხადად წინასწარმეტყველების შესაძლებლობას.

უხეში შეცდომა იქნებოდა გვევარაუდა, რომ ბილეთზე დაბეჭდილი გადაყვან-გადამზიდვის შემთავაზებული პირობები და პასუხისმგებლობის ნებისმიერ ფარგლებზე მითითებები, საჰაერო გადაყვან-გადამზიდვის რაიმე სამართლებრივი ფორმით იცავდეს უცხოეთის სასამართლოში სარჩელის შეტანის შემთხვევაში. პასუხისმგებლობის პირობები და ფარგლები უნდა ემყარებოდეს ვარშავის კონვენციას და მის აუცილებელ დებულებებს, ხოლო გადაყვანა-გადაზიდვა უნდა იყოს ისეთი „საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა“, როგორც განსაზღვრულია ვარშავის კონვენციის 1-ელ მუხლში (ე. ი. კონვენციის მხარეთა ტერიტორიებს შორის გადაყვანა-გადაზიდვა).

ვარშავის კონვენციასა და ჰააგის პროტოკოლს ინახავს პოლონეთის მთავრობა; მიერთების შესახებ დოკუმენტი ეხება მხოლოდ ჰააგის პროტოკოლს (რომელთანაც მიერთება გულისხმობს ჰააგაში ცვლილებაშეტანილ კონვენციასთან მიერთებას) და იგი უნდა გაეგზავნოს ვარშავაში პოლონეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროს ანდა გადაეცეს პოლონეთის ნებისმიერ დიპლომატიურ წარმომადგენლობას.

3. 1961 წლის 18 სექტემბერს გვადალჰარაში (მექსიკა) ხელმოწერილი ვარშავის კონვენციის დამატებითი კონვენცია²

ეს დამატებითი კონვენცია ავსებს მნიშვნელოვან ხარვეზს ვარშავის კონვენციაში, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ მაშინ, როცა მგზავრსა და გადაყვან-გადამზიდვის შორის გაფორმებულია გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება. მაგრამ საერთაშორისო

¹ იხ. Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст. 28;

² იხ. РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ 174-Я СЕССИЯ СОВЕТА, www.icao.int/.../Council/Working%20Papers%20by%20Session/174/C.174.WP.12415.ru/C.174.WP.12415.ru.pdf

საჰაერო ტრანსპორტის გამოყენების თანამედროვე პრაქტიკისა და მეთოდების პირობებში (იჯარა, აყვანა ან გაქირავება, საერთაშორისო ხომალდების ურთიერთგაცვლა ან ავიაკომპანიებს შორის კოდების ერთობლივი გამოყენება) ხშირად ხდება, რომ მგზავრი ხელშეკრულებას დებს ერთ ავიაკომპანიასთან, ხოლო რეალურად გადაყვანა-გადაზიდვას ახორციელებს მეორე გადამყვანი-გადამზიდავი, რომელთანაც მგზავრს არანაირი სახელშეკრულებო ურთიერთობა არა აქვს¹.

გვადალაჰარის კონვენცია „ვარშავის სისტემის“ გამოყენებას ავრცელებს არა მარტო ხელშეკრულების დამდებ გადამყვან-გადამზიდავზე, არამედ ასევე რეალურ გადამყვან-გადამზიდავზეც. ეს ხელსაყრელია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის მიმდინარე პრაქტიკისთვის (იჯარა, აყვანა ან გაქირავება, საჰაერო ხომალდების ურთიერთგაცვლა, ფრენები კოდების ერთობლივი გამოყენებით...).

ამ კონვენციის მხარეა 75 სახელმწიფო. მისი არსი სრულად აისახა 1999 წლის 28 მაისის ახალი კონვენციის V თავში. სომხეთი, საქართველო, ყაზახეთი, ტაჯიკეთი და თურქეთი არ არიან გვადალაჰარის მხარეები.

მონრეალის კონვენციის რატიფიკაცია ამ პროექტის მონაწილე სახელმწიფოებისათვის შეიძლება არ იყოს უმაღლესი პრიორიტეტის საკითხი. მაგრამ უახლოეს მომავალში რატიფიკაცია შეიძლება საჭირო გახდეს მრავალი განვითარებული სახელმწიფოს გაცხადებულ განზრახვასთან დაკავშირებით, რათა უცხოეთის ავიაკომპანიებისთვის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის უფლების მიცემა გახადონ 1999 წლის მონრეალის კონვენციის დებულებების თანახმად.

§1. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება

სატრანსპორტო დოკუმენტაცია

ვარშავის კონვენციის 33-ე მუხლის თანახმად², არაფერი არ შეუშლის ხელს გადამყვან-გადამზიდავს, რათა უარი თქვას გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებაზე. მოცემული წესი ლიტერატურაში გააზრებულია, როგორც საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის ხელშეკრულების დადების ვალდებულების არარსებობა, ზოგიერთი სხვა სახის საერთაშორისო ტრანსპორტისაგან განსხვავებით. მაგრამ ამ ვალდებულებამ არ უნდა გამორიცხოს შიდაკანონმდებლობის წესით ეროვნული ავიაკომპანიებისათვის ასეთი ვალდებულების შემოღების შესაძლებლობა, თუ, მაგალითად, გამოიყენება ტვირთის გადაზიდვის დაგეგმვის სისტემა.

¹ იხ. «Международное право», Под ред. Ю.М. Колосова, М., 2001, стр. 578;

² იხ. Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст. 33;

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებას, ჩვეულებრივ, წინ უსწრებს ადგილების და ტონაჟის დაჯავშნა, ე.ი. შესაბამისი ავიაკომპანიისთვის მგზავრისა და ტვირთის გამგზავნის თხოვნით მიმართვა განსაზღვრულ რეისზე ადგილის მიღების ან განსაზღვრული რეისით ტვირთის გადაზიდვის თაობაზე.

მგზავრის, ბარგისა და ტვირთის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებისათვის საჭიროა მისი მონაწილეების – კლიენტისა და გადამყვან-გადამზიდავის შეთანხმება, რაც დასტურდება სატრანსპორტო დოკუმენტაციის შედგენით, რომელიც პასუხობს ვარშავის კონვენციის მოთხოვნებს და შესაბამისი ავიაკომპანიების გადაყვანა-გადაზიდვის წესებს. ასეთი დოკუმენტაციის არსებობა ნიშნავს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებას, განსაზღვრავს მის პირობებს და ავალდებულებს ავიასატრანსპორტო საწარმოს შეასრულოს გადაყვანა-გადაზიდვა¹. ვარშავის კონვენციის მე-3, მე-4 და მე-5 მუხლები შეიცავს ფორმულას, რომლის თანახმად, დოკუმენტაციის არსებობა, ნაკლი ან დაკარგვა გავლენას არ ახდენს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობასა და ნამდვილობაზე – ის მაინც ემორჩილება მის წესებს. თუმცა ამ ფორმულის პრაქტიკული მნიშვნელობა დიდი როლია, რადგან შესაბამისი დოკუმენტის გარეშე მგზავრი გადასაყვანად არ დაიშვება, ხოლო ტვირთი ტრანსპორტირებისათვის არ მიიღება: იგი უმთავრესად იმ შემთხვევებისათვისაა გათვალისწინებული, როდესაც დოკუმენტები დაიკარგა გადაყვანა-გადაზიდვის პროცესში.

განახლდება თუ არა მგზავრისთვის ბილეთი გადაყვანის დაწყებამდე ბილეთის დაკარგვის შემთხვევაში? იატას გადაყვანის წესები და მისგან გამომდინარე ავიაკომპანიების გადაყვანის წესები ითვალისწინებს გადამყვანის უფლებას (მაგრამ არა ვალდებულებას), მგზავრის თხოვნით დაკარგულის სანაცვლოდ გასცეს ახალი ბილეთი იმ პირობით, რომ მგზავრის მიერ წარმოდგენილი იქნება ბილეთის ხელახლა შექმნის საკმარისი მტკიცებულებანი და იგი წერილობით ივალდებულებს, აუნაზღაუროს გადამყვანს ახალი ბილეთის გაცემასთან დაკავშირებული შესაძლო ზარალი.

მიჩნეულია, რომ სატრანსპორტო დოკუმენტაცია ასრულებს სამ ძირითად ფუნქციას: ჯერ ერთი, შეიცავს გადამყვან-გადამზიდავისათვის საჭირო მითითებებს, მეორეც, გადაყვანა-გადაზიდვისა და მისი პირობების დამამტკიცებელი საბუთია და, მესამე, იძლევა ტვირთის განკარგვის უფლებას.² შეიძლება მივუთითოთ სატრანსპორტო დოკუმენტაციის სხვა მრავალ, უფრო

¹ აქ და შემდეგში ლაპარაკია საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილეთა ურთიერთობის გამაფორმებელ დოკუმენტაციაზე და არ განიხილება შიდასატრანსპორტო დოკუმენტაცია, რომელსაც იყენებს საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავი საკუთარი საჭიროების – (სატრანსპორტო ოპერაციების, კონტროლისა და ა.შ. აღრიცხვისათვის).

² მხედველობაშია რეგისტრაციაში გატარებული ბილეთი, რასაც იღებს გადამყვან-გადამზიდავი არარეგისტრირებული ბარგისაგან (ხელბარგისაგან) განსხვავებით, რომელიც არის მგზავრთან და მისი კონტროლის ქვეშ.

კერძო, მაგრამ პრაქტიკულად მნიშვნელოვან ფუნქციებზეც: საანგარიშსწორებო, საადრიცხვო და სხვ. საერთაშორისო გადაზიდვებისას სატრანსპორტო დოკუმენტაციის სპეციფიკური (და თანაც მნიშვნელოვანი) ფუნქციაა ის, რომ შეიცავდეს მონაცემებს (ან სპეციალურ დოკუმენტებს), რომლებიც უზრუნველყოფენ ტვირთის გაგზავნის ქვეყნებში საბაჟო, ადმინისტრაციულ და სხვა პროცედურების შესრულებას.

საერთაშორისო მიმოსვლის სამგზავრო ბილეთის ფუნქციები ისეთივე ფართო არ არის, როგორც ტრანსპორტირების დოკუმენტისა. სამგზავრო ბილეთი, ძირითადად, მტკიცებულებით ფუნქციას ასრულებს, ე.ი. არის გადაყვანისა და მისი პირობების ხელშეკრულების დადების მოწმობა¹. ანგლო-ამერიკული სამართლის მიხედვით, სამგზავრო ბილეთი უნდა შეიცავდეს გადაყვანის ძირითად პირობებზე მითითებას.

ვარშავის კონვენციის თანახმად, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება სამგზავრო ბილეთის (მგზავრებისათვის მუხ. 3)², საბარგო ქვითრის (ბარგისთვის მუხ. 4)³ ან საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტის შედგენით⁴ (ტვირთისათვის - მუხ. 8). კონვენციაში განსაზღვრულია გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების რეკვიზიტები, ამასთან, ამ საკითხში კონვენციის ნორმების ევოლუცია ასეთი რეკვიზიტების წრის თანდათანობითი შემცირებით აისახება. ჰაავის ოქმმა მნიშვნელოვნად შეამცირა გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტებისათვის სავალდებულო რეკვიზიტების ნუსხა (მუხ. III და VI).

ტრანსპორტის სხვა სახეებისაგან განსხვავებით, საჰაერო ტრანსპორტზე გამოიყენება სახელობითი სამგზავრო ბილეთი. ამის საჭიროება გამომდინარეობს ჩიკაგოს კონვენციის 29-ე მუხლის „ე“ პუნქტიდან, რომელიც ადგენს, რომ თუ:

თვითმფრინავში იმყოფებიან მგზავრები, საჰაერო ხომალდს უნდა ჰქონდეს მათი გვარების სია გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტების მითითებით. სათანადოდ გაფორმებული სამგზავრო ბილეთის სხვა მგზავრისათვის გადაცემა არ შეიძლება.

ვარშავის კონვენცია, ისე როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის სხვა საერთაშორისო შეთანხმებები, განსაზღვრავს სატრანსპორტო დოკუმენტაციის მხოლოდ ძირითად რეკვიზიტებს, მაგრამ არა ფორმას. ეს იმით აიხსნება, რომ ხდება ასეთი დოკუმენტაციის ფორმის პერიოდულად განახლება და სახელმწიფოთაშორის შეთანხმებებში მისი დამაგრება, განსაკუთრებით თუ ისინი რატიფიკაციას ექვემდებარებიან, რათა საერთაშორისო გადაყვანა-

¹ იხ. Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007; стр.172;

² იხ. Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст. 3;

³ იქვე, ст. 4;

⁴ აეროფლოტის საერთაშორისო გადაზიდვის წესები საჰაერო-სატრანსპორტო დოკუმენტს იხსენიებს უფრო ჩვეულებრივი სატრანსპორტო ტერმინით – ავიასატვირთო ზედნაღები. შემდგომში ჩვენც სწორად ამ ტერმინს გამოვიყენებთ.

გადაზიდვისას გამოყენებული დოკუმენტების სრულყოფისათვის ზედმეტი დაბრკოლებები არ შეიქმნას.

ამასთან ერთად საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის პირობები მოითხოვს გადაყვანა-გადაზიდვის გამოსაყენებელი დოკუმენტაციის ერთიან ფორმას, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, როდესაც გადაყვანა-გადაზიდვის ოპერაციებს ახორციელებენ ორი ან მეტი ქვეყნის თანაგადამყვან-თანაგადამზიდავეები. ამიტომ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაში ყველა ავიაკომპანია იყენებს იატას მიერ შემუშავებულ გადაყვანა-გადაზიდვის ფორმებს. ამით ხდება უცხოეთის ავიაკომპანიების მიერ დოკუმენტაციის დამუშავებისათვის საჭირო პირობებისა და ავიაგადამყვან-გადამზიდავეებს შორის ურთიერთანგარიშსწორების შესრულების უზრუნველყოფა.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისას სამგზავრო ბილეთი ასევე შეიცავს ბარგის შესახებ ცნობებს და ამით ერთდროულად ბარგის ქვითრის ფუნქციასაც ასრულებს. მგზავრისათვის გაცემულ ეგრეთწოდებულ ბარგის საჭდეს ბარგის ქვითრის ფუნქცია არა აქვს და მხოლოდ ბარგის მიღების მალეგეტიმირებელი დოკუმენტია.

ავიასატვირთო ზედნადები, ვარშავის კონვენციის მე-6 მუხლის თანახმად, უნდა შეადგინოს გამგზავნმა და ხელი მოაწეროს გადამზიდავმა დაუყოვნებლივ მის მიერ თვითმფრინავში ტვირთის მიღებისთანავე, ამასთან, თუ ლაპარაკია ერთზე მეტი ადგილის ტრანსპორტირებაზე (მუხ.7), გადამზიდავს შეუძლია მოითხოვოს ცალკე ზედნადების შედგენა. კონვენციით გათვალისწინებულია ზედნადების სამ ეგზემპლარად (დედანი) შედგენა (ტვირთის გადამზიდავისათვის, გამგზავნისა და მიმღებისათვის), მაგრამ პრაქტიკაში ზედნადები მეტი რაოდენობის ეგზემპლარად დგება (ათამდე).

დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს იმ მონაცემთა მტკიცებულებით ძალას, რომლებიც მოცემულია სატრანსპორტო დოკუმენტებში. განსაკუთრებით ეს ეხება სატვირთო გადაზიდვებს, როდესაც ავიაზედნადების მონაცემები წინასწარ ბევრად განსაზღვრავენ მხარეთა პასუხისმგებლობას გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობების ჯეროვანი შესრულებისათვის. ვარშავის კონვენცია მე-3, მე-4 და მე-11 მუხლები შეიცავს სპეციალურ მითითებებს იმაზე, რომ ყველა სატრანსპორტო დოკუმენტის მონაცემები ითვლება სწორად, ვინაიდან სხვა რამ არ არის დამტკიცებული¹.

მაგრამ იშვიათი არაა შემთხვევა, როდესაც სატრანსპორტო დოკუმენტაციის ცნობებს უპირისპირდება ზოგადი განცხადება მათი მცდარობის შესახებ მისი კონკრეტული მტკიცებულებებით დადასტურების გარეშე. ამგვარი ზოგადი განცხადებები არ არის საკმარისი და მხედველობაში ვერ იქნება მიღებული.

¹ იხ. Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст. 3,4, 11;

სატრანსპორტო დოკუმენტი სადავოდ რომ იქცეს, საჭიროა, როგორც წესი, კონკრეტული წერილობითი მტკიცებულებანი: ტვირთის გამგზავნის დადასტურება, ტრანსპორტზე შემოღებული აღრიცხვის წიგნებიდან ამონაწერები, შესაბამისი გამოძიების, აქტების მონაცემები და ა.შ.

თუ გადაყვანა-გადამზიდავის თანხმობით მგზავრს გადაყვანის ნება მიეცა, ხოლო ტვირთი გადასატანად მიღებულია გადასატანი დოკუმენტის გარეშე და აგრეთვე ასეთ დოკუმენტში არ არის სპეციალური დათქმა ვარშავის კონვენციის წესების შესაბამისად გადაყვანა-გადაზიდვის თაობაზე, რომელიც ითვალისწინებს გადაყვანა-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის შეზღუდვას, მას უფლება ერთმევა მიუთითოს კონვენციის იმ დებულებებზე, რომლებიც ზღუდავენ გადაყვანა-გადამზიდავის პასუხისმგებლობას. მოყვანილი ნორმები სანქციის ხასიათისაა და მოწოდებულია სტიმული მისცეს საჭირო გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების ჯეროვან გაფორმებას.

60-იან წლებში განხილულ მრავალ სასამართლო საქმეზე აშშ-ის სასამართლოებმა არ გამოიყენეს ვარშავის კონვენციის დებულებები გადაყვანა-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის შეზღუდვის თაობაზე, იმაზე მითითებით, რომ გაცემულ სამგზავრო ბილეთებში კონვენციის წესების შესაბამისად გადაყვანა-გადაზიდვის შესახებ დათქმა, რომელიც ითვალისწინებს პასუხისმგებლობის შეზღუდვას, დაბეჭდილი იყო ძნელად შესამჩნევი წვრილი შრიფტით. ასეთ პრაქტიკასთან დაკავშირებით, რომელმაც სპეციალურ ლიტერატურაში საწინააღმდეგო აზრი გამოიწვია, იატამ თავის წევრებს რეკომენდაცია მისცა, რათა აღნიშნული დათქმა დაბეჭდონ საკმაოდ მსხვილი და ცხადი შრიფტით.

ავიასატვირთო ზედნადებისა და მისი გაფორმების წესის მიმართ ვარშავის კონვენცია შეიცავს მრავალ სხვა დადგენილებას. ჯერ ერთი, დათქმულია, რომ კონვენციის დებულებები არ აბრკოლებენ ტვირთზე ტვირთის განმკარგულებელი დოკუმენტის შედგენას (მუხ. 15, პ. 3)¹. პრაქტიკაში ეს ნორმა არ გამოიყენება. ასეთი მდგომარეობის ერთ-ერთი მიზეზია გზაში ტვირთის ყოფნის შედარებით მოკლე ვადა.

მეორე, კონვენციაში გათვალისწინებულია, რომ გამგზავნი პასუხისმგებელია მის მიერ ავიასატვირთო ზედნადებში შეტანილი ცნობებისა და განცხადებების სისწორისათვის და პასუხს აგებს ამასთან დაკავშირებული შესაძლო ზარალისათვის (მუხ. 10)².

და ბოლოს, მესამეც, კონვენციის მე-16 მუხლის თანახმად³, გამგზავნი ვალდებულია ავიასატვირთო ზედნადებს თან დაურთოს საბაჟო და საპოლიციო ფორმალობათა განხორციელებისათვის

¹ იქვე, სტ. 15

² Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; სტ.10;

³ იქვე, სტ. 16

საჭირო დოკუმენტები. გადამყვან-გადამზიდავს არ ევალება შეამოწმოს ამ დოკუმენტების სისწორე და საკმარისობა, გამგზავნი კი, პასუხს აგებს გადამყვან-გადამზიდავის წინაშე ზარალისათვის, რომელიც შეიძლება გამოწვეული იყოს დასახელებული დოკუმენტების არარსებობის, უზუსტობის ან უსწორობის მიზეზით.

სატრანსპორტო დოკუმენტაციის გაფორმების სისწორისათვის გამგზავნის პასუხისმგებლობა ვარშავის კონვენციაში არ არის განსაზღვრული. ლიტერატურაში ის ჩვეულებრივ განმარტებულია, როგორც პასუხისმგებლობა, რომელიც დგება ზარალის მიუხედავად. ამ საკითხის გადაწყვეტა, ჩვენი აზრით, დამოკიდებული უნდა იყოს შიდა კანონმდებლობის წესებზე, რომლებიც უნდა იყოს გამოყენებული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მიმართ.

საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებისას სატრანსპორტო დოკუმენტაციის გაფორმება საკმაოდ რთული და ხანგრძლივი პროცესია, რომელიც მოითხოვს მნიშვნელოვანი თანხისა და დროის ხარჯვას და ამცირებს გადაყვანა-გადაზიდვის ეკონომიკურ ეფექტიანობას. სპეციალური გამოკვლევების მონაცემების თანახმად, საერთაშორისო ხაზებზე ტვირთის გადაზიდვის ხანგრძლივობა საშუალოდ ექვს დღეს შეადგენს, აქედან მხოლოდ დროის 8% მოდის ჰაერში ტვირთის ყოფნაზე. ტვირთებზე მიწისზედა ხარჯები ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში გაორმაგდა, თანაც მნიშვნელოვანი ნაწილი დოკუმენტაციის გაფორმებაზე მოდის.

ამიტომ, ყველა სახის საერთაშორისო ტრანსპორტზე, მათ შორის საჰაეროზეც, ტარდება სატრანსპორტო დოკუმენტაციის სრულყოფის ღონისძიებები. მუშაობა ორი მიმართულებით მიმდინარეობს: ჯერ ერთი, დოკუმენტაციის ფორმა და შინაარსი იცვლება, გამოთვლითი ცენტრების მიერ ხდება სტანდარტული მისი დამუშავების გაადვილების მიზნით, მეორეც, შეისწავლება ტრადიციული დოკუმენტაციით გადაყვანა-გადაზიდვების გაფორმებაზე უარის თქმის შესაძლებლობა, რათა საჭირო მონაცემები დაფიქსირდეს ელექტრონულ-გამომთვლელ მოწყობილობით¹.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ოპერაციების დაფიქსირება ელექტრონულ-გამომთვლელ მოწყობილობებით პირველად გათვალისწინებული იყო გვატემალის ოქმით, რომლის თანახმადაც, მგზავრთა გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვისას ნებადართულია გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დასაღებად საჭირო ინფორმაციის შენახვის სხვა საშუალებების გამოყენება (მუხ. 3, პ. 2; მუხ. 4, პ. 2)². ეს დებულებები შემდგომ უფრო დაიხვეწა მონრეალის 1975 წლის 25 სექტემბრის №4 ოქმში

¹ იხ. Н. Ю. Ерпылева, Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права, "Адвокат", N 2, февраль 2003;

² Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст. 3;

ტვირთების გადაზიდვის შესახებ¹. მასში გათვალისწინებულია, რომ „ავიასატვირთო ზედნადების ნაცვლად, გამგზავნის თანხმობით, შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ნებისმიერი სხვა საშუალება, რომელიც ინახავს მომავალი გადაყვანა-გადაზიდვის შესაბამისად მას აძლევს ტვირთზე ქვითარს, რაც იძლევა ტვირთის ცნობისა და ასეთი სხვა საშუალებებით შენახულ ჩანაწერში მოცემული ინფრომაციის მოპოვების შესაძლებლობას“².

ამრიგად, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისათვის შემოთავაზებულია ტვირთის გადაზიდვის გაფორმების სამი სისტემა: ტრადიციული ავიაზედნადებით; გამგზავნისათვის ქვითრის გადაცემით; ელექტრონულ-გამომთვლელი საშუალებებით, გადაზიდვის შესახებ საჭირო მონაცემების დაფიქსირებით, გამგზავნისათვის რაიმე წერილობითი დოკუმენტის გაუცემლად. ეს უკანასკნელი შემთხვევა გადაზიდვის ოპერაციების გაფორმების ახალი წესია, რომელიც წარმოშობს მრავალ რთულ სამართლებრივ პრობლემას.

როგორია ელექტრონულ-გამომთვლელი მოწყობილობებით დაფიქსირებული ტვირთის შესახებ ცნობების მტკიცებულებითი ძალა? ეს საკითხი, ალბათ, უნდა გადაწყდეს სახელმწიფოს საპროცესო კანონმდებლობის ფარგლებში. ბევრი ქვეყნის საპროცესო სამართლისათვის უკვე ცნობილია, ეგრეთ წოდებული მანქანური დოკუმენტების მტკიცებულებითი მნიშვნელობის შესახებ დადგენილებები; სხვა ქვეყნებში ისინი შეისწავლება კანონში შესაბამისი დამატებების შეტანის მიზნით, რომლებიც გამოწვეულია სამეურნეო ცხოვრების მრავალ სფეროში ელექტრონულ-გამომთვლელი მოწყობილობების ფართო გამოყენებით³.

§2. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეკრულების პირობები

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულების პირობების შესახებ ვარშავის კონვენციის ნორმები გამოირჩევა ლაკონურობით და, ძირითადად, ეხება ტვირთების გადაზიდვას. ამ საკითხებში, განსაკუთრებით მეზავრთა გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვისას, გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს ავიაკომპანიების გადაყვანა-გადაზიდვების წესებს, რომლებიც, ძირითადად იმეორებენ იატას გადაყვანა-გადაზიდვის პირობების შესახებ დებულებებს.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების პირობების შინაარსს თავის დაღს ასვამს საჰაერო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის თავისებურებანი, რომლებიც მოითხოვენ

¹ Монреальский протокол № 4, Монреаль 1975 г., Doc 9148

² ICAO. Doc. 9145; 9146; 9148; www.icao.org

³ იხ. Мурадян Э. М., Использование в гражданском судопроизводстве машинных документов, Сов. государство и право, 1986, №2, стр. 112-116

მეტეოროლოგიური ვითარების გათვალისწინებას და ფრენის დროს უსაფრთხოების ზომების დაცვას. ეს განსაზღვრავს ავიაკომპანიებისათვის ზოგიერთი უფლებამოსილების მიცემას, რაც მათ შესაძლებლობას აძლევს ცალმხრივად შეცვალონ გადაყვანა-გადაზიდვისათვის დადებული ხელშეკრულება.

დავახასიათოთ მგზავრთა და ბარგის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ძირითადი პირობები, როგორც ისინია იატას წესებში მოცემული და მათ შესაბამისად, ძირითადი ავიაკომპანიების გადაყვანა-გადაზიდვების წესებში¹. ამასთან, უნდა გავითვალისწინოთ, რომ წესები ამ საკითხებში შეიძლება ჰქონდეთ ცალკეული, ზოგჯერ პრაქტიკულად მნიშვნელოვანი განსხვავება.

სამგზავრო ბილეთის მოქმედების ვადა ერთი წელია; ეს ვადა შეიძლება გაგრძელდეს, თუ ფრენა შეუძლებელია მგზავრის ავადმყოფობის ან სხვა გარემოებათა გამო.

წესებში მოცემულია ნუსხა საგნებისა, რომლებიც დაუშვებელია გადაზიდვისათვის (ფრენის ქვეყნებში აკრძალული საშიში, მსხვილგაბარიტული) ან საჭიროებს გადამზიდვის სპეციალურ თანხმობას (ცხოველები). საკმარისი საფუძვლის არსებობისას გადამყვან-გადამზიდავს უფლება აქვს დაათვალიეროს ბარგი, ხოლო გამონაკლისის სახით – ჩაატაროს მგზავრის პირადი დათვალიერება. გადამყვან-გადამზიდავს უფლება აქვს უარი თქვას ბარგის მიღებაზე, თუ ბარგი ჯეროვნად არ არის შეფუთული. განსაზღვრულია ასევე ბარგის უსასყიდლოდ გატანის ნორმები. მგზავრის სურვილის შემთხვევაში შეიძლება გამოცხადდეს რეგისტრაციაში გატარებული ბარგის ღირებულება.

მგზავრი ვალდებულია დაიცვას ფრენის ქვეყნის ადმინისტრაციული, საბაჟო და სანიტარიული წესები და ხელთ ჰქონდეს მისთვის დაწესებული ყველა დოკუმენტი. გადამყვან-გადამზიდავს უფლება აქვს უარი უთხრას მგზავრს გადაყვანაზე, რომელიც არ იცავს ამ წესების მოთხოვნებს, შეუძლია მოსთხოვოს შესაძლო ზარალის ანაზაურება. კერძოდ, ასეთი ზარალი შეიძლება იყოს ადმინისტრაციული ჯარიმა, რომელიც მრავალი ქვეყნის კანონმდებლობით ეკისრება ავიაკომპანიას მგზავრების მიერ ადმინისტრაციული დანაწესების შეუსრულებლობისას. ამასთან, გადამყვან-გადამზიდავი საკუთარ თავზე არ იღებს პასუხისმგებლობას ფრენის ქვეყნებში მოქმედი აღნიშნული წესების შესახებ მგზავრისთვის ინფორმაციის შეტყობინებისათვის.

გადამყვან-გადამზიდავს უფლება აქვს უარი თქვას გადაყვანაზე ან მის გაგრძელებაზე უსაფრთხოების მოსაზრებით, თუ გადაყვანა გამოიწვევს ფრენის ქვეყნის კანონმდებლობის, ან დანაწესების დარღვევას, თუკი მოითხოვს მგზავრის ჯანმრთელობის მდგომარეობა, და აგრეთვე მგზავრის მიერ გადამყვანის მითითებების შეუსრულებლობის შემთხვევაში.

ბილეთის ან მისი ნაწილის გამოყენებლობისას გადამყვანი მგზავრს უკან უბრუნებს შესაბამის თანხას. ანაზღაურებას იხდის ის გადამყვანი, რომელმაც გააგრძელა ბილეთის ვადა, ამასთან

¹ Правила ИАТА, <http://www.serpantin-tour.ru/index.php?topic=iata>

ასეთ გადახდაზე მგზავრს შეიძლება უარი ეთქვას, თუ მოთხოვნის შესახებ განაცხადებს ბილეთის მოქმედების ვადის გასვლიდან 30 დღის შემდეგ.

ტვირთის საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების პირობების დახასიათებისას, უწინარესად, უნდა აღინიშნოს ვარშავის კონვენციაში ამ საკითხზე არსებული დებულებები. ისინი ეხება სამ მომენტს: პირველი – ტვირთის ღირებულების გამოცხადებას; მეორე – დანიშნულების გზაზე ტვირთის გამგებლობას; მესამე – ტვირთის გაცემის წესს.

ვარშავის კონვენციის 22-ე მუხლის მე-2 პუნქტში¹ არსებული მითითებების შესაბამისად, გამგზავნს შეუძლია განაცხადოს გადასახიდად ჩაბარებული ტვირთის ღირებულება შესაბამისი მოსაკრებლის გადახდის პირობებში, თუ ასეთი რამ არის გათვალისწინებული. გამოცხადებული ღირებულების არსებობა გადამზიდავს აკისრებს ტვირთისთვის პასუხისმგებლობას მისი ღირებულების ფარგლებში.

გზაზე ტვირთის განკარგვის წესები გადმოცემულია ვარშავის კონვენციის მე-12, მე-14 და მე-15 მუხლში². ეს წესები ფართოდ არ გამოიყენება, როგორც ეტყობა, მათი პრაქტიკული გამოყენების ტექნიკური სირთულის, აგრეთვე ტვირთის ადგილზე მიტანის ხანმოკლე ვადის გამო, რაც ზღუდავს ტვირთის გადაგზავნის აუცილებლობას.

გამგზავნს ეძლევა გზაში ტვირთის განკარგვის შემდეგი უფლებამოსილება: შეუძლია აიღოს ტვირთი, შეაჩეროს ის სვლის დროს, მოითხოვოს მისი გადაცემა ახალი მიმღებისათვის ან გაგზავნის პუნქტში დაბრუნება. ამასთან, გამგზავნი ვალდებულია აანაზღაუროს ყველა ხარჯი, რომელიც საჭირო გახდა ტვირთის განკარგვაზე მისი უფლების განხორციელებისას. გამგზავნის ეს უფლებები წყდება, თუ დანიშნულების პუნქტში ტვირთის შესვლის შემდეგ, მიმღები განაცხადებს მისთვის ტვირთის გადაცემის მოთხოვნას. თუკი მიმღები არ დებულობს ტვირთს ანდა არ შეიძლება ტვირთი მას გადაეცეს, გამგზავნი ინარჩუნებს ტვირთის განკარგვის უფლებას.

დანიშნულების პუნქტში ტვირთის გაცემის წესის შესახებ ვარშავის კონვენციის წესებს (მე-13 და 26-ე მუხლები)³, პირიქით, დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვთ. საჰაერო გადამზიდავი ვალდებულია აცნობოს მიმღებს ტვირთის ჩამოტანის შესახებ. მიმღებს უფლება აქვს მოითხოვოს მის მისამართზე (სახელზე) ჩამოტანილი ტვირთის გადაცემა, მაგრამ მხოლოდ ფულადი გადასახდელების გადახდისა და ზედნაღებში დათქმული გადაზიდვის სხვა პირობების შესრულების შემდეგ, ტვირთის (და

¹ Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст.22;

² იქვე, ст.12, 14, 15

³ Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст.13-26

ასევე ბარგის) მიღება შედარების გარეშე, რამდენადაც არ იქნება სხვა რამ დამტკიცებული, ქმნის ვარაუდს, რომ ისინი მიღებულია სათანადო მდგომარეობაში და სატრანსპორტო დოკუმენტაციის შესაბამისად (26-ე მუხ. პ.1).

ვარშავის კონვენციის მე-13 მუხლის მე-3 პუნქტის თანახმად, ტვირთი დაკარგულად ითვლება, თუ ამის შესახებ განაცხადა გადამზიდავმა ან ტვირთი არაა მისული დანიშნულების ადგილზე მისი მისვლისთვის დადგენილი დღიდან შვიდი დღის განმავლობაში. ასეთ შემთხვევაში, მიმღებს უფლება აქვს გადამზიდავს წაუყენოს გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოთხოვნები.

ტვირთის გადაზიდვის პირობების შესახებ ვარშავის კონვენციაში მოცემულ დანაწესებს ემატება საკმაოდ მრავალრიცხოვანი დებულებები, რომლებიც მოცემულია იატასა და ავიაკომპანიების გადაზიდვის წესებში. ეს დებულებები, უწინარესად, ეხება გადასაზიდად ტვირთის მიღებას, დანიშნულების აეროპორტში მიტანისა და გადაცემის პირობებს.

შესაბამისი მოწყობილობისა და ადგილის არსებობისას გადამზიდავი გადასაზიდად იღებს ყველა სახის ტვირთს თუ მისი ტრანსპორტირება არ არის აკრძალული იმ ქვეყნის წესებით, სადაც ტვირთი უნდა იყოს გადატანილი, სათანადოდ არის შეფუთული, უზრუნველყოფილია საჭირო დოკუმენტაციით და საფრთხეს არ უქმნის საჰაერო ხომალდსა და მგზავრებს. ზოგიერთი სახის ტვირთი (მაღფუჭებადი, ცხოველები და სხვა) გადასაზიდად მიიღება გადამზიდავის განსაკუთრებული პირობებით. თუ ტვირთისა და მისი შეფუთვის გარეგანი ფორმა და მდგომარეობა არ არის სათანადო, ამის შესახებ შესაბამისი აღნიშვნა უნდა იყოს შეტანილი ზედნადებში.

თუ გადაზიდვის ხარჯები არ შეიძლება განისაზღვროს ტვირთის მიღებისას, გადამზიდავს შეუძლია მოითხოვოს ფულადი დეპოზიტის შეტანა; მას უფლება აქვს დააკავოს ტვირთი გადაზიდვის გადასახდელების გადახდის უზრუნველსაყოფად, ხოლო ტვირთის გამგზავნი გარანტიას იძლევა აანაზღაუროს გადამზიდავის მიერ გაღებული ყველა ხარჯი და გადასახდელი.

ყურადღება გამახვილებულია ტვირთის გამგზავნის ვალდებულებაზე, დაიცვას ტვირთის ჩატანის ქვეყნის წესები, და აგრეთვე გადამზიდავის უფლებაზე, განსაზღვროს გადაზიდვის რიგითობა, შეიცვალოს საჰაერო ხომალდი ან გამოიყენოს სხვა გადამზიდავის მომსახურება. განრიგსა და სხვა დოკუმენტებში მითითებული ვადები მიახლოებითია და მათი დაცვის გარანტიები არ არსებობს. გადამზიდავს ენიჭება ფრენის მოშლის, გადატანის ან შეწყვეტის ფართო შესაძლებლობა, კერძოდ, ნებისმიერი ფაქტის საფუძველზე, რომლის გონივრულად გათვალისწინება, თავიდან აცილება ან წინასწარმეტყველება არ შეიძლებოდა (იატას გადაზიდვების წესების მე-6 მუხლის პ. 3)¹.

¹ Правила ИАТА, <http://www.serpantin-tour.ru/index.php?topic=iata>

დანიშნულების პუნქტში ტვირთის გადაცემისას, იატას წესებით გათვალისწინებულია, სპეციალური შეთანხმების საფუძველზე ტვირთის მიმღებისათვის დამატებითი მომსახურების გაწევის შესაძლებლობა (გადატანის, ქალაქში მიტანის, ახალი სატრანსპორტო დოკუმენტით ხელახლა გაგზავნის და ა.შ.). ტვირთის მიღებაზე მიმღების უარის თქმის შემთხვევაში, გადამზიდავს შეუძლია გაუგზავნოს ტვირთის გაგზავნის შესაბამისი შეტყობინება და ტვირთი დააბრუნოს გაგზავნის პუნქტში ან რეალიზაცია გაუკეთოს მას შენახვის შემდეგ 30 დღის განმავლობაში, ხოლო მალფუჭებად ტვირთს – დაუყოვნებლივ¹.

როგორც ვარშავის კონვენცია, ისე იატასა და ავიაკომპანიების გადაზიდვის წესები არ შეიცავენ მითითებებს, საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებისას გადაზიდვის გადასახდელებისა და მოსაკრებლების არ გამოყენების, აგრეთვე, მათი ანგარიშსწორების წესის შესახებ². ეს პრაქტიკულად მნიშვნელოვანი საკითხები გადმოცემულია ავიაკომპანიების ტარიფების კრებულებში, რომელსაც საფუძველად ედება იატას მიერ რეკომენდებული გადაზიდვის გადასახდელების განაკვეთები და მათზე ანგარიშსწორება. ცალკეული კატეგორიის მგზავრებისა და ასევე ტვირთებისათვის შეიძლება შემოღებული იყოს გადაყვანა-გადაზიდვისათვის ანგარიშსწორების სპეციალური წესები.

საგარეო სავაჭრო ტვირთები საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვისათვის მიიღება, თუ ასეთი გადაზიდვა გათვალისწინებულია საგარეო სავაჭრო გაერთიანების დაკვეთა-განაწესში ან არსებობს მისი წერილობითი დადასტურება გადაზიდვის ხარჯების უცხოური ვალუტით ანაზღაურების თაობაზე.

§ 3. ავიაგადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მიხედვით

ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობა საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ერთ-ერთი ძირითადი და ყველაზე მწვავე პრობლემაა. აქ ერთმანეთს ეჯახება მსხვილი სატრანსპორტო საწარმოების, ტვირთის მფლობელისა და მგზავრთა კომერციული და ფინანსური ინტერესები. ამიტომ მოცემული საკითხი ყველა რანგის საერთაშორისო კონფერენციის ყურადღების ცენტრშია და როგორც თეორიული, ისე სასამართლო პრაქტიკის მსჯელობის საგანია.

ავიაგადამყვან-გადამზიდავთა პასუხისმგებლობის რეგლამენტაციამ უნდა უზრუნველყოს ორი მთავარი საკითხის გადაწყვეტა: საკმარისად უნდა დაიცვას საჰაერო ტრანსპორტის მომსახურებით მოსარგებლე ორგანიზაციები და პირები და სტიმული მისცეს ავიაკომპანიებსა და ტრანსპორტირების

¹ იქვე;

² იხ. Basic documents on international trade law. London, 1990. P. 385

მონაწილე სათანადო ორგანიზაციებს, არ შეექმნათ სერიოზული ფინანსური სიძნელეები, რამაც შეიძლება დააბრკოლოს პატარა და, განსაკუთრებით, განვითარებადი ქვეყნების ავიაკომპანიების ნორმალური საქმიანობა.

გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მიხედვით ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის პრობლემას აქვს შემდეგი სამი ასპექტი: ა) მგზავრის ჯანმრთელობისთვის ზიანის მიყენება, შესაბამისად – ხელბარგის, ბარგისა და ტვირთის დაუცველობა¹; ბ) ადგილზე მგზავრის დაგვიანებით მიყვანის, ხელბარგის, ბარგისა და ტვირთის დაგვიანებით მიტანა; გ) საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების სხვა დარღვევები (შეთანხმებულ დანიშნულების პუნქტში მგზავრის მიყვანის შეუძლებლობა, ტვირთის გადაგზავნის თაობაზე მითითებების შეუსრულებლობა და ა.შ.).

პასუხისმგებლობის ამ უკანასკნელ შემთხვევას, რომელსაც სატრანსპორტო სამართალში გადამყვან-გადამზიდავის საერთო სამოქალაქო პასუხისმგებლობა ეწოდება, ვარშავის კონვენცია არ აწესრიგებს. პრაქტიკაში ასეთი სიტუაციები შედარებით იშვიათია და ისინი უნდა გადაწყდეს სახელმწიფო სამართლის წესების შესაბამისად, რომელსაც უნდა დაექვემდებაროს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება.

მგზავრის ჯანმრთელობის ან ტვირთის დაზიანებისას, აგრეთვე, მათი გადაყვანა-გადაზიდვის დაგვიანების საკითხები, რაც ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის პრობლემატიკაში მთავარია, დაწვრილებით არის დარეგულირებული ვარშავის კონვენციაში, რომელიც შეიცავს როგორც ზოგად დებულებებს, ისე პრაქტიკული ხასიათის მნიშვნელოვან მითითებებსაც.

ვარშავის კონვენციის ზოგადი დებულებები, რომლებიც კონვენციაში მოცემული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ფარგლებში ასახავენ ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის სამართლებრივ კონცეფციას, შემდეგია:

- ა) ავიაგადამყვან-გადამზიდავი საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების მიმდინარეობისას პასუხს აგებს მგზავრისა და ტვირთისათვის მიყენებული ზიანისათვის (მე-17 და მე-18 მუხლები);
- ბ) ავიაგადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობა დგება მისი იმ ბრალის არსებობისას, რომელიც ივარაუდება (მუხ. 20);
- გ) დადგენილია ავიაგადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის მაქსიმალური ზღვარი (ფარგლები), რომელიც დიფერენცირებულია პასუხისმგებლობის ცალკეული შემთხვევის მიმართ (მუხ. 22);

¹ ვარშავის კონვენცია 22-ე მუხლის მე-3 პუნქტი სრულყოფილად განსაზღვრავს ხელბარგის ცნებას: ეს არის საგნები, რომლებსაც მგზავრები თავისთან იტოვებენ

დ) გადამყვან-გადამზიდავის ბრალის არსებობისას მიყენებული ზიანისათვის ის სრული მოცულობით აგებს პასუხს (მუხ. 25)¹.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ჩარჩოებში, რომლებიც განსაზღვრავენ დროში საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლებს, ვარშავის კონვენციაში მითითებულია, რომ მგზავრის ჯანმრთელობის ზიანისათვის პასუხისმგებლობა დეგება, თუ უბედური შემთხვევა მოხდა საჰაერო ხომალდში ან დაფრენისა და გადმოსხდომისას ნებისმიერი ოპერაციის დროს (მუხ. 17). ბარგისა და ტვირთის დაცვისათვის გადამზიდავი პასუხს აგებს საჰაერო გადაზიდვის პერიოდში, რომელიც მოიცავს დროის იმ მონაკვეთს, როცა ბარგი და ტვირთი იმყოფება გადამზიდავის დაცვის ქვეშ, იმის მიუხედავად, ეს მოხდა აეროპორტში, საჰაერო ხომალდსა თუ რომელიმე სხვა ადგილას – აეროპორტის გარეთ დაფრენის შემთხვევაში (მუხ. 18)².

მგზავრთა გადაყვანის მოცემული დებულებები ზოგიერთ გაურკვეველობას იწვევს. მაგალითად, ავიაკომპანიამ მგზავრის წინაშე უნდა აგოს პასუხი თუ არა დაფრენასა და გადმოსხდომასთან დაკავშირებით აეროპორტის სადგომში და ანალოგიურ ნაგებობაში მისი ყოფნის დროს? ვინაიდან ვარშავის კონვენციის მე-18 მუხლში ლაპარაკია „დაფრენასა და გადმოსხდომასთან დაკავშირებით ყოველგვარი ოპერაციის“ შესახებ, დაფრენისა და გადმოსხდომის ცნება, ალბათ, უფრო ვრცლად უნდა იყოს განმარტებული.

ბრალისათვის საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის პრინციპი ვარშავის კონვენციაში საკმაოდ მკაფიოდ არის ჩამოყალიბებული. მე-20 მუხლის ძალით გადამყვან-გადამზიდავი პასუხისმგებლობისაგან თავისუფლდება, თუ ის დაამტკიცებს, რომ მან და მისმა აგენტებმა ყველაფერი იღონეს, რათა თავიდან აეცილებინათ ზიანის მიყენება ანდა შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება. ამრიგად, პასუხისმგებლობა ემყარება ბრალს, ამასთან, მისი არსებობის მტკიცება ავიაგადამყვან-გადამზიდავის ეკისრება. ეს მნიშვნელოვანი დებულება კონვენციის ტექსტში გადმოცემულია ცხადად და საყოველთაოდ არის აღიარებული.

გარდა ამისა, პრაქტიკაში სპეციალურად მიღებულია ყველაზე უფრო ტიპური გადამყვან-გადამზიდავის ბრალის გამომრიცხავი სიტუაცია – თვით დაზარალებულის ბრალის არსებობა. 21-ე მუხლის თანახმად³, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავი ნაწილობრივ

¹ Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст.20, 22, 25;

² იქვე, ст.17,18;

³ Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст.21;

ან მთლიანად თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ დაამტკიცებს, რომ ზიანი გამოწვეული იყო დაზარალებულის ბრალით და დავის განმხილველი სასამართლო შესაძლებლად ჩათვლის გამოიყენოს ამ საკითხზე არსებული შიდა სამართლის ნორმა.

უცხო ქვეყნის სასამართლოები, ჩვეულებრივ, ცდილობენ, რომ გადამყვან-გადამზიდავებმა დაამტკიცონ თავიანთი უდანაშაულობა და მაშასადამე, არ აგონ პასუხი, ე.ი საკმარისი არ არის ზოგადი ხასიათის საჭირო ზომების მიღებაზე მითითება. მან უნდა დაამტკიცოს განსაზღვრულ გარემოებათა არსებობა, რომლებმაც განაპირობეს საჭირო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების შეუსრულებლობა და, რომ არ შეიძლება მას ბრალი დაედოს. გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დარღვევის გამომწვევ მიზეზთა ბუნდოვანობის დროს, საერთო წესით ხდება ავიაგადამყვან-გადამზიდავის დამნაშავედ ცნობა და მან ამისათვის პასუხი უნდა აგოს.

მიჩნეულია, რომ ვარშავის კონვენციის წესები, როგორც საჭირო გადაყვან-გადამზიდავის ბრალის პასუხისმგებლობის პირობა, ეხება მხოლოდ მგზავრთა გადაყვანას, ტვირთისა და ბარგის გადაზიდვას და არა ხელბარგს (არადარეგისტრირებულ ბარგს), რომელიც მგზავრთან რჩება. ხელბარგის მიმართ გათვალისწინებულია მხოლოდ გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლები (იხ. ამის შესახებ შემდეგ). ამიტომ ხელბარგის დაკარგვის დროს, გადამზიდავის პასუხისმგებლობის პირობები, გაბატონებული აზრის მიხედვით, განისაზღვრება შიდა კანონმდებლობის ნორმებით.

იატას გადაზიდვის წესები, ხოლო მათ კვალდაკვალ ავიაკომპანიების გადაზიდვის წესები, ემყარება იმას, რომ მგზავრის ხელჩანთისათვის ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობა მხოლოდ იმ შემთხვევაში დგება, როდესაც დამტკიცდება გადამყვან-გადამზიდავის ბრალი. გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლები ვარშავის კონვენციით დადგენილია შემდეგი ოდენობით: თითოეული მგზავრის მიმართ – 125 ათასი ფრანკი, ტვირთისა და ბარგის თითოეული კილოგრამისათვის – 250 ფრანკი და თითოეული მგზავრის ხელბარგისათვის – 5 ათასი ფრანკი (მუხ. 22). ჰაავის ოქმის ამ ლიმიტებიდან, პირველი გაიზარდა 2-ჯერ და ამჟამად შეადგენს 250 ათას ფრანკს¹.

გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის აღნიშნული ფარგლები ვრცელდება როგორც მგზავრის, ბარგის, ხელბარგისა და ტვირთისთვის მიყენებული ზიანისათვის, ისე მათი დანიშნულების ადგილზე მიყვანა-მიტანის დაგვიანების მიმართაც. ამ ფარგლების ზევით, სასამართლოს თავისი სახელმწიფო კანონის შესაბამისად, შეუძლია მოსარჩელეს დააკისროს მის მიერ გაწეული სასამართლო ხარჯების მთლიანად ან ნაწილობრივ გადახდა (მუხ.

¹ მხედველობაშია 0.900 სინჯის ოქროს 65,5 მგ-ის შემცველი ფრანკი

24, პ. 4)¹. გამოცხადებული ღირებულებით მიღებული ბარგისა და ტვირთის დაუცველობის შემთხვევაში, გადამზიდავი ვალდებულია გადაიხადოს თანხა გამოცხადებული ღირებულების ფარგლებში, თუ ის ვერ დაამტკიცებს, რომ ეს აჭარბებს მგზავრის (ტვირთის მფლობელის) კონკრეტულ ინტერესს.

საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლების არსებობა, რა თქმა უნდა, არ ნიშნავს ყოველთვის ასეთი ფარგლების „გამოყენებას“: დაზარალებულ პირს აუნაზღაურდება ნამდვილი ზარალი, მაგრამ არა პასუხისმგებლობის დადგენილ ფარგლებზე მეტი. ამასთან დაკავშირებით, დიდი მნიშვნელობა აქვს ფარგლების გამოანგარიშების წესს, ზარალის განსაზღვრას, აგრეთვე დაზარალებულთა შორის მის განაწილებას, რადგან ჯანმრთელობა შეიძლება რამდენიმე მგზავრს დაუზიანდეს.

ვარშავის კონვენციის 22-ე მუხლის მე-2(ბ) პუნქტის თანახმად², ტვირთისა და ბარგის გადაზიდვისას, გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრისათვის მხედველობაში მიიღება მოცემული ადგილის ან ადგილების საერთო წონა. მაგრამ თუ მასში მოცემული რომელიმე საგნის დაკარგვა, დაზიანება ან ვადის გადაცილება გავლენას ახდენს ერთსა და იმავე ბარგის ქვითარში ან ავიასატვირთო ზედნადებში შეტანილი სხვა ადგილების ღირებულებაზე, მაშინ გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრისას, მხედველობაში უნდა იყოს მიღებული ამ ადგილების საერთო წონა³.

მგზავრის ჯანმრთელობის დაზიანების შემთხვევისათვის, ვარშავის კონვენცია, მიყენებული ზიანის დაანგარიშების წესის მიმართ შეიცავს შემდეგ მითითებას: თუ სასამართლოს კანონით ანაზღაურება შეიძლება დადგინდეს პერიოდული გადასახადებით, მათი კაპიტალირებული (გათავნებული) თანხა არ შეიძლება აჭარბებდეს გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლებს (მუხ. 22, პ. 1). კონვენციის დებულებები არ ეხება იმ პირთა წრის განსაზღვრას, ვისაც უფლება აქვს წარადგინოს სარჩელი, და მათ შესაბამის უფლებებს (მუხ. 24, პ. 2)⁴.

ვარშავის კონვენციის აღნიშნული დებულებები, ძირითადად, ეხება სპეციალურ საკითხებს, მაშასადამე, თვით ანაზღაურების ოდენობა, დაანგარიშების წესი და იმ პირთა წრის განსაზღვრა, რომლებსაც მასზე უფლება აქვთ მგზავრის ჯანმრთელობის

¹ Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст.24;

² იქვე, ст.22;

³ ეს წესი შემოღებულია ჰაავის ოქმით (მუხლი XI). Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955г.), <http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapi/convUPVPr1.htm>;

⁴ Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст.24;

დაზიანების გამო, ექვემდებარება სახელმწიფო კანონმდებლობის ნორმებს, ამასთან, აქ დგება სათანადო კოლიზიური ნორმების შესახებ საკითხი. მსგავს შემთხვევაში გამოიყენება შესაბამისი კანონი.

მგზავრთა გადაყვანის ხელშეკრულების შეუსრულებლობის შედეგად გადაყვანის მიმართ წარმოშობილი მოთხოვნების, როგორც დელიქტური მოთხოვნების სამართლებრივი ბუნების შეფასება, განპირობებულია სამოქალაქო დებულებებით, რომელთა თანახმად, მგზავრის სიკვდილის ან ჯანმრთელობის დაზიანებისათვის გადაყვანის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება დელიქტური პასუხისმგებლობის ნორმებით, თუ კანონით არ არის გათვალისწინებული გაზრდილი პასუხისმგებლობა.

საზღვარგარეთის სასამართლო პრაქტიკაში არაერთხელ დასმულა საკითხი იმის შესახებ, შეიცავს თუ არა ვარშავის კონვენციის მე-17 მუხლი ფორმულას, რომელშიც ლაპარაკია „მგზავრის სხეულის დაზიანების“ შემთხვევაში მიყენებული ზიანის გადაყვანის მიერ ანაზღაურების თაობაზე, აგრეთვე მგზავრის შესაძლო მორალურ ზიანსაც. უკანასკნელ ხანს ეს საკითხი განსაკუთრებით აქტუალური გახდა საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდების გახშირებულ აქტების გამო¹.

ამგვარი საქმეების განხილვისას აშშ-ის სასამართლოები ზოგ შემთხვევაში აკმაყოფილებდნენ მგზავრთა სარჩელებს მათთვის მიყენებული მორალური ზარალის თაობაზე. მაგრამ ზოგჯერ სასამართლოები მორალური ზარალის ანაზღაურებას მართლზომიერად ცნობდნენ მგზავრისათვის სხეულის დაზიანების შემთხვევაშიც. ამის გამო ლიტერატურაში გამოითქვა სხვადასხვა მოსაზრება, რომლებიც ასახავენ მორალური ზარალის ანაზღაურების პრობლემისადმი ცალკეული სამართლებრივი სისტემის განსხვავებულ მიდგომას.

1966 წელს მონრეალის შეთანხმების ხელმოწერის შემდეგ, აშშ-ის გავლით გადაყვანისას მგზავრთა წინაშე ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის ფარგლები მნიშვნელოვნად გაიზარდა². ამ გარემოებამ აგრეთვე პრესტიჟისადმი კონკურენციის მოსაზრებებმა, მრავალი ევროპული ავიაკომპანია, გაეზარდათ მგზავრთა წინაშე პასუხისმგებლობის ფარგლები გადაყვანის საკუთარი წესების შეცვლის გზით, ვარშავის კონვენციის 22-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის გათვალისწინებით, რომლის თანახმადაც, გადაყვანისა და მგზავრს შორის შეთანხმებით პასუხისმგებლობის ფარგლები შეიძლება გაიზარდოს.

1976 წლის 1 ივლისიდან ევროპის ბევრი ქვეყნის ავიაკომპანიებმა გადაყვანის წესების შეცვლით გაზარდეს მგზავრის მიმართ პასუხისმგებლობის ფარგლები 52 ათას დოლარამდე, ე.ი. გაუთანაბრეს მონრეალის კონვენციის ლიმიტებს. ამასთან, დათქმული იყო, რომ აღნიშნულ ფარგლებში

¹ იხ. დ. გეფეროიქე „თანამედროვე საჰაერო სამართალი“- თბ. 2004წ. 78-83 გვ.;

² იხ. Смирнов А., Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999г, Белорусский журнал международного права и международных отношений, 2004, №2, стр. 17

ანაზღაურება გაიცემა, თუ მიყენებული ზარალი კომპენსირებული არ ყოფილა სხვაგვარად, მაგალითად, სადაზღვევო კომპანიის მიერ. ზოგიერთი ავიაკომპანია ითვალისწინებს, რომ მგზავრის არაქონებრივი ზარალი ანაზღაურებას არ ექვემდებარება¹.

საჰაერო გადაყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საკითხი ადგილზე მგზავრთა დაგვიანებით მიყვანისა და ბარგისა და ტვირთის დაგვიანებით მიტანის დროს საჭიროებს სპეციალურ განხილვას. საჰაერო ტრანსპორტის მთავარ უპირატესობად სისწრაფის აღიარება, მოითხოვს ავიაკომპანიისათვის გარკვეული პასუხისმგებლობის დაკისრებას, თუ მიყვანა-მიტანის ვადები არ იყო დაცული. გასათვალისწინებელია, რომ ვარშავის კონვენციის მე-19 მუხლი ითვალისწინებს საჰაერო გადაყვან-გადამზიდავის ასეთ პასუხისმგებლობას².

დაგვიანების გამო პასუხისმგებლობის დაკისრებისათვის საჭიროა მიყვანა-მიტანის ვადების განსაზღვრა. ამ მიმართებით რაიმე მითითებას ვარშავის კონვენცია არ შეიცავს. ავიაკომპანიების გადაზიდვის წესები, რომელიც ემთხვევა იატას წესებს, ადგენს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ვალდებულებას, დროულად ტრანსპორტირებისათვის მიიღოს ზომები, ამასთანავე შეიცავს სპეციალურ დათქმას იმის თაობაზე, რომ ფრენის განრიგი საორიენტაციოა და არ არის გარანტირებული და შეიძლება ვადის გადაცილებისათვის ავიაგადაყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების სპეციალურ წესსაც კი შეიცავდეს. ამიტომ მიყვანა-მიტანის ვადის გადაცილებისას სასამართლოები არ ცნობენ საჰაერო გადაყვან-გადამზიდავზე პასუხისმგებლობის დაკისრების სამართლებრივ საფუძვლებს, რადგან მიყვანა-მიტანის ვადები არ იყო განსაზღვრული.

მართალია, გვხვდება შემთხვევები, როდესაც მიყვანა-მიტანის ვადები განისაზღვრება მხარეთა სპეციალური შეთანხმებით, რომელიც ფიქსირდება სატრანსპორტი დოკუმენტში ან სხვა ფორმით. ასეთ სიტუაციაში სასამართლოები ცნობდნენ ტვირთის მიტანის დაგვიანებით გამოწვეული ზარალის ავიაკომპანიების მიერ გადახდის საფუძველს.

სპეციალურ ლიტერატურაში არსებობს აზრი, რომ მიტანის მყარი ვადების არარსებობის შემთხვევაშიც, გადამზიდავს ეკისრება ვალდებულება, გადაზიდვა შეასრულოს ამისათვის საჭირო ვადებში. ეს აზრი დასტურდება საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის დავებზე გამოტანილი მრავალ სასამართლო თუ საარბიტრაჟო გადაწყვეტილებაში³.

ამ საკითხის დადასტურების მიზნით მოგვყავს შემდეგი მაგალითი: უნგრეთის საგარეო სავაჭრო საწარმომ 1956 წელს „აეროფლოტს“ წაუყენა მოთხოვნა ტვირთის მიტანის ვადის

¹ об. Luftverkehrsrecht ein Überblick, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Dr. Heiko van Schyndel, Hendrik Schorcht., Berlin, 2003., seite 10;

² Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст.19;

³ об. Miller G. Liability in International Air Transport, Deventer, 1977; p.154-157

მნიშვნელოვნად გადაცილებებისათვის ზარალის ანაზღაურების თაობაზე. მოსარჩელემ ზარალი გამოიანგარიშა, როგორც რკინიგზისა და საჰაერო ტარიფს შორის სხვაობა. გადამზიდავი მასზე მიუთითებდა, რომ ზედნადებში მიტანის ვადები არ ყოფილა დათქმული, ხოლო ტვირთი იყო არაგაბარიტული, რაც აძნელებდა მის გადაგზავნას ერთ-ერთი შუალედური აეროპორტიდან.

მხარეთა შეთანხმებით, დავა განიხილა მოსკოვში საგარეო სავაჭრო საარბიტრაჟო კომისიამ. საგარეო სავაჭრო არბიტრაჟის გადაწყვეტილებაში იყო დასკვნა, რომ ზედნადებში ტვირთის მიტანის ვადის მიუთითებლობა, გადამზიდავს ათავისუფლებს პასუხისმგებლობისაგან ტვირთის მიტანის შესაძლო, შემთხვევითი, ხანმოკლე დაგვიანებისას. მაგრამ არ შეიძლება იმის აღიარება, რომ გადამზიდავს უფლება აქვს საკმარისი საფუძვლის გარეშე დააგვიანოს ტვირთის გადაგზავნა ნებისმიერი ვადით შუალედურ აეროპორტებში და არ აგოს პასუხი მიტანის დაგვიანებისათვის. ამ საფუძვლებით მოსარჩელის მოთხოვნა დაკმაყოფილდა¹.

მგზავრთა გადაყვანისა და ბარგის გადატანის დაგვიანებისას მრავალი ავიაკომპანიის გადაყვანა-გადატანის წესები ითვალისწინებს მგზავრისათვის მცირე თანხის კომპენსაციის გადახდას, რომელმაც უნდა დაფაროს დანიშნულების ადგილზე მგზავრის დაგვიანებით ჩასვლის ან ბარგის დაგვიანებით მიღებასთან დაკავშირებული დამატებითი საყოფაცხოვრებო ხარჯები. ასეთი კომპენსაციის ტექნიკა სხვადასხვანაირია. გადაყვანა-გადაზიდვის წესებში მითითებების არარსებობის შემთხვევაში, ეს საკითხები უნდა გადაწყდეს სახელმწიფო სამართლის ნორმების საფუძველზე, რომლებიც უნდა იქნეს გამოყენებული მგზავრთა გადაყვანის ხელშეკრულების მიმართ.

ვარშეის კონვენციის 25-ე მუხლის გათვალისწინებით კონვენციის მიერ დადგენილი პასუხისმგებლობის ფარგლები არ გამოიყენება, თუ დამტკიცდება, რომ ზარალი შედეგია გადამყვან-გადამზიდავის ან მისი მოსამსახურეებისა და წარმომადგენლების მოქმედებისა ან უმოქმედობისა, რომლის მიზანია ზარალის მიყენება, ანდა წინდაუხედავი მოქმედება იმის განზრახვით, რომ ამან შეიძლება გამოიწვიოს ზარალი. ამ შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდავი პასუხს აგებს მის მიერ მიყენებული მთელი ზარალისათვის.

ასეთი სიტუაციები პრაქტიკაში იშვიათია, რადგან გადამყვან-გადამზიდავის ბრალის მტკიცება ეკისრება მოთხოვნის განმცხადებელს, რომელსაც შესაბამისი მტკიცებულებანი არ გააჩნია. ამის მიუხედავად, სასამართლო პრაქტიკაში ყოფილა შემთხვევები, როდესაც სასამართლოები ცნობდნენ გადამყვან-გადამზიდავის მიმართ ბრალის არსებობას და მას აკისრებდნენ მიყენებული ზიანის სრულად ანაზღაურებას.

ვარშავის კონვენციის 25-ე მუხლის გამოყენება დაკავშირებულია იმ საკითხის გარკვევასთან, გადამყვან-გადამზიდავის როგორი ქცევა იძლევა მის მოქმედებებში ბრალის

¹ დავაზე არბიტრად გამოდიოდა სატრანსპორტო სამართლის დარგში ცნობილი საბჭოთა სპეციალისტი პროფ. ა. დ. კეილინი

მინწევის საფუძველს და რა კრიტერიუმებით უნდა ვიხელმძღვანელოთ ამ დროს. ჰაავის ოქმით მიღებული და კომპრომისული 25-ე მუხლის ფორმულირება ასახავს ანგლო-ამერიკული სამართლის ბრალის კონცეფციას, რომელიც პრაქტიკული გამოყენებისათვის საკმაოდ რთულია¹.

სამოქალაქო სამართლის თვალსაზრისით 25-ე მუხლში მოცემული განსაზღვრა უახლოვდება განზრახვის ცნებას, რომელიც შეიძლება იყოს როგორც პირდაპირი, ისე ირიბი (არაპირდაპირი), 25-ე მუხლში ლაპარაკია ზარალის შესაძლო გაცნობიერებაზე; ეს განსაზღვრა არ მოიცავს უხეში გაუფრთხილებლობის შემთხვევებს, როდესაც, საერთო წესით, არაა საჭირო ქცევის შესაძლო მავნე შედეგების განჭვრეტა.

სხვა ქვეყნების სასამართლოები ვარშავის კონვენციის 25-ე მუხლს უფრო ხშირად იყენებდნენ საჰაერო ხომალდის მართვაში უხეში შეცდომებისა და საჰაერო ფრენის წესების უხეში დარღვევებისას, კერძოდ, აშკარად მძიმე ფრენის შესრულებისას მეტეოროლოგიურ პირობებში.

ვარშავის კონვენციაში მოცემული და ძირითადად, ჰაავის ოქმში შენარჩუნებულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის პორციკებს ზოგიერთი საბჭოთა ავტორი ახასიათებდა, როგორც „მგზავრთა და ტვირთების კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვის ოპერაციების განმახორციელებელი ავიაკომპანიების მიმართ თავისებურ პროტექციონიზმს“².

მაგრამ ასეთი შეფასება მეტისმეტად ზოგადი და უზუსტოა. ერთი მხრივ, აღნიშნული რეგულირება ასახავდა და კვლავ ასახავს, საზოგადოდ, სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობისა და, კერძოდ, სატრანსპორტო სამართლის საყოველთაოდ მიღებულ საწყისებს (ბრალისათვის პასუხისმგებლობის პრინციპი). მეორე მხრივ, ვარშავის კონვენციით დადგენილი პასუხისმგებლობის ფარგლები მათი მიღების მომენტში საკმაოდ მაღალი იყო, ხოლო ტვირთებზე ამჟამადაც ასეთად რჩება³. ვარშავის კონვენციის ფართო აღიარება კი, მისი ძირითადი იდეების პრაქტიკულ მიზანშეწონილობას მოწმობს.

სხვა საქმეა, რომ შემდგომ ვარშავის კონვენციაში ჩადებული ბრალისათვის პასუხისმგებლობის კონცეფცია ეჭვის ქვეშ დადგა სპეციალურ ლიტერატურაში, ხოლო კონვენციით დადგენილი პასუხისმგებლობის ფარგლები, საკმარისი არ აღმოჩნდა მგზავრთა გადაყვანისათვის⁴. ამან გამოიწვია ის, რომ მის მიერ აღიარებული პასუხისმგებლობის საწყისები არსებითად შეიცვალა 1971 წლის გვატემალის ოქმით და 1975 წლის მონრეალის №4 ოქმით⁵.

¹ იხ. Guldimann W. Internationales Lufttransportrecht: Kommentar. Zurich, 1965; S.147;

² იხ. Колосов Ю.М., Ответственность в международном праве, М., Юрид. лит., 1985, стр. 191;

³ 1975 წლის მონრეალის №4 ოქმმა ტვირთისათვის საჰაერო გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლები უცვლელად დატოვა.

⁴ იხ. International legal materials. 1971. N 3. P.P. 613—616

⁵ ICAO Doc. 9147

აღნიშნული ოქმები, ჯერ ერთი, აწესებენ საჰაერო გადაყვანის პასუხისმგებლობას, მისი ბრალეულების მიუხედავად (ეგრეთ წოდებული ობიექტური ან მკაცრი პასუხისმგებლობა); მეორე, გადაყვანის პასუხისმგებლობის ფარგლები მიაჩნია მისი პასუხისმგებლობის მაქსიმუმად, რომელიც გაზრდას არ ექვემდებარება; მესამეც, გადაყვანის ბრალის არსებობისას შესაბამისად აუქმებს ზარალის სრულად ანაზღაურების მოთხოვნის უფლებას.

არსებობს 1971 და 1975 წლების ოქმის ჯერ-ჯერობით რამდენიმე რატიფიკაცია და ისინი ჯერ არ შესულან ძალაში. ამის მიუხედავად, მათში ჩადებული ახალი გადაწყვეტილებები უკვე სხვადასხვა შეფასებას იწვევს და ასევე ეჭვის ქვეშ დგება. ჯერჯერობით ძნელია ითქვას, როდის შევა ძალაში ახალი პროტოკოლები და მათში გადმოცემული რომელი იდეები მოიპოვებენ ფართო აღიარებას.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განვითარება და საქმის ინტერესები, პირველ რიგში, მოითხოვს მოცემულ დარგში საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების უნივერსალურობას, რაც ალბათ, უნივერსალობა შეიძლება იყოს სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის სფეროში განსხვავებული პოზიციებისა და კონცეფციების მხოლოდ შესაბამისი დაბალანსების შედეგი.

ვარშავის კონვენციაში არსებული საჰაერო გადაყვანის პასუხისმგებლობის ფარგლები არ იძლევა დაზარალებული მგზავრებისა და მათ კმაყოფაზე მყოფ პირთა მოთხოვნების სრულად დაკმაყოფილების შესაძლებლობას იმ შემთხვევაში, როდესაც ასეთი მოთხოვნები დიდ თანხას უკავშირდება, ხოლო გადაყვანის განზრახვა, რაც საშუალებას იძლევა, არ იყოს გამოყენებული პასუხისმგებლობის ფარგლები, არ შეიძლება დადგინდეს. ასეთი დებულების აღმოსაფხვრელად დაიწვეს სარჩელის წაყენება თვითმფრინავის დამამზადებლის წინააღმდეგ იმის მტკიცებულებათა არსებობისას, რომ საჰაერო ავარია გამოწვეული იყო თვითმფრინავის ან მისი ცალკე კონსტრუქციისა და დეტალის ტექნიკური დეფექტებით.

თვითმფრინავის დამამზადებლის წინააღმდეგ სარჩელის წაყენების პრაქტიკა უკანასკნელ წლებში ფართოდ გავრცელდა, განსაკუთრებით აშშ-ში, სადაც იმყოფებიან იმ საჰაერო ხომალდების ძირითადი დამამზადებლები და მიმწოდებლები, რომლებიც გამოიყენება ევროპის, ამერიკისა და ბევრი განვითარებადი სახელმწიფოს ავიაკომპანიების მიერ. ამერიკის სასამართლოები თვითმფრინავის დამამზადებლების მიმართ მოთხოვნებს აკვალიფიცირებენ, როგორც დელიქტურ სარჩელებს, რომლებზეც შიდა სამართალი ვრცელდება, ამასთან, მოცემულ შემთხვევაში აღიარებენ მკაცრი პასუხისმგებლობის არსებობას,

რომელიც მოსარჩელისაგან არ მოითხოვს მოპასუხე-დამამზადებლის ბრალის მტკიცებულებათა წარდგენას¹.

საჰაერო სამართალში დამამზადებლის პასუხისმგებლობის პრობლემებს მიეძღვნა ქალაქ კიოლნში (გფრ) 1978 წელს ჩატარებული სპეციალური სემინარი, რომლის მუშაობაში მონაწილეობდა საჰაერო სამართლის დასავლეთის ქვეყნების ბევრი წამყვანი სპეციალისტი². სემინარის მასალებში გამოთქმულია მოსაზრება, რომ საჰაერო ხომალდის დამამზადებლის მიმართ სარჩელის წაყენების ჩამოყალიბებული პრაქტიკა მიზანშეწონილად უნდა ჩაითვალოს, რადგან საშუალებას იძლევა გონივრულად გადანაწილდეს და დაზღვეული იყოს საჰაერო რისკი დამამზადებლებსა და გადაამყვან-გადამზიდავებს შორის და სრულად ანაზღაურდეს მიყენებული ზარალი. გამოითქვა წინადადებები, რომ თვითმფრინავის დამამზადებელთა მიმართ შემდგომში სარჩელის წაყენების შესაძლებლობა ასახულიყო ვარშავის კონვენციაში, რათა შეთანხმებული ყოფილიყო დამამზადებლებისა და გადაამყვან-გადამზიდავების პასუხისმგებლობის პირობები.

მაგრამ სასამართლო პრაქტიკის ასეთი მიმართულება დაკავშირებულია მრავალ სერიოზულ ნეგატიურ შედეგთან და არ შეიძლება არ გამოიწვიოს საწინააღმდეგო აზრი. დეტალებზე შეჩერების გარეშე, რომლებიც ასევე მოითხოვს გააზრებას, აღვნიშნავთ საერთო (ზოგადი) ხასიათის შემდეგ გარემოებას:

ჯერ-ერთი, ასეთი სასამართლო პრაქტიკა მთლიანად შლის სახელშეკრულებო და არასახელშეკრულებო (დელიქტურ) პასუხისმგებლობას შორის საყოველთაო და გონივრულ განსხვავებას და უზულებელყოფს საერთაშორისო ხელშეკრულების – ვარშავის კონვენციის დებულებებს, სადაც მოცემულია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მიმდინარეობის დროს უბედური შემთხვევის დადგომისას მგზავრთა და მათ კმაყოფაზე მყოფ პირთა კომპენსაციის წესის სპეციალური ნორმები. პროდუცენტების მიმართ სარჩელის წაყენების სტიმულს იძლევიან ასევე ტვირთის მფლობელები, როდესაც ლაპარაკია განსაკუთრებულად ღირებული და სასწრაფო ტვირთების დაუცველობაზე.

მეორეც, ძნელდება წამოჭრილი საკითხების არსებითად ობიექტური და სამართლიანი განხილვა, რადგან საავიაციო ავარიები ხდება არა პროდუცენტების საქმიანობის სფეროში, არამედ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების დროს. ამ გადაყვანა-გადაზიდვებს ფრენის შესაბამისი ორგანოების მონაწილეობით ახორციელებენ ავიაკომპანიები, რომლებიც საჰაერო ხომალდებს უმეტესად მრავალი წლის განმავლობაში იყენებენ, ეწვივიან მათ მიმდინარე ტექნიკურ მომსახურებას და

¹ იხ. Садиков О. Н., Регламентация гражданско-правовой ответственности в международных соглашениях., Сов. государство и право, 1974, №4, стр.107-110;

² იხ. Die Produkthaftung in der Luft und Raumfahrt. Koln. 1978

ვალდებული არიან უზრუნველყონ ფრენის უსაფრთხოება. ასეთ სიტუაციაში შესაძლო რისკი ეკისრება არა საჰაერო ტექნიკის დამამზადებელს, არამედ მის გამომყენებელ ორგანიზაციას.

არ შეიძლება რთული სამართლებრივი პრობლემების გადაწყვეტა იქიდან გამომდინარე, თუ ვის – გადამყვან-გადამზიდავს ან პროდუცენტს – შესწევს უნარი აუნაზღაუროს მეტი კომპენსაცია დაზარალებულ მგზავრებსა და მათ კმაყოფაზე მყოფ პირებს. ასეთი გზა იქნებოდა ერთობ მარტივი, მაგრამ უაღრესად სახიფათო, რომელიც მთლიანად უარყოფს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების მთელ სისტემაში არსებულ და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში ჩამოყალიბებულ სამართლებრივ რეგლამენტაციას.

ავიაგადამყვან-გადამზიდავისადმი მოთხოვნების წაყენება

ავიაგადამყვან-გადამზიდავისადმი მოთხოვნების წაყენების წესის მიმართ ვარშავის კონვენცია შეიცავს ნორმების სისტემას, რომლებსაც დიდი მნიშვნელობა აქვს და ხშირად იყენებენ პრაქტიკაში. ამასთან, დადგენილია სხვადასხვა დანაწესი იმისდა მიხედვით, რის შესახებ არის ლაპარაკი: მოთხოვნების შესახებ, რომლებიც ეხება პირადად მგზავრს, მის ბარგს თუ ტვირთს. ავიაკომპანიების საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის წესებში ამ საკითხებზე, ჩვეულებრივ, მოცემულია ზოგიერთი დამაზუსტებელი დებულება.

„მგზავრთა გადაყვანისათვის პრეტენზიის სავალდებულო განცხადება (წარდგენა) არაა გათვალისწინებული და მგზავრს, მისი ჯანმრთელობის დაზიანების შემთხვევაში, შეუძლია მაშინვე სასამართლოში შეიტანოს სარჩელი. მაგრამ პრაქტიკაში ასეთი მოთხოვნები წინასწარ წარედგინება ავიაგადამყვან-გადამზიდავს და, როგორც წესი წყდება სასამართლო განხილვის გარეშე“¹.

ამასთან დაკავშირებით, აღსანიშნავია ჰააგის ოქმის 22-ე მუხლის მე-4 პუნქტში შეტანილი ცვლილება, რომელიც მოწოდებულია, სტიმული მისცეს დავების მშვიდობიან მოწესრიგებას: მოსარჩელეს არ აუნაზღაურდება გადამყვანის პასუხისმგებლობის ფარგლებზე მაღალი სასამართლო ხარჯები თუ დაკისრებული თანხა აჭარბებს იმას, რომელიც გადამყვანმა წერილობით შესთავაზა მოსარჩელეს საქმის სასამართლო განხილვის დაწყებამდე².

ვარშავის კონვენცია ითვალისწინებს ბარგისა და ტვირთის გადატანის სავალდებულო საპრეტენზიო წარმოებას. ამასთან, აღვნიშნავთ, რომ სატრანსპორტო სამართლის საყოველთაოდ მიღებული პრინციპის თანახმად, პრეტენზია (შემდეგ სარჩელიც)

¹ იხ. Малеев Ю. Н., Международное воздушное право, М., 1986, стр.128

² Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955г.), <http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapp/convUPVPr1.htm>;

გადამზიდავს შეიძლება წაუყენონ მხოლოდ გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილეებმა ანდა მათი უფლებამოსილებით აღჭურვილმა პირებმა. ამ საკითხში განსაკუთრებული პოზიცია უკავია მხოლოდ ანგლო-ამერიკულ დოქტრინას და პრაქტიკას, რომელიც მესაკუთრესაც აღიარებს ასეთი უფლების მქონედ¹.

ვარშავის კონვენციის 26-ე მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად², ზარალის დადგენის შემთხვევაში, მიმღებმა დაუყოვნებლივ უნდა წაუყენოს გადაზიდვის პრეტენზია, მაგრამ ბარგზე – არა უგვიანეს 3 დღისა და ტვირთზე – 7 დღისა, მათი მიღების დღიდან. ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილების შემთხვევაში პრეტენზია წაყენებული უნდა იქნას მიმღების განკარგულებაში ბარგისა და ტვირთის გადაცემის მომენტიდან 14 დღის განმავლობაში.

ჰააგის ოქმმა გაზარდა აღნიშნული ვადების ხანგრძლივობა, შესაბამისად, 7, 14 და 21 დღემდე. ამის მიუხედავად, პრეტენზიის განცხადების ვადები ძალზე მოკლეა და, როგორც პრაქტიკა უჩვენებს, ამ ვადებში ვერჩატევა, ხშირად ავიაკომპანიების მიერ კლიენტურისთვის არსებითად საფუძვლიანი მოთხოვნების უარყოფის საბაბი ხდება.

პრეტენზია წერილობით უნდა იყოს შედგენილი, ამასთან, დაშვებულია მისი ცალკე წერილობით პრეტენზიად გაფორმება, ისე გადაზიდვის დოკუმენტში შესაბამისი აღნიშვნის შეტანა (მუხ. 26, პ. 2). დადგენილ ვადაში პრეტენზიის განუცხადებლობის შემთხვევაში, 26-ე მუხლის მე-4 პუნქტი გადაზიდვისადმი პრეტენზიის წაყენების უფლებას ართმევს, მისი მხრიდან მოტყუების შემთხვევის გარდა³.

ვარშავის კონვენციის 26-ე მუხლში სპეციალურად არ არის აღნიშნული ბარგისა და ტვირთის სრული დაკარგვის თაობაზე. ლიტერატურაში კეთდება დასკვნა, რომ 26-ე მუხლში ბარგისა და ტვირთის სრული დაკარგვის არმოსხენიება, საფუძველს იძლევა, თითქოს გადაზიდვის ხელშეკრულების ასეთი დარღვევის დროს პრეტენზიის განცხადება არაა საჭირო⁴. ეს შეხედულება აისახა ზოგ სასამართლო გადაწყვეტილებაში. საეჭვოა, რომ ასეთი შეხედულება გამართლებულად მივიჩნიოთ. ჯერ ერთი, იგი არ შეესაბამება ვარშავის კონვენციის ზოგად კონცეფციას, რომელიც ეფუძნება ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვისას საპრეტენზიო წესის დაცვის აუცილებლობას, და მეორეც, ეს არამიზანშეწონილად უნდა მივიჩნიოთ, რადგან შეიძლება დააბრკოლოს გადაზიდვის მიერ დაკარგული ბარგისა და ტვირთის ძიება, რაც ასევე არ შედის კლიენტის ინტერესებში.

აღვნიშნავთ, რომ ტვირთის გადაზიდვის იატაკს წესების მე-15 მუხლი შეიცავს იმის პირობას, რომ ტვირთის დაკარგვისას, პრეტენზია უნდა გაცხადდეს ყველა შემთხვევაში, გადაზიდვის დოკუმენტის გაფორმების მომენტიდან არა უგვიანეს 120 დღის

¹ იხ. Shawcross, Beament. Air law. L., 1977., p.389;

² Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст.26;

³ იქვე

⁴ იხ. Abraham H. J. Das Recht der Luftrecht., S.376

განმავლობაში. გადამზიდავისადმი პრეტენზიის წაყენების წესის მიმართ ზოგიერთი ავიაკომპანიის წესებში გათვალისწინებულია დამატებითი მითითებები: პრეტენზიას თან უნდა ერთვოდეს საჭირო დოკუმენტები, რომლებიც ადასტურებენ განმცხადებლის უფლებას მოითხოვოს ანაზღაურება, მათ შორის სატვირთო ზედნადები¹.

რამდენიმე გადაწყვეან-გადამზიდავის მიერ თანმიმდევრობით განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვისათვის ვარშავის კონვენცია ადგენს სპეციალურ წესებს, რომლებიც განსაზღვრავენ თანაგადამყვან-თანაგადამზიდავთაგან რომელს შეიძლება წარედგინოს მოთხოვნა (მუხ. 30, პ. 2 და 3).

როდესაც ლაპარაკია მგზავრზე, მოთხოვნა შეიძლება წარედგინოს გადამყვანს, რომელიც ასრულებდა გადაყვანის იმ ნაწილს, რომლის დროსაც უბედური შემთხვევა მოხდა ანდა დრო იყო გადაცილებული, ამასთან თუ პირველმა გადამყვანმა თავისთავზე არ აიღო პასუხისმგებლობა მთლიანად გადაყვანის შესრულებისათვის. ბარგისა და ტვირთის შესახებ, მოთხოვნა გამგზავნმა შეიძლება წაუყენოს პირველ, ხოლო მიმღებმა – ბოლო გადამზიდავს, გარდა ამისა, გადამზიდავს, რომელიც ასრულებდა გადაზიდვის იმ ნაწილს, რომლის დროსაც დაირღვა დაცულობა ან მოხდა დაგვიანებით მიტანა. ეს გადამზიდავები სოლიდარული პასუხს აგებენ გამგზავნისა და, შესაბამისად, მიმღების წინაშე.

მგზავრთა და ტვირთის მფლობელთა უფლებების იძულებითი დაცვისათვის ვარშავის კონვენციის 29-ე მუხლში პასუხისმგებლობის შესახებ სარჩელზე გათვალისწინებულია ხანდაზმულობის ორწლიანი ვადა. ეს ვადა იწყება დანიშნულების პუნქტში საჰაერო ხომალდის ჩასვლის მომენტიდან, თარიღიდან, როდესაც ხომალდი უნდა ჩასულიყო ანდა გადაყვანა-გადაზიდვის დროებითი შეწყვეტის მომენტიდან. ამ ვადის გამოთვლა ხდება იმ ქვეყნის კანონმდებლობის თანახმად, სადაც სარჩელი არის შეტანილი.

გადაყვანა-გადაზიდვების შესახებ მრავალი სხვა სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმებისაგან განსხვავებით, ვარშავის კონვენცია არ შეიცავს ხანდაზმულობის ვადის გაგრძელების შესაძლებლობის თაობაზე მითითებებს. შედეგი კი, აღნიშნული ორწლიანი ვადის სამართლებრივი ბუნების სხვადასხვანაირი გააზრებაა. ქვეყნების ერთ ნაწილში იგი გაგებულია, როგორც პრეველენციური, სხვაგან კი – როგორც ხანდაზმულობის ვადა, რომლის გაგრძელება შეიძლება შიდა კანონმდებლობით².

შესაძლო დავების გადაწყვეტისას ვარშავის კონვენციით დადგენილია ალტერნატიული განსჯადობა. 28-ე მუხლის თანახმად³, მოსარჩელემ სარჩელი შეიძლება შეიტანოს ერთ-ერთ შემდეგ სასამართლოში: გადამყვან-გადამზიდავის საცხოვრებელი ადგილის მიხედვით; მისი მთავარი სამმართველოს ან კანტორის

¹ Правила ИАТА. <http://www.serpantin-tour.ru/index.php?topic=iata>

² იხ. Riece O. Luftrecht, S.470;

³ Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, <http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml>; ст. 28;

ადგილმდებარეობის მიხედვით, სადაც ხელშეკრულება დაიდო; გადაყვანა-გადაზიდვის შესრულების ადგილის მიხედვით. ტვირთის გადაზიდვის მიმართ 32-ე მუხლი¹ უშვებს შეთანხმებას დავის საარბიტრაჟო განხილვის შესახებ, მაგრამ იმ პირობით, რომ არბიტრაჟი უნდა იყოს 28-ე მუხლში ჩამოთვლილი სასამართლოების იურისდიქციის ფარგლებში.

რა არის გადამყვან-გადამზიდავის კანტორა, რომელმაც გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება დადო? ევროპის ქვეყნების სასამართლოები ამ ცნებას განმარტავენ როგორც გადამყვან-გადამზიდავის სპეციალურ დაწესებულებას - კანტორას, სააგენტოს ან წარმომადგენლობას. ხოლო, ამერიკის სასამართლოებმა მას უფრო ფართო ინტერპრეტაცია მისცეს და მიიჩნევენ, რომ სააგენტო შეთანხმება და ადგილობრივი ავიაკომპანიისათვის წარმომადგენლობითი ფუნქციების მინიჭება უკვე ნიშნავს მოცემულ ქვეყანაში უცხოური ავიაგადამყვან-გადამზიდავის კანტორის არსებობას. გერმანელი იურისტი ლიზევე ვარაუდობს, რომ ეს ბოლო განმარტება შეესაბამება ვარშავის კონვენციის დებულებას².

საეჭვოა, რომ ასეთი დასკვნა საფუძვლიანი იყოს. ცნებას „გადამყვან-გადამზიდავის კანტორა“ საკმაოდ ცხადი შინაარსი აქვს. ეს არც აგენტია და არც წარმომადგენელი, იგი სწორედ კანტორაა, განსაზღვრული ტიპის დაწესებულება. ქვეყნებს შორის საჰაერო მიმოსვლის თანამედროვე განვითარების პირობებში ამერიკის სასამართლოების მიერ მოცემული განმარტება გამოიწვევს იმას, რომ გადამყვან-გადამზიდავს შეიძლება წარედგინოს სასამართლო სარჩელი დედამიწის თითქმის ყველა წერტილში. საეჭვოა, რომ ასეთი დასკვნა შეესაბამებოდეს ვარშავის კონვენციის 28-ე მუხლის აზრს.

¹ იქვე, სტ.32;

² ob. Monatschrift für Deutsches Recht, 1968, N2, S.98

**თავი III. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-
გადაზიდვების რეგულირების ახალი ტენდენციები.
მონრეალის 1999 წლის კონვენცია**

1999 წლის 11-დან 28 მაისის ჩათვლით მონრეალში, იკაოს შტაბ-ბინაში მიმდინარეობდა დიპლომატიური კონფერენცია, ვარშავის სისტემის დოკუმენტების მოდერნიზაციის მიზნით.

ყველა სტანდარტის მიხედვით ეს იყო მთავარი საერთაშორისო კანონშემოქმედებითი კონფერენცია – ესწრებოდა იკაოს ხელშეკრულების მონაწილე 121 და ერთი არამონაწილე სახელმწიფოს წარმომადგენელი, საერთაშორისო ორგანიზაციების დამკვირვებელთა 11 დელეგაცია, სულ 544 რეგისტრირებული მონაწილე. კონფერენციამ წარმატებით ჩაიარა, ვინაიდან მან მოიწონა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის კონვენცია. ახალი კონვენცია მოწონებულ იყო „საყოველთაო თანხმობით“ კენჭისყრის გარეშე, მაგრამ არარეალური იქნება ამ თანხმობას ვუწოდოთ საერთაშორისო გაერთიანების სრული თანხმობა, რადგან ძირითად პრინციპებში ღრმა განსხვავებები, კერძოდ, განვითარებულ და განვითარებად სახელმწიფოებს შორის, ღიად დარჩა, ვინაიდან ეს განსხვავებები არსებობდა მოსამზადებელ ეტაპებზე, რომლებიც წინ უსწრებდა კონფერენციას¹.

მოსალოდნელი იყო, რომ კონფერენცია იქნებოდა საერთაშორისო კანონშემოქმედებისა და კერძო სამართლის უნიფიკაციის ისტორიაში ეტაპი, რომელიც ახალ ერას დაიწყებდა საერთაშორისო კერძო სამართალში და შესწორებას შეიტანდა თანამედროვე ავიაკომპანიების საჭიროებათა სამართლებრივ რეგულირებაში². კონფერენციის შედეგების ბოლო აკორდი იყო იკაოს საბჭოს პრეზიდენტის ასად კოტაიტის განცხადება: „წარმატებას მივაღწიეთ კერძო საერთაშორისო სამართლის საერთაშორისო სამართლებრივი აქტების სამოცდაათწლიანი სისტემის ერთიანი სამართლებრივი დოკუმენტით შეცვლით, რომელიც მომავალ წლებში კომპენსაციის ჯეროვანი დონით უზრუნველყოფს მათ, ვისაც საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებისას შეეხება საავიაციო შემთხვევები“³.

კონფერენციის ნამდვილი წარმატება განისაზღვრება ახალი კონვენციის მხოლოდ სწრაფი რატიფიკაციითა და გამოყენებით.

მთავარი ავიაკომპანიები და საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციით დაინტერესებული სხვა მხარეები კონფერენციაზე ახალ კონვენციაში ჩადებულ პრინციპებს ამ კონვენციის მოწონებამდე გაცილებით დიდი ხნით ადრე იცავდნენ. 1999 წლის მაისში კონფერენციაზე სუვერენულმა სახელმწიფოებმა ყურადღება

¹ იხ. Остоумов Н.Н., Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. и ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажира, Московский журнал международного права, 2004. - № 4. - С. 111;

² იქვე;

³ www.icao.int/icao/en/assembly/

მიაქციეს ავიასატრანსპორტო სფეროს მნიშვნელოვანი ნაწილის მიერ აღიარებულ ტენდენციებს და პოლიტიკური ნება გამოხატეს იმით, რომ ახალ საერთაშორისო სამართლებრივ აქტში ოფიციალურად მოიწონეს ეს ტენდენციები იმ რწმენით, რომ იგი მოემსახურებდა შემდგომი თაობების ინტერესებს.

მომავალი განუყოფელია წარსულისაგან და ახალი საერთაშორისო დოკუმენტის განხილვამდე უნდა მიმოვიხილოთ კერძო საჰაერო სამართლის უნიფიკაციის ძირები და შევაფასოთ დადებითი და უარყოფითი მხარეები „ვარშავის სისტემისა“, რომელიც უნდა შეცვალოს ახალმა კონვენციამ.

1. ისტორიული წინამძღვრები

1929 წლის 12 დეკემბერს მოწონებული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის ვარშავის კონვენცია ამჟამად მოქმედებს 146 სახელმწიფოში და იგი არის კერძო სამართლის ყველაზე უფრო ფართოდ მიღებული უნიფიკაცია. კონვენცია მოწონებული იყო 70 წლის წინათ, როცა საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი ის-ის იყო ფეხს იდგამდა. დიდი ხნით ადრე, ვიდრე საჰაერო ტრანსპორტი თავისთავს დაიმკვიდრებდა როგორც ყოველდღიური მასობრივი სატრანსპორტო საშუალება, ატლანტიკის ოკეანეს გადაუფრინა მამაცმა ჩარლზ ლონდბერგმა.

თავის დროზე ვარშავის კონვენცია იყო კანონმდებლობის შესანიშნავი და შორსმჭვრეტელური უნიფიკაცია და იგი დღესაც აღიარებულია. მისი შემწევობით კანონმდებლებმა თავიდან აგვაცილეს იურისდიქციათა ისეთი კონფლიქტები, რომლებიც დაასამარებდნენ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტს. მან ასევე უზრუნველყო კანონთა არსებითი ერთიანობა და სამოქალაქო ავიაციის ისტორიის ადრეულ ეტაპებზე შესაძლებელი გახდა მისაღები დაზღვევის მეშვეობით რისკების გონივრული მართვის განხორციელება. მრავალი თვალსაზრისით ამ კონვენციამ ხელი შეუწყო კერძო სამართლის პროგრესულ განვითარებას და, სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით, ავიაკომპანიებისა და მგზავრთა ინტერესების საუკეთესო ბალანსი შექმნა¹.

ვარშავის კონვენციის ძირითადმა დებულებებმა შესაძლებელი გახადეს კანონმდებლობის ერთიანობის მიღწევა ისეთ საკითხებში როგორცაა:

- გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების (სამგზავრო ბილეთი, საბარგო ქვითარი, ავიაზედნადები) ფორმა და იურიდიული მნიშვნელობა – ავიაკომპანიები დღემდე იცავენ ამ დოკუმენტების ფორმასა და დეტალებს. მაგრამ დროთა განმავლობაში გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების (ისტორიული საზღვაო პრეცედენტების მიხედვით მოდელირებული) ფორმალობების ზუსტი დაცვა მონაცემთა ელექტრონული დამუშავების მზარდი გამოყენების დაბრკოლება გახდა. მით უმეტეს, დოკუმენტების ფორმალობათა

¹ იხ. Межгосударственный авиационный комитет, Авиация содружества., №3., М., 2002, стр.31

(„შეტყობინება“ და ა. შ.) დაცვა სანქციირებული იყო გადაწყვეან-გადამზიდავისთვის პასუხისმგებლობის შეზღუდვის დაკარგვით და ქმნიდა სასამართლო დავების კარგად დანაღმულ ველსა და კონვენციის („უწყების“ დროული გაცემა, შრიფტების ზომის მიხედვით შეტყობინების ქმედითობის განსაზღვრა და ა. შ.) დამახინჯებული გადაწყვეტილებების წყაროს. პასუხისმგებლობისა და ბილეთის ფორმალობებს შორის კავშირს ამჟამად არანაირი გამართლება არა აქვს და ყველა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტი უნდა იყოს გამარტივებული და მონაცემთა ელექტრონული დამუშავებისთვის გამოსადეგი. საბოლოოდ ავიაკომპანიების მიზანი უნდა იყოს დოკუმენტაციაზე დანაკარგების მინიმუმამდე დაყვანით სრულიად „უბილეთო“ გადაყვანა-გადაზიდვის მიღწევა; თუმცა ეს, მთლიანობაში, შეიძლება არც იყოს პრაქტიკული, ვინაიდან მგზავრს სჭირდება გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების რაღაც დადასტურება ანგარიშგების, სახელმწიფოში შესასვლელი ფორმალობების, ეტაპობრივი გადაყვანა-გადაზიდვისა და სხვა მიზნებისთვის;

- პასუხისმგებლობის რეჟიმი – პასუხისმგებლობის პრობლემა ვარშავის კონვენციის არსია. იგი არეგულირებს პასუხისმგებლობას მგზავრის სიკვდილის, დაჭრის ან სხეულის სხვა დაზიანების, ბარგისა და ტვირთის დაშლა-დარღვევის შემთხვევაში და მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის შეფერხებით გამოწვეული ზარალისათვის. გადაწყვეან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობა ემყარება მის ბრალს (დაუდევრობას), მაგრამ კონვენციამ მხარი დაუჭირა მკვეთად შემტევ პოზიციას ასეთი ბრალის (დაუდევრობის) პრეზუმციის შემოღებით და გააუქმა მტკიცების ტვირთი – მგზავრი არ განაცხადებს პრეტენზიას ან ამტკიცებს გადაწყვეან-გადამზიდავის დაუდევრობას, გადაწყვეან-გადამზიდავი შეიძლება გათავისუფლდეს პასუხისმგებლობისაგან მხოლოდ მაშინ თუკი დაამტკიცებს, რომ მან და მისმა წარმომადგენლებმა ყველა საჭირო ზომას მიმართეს ზიანის (ზარალის) თავიდან ასაცილებლად, ან მისთვის (მათთვის) შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება. 1929 წელს სამართლებრივ სისტემებში მომხმარებლის დაცვა ნაკლებად მყარად იყო. კონვენციაში მტკიცების ტვირთის ნოვატორული გაუქმება პოზიტიური ნაბიჯი იყო პრეტენზიის განმცხადებელთა უფრო უკეთესად დაცვის მიმართულებით, რომლებისთვისაც, სამოქალაქო ავიაციის ტექნიკური სირთულის გამო, ძნელი იქნებოდა საჭირო მტკიცებულების დასაბუთება. მაგრამ, პრეტენზიის განმცხადებლისთვის ეს მიმზიდველი ელემენტი დაბალანსებული იყო პასუხისმგებლობის ფულადი ფარგლების დებულებით;

- პასუხისმგებლობის ფარგლები დგინდება ავიაგადაწყვეან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის დამძიმებული რეჟიმისთვის, როგორც *quid pro quo* (ერთი მეორის ნაცლად). პასუხისმგებლობა მგზავრის სიკვდილის, დაჭრის ან სხეულის სხვა დაზიანებისთვის ან ბარგისა და ტვირთის დაშლა-დარღვევის, დაკარგვისა და დაზიანებისთვის ანდა დაგვიანებისთვის, განისაზღვრება

ფიქსირებული ფულადი თანხით. პირველი მსოფლიო ომის შემდეგ პერიოდში, ვალუტის ჰიპერინფლაციის გათვალისწინებით, პასუხისმგებლობის ფულადი ფარგლები გამოხატული იყო „ოქროს დატქმაში“, ვინაიდან ოქრო ოყო სტაბილურ ფასეულობათა აღიარებული საზომი. პასუხისმგებლობის ფარგლების გამოსახატავად 1927 წელს მიიღეს ოქროს ფრანკი პუანკარე (საფრანგეთი), რომელიც შედგებოდა 900/1000 სინჯის ოქროს 65,5 მგ-საგან. 125000 ფრანკი შეადგენდა მგზავრის სიკვდილის ან დაჭრისთვის პასუხისმგებლობის ფარგლებს, რაც 1929 და 1968 წლებს შორის უდრიდა აშშ-ის 8300 დოლარს. 1969 წელს ამერიკული დოლარის დევალვაციის შემდეგ ეს თანხა შეადგენდა 10 000 აშშ დოლარს. ტვირთისა და ბარგისთვის პასუხისმგებლობა შემოიფარგლა კილოგრამზე 250 ფრანკით, რაც აშშ 17 დოლარის ტოლია (დევალვაციის შემდეგ 20 აშშ დოლარი). საგნებისთვის, რომლებზეც მგზავრი თვითონ ზრუნავს (ხელბარგი), ფარგლები განისაზღვრა 500 ფრანკის ოდენობით (332 აშშ დოლარი ან დევალვაციის შემდეგ, 400 აშშ დოლარი). დაგვიანებისთვის ცალკე სპეციალური ფარგლები არ ყოფილა დადგენილი და სასამართლო პრაქტიკა იყენებდა შესაბამის სამგზავრო და სატვირთო შეზღუდვებს.

პასუხისმგებლობის შეზღუდვის კონვენცია (საზღვაო ტრანსპორტზე) არსებითად ეწინააღმდეგება პასუხისმგებლობის შესახებ კანონმდებლობის ფუნდამენტურ პრინციპს, ე. ი. იმას, რომ დაზარალებულს უფლება აქვს მოითხოვოს სტატუს ქვო (მდგომარეობა მანამადე) აღდგენა (*restitutio in integrum* - პირვანდელი სახით აღდგენა)¹. ეს იყო პასუხისმგებლობის შესახებ ზოგადი კანონმდებლობისა და ბუნებრივი სამართლიანობის კონცეფციისაგან არსებითი გადახვევა.

მაგრამ სამოქალაქო ავიაციის განვითარების ადრეულ პერიოდში საჭირო იყო ახალფეხადგმული დარგის დაცვა, ავიაკომპანიებისა და მათი მომხმარებლების ინტერესთა დაბალანსება და იმ „რისკის გაზიარება“, რაც სახიფათო საქმიანობა მოსდევს;

- სასამართლო იურისდიქცია. იურისდიქციითა შესაძლო რთული კონფლიქტები მინიმუმამდე იყო დაყვანილი ოთხივე სასამართლოს განსაზღვრით, სადაც მოსარჩელის შეხედულებისამებრ შეიძლებოდა სარჩელის შეტანა.

1929 წლის კონვენცია იქმნებოდა ევროპის კონცეფციების („სამოქალაქო სამართალი“) უპირატესი გავლენით და მისი ერთადერთი ავთენტური ტექსტი ფრანგულ ენაზე იყო შედგენილი მისი ძალაში შესვლის შემდეგ, მალე ბევრმა სახელმწიფომ გააცნობიერა კანონმდებლობის ამ უნიფიკაციის მთავარი არსი – იგი ძალზე სცილდებოდა მატერიალური სამართლის უნიფიკაციის საზღვრებს, აწესებდა პასუხისმგებლობის მკაცრ და ერთგვაროვან

¹ იხ. Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов (Брюссель, 25 августа 1924 года); <http://zakon.nau.ua/rus/doc/?uid=2010.1703.0>

ფარგლებს (რომელთა არასწორი მოქმედებების შემთხვევაში) და, ფაქტობრივად, სახელმწიფოთა ფართოდ დაქსაქსული სპექტრის მიხედვით, ცდილობდა სიცოცხლის ღირებულების არარეალურად „უნიფიცირებას“. დადგენილმა ფარგლებმა მალე აჩვენა თავისი შეუსაბამობა და ეკონომიკური არარეალობა მრავალი სახელმწიფოსთვის, ასეულობით სასამართლო გადაწყვეტილების უმეტესობა ეხებოდა მოსარჩელეთა მცდელობებს (მეტწილად წარმატებულს), გადაელახათ ფარგლები კონვენციის „შემოქმედებით“ განმარტების გზით.

1929 წლის ისტორიული პერსპექტივით შესაძლოა ლოგიკურიც არის საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლების დადგენა – ავიაცია იყო კატასტროფული რისკების შემცველი ახალი დარგი და პასუხისმგებლობის ფარგლები შეიძლება გაგებულყო, როგორც ამ ახალი დარგის „განებიერება“ და სპეციალური დაცვა. ამასთან, აშშ-ის გამოკლებით, იმ დროს მსოფლიოს ყველა ავიაკომპანია სახელმწიფოსი იყო და მათი ექსპლუატაციაც სახელმწიფოების ხელში იყო, ამდენად, როცა პასუხისმგებლობის ფარგლებს სახელმწიფოები იღებდნენ, ფაქტობრივად საკუთარ ინტერესებს იცავდნენ. მაგრამ თანამედროვე საჰაერო ტრანსპორტი მძლავრი გლობალური დარგია ფრენის უსაფრთხოების ყოველმხრივ გაუმჯობესებული და მუდმივად მზარდი მაჩვენებლებით, მსოფლიოს ავიაკომპანიების უმეტესობა პრივატიზებულია და ხდება რისკების ამომწურავი დაზღვევის უზრუნველყოფა ყველა ტიპის ზიანის გადასახდელი კონკრეტული განაკვეთების არსებობისას, ამიტომ ძნელი იქნებოდა ავიაკომპანიების მიმართ სპეციალური დამოკიდებულებისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტში პასუხისმგებლობის ფარგლების შემცირების სასარგებლოდ რაიმე სარწმუნო არგუმენტების მოყვანა.

2. ვარშავის სისტემის განვითარება

1929 წლის ვარშავის სისტემა არ დარჩენილა უცვლელი მან იკაოს ეგიდით მრავალი შესწორება ან შესწორებათა მცდელობა განიცადა – სახელმწიფოების მიერ კონვენციის გაუმჯობესების მცდელობების ჭეშმარიტად „დაუსრულებელი სიმფონია“¹.

1955 წლის 28 სექტემბრის ჰაავის ოქმი² შეიტანა უმნიშვნელო ცვლილებები, რომლებიც ამარტივებენ ან ხსნიან ტექსტს და ორმაგად ზრდიან მგზავრის სიკვდილის, დაჭრის ან სხეულის სხვა დაზიანების მიმართ პასუხისმგებლობის ფარგლებს; ფარგლების სიდიდე (რაც დაახლოებით აშშ-ს 16600 დოლარის ანდა დეკალვაციის შემდეგ 20 000 აშშ-ის დოლარის ტოლია) კვლავ

¹ ob. Tancelin M. La Crise de la Convention de Varsovie // Revue generale de l'air. 1966. P. 133—144.

² Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955 г.), <http://sklad-zakonov.narod.ru/asmap/convUPVPpr1.htm>;

სრულად არ შეესაბამება უმრავლესი სახელმწიფოების დღევანდელ სტანდარტებს¹. აშშ-ს დღემდე არ მოუხდენია ამ ოქმის რატიფიკაცია;

- 1961 წლის 18 სექტემბრის გვადალჰარის კონვენციამ ვარშავის კონვენციაში საგრძნობი ხარვეზი შეავსო და იგი პირდაპირი ფორმით გამოსაყენებელი გახდა რეალური გადამყვან-გადამზიდავისთვის, რომელსაც არანაირი პირდაპირი სახელშეკრულებო კავშირი არა აქვს მგზავრობის ან ტვირთის გამგზავნთან². ეს სამართლებრივი აქტი ამჟამად ძალის მქონეა 77 სახელმწიფოსთვის³.

1965 წლის ვარშავის სისტემის კრიზისმა, რომელიც წარმოიშვა ამ სისტემიდან აშშ გასვლის შედეგად, იკაოს ფარგლებში წარმატებულ მცდელობათა შემდეგ, ბიძგი მისცა „1966 წლის მონრეალის შეთანხმების“ სახით იატას ინიციატივას, რომლის მიხედვით იატას წევრი ავიაკომპანიები დაეთანხმნენ მკაცრი პასუხისმგებლობის რეჟიმს (უარი თქვეს კონვენციის 20-ე მუხლით დაცვაზე) და 75000 აშშ-ის დოლარის თანხის პასუხისმგებლობის ფარგლებს აშშ-ის ტერიტორიიდან ან ტერიტორიაზე ნებისმიერი გადაყვანა-გადაზიდვისას. ეს „შეთანხმება“ არ არის კონვენციის შემასწორებელი საერთაშორისო სამართლის დოკუმენტი, არამედ კონვენციის განმარტებასა და გამოყენებაზე აშშ-ის ხელისუფლებასთან ავიაკომპანიების კერძო შეთანხმებაა. მის საფუძველზე აშშ-ს მთავრობამ მოხსნა კონვენციის საკუთარი დენონსაცია. ეს შეთანხმება განსაზღვრულ ავიაკომპანიებს (და არა სახელმწიფოებს) შორის კონვენციის გამოყენების დე ფაქტო (ფაქტობრივი) შესწორებაა, მან დაარღვია კანონმდებლობის უნიფიკაცია და წინააღმდეგობაში აღმოჩნდა ხელშეკრულებათა შესახებ ზოგადი საერთაშორისო კანონმდებლობის მოთხოვნებთან. უნდა აღინიშნოს, რომ იქ, სადაც იკაო ვერ მუშაობს, ავიაკომპანიების არასამთავრობო ორგანიზაციამ წარმატება მოიპოვა კომპრომისის მიღწევაში;

- მუდმივ გადაწყვეტას ცდილობდნენ 1971 წლის 8 მარტის გვატემალის ოქმში, რომელსაც უნდა შეეცვალა კონვენცია⁴. ხელშეკრულებიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობის უნიფიკაციის ისტორიაში პირველად რაიმე დაცვის გარეშე მკაცრი პასუხისმგებლობის რეჟიმის შემოღებით; ოქმი ასევე ცვლიდა და ამარტივებდა გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტებს და იძლეოდა მონაცემთა ელექტრონული დამუშავების მეთოდებით მათი შეცვლის შესაძლებლობას. პასუხისმგებლობის ფარგლები

¹ Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955 г.), <http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapi/convUPVPpr1.htm>;

² იხ. Luftverkehrsrecht ein Überblick, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Dr. Heiko van Schyndel, Hendrik Schorcht., Berlin, 2003., seite 10;

³ www.icao.int;

⁴ Гватемальский протокол 1971 г., Doc 8932/2

არსებითად იყო გაზრდილი აშშ-ის 100 000 დოლარამდე, მაგრამ ეს ფარგლები მაქსიმალური იყო, რომელიც არ შეიძლება დაირღვეს არავითარ გარემოებაში. ოქმი მომზადებული იყო, როგორც აშშ-ის კანონიერი ინტერესებისადმი დათმობა და შეიძლება ძალაში შესულიყო აშშ-ის მიერ მისი რატიფიკაციის პირობებში. მაგრამ აშშ-მა ვერასოდეს ვერ მიაღწია „შიდასახელმწიფო დამატების“ შესაძლო ვარიანტების რეალიზაციაში რომელსაც შეეძლო არსებითად გაეზარდა ფარგლები მისი სურვილის შესაბამისად. ეს დოკუმენტი ამჟამად საერთაშორისო გაერთიანების კერძო ძალისხმევათა ისტორიული რელიკვიაა და არასოდეს არ შევა ძალაში. მაგრამ ქალაქ გვატემალის ოქმი შეიცავს მნიშვნელოვან ელემენტებს, რომლებმაც ბევრად წასწიეს წინ კერძო სამართლის უნიფიკაცია და რომლებიც ჯეროვნად და სიტყვა-სიტყვით იქნა გათვალისწინებული 1999 წლის ახალ კონვენციაში (ბილეთების გამარტივება და მათი ელექტრონული ჩანაწერით შესაძლო შეცვლა, მკაცრი პასუხისმგებლობის სისტემა და ა. შ.);

– 1975 წლის 25 სექტემბრის №№1, 2 და 3 მონრეალის დამატებითა ოქმებმა¹ შეცვალეს 1929 წლის ამოსავალ კონვენციაში ოქროს შესწორება საერთაშორისო სავალუტო ფონდის (სსფ) სესხების სპეციალური უფლებების (სსუ) კონცეფციით², ჰააგაში შეტანილი შესწორებებით და გვატემალის ოქმით ამ კონვენციაში შეტანილი ცვლილებებით. 1969 წლის შემდეგ ოქრომ დაკარგა ღირებულების სტანდარტისა და ფასეულობათა სტაბილური საზომის როლი. ამ დროიდან ოქრო იყიდება როგორც მოხმარების ნებისმიერი საგანი და თავის ღირებულებით ბაზარზე ფასს იძენს მოთხოვნისა და მოწოდების შესაბამისად. სსუ-მა შეცვალა ოქრო როგორც ფასეულობათა საზომმა საერთაშორისო გარიგებებისას და მისი სიდიდე განისაზღვრება ყოველდღიურ საფუძველზე წამყვანი ვალუტების „კალათის“ გასაშუალებით. №3 ოქმი არაერთგზის წარადგინეს აშშ-ის სენატში რატიფიკაციისათვის განსახილველად, მაგრამ წარუმატებლად, რაკი კანონით დადგენილ ხმათა უმრავლესობა ვერ მიიღო, ხოლო №1 და №2 ოქმები ძალაში შევიდა 30 სახელმწიფოში³.

მონრეალის 1975 წლის 25 სექტემბრის №4 ოქმმა⁴ განსაზღვრა ბარგისა და ტვირთისთვის პასუხისმგებლობის შესახებ ცვლილება. მას შემოჰქონდა მკაცრი პასუხისმგებლობის ნოვატორული და პროგრესული სისტემა ტვირთის დაზიანების ან მცირე დანაკარგის გამონაკლისით და ამარტივებდა ავიაზედნადებისადმი წაყენებულ

¹ Дополнительный протокол №1, № 2, №3, Монреаль 1975 г., Doc 9145; Doc 9146; Doc 9147;

² სესხის სპეციალური უფლება (Special Drawing Right) – საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერ განსაზღვრული პირობითი სავალუტო ერთეული ლართან მიმართებაში. სესხის სპეციალური უფლების კურსს ადგენს საქართველოს ეროვნული ბანკი;

³ იხ. Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007, стр. 202

⁴ Монреальский протокол № 4, Монреаль 1975 г., Doc 9148

მოთხოვნებს, ხდიდა მას მონაცემთა ელექტრონული დამუშავებისა და „ტვირთის ქვითრით“ შეცვლისთვის გამოსადეგად პასუხისმგებლობის ფარგლების 1929 წლის დონეზე შენარჩუნებით (კგ-ზე 17 სსუ)¹. მიუხედავად იმისა, რომ ეს დოკუმენტი უფრო სასურველი იყო პრაქტიკაში და თითქმის არაწინააღმდეგობრივი, თითქმის 23 წელი დასჭირდა, ვიდრე ის მოქმედებაში შევიდოდა ვიწრო ჯგუფის სახელმწიფოთა შორის, რომლებმაც მოახდინეს №3 დამატებით ოქმთან მისი რატიფიცირება.

3. სისტემის „მოდერნიზაციაზე“ ცალმხრივი მოქმედებები

1975 წლიდან იკაოს არ უცდია ვარშავის სისტემის შეცვლა და კმაყოფილდებოდა სახელმწიფოების მიმართ განმეორებითი მოწოდებებით, რათა მოეხდინათ №3 ოქმისა (რომელიც შეიცავდა გვატემალის ოქმით შეტანილ ცვლილებებს) და მონრეალის №4 ოქმის რატიფიკაცია; ამ საკითხზე იკაოს ასამბლეის რეზოლუციებს ერთსულოვნად იწონებდნენ, მაგრამ ამის შემდეგ სახელმწიფოთა არანაირი პრაქტიკული ნაბიჯები აღარ იდგმებოდა.

კონვენციის მოდერნიზაციისა და განახლების პროგრესის არარსებობა დიდ უკმაყოფილებასა და იმედგაცრუებას იწვევდა სახელმწიფოებსა და ავიაკომპანიებს შორის, თუმცა ეს არასოდეს ღიად არ გამოთქმულა იკაოს თათბირებზე. ეს ქმნიდა იმის შესაძლებლობას, რომ აშშ და სხვა განვითარებული ქვეყნები შეიძლება გასულიყვნენ კონვენციიდან, მისი პასუხისმგებლობის არარეალური ფარგლების გამო და, ამით საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი მომწვევდელიყო სამართლებრივი ნორმებისა და იურისდიქციათა შეჯახების წინასწარგაუთვალისწინებელ და დაუზღვეველ ლაბირინთში.

საერთაშორისო კანონშემოქმედებაში შექმნილი ჩიხიდან გამოსვლის მიზნით, პრაქტიკული გამოყენებისათვის მოწონებულ იქნა ზოგი ცალმხრივი მოქმედება. ბევრმა ავიაკომპანიამ, განსაკუთრებით განვითარებულ ქვეყნებში, ცალმხრივი წესით მგზავრთა სიკვდილის ან დაჭრის მიმართ პასუხისმგებლობის თავისი ფარგლები გაზარდა 100 000 სსუ-მდე (რაც დაახლოებით უდრის აშშ-ის 137 000 დოლარს). იტალიამ მოიწონა ეს ფარგლები ყველა იტალიელი გადამყვან-გადამზიდავისთვის საკანონმდებლო წესით იტალიიდან, იტალიაში ან მისი გავლით რეისების შემსრულებელი ყველა სხვა გადამყვანი-გადამზიდავისთვის.

1992 წლის ნოემბერში იაპონიის ყველა საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავმა მოიწონა მთავრობის მიერ დამტკიცებული ახალი სატარიფო დებულება, რომლის თანახმად ისინი იყენებენ პასუხისმგებლობის ორდონიან სისტემას: 100 000 სსუ-მდე თანხას ისინი იღებენ რაიმე დაცვის გარეშე, მკაცრ პასუხისმგებლობას, ხოლო ამ თანხის ზევით (რაიმე ფულადი შეზღუდვის გარეშე), ე. ი. კონვენციის მე-20 (1) მუხლის თანახმად „ყველა საჭირო ზომების“ ტიპის დაცვით. ეს „იაპონური ინიციატივა“ დიდი ისტორიული სიახლეა, რომელიც მიუთითებს ავიასატრანსპორტო დარგის

¹ Монреальский протокол № 4, Монреаль 1975 г., Doc 9148.

სურვილსა და უნარზე, რათა იკისროს პასუხისმგებლობა რაიმე ფულადი ფარგლების გარეშე¹.

1993-1995 წლების პერიოდში, მოსამზადებელი სამუშაოებისა და კონსულტაციების დაახლოებით სამი წლის შემდეგ (აშშ-ის ტრანსპორტის სამინისტროს გულმოდგინედ დაკვირვების ქვეშ, რომელმაც იატა მკაცრი პირობებით გაათავისუფლა ანტიმონოპოლიური კანონმდებლობისაგან) კუალა-ლუმპურეში დატანს ყოველწლიურმა გენერალურმა კონფერენციამ 1995 წლის 31 ოქტომბერს მოიწონა მგზავრების მიმართ გადამყვან-გადამზიდავთა შორის პასუხისმგებლობის შეთანხმება². მას თან ერთვის სხვა სამართლებრივი აქტები, რომელთა არსია ავიაკომპანიების ტარიფებში „იაპონური ინიციატივის“ პრინციპების მიღება, ე. ი. სასამართლოს წესით გადახდას დაქვემდებარებული ფაქტობრივი ზარალის მიმართ პასუხისმგებლობის შეზღუდვის გაუქმება კონვენციის 22-ე მუხლის 1-ელ პუნქტში მგზავრის სიკვდილის, დაჭრის ან სხეულის სხვა დაზიანების მიმართ, როგორც მას განსაზღვრავს კონვენციის მე-17 მუხლი; ავიაკომპანიებმა, რომლებმაც მიიღეს ეს შეთანხმება, ასევე ვალდებულება იკისრეს არ ისარგებლონ კონვენციის მე-20 მუხლით პრეტენზიებზე 100 000 სსუ-მდე, ე. ი. საკუთარ თავზე აიღეს ამ ფარგლებამდე მკაცრი პასუხისმგებლობა.

იატას შეთანხმება ძალაში შევიდა 1997 წლის 14 თებერვალს და, როგორც გამოცხადდა, იგი მოქმედებს ავიაკომპანიებისთვის, რომლებსაც გადაჰყავთ ყველა საერთაშორისო მგზავრთა 80%-ზე მეტი. ამრიგად, იატას შეთანხმება ის ამოსავალი ნიშნული გახდა, რაც მისაღებია ავიასატრანსპორტო დარგის კომპანიებისა და მგზავრებისათვის. 1999 წლის მაისში იკაოს დიპლომატიურ კონფერენციას თითქმის სხვა არჩევანი არც ჰქონდა, გარდა იმისა, რომ ეს ნიშნული გაეთვალისწინებინა³.

მრავალმხრივი (რეგიონული) საკანონმდებლო ნაბიჯი გადადგა ევროპის კავშირმა – მოიწონა როგორც კანონი (სავალდებულო ნორმა) საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავების პასუხისმგებლობაზე საბჭოს დადგენილება, რომელიც 1998 წლის 17 ოქტომბრიდან უნდა გამოიყენოს კავშირის ყველა წევრმა სახელმწიფომ. ეკ-ის (ევროპის კომისიის) ეს დადგენილება იწონებს „იაპონური ინიციატივის“ პრინციპებს და გამოსაყენებელია „გაერთიანების გადამყვან-გადამზიდავების“ მიერ როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო ფრენებისთვის. დადგენილების არსი მდგომარეობს მგზავრის სიკვდილის ან დაჭრის შემთხვევაში 100 000 სსუ-მდე პრეტენზიების მიმართ პასუხისმგებელ ქვეყანასთან ერთად პასუხისმგებლობის ნებისმიერ ფარგლებზე. შეიძლება უცნაურად უღერდეს, რომ ევროპის კავშირის საბჭომ მოიწონა ეს დადგენილება ევროპის ავიაკომპანიების უმრავლესობის მიერ მგზავრთა მიმართ იატას

¹ იხ. Смирнов А., Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999г, Белорусский журнал международного права и международных отношений, 2004, №2;

² იხ. AIR and Space LAW. V. XXI. 1996. N 1. P. 24; Ibid. N 2. P. 90

³ იქვე

პასუხისმგებლობის შეთანხმების მოწონების შემდეგ და, პრაქტიკულად, იკაოს დიპლომატიური კონფერენციის წინა დღეს. მიმანია, რომ ევროპის კავშირმა უპირატესობა მიანიჭა ამ პრობლემის საკანონმდებლო წესით რეგულირებას და არა ავიაკომპანიების მიერ დადებულ ხელშეკრულებათა საფუძველზე.

ასევე აშკარაა, რომ ევროპის კავშირის 15 სახელმწიფოს (რომლებზეც მოდის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მნიშვნელოვანი წილი) მიერ დამავალდებულებელი კანონის სახით დადგენილების მოწონება, დამატებითი ნიშნულია, რამაც შეზღუდა იკაოს დიპლომატიური კონფერენციის მოქმედებათა თავისუფლება.

ავიაკომპანიების, იატას, სახელმწიფოების ან სახელმწიფოთა ჯგუფების ყველა ცალმხრივ მოქმედებას ერთი არსებითი სამართლებრივი ნაკლი აქვს. მათ შეუძლიათ შეცვალონ პასუხისმგებლობის ფარგლების პრაქტიკული გამოყენება (რაც დაშვებულია „სპეციალური ხელშეკრულების“ სახით კონვენციის 22-ე (1) მუხლით), მაგრამ არ შეუძლიათ გაასწორონ სავალდებულო ხასიათის კონვენციის არც ერთი არსებითი დებულება. ცალმხრივი მოქმედებები „მიბმული“ რჩება მათ რეალობასთან და 1929 წლის ვარშავის კონვენციის სავალდებულო დებულებებთან ანდა ჰააგაში 1955 წელს შესწორებული ამავე კონვენციასთან (ამ დებულებათაგან ზოგიერთი მოძველდა და მოითხოვს გადაუდებელ მოდერნიზაციას) და არ შეუძლიათ „დამოუკიდებლად გამოვიდნენ“ სამართლის ნორმის სახით. თავად კონვენცია მხარეებისათვის რჩება ფუძემდებელურ საერთაშორისო სამართლებრივ სისტემად და შეიძლება შესწორდეს მხოლოდ საერთაშორისო სახელშეკრულებო სამართლის შესაბამისად. „ხვრელების ამოქოლვაზე“ ცალმხრივი ან კოლექტიური მუშაობა ვერ შეძლებს შეცვალოს კონვენციის გასწორების სათანადო პროცესი და დაადგინოს ჩვეულებრივი საერთაშორისო სამართლებრივი რეჟიმი, რომელიც გამოყენებული უნდა იყოს სტატეტიური და ზოგადი სამართლის ნორმებით მოქმედ სასამართლოებში. 1975 წლის შემდეგ, ვარშავის სისტემის მოდერნიზაციისათვის, იკაო ერთადერთი საერთაშორისო ფორუმი იყო, სადაც შეიძლებოდა განხორციელებულიყო კერძო საჰაერო სამართლის ახალი მოდერნიზებული უნიფიკაცია; მას აქვს საჰაერო სამართლის უნიფიკაციის დიდი ტრადიციები და გამოცდილება („ვარშავის სისტემის“ გასწორებაზე მრავალგზისი მოქმედებების ჩათვლით) და აგრეთვე ამისთვის საჭირო ორგანოები და სამსახურები. მაგრამ იკაო წევრ-სახელმწიფოთა ფორუმზე მეტი როდია, იგი თავისი 186 სუვერენული წევრ-სახელმწიფოთა პოლიტიკური ნებით მოქმედებს, იმის მიუხედავად, დაგვირგვინდება 1999 წლის ახალი კონვენცია წარმატებით, თუ კიდევ ერთი ეპიზოდი იქნება წარუმატებლობათა სერიაში.

4. მოსამზადებელი სამუშაო იკაოს ფარგლებში

იკაოს შეუძლია განაცხადოს თავისი უფლებების შესახებ, მაგრამ იგი არ იმსახურებს ნდობას ახალი ინიციატივების ნაწილში, რომლებიც იწვევენ „ვარშავის სისტემის“ მოდერნიზაციას. 1975 წლის ოთხი ოქმის მოწონების შემდეგ, იკაოს ასამბლეა მხოლოდ სახელმწიფოებისადმი მოწოდებებს განაგრძობდა, რათა მოეხდინათ №3 დამატებითი, მონრეალის №4 ოქმის რატიფიცირება და ერთსულოვან რეზოლუციებში 1995 წლამდე თვალთმაქცურად აგრძელებდა „მკვდარი ცხენისათვის მათრახის ცემას“, როცა დარგობრივმა ინიციატივამ ბიძგი მისცა ახალ მოძრაობას და გადალახა სახელმწიფოთა ინერცია. მაგრამ არ იქნებოდა სამართლიანი, შემოქმედებითი სითამამის არარსებობის გამო, ბრალი დაედოთ იკაოს როგორც სამართლებრივ ინსტიტუტს – იკაო, მხოლოდ იარაღია თავისი 192 წევრი სახელწიფოსი და მათ პოლიტიკურ ნებას ასახავს.

იკაოს საბჭომ ახალი აქცია დაიწყო 1995 წლის 15 დეკემბერს კუალა-ლუმპურში იატას ყოველწლიური გენერალური კონფერენციიდან სულ რაღაც ორი კვირის შემდეგ, რომელმაც მოიწონა მუხავრის მიმართ პასუხისმგებლობის შესახებ იატას შეთანხმება იკაოს იურიდიული კომიტეტის საერთო სამუშაო პროგრამის შესწორების გზით, შეიტანა ახალი პუნქტი („ვარშავის სისტემის“ მოდერნიზაცია და საჰაერო სამართლის საერთაშორისო დოკუმენტების რატიფიკაციის განხილვა“), რათა მომზადებულიყო ახალი სამართლებრივი აქტი.

იკაოში კონვენციების პროექტების მომზადების კარგად დამუშავებული და შემოწმებული პროცედურა ითვალისწინებდა სამდივნოს მიერ კვლევის ჩატარებას, საკითხის გადაცემას კვლევითი ჯგუფის მომხსენებლისთვის ან იურიდიულ ქვეკომიტეტში, ანდა ორივეს მიერ იურიდიულ კომიტეტში ანგარიშის წარდგენას. კონვენციის ნებისმიერი პროექტი, რომლის საბოლოო სახესაც, იურიდიული კომიტეტი მომზადებულად ჩათვლის სახელმწიფოებისთვის წარსადგენად, უნდა გადაეცეს საბჭოს მასზე ანგარიშთან ერთად. იკაოს ისტორიაში ეს პროცედურა პირველად არ ყოფილა მკაცრად დაცული და იურიდიულად დადგენილი, პრაქტიკასი ასეთი გადახვევის არანაირი მიზეზი არ ყოფილა საჯაროდ განმარტებული¹.

„სამდივნოს სამუშაო ჯგუფი“ (ორგანო, რომელიც შედგება იკაოს იურიდიული ბიუროს მომსახურებისაგან და საბჭოს პრეზიდენტის მიერ შერჩეული „ექსპერტებისაგან“) 1996 წლის განმავლობაში ორ სესიაზე შეხვდა ძალზე მოკლე თათბირისთვის და მისი ანგარიში 1996 წლის ოქტომბერში წარედგინა „ინფორმაციისათვის“ საბჭოს. სამუშაო ჯგუფი სრული შემადგენლობით არასოდეს შეკრებილა და არ ყოფილა „წარმომადგენლობითი“, მისი მუშაობის მიმართ გამჭვირვალობისა

¹ იხ. М. Мильде, Правительственное регулирование деятельности Гражданской авиации., Международно-правовые вопросы, Монреаль, 2002, стр. 21

ან ნდობის თვალსაზრისით, მეტიც, ის ამ სფეროში ვერ ახორციელებს დაბალანსებულ საერთაშორისო ექსპერტიზას¹.

ამის შემდეგ დაინიშნა ჯგუფის მომხსენებელი, რომლის ანგარიში 1997 წლის დამდეგს წარედგინა საბჭოს, რაც ასევე გაუგონარი ნაბიჯია, რადგან მომხსენებლის ანგარიში პირდაპირ გაიგზავნა საბჭოში და არა იურიდიული კომიტეტის ქვეკომიტეტში ანდა თვით იურიდიულ კომიტეტში. შემდეგ საბჭომ 1997 წლის 28 აპრილიდან 9 მაისამდე მონრეალში ჩაატარა იურიდიული კომიტეტის 30-ე სესია², რაც ასევე ჩვეულებრივ პროცედურაზე მეტია, ვინაიდან საკითხი პირველად განიხილებოდა.

იკაოს იურიდიული კომიტეტის 30-ე სესია, ალბათ, დასამახსოვრებელია იმით, რომ იგი ადრე ჩატარებულ სესიებს შორის ყველაზე ნაკლებად წარმატებული ანუ ნაკლებად შემოქმედებითი იყო. სესიაში მონაწილეობდა 61 სახელმწიფო, თავმჯდომარეობა იყო დეზორგანიზებული, განხილვა ქაოსური, ჩანდა, რომ ბევრი დელეგაცია ჩამოვიდა, რათა გასცნობოდა პრობლემას და არა ახალი პროექტის თაობაზე რაიმე კონკრეტული პოლიტიკური აზრი გამოეთქვა. სესიაზე იგრძნობოდა, რომ ქვეკომიტეტში გამოკვლევა ჩატარდა „დახურულ კარს მიღმა“, გამჭვირვალობის გარეშე, ამიტომაც კვლევითი ჯგუფისა და მომხსენებლის მიერ მომზადებული ტექსტის პროექტის მიმართ აშკარა ეჭვს სულისკვეთება იგრძნობოდა³. კომიტეტისთვის წარდგენილი პროექტის ყველაზე უფრო მნიშვნელოვანი დებულებები მოიცავდა პასუხისმგებლობის ორდონიან სისტემას, რომელიც დაკავშირებულია იატას შეთანხმებასთან, მგზავრთა მიმართ პასუხისმგებლობასთან. მაგრამ კომიტეტმა მოამზადა სამი ძალიან განსხვავებული ვარიანტი მტკიცების საჭირო ტვირთის მიმართ პასუხისმგებლობის მეორე დონის თაობაზე ან პასუხისმგებლობის მესამე დონის წინადადებითაც კი; ეს ალტერნატივები კვადრატულ ფრჩხილებში იყო ჩასმული დიპლომატიურ კონფერენციაზე საბოლოო გადაწყვეტისთვის, რაც აშკარად გულისხმობდა კონფერენციის ჩაშლას, სადაც კონვენციის დასამტკიცებლად საჭირო იყო „უმრავლესობა ხმათა ორი მესამედით“. აზრთა მეორე ძირეული განსხვავება ეხებოდა „მე-5 იურისდიქციის“ შემოღებას – პირის ადგილის იურიდიულ მისამართს ან მგზავრის მუდმივ საცხოვრებელ ადგილს, რაც შეერთებული შტატებისთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობის პრობლემა იყო.

ზოგიერთ ძირითად პრობლემაზე თანხმობის არარსებობის მიუხედავად, კომიტეტმა პროექტი „საბოლოოდ“ და დიპლომატიურ კონფერენციაზე წარდგენისათვის მზად მიიჩნია, რაც, საეჭვოა, რომ დამაჯერებელი გადაწყვეტილება ყოფილიყო თავისი შეხედულებისამებრ, იკაოს საბჭო არ აკეთებდა პროექტის

¹ იხ. М. Мильде, Правительственное регулирование деятельности Гражданской авиации., Международно-правовые вопросы, Монреаль, 2002, стр. 23;

² www.icao.int

³ იქვე

არავითარი კომენტარის ჩანაწერებს, მაგრამ თავი შეიკავა იურიდიული კომიტეტის მიერ წარდგენილი პროექტის საფუძველზე დიპლომატიური კონფერენციის ჩატარებაზე. კომენტარებისთვის პროექტი გაეგზავნა სახელმწიფოებს და ნორმალურ ქმედებად იქნება მიჩნეული თუ, დადგენილი წესებისა და პრაქტიკის შესაბამისად, ჯერ შეისწავლის ქვეკომიტეტი, ხოლო შემდეგ – კვლავ კომიტეტი. ამის მიუხედავად, უჩვეულო პრაქტიკა გამოიყენეს: „სამდივნოს კვლევითი ჯგუფი“ მოიწვიეს კიდევ ორი დამატებითი მოკლე სესიის ჩასატარებლად. საბოლოოდ კი, დაარსდა ახალი, უპრეცედენტო და არაწარმომადგენლობითი ორგანო, იკაოს საბჭოს პრეზიდენტმა დანიშნა მისი წევრები – „ვარშავის სისტემის“ მოდერნიზაციისა და კონსოლიდაციის სპეციალური ჯგუფი“ (SGMW), ორგანო, რომელსაც კონსტიტუციური რაიმე სტატუსი არ გააჩნდა¹.

პროექტის მომზადებაში პროცედურული გადახრების აშკარა კრიტიკის მიუხედავად, უნდა ვაღიაროთ, რომ 1998 წლის 14 და 18 აპრილს შორის SGMW-მ მოამზადა კონვენციის მთლიანი და დამაჯერებელი პროექტი, რომელიც დიპლომატიურ კონფერენციას წარედგინა, როგორც „1997 წლის 28 აპრილს – 9 მაისს მონრეალში იკაოს იურიდიული კომიტეტის 30-ე სესიის მიერ მოწონებული და 1998 წლის 14-18 აპრილს მონრეალში ვარშავის სისტემის მოდერნიზაციისა და კონსოლიდაციის სპეციალური ჯგუფის მიერ გაუმჯობესებული ტექსტი“. გამოთქმა „გაუმჯობესებული“ აშკარად გაიოლებული შეფასებაა – ფაქტობრივად, SGMW-მ არსებითად დახვეწა ტექსტი მგზავრთა მიმართ პასუხისმგებლობის იატას 1995 წლის შეთანხმების პრინციპებისა და ევროკავშირის საბჭოს 1997 წლის დადგენილების შესაბამისად და იურიდიული კომიტეტის მიერ ღიად დატოვებული პასუხისმგებლობის საკითხების მიმართ კვადრატული ფრჩხილებიდან ამოიღო ალტერნატიული ვარიანტები; მან ასევე მიიღო „მე-5 იურისდიქცია“. ამრიგად, დიპლომატიური კონფერენციისათვის წარდგენილი „საბოლოო ტექსტი“ არსებითად განსხვავდებოდა იურიდიული კომიტეტის 30-ე სესიის გადაწყვეტილებებისაგან და მას მხარი არ დაუჭირეს იკაოს წევრმა სახელმწიფოებმა თავისი კოორდინირებული პოლიტიკური ნებით დიპლომატიური კონფერენციის გახსნისას.

5. კონფერენციის მიმდინარეობა

კონფერენციაზე გამოთქმული მოსაზრებები არსებითად განსხვავებული აღმოჩნდა. ძლიერი ავიაკომპანიების მქონე განვითარებული სახელმწიფოების უმრავლესობამ სრულად დაუჭირა მხარი SGMW-ს მიერ მომზადებულ პროექტს; სახელმწიფოების ამ ჯგუფში შედიოდა სამოქალაქო ავიაციის

¹ COUNCIL - 154TH SESSION Seventh Meeting (The Council Chamber, Wednesday, 3 June 1998, at 1000 hours)
<http://www.icao.int/ICDB/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Decisions%20by%20Session/154/C.154.DEC.07.en/C.154.DEC.07.EN.HTM>

ევროპის კონფერენციის (საეკ) ყველა 37 წევრი სახელმწიფო, რომლებმაც ასევე მთლიანად დაუჭირეს მხარი ეკ-ს №2027 დადგენილებას. სახელმწიფოების ამ ჯგუფში შეერთებული შტატები მე-5 იურისდიქციის სასარგებლოდ ძლიერ პოზიციას წარმოადგენდა, მაშინ როცა საფრანგეთს „ძლიერ საწინააღმდეგო აზრი“ ჰქონდა, რომელიც მოიხსნა ორი დღის განმავლობაში¹.

სამოქალაქო ავიაციის ლათინური ამერიკის კონფერენციის მონაწილე 21-ვე წევრმა-სახელმწიფომ SGMW-ს მომხადებული პროექტის საერთო მხარდაჭერა გამოხატა.

აზრთა სპექტრის მეორე მხარე პირველად ჩამოაყალიბა ინდოეთმა, რომელიც მე-2 დანართისთვის ფულადი ფარგლების გარეშე პასუხისმგებლობის წინააღმდეგი იყო (მტკიცების ტვირთის გაუქმებით პრეზუმფირებული ბრალი წარმოადგენს „პასუხისმგებლობის ტოლფასოვან ქვეყანას“). მან განაცხადა, რომ „ასეთი რეჟიმი საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავთა, განსაკუთრებით მცირე და მოცულობის სიდიდის ინტერესების წინააღმდეგ იქნებოდა“ და „თვით გადამყვან-გადამზიდავების გადარჩენას საეჭვოს გახდიდა“. იგი ასევე ირწმუნებოდა, რომ „შეუზღუდავი პასუხისმგებლობისაგან მთავარი სარგებლის მიმღებნი განვითარებული სახელმწიფოების მგზავრები იქნებოდნენ“, მაშინ, როცა ყველა გადამყვან-გადამზიდავი რამდენადმე დიდი სადაზღვევო პრემიის პრობლემის წინაშე აღმოჩნდებოდა. ეს მოსაზრება არსებითად გაიმეორა ხელშეკრულების დამდები 53 აფრიკული სახელმწიფოს მსხვილმა და გავლენიანმა ჯგუფმა, რომელიც გამოვიდა პასუხისმგებლობის სამდონიანი სისტემის დასაცავად: მკაცრი პასუხისმგებლობა 100 000 სსუ-ის ოდენობამდე; ბრალის პრეზუმფცია მტკიცების ტვირთის გაუქმებით 500 000 სსუ ოდენობამდე და პრეტენზიებისთვის, რომლებიც აღემატება 500 000 სსუ-ს – ბრალის დამტკიცებით. უმნიშვნელო შესწორებით (მე-3 დონე დგინდება 400 000 სსუ-ს ოდენობაზე) ამ თვალსაზრისს მხარი დაუჭირა სამოქალაქო ავიაციის არაბეთის კომისიის 16 წევრმა სახელმწიფომ. ამ ჯგუფს ასევე უნდა მიეკუთვნოს ვიეტნამი, რომელმაც წამოაყენა წინადადება, რომ 100 000 სსუ თანხის ზევით ყველა პრეტენზიის შემთხვევაში პრეტენზიის განმცხადებელს უნდა დაემტკიცებინა გადამყვან-გადამზიდავის დაუდევრობა. მეტიც, 53 აფრიკული სახელმწიფოს ჯგუფი კატეგორიული წინააღმდეგი იყო მე-5 იურისდიქციის შემოღებისა².

კონფერენციაზე შეხედულებათა ასეთი გაყოფის პირობებში, ცხადი გახდა, რომ დამსწრე და ხმის მიმცემ წარმომადგენელთა მხრიდან ხმების ორი მესამედით, რასაც მოითხოვს კონფერენციის ნებისმიერი პროექტის მიღება, ილუზორულია. ამგვარი სიტუაცია მოსალოდნელი იყო და საეჭვოა, რომ პროცედურის მკაცრი დაცვაც კი (პროექტის ქვეკომიტეტში და, შესაძლოა, იურიდიული კომიტეტის განმეორებით სესიაზე განხილვა), კონფერენციამდე საიმედო კონსენსუსად გადაქცეულიყო. პრეზუმფირებული ბრალით

¹ იქვე

² М. Мильде, Справочный материал, «Проект ИКАО», RER/01/901, Монреаль, 2002

შეუზღუდავი პასუხისმგებლობის პრობლემა მიუღებლად აღიქმებოდა მსოფლიოს განვითარებადი ქვეყნების მთავრობების მიერ სადაზღვევო პრემიების მოსალოდნელი გაზრდისა და პასუხისმგებლობის სხვა დარგებზე შესაძლო სამართლებრივი გავლენის გამო; მეორე მხრივ, ბევრი განვითარებადი სახელმწიფოს საფლაგმანო გადაწყვეტილებები მიიღეს მგზავრთა მიმართ პასუხისმგებლობაზე იატას შეთანხმების კონკრეტული ზომები, რითაც დაამტკიცეს საკუთარი უნარი, რომ შეუძლიათ თავი გაართვან გაზრდილ რისკს, მეორე მხრივ, ძლიერი ავიაკომპანიების მქონე განვითარებულ ქვეყნებს არ სურდათ მიეღოთ იატას ამ შეთანხმებით ან EC2027/97 დადგენილებით დაწესებული აღნიშვნების ნებისმიერი არასრულყოფილი გადაწყვეტილება¹.

მეტიც, ცხადი გახდა, რომ შეერთებული შტატები არ მიიღებს არანაირ სამართლებრივ აქტს, რომელშიც არ იქნება შეყვანილი მე-5 იურისდიქცია და, როგორც გვატემალის 1971 წლის ოქმმა დაამტკიცა², კერძო საჰაერო სამართლის არავითარი უნიფიკაცია არ შეიძლება წარმატებული იყოს შეერთებული შტატების გარეშე, საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტში მისი ფართო მონაწილეობისა და იმის გამო, რომ შეერთებული შტატები უამრავი სხვა გადაწყვეტილების დანიშნულების მთავარი პუნქტია.

პლენარულ სხდომაზე და საერთო კომისიაში თავდაპირველი განხილვა არაპროდუქტიული იყო და გარკვეული პოზიციების განმეორება აღინიშნა. სარედაქციო კომიტეტის დანიშვნას არ შეეძლო აზრთა სხვადასხვაობის გადაწყვეტა, ვინაიდან მის ამოცანა მთავარი ორგანოს მიერ მიღებული არსებითად პოლიტიკურ გადაწყვეტილებათა მხოლოდ ტექნიკური რედაქტირება იყო. კონფერენციის პრეზიდენტი ცდილობდა „მიმოხილვითი კომიტეტის“ დაფუძნებას, რათა მონაწილეთა უფრო მცირე ჯგუფში შეეთანხმებინა განსხვავებული აზრები, მაგრამ ასეთი ჯგუფის შემადგენლობითი განსხვავების გამო, გადაწყვეტილება გადაიდო შემდგომი კონსულტაციების ჩასატარებლად. ოცდაშვიდ დელეგაციას შესთავაზეს, რათა გეოგრაფიული მდებარეობის გათვალისწინებით დაბალანსებული შემადგენლობისა და მოლაპარაკების გამოცდილების სხვადასხვა დონის უზრუნველსაყოფად, მონაწილეობა მიეღოთ ამ ჯგუფში. თეორიულად ეს ჯგუფები ღია იყო სხვა დელეგაციათა მონაწილეობისთვისაც, მაგრამ ამ ჯგუფისთვის გამოყოფილი მცირე მოცულობის სხდომათა დარბაზი სწორად გამოუყენებელი იყო. ეს ჯგუფი განხილული საკითხების თაობაზე არავითარ ოქმს არ ადგენდა და მომავალ თაობებს მკითხაობა მოუწევთ „საყოველთაო თანხმობის“ მისაღწევად გამოყენებული მეთოდების თაობაზე. ამ, გარკვეულწილად, განსაკუთრებულმა მოლაპარაკებებმა, კონფერენციაზე გამოიწვია ერთგვარი უკმაყოფილება, ვინაიდან

¹ Air carrier liability in the event of accidents, <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24169.htm>

² Гватемальский протокол 1971 г., Doc 8932/2

„გამორიცხული“ დელეგატები კონფერენციის სხდომებში არ მონაწილეობდნენ და ამოდ კარგავდნენ დროს, ზოგჯერ ისიც კი არ იცოდნენ, სად ჩატარდებოდა გაერთიანებული კომისიის შემდეგი სხდომა ან პლენარული სხდომა¹.

1999 წლის 25 მაისს დღის მეორე ნახევარში, როცა კონფერენციის დაგეგმილ დამთავრებას აღარაფერი აკლდა, კონფერენციის პრეზიდენტმა გაერთიანებულ კომისიის მე-13 სხდომას წარუდგინა „თავმჯდომარის მეგობრების“ ჯგუფიდან მომდინარე „საყოველთაო თანხმობის პროექტი“ და „ინტენსიური ოფიციალური და არაოფიციალური მოლაპარაკებების შედეგი“. ამ „პაკეტის“ წარდგენისთანავე კონფერენციის დარბაზში იფეთქა გამაყრუებელმა აპლოდისმენტებმა, რაც გამოიწვია კონფერენციის პრეზიდენტისა და იკაოს საბჭოს პრეზიდენტის მისასალმებელმა სიტყვებმა და სხდომაც დაიხურა. ოქმი მოწმობს, რომ პრეზიდენტის მიერ წარდგენილი „საყოველთაო თანხმობის პაკეტი“ ერთსულონად მოიწონა კომისიის მთელმა შემადგენლობამ, თუმცა ბევრმა დელეგატმა სხდომა საკმაოდ დაბნეულმა დატოვა. დეტალური და ცხოველი განხილვა, რაც მოჰყვა კომისიის სრული შემადგენლობის შემდგომ სხდომებზე შედარებით ნაკლებად-მნიშვნელოვან პრობლემების (მაგალითად, უნდა მიეთითოს თუ არა „ტვირთის ხასიათი“ ავიაზღვანებში ან სატვირთო ქვითარში) განხილვას, ზოგიერთი დელეგაციის იმედგაცრუება გამოიწვია და გაოცებას ვერ მალავდნენ „საერთო თანხმობის“ გამო.

მომავალში რაც არ უნდა თქვან კომენტატორებმა, ამ „საერთო თანხმობის“ ხასიათზე და მისი მიღწევის მეთოდებზე, კონფერენციამ მიიღო კარგი საერთაშორისო სამართლებრივი აქტი:

1. რომელიც ერთ დოკუმენტში აერთიანებს „ვარშავის სისტემის“ ფრაგმენტების სამართლებრივ აქტებს და ასახავს (უმეტესად, სიტყვასიტყვით) გვატამალის 1971 წლის ოქმის, 1975 წლის №3 და №4 ოქმებისა და გვადალაჰარის 1961 წლის კონვენციის საუკეთესო ელემენტებს, გადაყვანა-გადაზიდვის მოდერნიზაციისა და გამარტივების ჩათვლით;

2. რომელიც ავთენტურია ხუთ ენაზე;

3. რომელიც, მგზავრის გარდაცვალების ან დაჭრის შემთხვევაში, მოიცავს პასუხისმგებლობის გამოყენების პროგრესულ დარგობრივ ინციტივას 100 000 სსუ-ის ოდენობამდე. ამ თანხაზე მეტი ფულადი ანაზღაურება შესაძლებელია ფაქტობრივი ზარალის მიხედვით, რაც, როგორც მოსალოდნელია, დააჩქარებს პროცესს და გამორიცხავს ხანგრძლივსა და ძვირადღირებულ სასამართლო განხილვებს;

4. რომელსაც შემოაქვს მე-5 იურისდიქცია, რაც არ არის რეგულაციური ცვლილება, მაგრამ ლოგიკურია, რომლითაც ყოველთვის შეეძლო ესარგებლა მოსარჩელეს, მისთვის ამაში დაბრკოლებები რომ არ შეექმნა ვარშავის კონვენციის 28-ე მუხლის უსიტყვო პირობებს;

¹ М. Мильде, Справочный материал, «Проект ИКАО», RER/01/901, Монреаль, 2002

5. რომელიც საჰაერო გადაყვან-გადამზიდავისაგან მოითხოვს ჯეროვანი დაზღვევის დადასტურების წარმოდგენას, რაც საავიაციო შემთხვევის დროს, ფინანსური რესურსების არსებობას უზრუნველყოფს¹.

კონვენციის დასკვნით პრესკონვენციაზე იკაოს საბჭოს პრეზიდენტმა განაცხადა: „მონრეალის ამ ახალი კონვენციის შემუშავებისას ჩვენ შევძელით მიგვეღწია დახვეწილი ბალანსისათვის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ყველა მხარეს – სახელმწიფოების, მგზავრთა, საჰაერო გადაყვან-გადამზიდავებისა და ავიასატრანსპორტო დარგის საჭიროებასა და ინტერესებს შორის“².

საწინააღმდეგო ინტერესების დაბალანსება სოციალურ ურთიერთობათა ძირითადი მიზანია და იმედი უნდა ვიქონიოთ, რომ კონვენცია მალე შევა ძალაში, რათა მოისინჯოს პრაქტიკულ გამოყენებაში. ეს მიზანია ასახული კონვენციის მიერ მოწონებულ (და დასკვნითი აქტის ხელმოწერით ოფიციალურად დადასტურებულ) ერთსულოვან რეზოლუციაში, რომელიც „სახელმწიფოებს დაბეჯითებით აძლევს რეკომენდაციას, მოახდინონ კონვენციის რატიფიცირება... რაც შეიძლება მალე“ და ამ მოწოდებას ადასტურებს ყველა დელეგაციის ხელმოწერა.

§1. 1999 წლის 28 მაისის კონვენცია „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“

1999 წლის 28 მაისს დიპლომატური კონვენციის მიერ მოწონებული ახალი სამართლებრივი აქტი არის დამოუკიდებელი ახალი კონვენცია და არა შემდგომი ოქმით შეცვლილი „ვარშავის სისტემა“. პოლონეთის დელეგაციის მოკრძალებული მცდელობა, მისთვის ეწოდებინათ „ახალი ვარშავის კონვენცია“, ისტორიული მიზეზების გამო, კომენტარების გარეშე დარჩა და დელეგაციები ერთსულოვნად მიუთითებდნენ ახალ დოკუმენტზე, როგორც „მონრეალის კონვენციაზე“³.

ამ კონვენციას უდავო უპირატესი ძალა აქვს ნებისმიერ სხვა წესებთან შედარებით, რომლებიც გამოიყენება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ მხარე-სახელმწიფოებს შორის, რომლებიც ასევე არიან „ვარშავის სისტემის“ „ძველი სამართლებრივი აქტების“ მხარეები.

კონვენციის პრეამბულაში აღიარებულია „ვარშავის სისტემის“ როლი და მისი მოდერნიზაციისა და კონსოლიდაციის საჭიროება⁴. ასევე აღიარებულია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას მომხმარებელთა ინტერესების დაცვის

¹ «Международное право», Под ред. Ю.М. Колосова, М., 2001; стр.549-550;

² იხ. Олексій Черненко, Новые тенденции в правовом регулировании международных перевозок («Юридична компанія «Аргумент-Консалтинг» - м. Київ) "Offshore journal" №5 - 2004p;

³ იქვე;

⁴ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>;

უზრუნველყოფის საჭიროება და „პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის (რეკონსტრუქციის) პრინციპზე დამყარებული სამართლიანი კომპენსაციის“ აუცილებლობა, რაც კონვენციის მიზნების მნიშვნელოვანი კონცეფციაა, რომელიც ასევე ერთმნიშვნელოვნად გამორიცხავს ზარალის საჯარიმო, სანიმუშო და სხვა არამატერიალურ ანაზღაურებას.

ახალი კონვენციის სისტემური ანალიზისას ყურადღება უნდა გამახვილდეს შემდეგ პუნქტზე:

ა) კონვენციის სავალდებულო ხასიათი

დოკუმენტის ტექსტის ბოლოს არის კრიტიკული მნიშვნელობის დებულება: კონვენციას სავალდებულო გამოყენება აქვს; გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ნებისმიერი დებულება და ყველა სპეციალური შეთანხმება, რომლებითაც მხარეებს შეუძლიათ კონვენციის წესების დარღვევა (იქნება ეს გამოყენებელი კანონმდებლობის არჩევითი თუ იურისდიქციის მიმართ წესების შეცვლით), უდავოდ ბათილი და იურიდიული ძალის არმქონეა. ეს დებულება ასახავს 1929 წლის ვარშავის კონვენციის 32-ე მუხლის არსს.

ბ) გამოყენების სფერო

1-ლი და მე-2 მუხლების¹ დებულებებში არანაირი არსებითი ცვლილება არ ყოფილა შეტანილი. კონვენცია გამოყენებული უნდა იყოს ადამიანთა საერთაშორისო გადაყვანის, ბარგის ან ტვირთის გადაზიდვისთვის, რომელსაც საჰაერო ხომალდები ასრულებენ ანაზღაურებით (ან ავიასატრანსპორტო საწარმოს მიერ უსასყიდლოდ შესრულებისას).

საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა განისაზღვრება, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვა, რომლის დროსაც მხარეთა შეთანხმების შესაბამისად გაგზავნის ადგილი და დანიშნულების ადგილი მდებარეობს ან ორი ქვეყნის – შეთანხმების მხარეების – ტერიტორიაზე, ან ერთი სახელმწიფოს – შეთანხმების მხარის ტერიტორიაზე, თუ არსებობს მეორე ქვეყნის ტერიტორიაზე შეთანხმებული შეჩერების ადგილი. ამრიგად, თვით ხელშეკრულება, რომელიც ეხება აღნიშნულ ტერიტორიულ ადგილებს განსაზღვრავს კონვენციის გამოყენებას. მაგრამ, გადაყვანა-გადაზიდვის ნამდვილად შემსრულებელ გადამყვან-გადამზიდავთან ასეთი ხელშეკრულების არარსებობის შემთხვევაშიც კი (მაგალითად, კოდების ერთობლივად გამოყენებით ფრენის შემთხვევაში), კონვენცია გამოყენებული უნდა იყოს².

კონვენცია გამოიყენება ასევე სახელმწიფოს ან მისი იურიდიულად შექმნილი ორგანოების მიერ შესრულებული გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ, მაგრამ სახელმწიფოს ნებისმიერ დროს შეუძლია გამოაცხადოს, რომ კონვენცია არ უნდა გამოიყენონ ამ გადაყვანა-გადაზიდვისთვის, და ასევე ადამიანთა

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/> / стр. 1-2;

² იხ. დ. გეფერტიჟი, ავიაკომპანიების მიერ კოდების ერთობლივი გამოყენება, ჟურნალი „სამართალი“, 2003, №8;

გადაყვანის, სახელმწიფოს სამხედრო ტვირთის ან ბარგის გადაზიდვის მიმართ, სახელმწიფოს მიერ დარეგისტრირებულ და იჯარით აღებულ საჰაერო ხომალდზე, რომლის მთელი ტევადობა დაჯავშნულია ასეთ ხელისუფალთა მიერ ან მათი სახელით.

მაგრამ კონვენცია არ გამოიყენება საფოსტო გზავნილების გადაზიდვის მიმართ. ასეთ გზავნილებზე ერთადერთი დადებითი დებულება გვაუწყებს, რომ გადამზიდავი პასუხს აგებს „მხოლოდ შესაბამისი საფოსტო ადმინისტრაციის მიმართ იმ წესების მიხედვით, რომლებიც გამოიყენება გადამზიდავებსა და საფოსტო ადმინისტრაციებს შორის ურთიერთობაში“. ეს დებულება აღებულია მონრეალის 1975 წლის №4 ოქმიდან; ის არ ხსნის, თუ ვინ არის „შესაბამისი საფოსტო ადმინისტრაცია“ (გაგზავნის, დანიშნულების, ტრანზიტის ადმინისტრაცია) და როგორი „წესები“ უნდა იყოს გამოყენებული.

ჰაერით გადასატანი საფოსტო გზავნილების მიმართ ცნობილი არ არის რაიმე სასამართლო პრაქტიკა.

გ) დოკუმენტაცია

კონვენციის II თავი არის მნიშვნელოვანი მოდერნიზაცია და ძველი სისტემის მორალისტური მოთხოვნებიდან დაშორებულია, ე.ი. იმ სისტემიდან, რომელიც მოდელირებული იყო ძველი საზღვაო პრაქტიკის მიხედვით. არსებითად, II თავი აერთიანებს 1971 წლის გვატემალის ოქმს (რომლებიც არასოდეს ყოფილა ძალაში შესულ მოდერნიზებულ დებულებებში), მგზავრთა და ბარგის მიმართ და 1975 წლის მონრეალის №4 ოქმსა ტვირთის მიმართ. ვერავითარი დარგობრივი ინიციატივები და სახელმწიფოთა ცალმხრივი მოქმედებები ვერ შეძლებდნენ ახალი კონვენციის გარეშე გაემარტივებინათ და შეექმნათ დოკუმენტაციის სავალდებულო სისტემა. მაგრამ მსოფლიოს ავიაკომპანიები ხარჯავენ დიდ თანხებს დოკუმენტაციისადმი დღევანდელი მოთხოვნების შესრულებაზე, საბოლოოდ კი ამას მომხმარებელი იხდის.

მგზავრებისა და ბარგისთვის კონვენცია მოითხოვს მხოლოდ – გადაყვანა-გადაზიდვის ინდივიდუალურ ან კოლექტიურ დოკუმენტს, რომელიც უნდა იყოს წარდგენილი და შეიცავდეს მხოლოდ კონვენციის გამოყენების შესახებ არსებით ინფორმაციას (გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილის მითითებას ან სხვა ტერიტორიაზე შეჩერების შეთანხმებული ადგილის მითითებას, თუ გაგზავნის ადგილი და დანიშნულების ადგილი კონვენციის ერთი სახელმწიფოს – მხარის ტერიტორიაზე იმყოფება). ასეთი დოკუმენტის წარდგენა შეიძლება შეიცვალოს „ნებისმიერი სხვა საშუალებით, რომელიც ინფორმაციას ინახავს...“ თუ გამოიყენება ასეთი „სხვა საშუალება“, გადამყვან-გადამზიდავმა მგზავრს უნდა შესთავაზოს ასეთი “სხვა საშუალებით“ შენახული ინფორმაციის წერილობით წარდგენა. ეს იძლევა მონაცემთა ელექტრონული დამუშავების ფართო შესაძლებლობას „ქაღალდის სამუშაოს“ მინიმუმამდე დაყვანით და ამარტივებს ბილეთებით უზრუნველყოფას. მაგრამ ნაკლებად სარწმუნოა, რომ მთლიანად „უბილეთო“ მგზავრობა ფართოდ იქნება გამოყენებული პრაქტიკაში

– მგზავრებისთვის საჭირო იქნება გადაყვანის რაღაც წერილობითი დადასტურება ანგარიშგების, უკან დაბრუნების შესვლის ფორმალობებისთვის და ა.შ. დარეგისტრირებული ბარგის თითოეულ ადგილზე გადამზიდველმა უნდა გასცეს საბარგო საიდენტიფიკაციო იარლიყი.

სამწუხაროდ, კონვენცია სამუდამოდ აწესებს მოთხოვნას: „მგზავრს უნდა მიეცეს წერილობითი შეტყობინება იმის თაობაზე, რომ, როცა ეს კონვენცია გამოიყენება, იგი არეგულირებს და შეუძლია შეზღუდოს გადამყვან-გადამზიდავების პასუხისმგებლობა...“¹. ბილეთში „შეტყობინების“ შესახებ მოთხოვნა, ამოსავალი სისტემის ფარგლებში, სასამართლო დავებისთვის უხვად „დანადგომი ველი“ იყო. კონვენცია „შეტყობინებას“ ბილეთის სავალდებულო ნაწილად არ მიიჩნევს (რადგან შესაძლოა არავითარი ბილეთი არ იყოს) და, იმედი უნდა ვიქონიოთ, რომ საერთო „წერილობითი“ შეტყობინება (მაგალითად, აეროპორტში ავიაკომპანიების განცხადებების დაფებზე ან გადამყვან-გადამზიდავების აგენტებთან და ა.შ.) უნდა აკმაყოფილებდეს კონვენციის მოთხოვნებს. ნებისმიერ შემთხვევაში, კონვენციაში არ არის წერილობითი „შეტყობინების“ არარსებობისათვის არანაირი სანქციაზე წინასწარი შეთანხმება და უნდა ვადიაროთ, რომ წესი სანქციის გარეშე, ფაქტობრივად, წესი არ არის და ეს დებულება შეიძლება გამოვტოვოთ. მეტიც, მე-3 მუხლის მე-5 პუნქტი ადასტურებს², რომ იმ დებულებების შეუსრულებლობა, რომლებიც ეხება გადაყვანის სამგზავრო დოკუმენტს, „არანაირად არ ეხება გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობას ან იურიდიულ ნამდვილობას, რომელიც, ამის მიუხედავად, სავალდებულო წესით, კონვენციის წესებს ექვემდებარება, იმათი ჩათვლით, რომლებიც მიეკუთვნებიან პასუხისმგებლობის შეზღუდვას“. ამრიგად, ცხადია, რომ კონვენცია ამსუბუქებს დოკუმენტაციის ყველა ფორმალობას და არ ურთავს სანქციის ნაკლოვანებას.

ტვირთის გადაზიდვის მიმართ საჭიროა ავიაზედნადების გაცემა, მაგრამ „ნებისმიერი საშუალება, რომელიც ინახავს შესასრულებელი გადაზიდვის შესახებ ჩანაწერს, შეიძლება გამოყენებული იყოს, როგორც სანაცვლო ავიაზედნადების მისაღებად“. სატვირთო ქვითარი უნდა გასცეს გადამზიდავმა, თუ ამას მოითხოვს ტვირთის გამგზავნი, როცა გამოიყენება ასეთი „სხვა საშუალებები“. ავიაზედნადების ან სატვირთო ქვითრის შინაარსი არსებითად გამარტივდა – მასში საჭიროა მიეთითოს გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილები (ან შეჩერების შეთანხმებული ადგილი) და ტვირთის წონა.

SGMW ჯგუფის დონეზე სიტყვები – „ხასიათი და“ – უყურადღებობის გამო შევიდა კონვენციის პროექტში და კონფერენციაზე მეორედ აღინიშნა, რომ ეს სიტყვები არ არის მონრეალის №4 ოქმის ტექსტში (რომელიც ახლახან შევიდა

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>;

² იქვე, სტ. 3-5

ძალაში) და შეიძლება მას სიძნელეები გამოეწვიოს ავიასატრანსპორტო სფეროში. სად გონებას უნდა ეკარნახა, რათა არ ეცადათ მოცემულ ეტაპზე მონრეალის №4 ოქმის ტექსტიდან რაიმე გადახვევების გაკეთება, მაგრამ კონფერენციის დამამთავრებელ სხომებზე ეს საკითხი იქცა ერთ-ერთ მთავარ „არსებით“ და „პრინციპულ“ საკითხად ბევრი იმედგაწბილებული დელეგაციისათვის, რომლებიც იძულებული იყვნენ შერიგებოდნენ დამარცხებას ნამდვილად მნიშვნელოვან საკითხებში. სიტყვა „ხასიათის“ ირგვლივ გაცხოველებული დისკუსია იმდენად დაიძაბა, რომ იგი შეიძლება მთლიანად კონფერენციის შედეგსაც დამუქებოდა. როგორც ბრძნული კომპრომისი, ტვირთის „ხასიათზე“ მითითება არ ყოფილა შეტანილი მე-5 მუხლის ავიაზედნადების დეტალებში. მაგრამ დაემატა მე-6 მუხლი, რომელიც იურიდიული აზრის გარეშე ზეპირად ხსნის, რომ საჭიროების შემთხვევაში ტვირთის გამგზავნისაგან შეიძლება საჭირო გახდეს დოკუმენტის წარდგენა, რომელიც მიუთითებს ტვირთის ხასიათზე საბაჟო, საპოლიციო და ანალოგიურ სახელმწიფო ორგანოებთან დაკავშირებული ფორმალობების შეუსრულებლად¹; ამის მიუხედავად, ხაზგასმულია, რომ ეს დებულება გადამზიდავს არავითარ მოვალეობას, ვალდებულებას ან მისგან გამომდინარე პასუხისმგებლობას არ აკისრებს.

ამ დებულების მნიშვნელობა ბუნდოვანი დარჩა და მხოლოდ მისი რედაქტირების „ისტორია“ ხსნის მის წარმომავლობას. მას, ფაქტობრივად, პრაქტიკაშიც არაფერი არა აქვს საერთო ავიაზედნადებთან და მის შინაარსთან, და შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოებს ნებისმიერ დროს, კონვენციის მიუხედავად, შეუძლიათ ტვირთის გამგზავნისაგან მოითხოვონ ტვირთის ხასიათის აღმწერი დოკუმენტის წარდგენა. ეს დოკუმენტი უნდა იყოს ავიაზედნადები. ტვირთის „ხასიათით“ დაინტერესების ხაზგასასმელად, კონფერენციამ ასევე მოიწონა რეზოლუცია, რომელიც კატეგორიულად იძლევა რეკომენდაციას ჩიკაგოს კონვენციის მე-18 დანართის დებულებების მკაცრი შესრულებისათვის, რომელიც ეხება საშიში ტვირთების ტრანსპორტირებას².

მონრეალის კონვენციის პირველი მუხლი განსაზღვრავს, რა შემთხვევებში გამოიყენება კონვენციის დებულებები:

ა) ადამიანთა, ბარგისა და ტვირთის ნებისმიერი საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებისას, რომლებიც ხორციელდება სათანადო ანაზღაურების პირობით;

ბ) ადამიანთა, ბარგის და ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვებისას, რომელთაც ახორციელებს ავიასატრანსპორტო საწარმოს საჰაერო ხომალდი ანაზღაურების გარეშე;

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст. 5-6;

² Конвенция о Международной Гражданской Авиации (Чикаго, 1944 год) Приложения №18, <http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapi/convMGApril.htm>;

გ) საჰაერო გადაზიდვების შემთხვევაში, რომელთაც ახორციელებენ პირები – ხელშეკრულებით განსაზღვრული გადამზიდველები. აღნიშნული კატეგორიის გადამზიდველების მიმართ გამოიყენება კონვენციის V თავში ჩამოყალიბებული განსაკუთრებული რეჟიმი – ანუ რეჟიმი ხელშეკრულებით გადაყვანა-გადამზიდველისა და ფაქტობრივი გადამზიდველისათვის.

ამავე მუხლის მეორე პუნქტი განსაზღვრავს საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის მნიშვნელობას ამ კონვენციის მიზნებისათვის: „საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა ამ კონვენციის მიზნებისათვის არის ნებისმიერი გადაყვანა-გადაზიდვა, რომლის დროსაც მხარეების შეთანხმების საფუძველზე, გამგზავრების პუნქტი და საბოლოო დანიშნულების პუნქტი განლაგებულია ან ორი წვერი-სახელმწიფოს ტერიტორიებზე, ან ერთი და იმავე წვერი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, მიუხედავად იმისა, არის თუ არა შესვენება გადაყვანა-გადაზიდვაში ან გადატვირთვა, თუ შეთანხმებული გაჩერება გათვალისწინებულია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუნდაც ეს სახელმწიფო არ იყოს წვერი-სახელმწიფო. გადაყვანა-გადაზიდვა ერთი და იმავე წვერი-სახელმწიფოს ტერიტორიის ორ პუნქტს შორის, სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე შეთანხმებული გაჩერების გარეშე, არ განიხილება საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვად ამ კონვენციის შესაბამისად“ (მუხ. 1. 2)².

აღნიშნული დებულებიდან გამომდინარე, კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოებს საშუალება აქვთ გამოიყენონ კონვენციის დებულებები ყველა ისეთ შემთხვევაში, როდესაც მგზავრი ყიდულობს ბილეთს ორი მიმართულებით და საწყისი და საბოლოო დანიშნულების პუნქტები განლაგებულია წვერი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუნდაც შეთანხმებული გაჩერების პუნქტი მდებარეობდეს კონვენციის არაწვერი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. აღნიშნულ მოსაზრებას განამტკიცებს კონვენციის 55-ე მუხლის მე-2 პუნქტიც³, რომელიც ამკვიდრებს კონვენციის მოქმედების ტერიტორიულ პრინციპს (დაწვრილებით იხ. ქვემოთ). კონვენციის მოქმედების ობიექტის განსაზღვრისას, მნიშვნელოვანია პირველი მუხლის მე-3 პუნქტის განმარტებაც⁴, რომელიც ითვალისწინებს, რომ ამ კონვენციით განსაზღვრული მიზნებისათვის გადაყვანა-გადაზიდვა, რომელსაც ახორციელებს რამდენიმე თანამიმდევრული გადაყვანა-გადამზიდველი, ითვლება ერთიან გადაყვანა-გადაზიდვად, თუ მხარეები მას განიხილავენ ერთიან ოპერაციად. ერთიან გადაყვანა-გადაზიდვად რომ ჩაითვალოს, არა აქვს მნიშვნელობა, ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვის განსახორციელებლად დადებულია ერთი თუ მეტი ხელშეკრულება. ამასთან, გადაყვანა-გადაზიდვა საერთაშორისო ხასიათს არ

¹ მაგ. საერთაშორისო გადაზიდვად არ ჩაითვლება რეისი – თბილისი-ბათუმი;

² Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст. 1-2;

³ იქვე, ст. 55.2;

⁴ იქვე, ст. 55.3;

კარგავს იმ შემთხვევაშიც, თუ ზემოაღნიშნული ერთი ან მეტი ხელშეკრულების პირობები უნდა განხორციელდეს ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.

კონვენცია გამოიყენება არა მარტო კერძო კომპანიების მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ, არამედ ისეთ შემთხვევებშიც, როდესაც გადაყვანა-გადაზიდვებს ახორციელებს სახელმწიფო ან/და საჯარო სამართლის სხვა იურიდიული პირი, თუ ისინი ახორციელებენ გადაზიდვებს ზემოაღნიშნული წესების შესაბამისად (მუხ. 2)¹.

რაც შეეხება საფოსტო გზავნილებს, გადამზიდავი პასუხისმგებელია მხოლოდ შესაბამისი საფოსტო ადმინისტრაციის წინაშე იმ წესების შესაბამისად, რომლებიც გამოიყენება გადამზიდველსა და საფოსტო ადმინისტრაციას შორის ურთიერთობებთან მიმართებაში (მუხ. 2). ყურადსაღებია, რომ აღნიშნული რედაქციის მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებელია მხოლოდ საფოსტო ადმინისტრაციის წინაშე. რაც შეეხება საფოსტო გზავნილებს, მის განმარტებას არ იძლევა კონვენცია. ასეთ შემთხვევაში შეგვიძლია გამოვიყენოთ როგორც საქართველოში მოქმედი საერთაშორისო საფოსტო ხელშეკრულებები, ისე საფოსტო გზავნილის ის განმარტება, რომელსაც იძლევა „კავშირგაბმულობისა და ფოსტის შესახებ“ საქართველოს კანონი, კერძოდ, „საფოსტო გზავნილება – წერილობითი კორესპონდენცია, ფულადი გზავნილება, ამანათი, ბანდეროლი, ხელმოწერით პერიოდული გამოცემები“.

კონვენციის დებულებები გამოიყენება შერეული გადაყვანა-გადაზიდვების დროსაც – ანუ როდესაც გადაყვანა-გადაზიდვა ხორციელდება ტრანსპორტის რამდენიმე სახეობის საშუალებით. ასეთ დროს, კონვენციის დებულებები გამოიყენება მხოლოდ „საჰაერო გადაზიდვის“ დროს, რომელიც შერეული გადაზიდვის შემადგენელი ნაწილია (მუხ. 38)². 38-ე მუხლი უნდა განიხილებოდეს პირველი მუხლის და მე-18 მუხლის მე-4 პუნქტის დებულებებთან ერთად.

კონვენციის გამოყენებასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია კონვენციის 55-ე მუხლი³. 55-ე მუხლის პირველი პუნქტი ადგენს, რომ კონვენციას აქვს უპირატესი ძალა ნებისმიერი წესების მიმართ, რომლებიც გამოიყენება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ. ნოვაციად შეიძლება ჩაითვალოს ამავე მუხლის მეორე პუნქტი, რომელიც ადგენს კონვენციის გამოყენების ტერიტორიულ პრინციპს. მაგალითად, თუ A და B სახელმწიფოები არიან კონვენციის წევრი, ხოლო C სახელმწიფო არა, მაშინ მონრეალის კონვენციის დებულებები გამოიყენება შემდეგ შემთხვევებში: 1) გადაყვანა-გადაზიდვა A და B სახელმწიფოებს შორის და; 2) გადაყვანა-გადაზიდვა მარშრუტით A(B) – C – A(B).

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст. 2

² იქვე, ст. 38;

³ იქვე, ст. 55;

კონვენციის გამოყენებისა და მოქმედების საკითხების ინტერპრეტაციასთან დაკავშირებით, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციამ 2003 წლის ნოემბერში მიმართა იკაოს სამართლებრივი ბიუროს დირექტორს ლუდვიგ ვებერს, რომელმაც განმარტა, რომ თუ მგზავრი შეიძენს ბილეთს წინა აბზაცის მე-2 მაგალითში მოყვანილ მარშრუტზე (ბილეთი ორივე მიმართულებით), მაშინ მოქმედებს მონრეალის კონვენციის დებულებები იმ შემთხვევებშიც კი, თუ გადაყვან-გადაზიდველი C სახელმწიფოს კომპანიაა¹.

დოქტორი ვებერი ასევე მიიჩნევს, რომ მონრეალის კონვენციის დებულებები არ გამოიყენება: 1) საქართველოსა და მონრეალის კონვენციის წევრ-სახელმწიფოს შორის ერთი მიმართულებით ფრენის დროს; 2) თუ საწყისი ადგილი და საბოლოო დანიშნულების პუნქტი ეკუთვნის კონვენციის არა-წევრ სახელმწიფოს, ხოლო შეთანხმებული გაჩერების ადგილი არის კონვენციის წევრ-სახელმწიფოს ტერიტორია.

გარდა ამისა, C სახელმწიფოს ავიაგადაზიდველს კონვენციის წევრ სახელმწიფოში გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებისას, ამ სახელმწიფოს სათანადო ორგანოებს სრული უფლება აქვთ მოსთხოვონ კონვენციით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის უზრუნველყოფი დაზღვევები (მუხ. 50).

აღნიშნულ საკითხთან მიმართებაში მნიშვნელოვანია კონვენციით გათვალისწინებული სასამართლოს იურისდიქციის საკითხის განხილვა.

დ) გადაყვანის პასუხისმგებლობა მგზავრთა მიმართ

გადაყვანი პასუხისმგებელია მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში მიყენებული ზიანისათვის იმ პირობით, თუ სიკვდილის ან დაზიანების გამომწვევი შემთხვევა მოხდა საჰაერო ხომალდზე ან ხომალდში ჩასხდომის ან ხომალდიდან გადმოსვლის პროცედურების შესრულების დროს².

გადაყვანის პასუხისმგებლობის შესახებ ეს საბაჟო დებულება სიახლე არ არის და, ფაქტობრივად, სერიოზული უკან გადადგმული ნაბიჯია გვატემალის 1971 წლის ოქმის ტექსტთან შედარებით. სიტყვები „მიყენებული ზიანი“ თავისთავად ადგენს, რომ ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ ფაქტობრივი ზიანი ნებისმიერი საჯარიმო, სავარაუდო და სხვა არამატერიალური ზიანის გამონაკლისის პირობებში. ქალაქ გვატემალის ოქმში მითითებები იყო „პირად ზიანზე“ – უფრო ფართო კონცეფციაზე, ვიდრე „სხეულის დაზიანება“ და სამწუხაროა, რომ ეს შესაძლებლობა ღიად არ იქნა შენარჩუნებული გონებრივი უნარების შემასუსტებელი ფსიქიკური ტრავმის ან სხვა „ფსიქიკური დაზიანების გამო“ ასანაზღაურებლად. მიუხედავად იმისა, რომ ზოგიერთი დელეგაცია ფსიქიკური დაზღვევის შეტანისკენ იხრებოდა, საავიაციო დამზღვევათა საერთაშორისო კავშირი (IUAI) მიესალმა მას, რომ SGMW ჯგუფმა პროექტიდან (გვატემალისა) გამოთქვა „პირადი“ ან იურიდიული კომიტეტის

¹ დოქტორ ლუდვიგ ვებერის 2003 წლის 15 ოქტომბრის ელექტრონული წერილი (საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის სახელზე)

სიტყვები „ფსიქიური დაზიანება“ და მითითება გააკეთა მხოლოდ „დაზიანებაზე“, IUAL-დან დამკვირვებელი დაუინებით მოითხოვდა, რომ სიტყვა „სხეულის“ უნდა დაემატოს „დაზიანებას“, რათა „თავიდან იქნას აცილებული იმის შესაძლებლობა, რომ „ფსიქიური დაზიანება“ უკან დაბრუნდეს სიტყვა „დაზიანება“ მეტისმეტი ფართო გაგებით“. კონფერენციამ ასევე გამორიცხა SGMW ჯგუფის პროექტიდან წინადადება, რომელიც გადამყვან-გადამზიდავს პასუხის-მგებლობისაგან ათავისუფლებდა, თუ (ან „იმ დონით, რომ“) სიკვდილი ან დაზიანება დადგა მგზავრის ჯანმრთელობის მდგომარეობის გამო.

მიუხედავად იმისა, რომ მე-17 მუხლის რედაქტირება უკან გადადგმული ნაბიჯია გვატემალის ოქმის ტექსტთან და ასევე იურიდიული კომიტეტისა და SGMW-ს მიერ მომზადებულ ტექსტთან შედარებით¹, იმედი უნდა ვიქონიოთ, რომ სასამართლო პრაქტიკა ცნების „სხეულის დაზიანება“ – განმარტავს ისეთივე მოქნილობით (და ერთადერთობის არარსებობით), როგორც ეს ამჟამად ხდება და, საბოლოოდ, სასამართლო პრაქტიკა აღიარებს, რომ ფსიქიკური ტრავმები შეიძლება იმდენადვე დამანგრეველი იყოს, როგორც ფიზიკური.

კონვენციამ ბუნდოვანი დატოვა და ცუდად განსაზღვრა ცნება „შემთხვევა“ და არა ისე როგორც (გვატემალის ოქმის მიხედვით) ცნება „მოვლენა“. ტერმინი „შემთხვევა“ უნდა იყოს თუ არა დაკავშირებული ტიპურ საავიაციო რისკებთან, რისთვისაც გადამყვან-გადამზიდავს პასუხისმგებლობა ეკისრება, თუ ნებისმიერი შემთხვევა იწვევს გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობას? „შემთხვევები“ შეიძლება მოიცავდეს ნებისმიერი რაოდენობის მოულოდნელ და არანორმალურ მოვლენებს, რომელთაგან ზოგიერთს არავითარი დამოკიდებულება არა აქვთ საავიაციო სარჩელთან და შეიძლება ხდებოდეს ყველგან (მაგალითად, სხვა მგზავრის მხრიდან ძალადობა, თვითმფრინავში საკვებით მოწამვლა, რომელიც გამოწვეულია თვითმფრინავში მიწოდებული პროდუქტით, რასაც ვერ აკონტროლებს გადამყვან-გადამზიდავი...).

1. მგზავრები

მგზავრების გადაყვანისას მათზე გაიცემა ინდივიდუალური ან ჯგუფური გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტი, რომელშიც მითითებული უნდა იყოს: 1) საწყისი და საბოლოო დანიშნულების პუნქტები; 2) თუ საწყისი და საბოლოო დანიშნულების პუნქტები განლაგებულია ერთი და იმავე წვერი-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე და ერთი ან მეტი წინასწარ განსაზღვრული გაჩერების

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г., <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст. 17 და Гватемальский протокол 1971 г., Doc 8932/2

ადგილმდებარეობს სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, სულ მცირე, ერთი ასეთი გაჩერების პუნქტი მაინც (მუხ. 3)¹. კონვენცია განსაზღვრავს, რომ ამ დოკუმენტის გაცემა სავალდებულო არ არის და შესაძლებელია, აღნიშნული ინფორმაცია მიეწოდოს მგზავრს სხვა დოკუმენტის ფორმითაც. ეს დებულებები მოიცავს მგზავრის დაცვის საშუალებებს, რომელიც ამოქმედდება შესაბამისი გარემოებების არსებობისას. გარდა ამისა, კონვენციის მე-3 მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტების მიზანია არა სახელმწიფოთა შეზღუდვა, რა ინფორმაცია უნდა იყოს შეტანილი შესაბამის სამგზავრო დოკუმენტში, არამედ სავალდებულო მინიმუმის ჩამოყალიბება. შესაბამისად, სახელმწიფოს შეუძლია, შიდა კანონმდებლობის გათვალისწინებით მოითხოვოს უფრო მეტი ინფორმაციის შეტანა შესაბამის დოკუმენტში. ამასთან დაკავშირებით, მიზანშეწონილად მიმაჩნია, იკაოსათვის კონვენციის სარატიფიკაციო სიგელის ჩაბარებისას, სახელმწიფომ გააკეთოს განცხადება ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით მე-3 მუხლის 1-ელ და მე-2 პუნქტებთან და გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების რეკვიზიტების შემცველ სხვა მუხლებთან დაკავშირებით.

მგზავრს უნდა გადაეცეს საიდენტიფიკაციო საჭდე რეგისტრირებული ბარგის ყოველ ადგილზე².

მგზავრებს უნდა ეცნობოს იმის შესახებ, რომ აღნიშნული კონვენციის გამოყენების შემთხვევაში, გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შეზღუდულია.

აღსანიშნავია, რომ ზემოაღნიშნული მოთხოვნების შეუსრულებლობა არ გამოიწვევს გადაზიდვის ხელშეკრულების არარსებობას ან ბათილობას (მუხ. 3). მგზავრის წინაშე გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შეიძლება დადგეს პირის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების, ბარგის განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანების შემთხვევებში (მუხ. 17.1 და 17.2)³.

გადამზიდველს ეკისრება ვალდებულება აანაზღაუროს პირის სიკვდილით ან სხეულის დაზიანებით გამოწვეული ზიანი, თუ აღნიშნულის გამომწვევი შემთხვევა მოხდა: 1) საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან 2) ბორტზე ასვლასა და გადმოსვლასთან დაკავშირებული ნებისმიერი ოპერაციის დროს.

21-ე მუხლი აყალიბებს სამართლებრივ საფუძველს პირის სიკვდილით ან სხეულის დაზიანებით გამოწვეულ ზიანთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობისათვის⁴. აღნიშნული მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, გადამზიდველს არ შეუძლია

¹ უნდა აღინიშნოს, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტებთან დაკავშირებული დებულებები (კერძოდ, მე-3, 5, 7 და მე-8 მუხლი) არ გამოიყენება გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ, რომლებიც ხორციელდება განსაკუთრებულ გარემოებებში (მუხ. 51);

² იხ. თ. ვეფხვაძე, სამგზავრო ავიაგადაზიდვის სამართლებრივი მოწესრიგების პრობლემა, ჟურნალი „სამართალი“ 2006, №1-2; გვ. 67;

³ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст.17;

⁴ იქვე, ст. 21

გამორიცხოს ან შეზღუდოს თავისი პასუხისმგებლობა იმ ზიანის მიმართ, რომელიც დადგა მე-17 მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად (პირის სიკვდილით ან სხეულის დაზიანებით გამოწვეული ზიანი) და არ აღემატება 100 000 სსუ-ს თითოეულ მგზავრთან მიმართებაში.

შესაბამისად, შეიძლება დავასკვნათ, რომ 100 000 არის ზედა ზღვარი გადაყვან-გადამზიდველის გარდაუვალი პასუხისმგებლობისათვის, რომლის ფარგლებშიც უნდა მიიღოს გადაწყვეტილება საქმის განმხილველმა სასამართლომ. ამასთან, უნდა აღინიშნოს, რომ გადამზიდველის პასუხისმგებლობა დადგება ყველა შემთხვევაში, თვით ფორს მაჟორის დროსაც, მაგრამ 100 000-ის ფარგლებში.

რაც შეეხება ზიანს, რომელიც აღემატება 100 000-ს თითოეული მგზავრის მიმართ, გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შეიძლება არ დადგეს იმ ნაწილში, რომელიც აღემატება 100 000-ს, თუ გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ: 1) ზარალი არ გამოუწვევია გადამზიდველის, მისი თანამშრომლის ან აგენტის გაუფრთხილებლობას, არასწორ საქციელს ან უმოქმედობას; 2) ზარალი გამოიწვია მესამე მხარის გაუფრთხილებლობამ, არასწორმა საქციელმა ან უმოქმედობამ.

როგორც ვხედავთ, აღნიშნული დებულება მტკიცების ტვირთს აკისრებს გადამზიდველს 100 000-ის ზემოთ დამდგარი ზიანით გამოწვეული პასუხისმგებლობის თავიდან ასაცილებლად.

გადამყვან-გადამზიდველს ეკისრება ვალდებულება ზიანისათვის, რომელიც დადგა მგზავრის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დაგვიანების შედეგად. თუმცა გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა არ დადგება, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ: 1) მან, მისმა თანამშრომლებმა ან აგენტებმა მიზანშეწონილად მიიღეს ყველა აუცილებელი ზომა, რათა თავიდან აეცილებინათ ზიანი, ან 2) შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება (მუხ. 19)¹. თუ არ დამტკიცდება აღნიშნულ გარემოებათა არსებობა და ავიაგადამზიდავს დაეკისრება პასუხისმგებლობა, მაშინ 22-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად², გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მგზავრის გადაყვანის დაგვიანებისათვის შემოიფარგლება თითოეულ მგზავრზე 4150 სსუ-თი.

სასამართლოს შეუძლია გადამზიდველს დააკისროს სასამართლო ხარჯების ანაზღაურება შიდა კანონმდებლობის შესაბამისად. აღნიშნული დებულება არ გამოიყენება, თუ თანხა, რომელიც დაკისრებულია ზიანის ანაზღაურებისათვის, გარდა სასამართლო და სასამართლო განხილვასთან დაკავშირებული სხვა ხარჯებისა, არ აღემატება ხარჯებს, რომელიც გადაყვან-გადამზიდველმა წერილობითი ფორმით შესთავაზა მოსარჩელეს ზიანის მიყენებიდან 6 თვის განმავლობაში ან სასამართლო

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г., <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/> ст. 19;

² იქვე ст.22

პროცესის დაწყებამდე, თუ ეს თარიღი უფრო გვიან დადგა (მუხ. 22.6)¹.

თუ საავიაციო უბედურმა შემთხვევამ გამოიწვია პირის სიკვდილი ან სხეულის დაზიანება, მაშინ გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია, განახორციელოს წინასწარი გადახდა, თუ ამას ითვალისწინებს სახელმწიფო კანონმდებლობა, რათა დააკმაყოფილოს ასეთი პირების გადაუდებელი ეკონომიკური მოთხოვნილებები. გადახდა არ ნიშნავს პასუხისმგებლობის აღიარებას და გადახდილი თანხა შეიძლება ჩაითვალოს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ზიანის ანაზღაურებისათვის მოგვიანებით გადახდილ მთლიან თანხაში (მუხ 28)².

აღსანიშნავია, რომ დაზარალებულს შეუძლია წინასწარი გადახდა მოითხოვოს მხოლოდ ორ: 1) მგზავრის დაზიანებისა ან 2) სიკვდილის შემთხვევაში თუ ისინი გამოწვეულია საავიაციო შემთხვევით.

მართალია, წინასწარი გადახდა არ არის კონვენციის იმპერატიული მოთხოვნა, მაგრამ მიზანშეწონილობიდან გამომდინარე, სასურველი იქნება საქართველოს შიდა კანონმდებლობაში ამ მუხლის ინკორპორირება. ვინაიდან ნორმა მნიშვნელოვანია, საჭირო იქნება შესაბამისი ნორმატიული აქტის შემუშავება წინასწარი გადახდის ზღვარის განსასაზღვრად და გადახდის წესის შესამუშავებლად.

2. ბარგი

ახალი კონვენციით „ბარგი“ ნიშნავს როგორც რეგისტრაციაში გატარებულ, ისე არარეგისტრირებულ ბარგს, მაგრამ პასუხისმგებლობის რეჟიმი სხვადასხვანაირია. გადამყვან-გადამზიდავი მკაცრად აგებს პასუხს რეგისტრაციაში გატარებული ბარგის დაზიანების, დაკარგვის ანდა გაფუჭების შემთხვევაში გამოწვეული ზიანისათვის, ოღონდ იმ პირობით, რომ ასეთი ზიანის გამომწვევი მოვლენა მოხდა საჰაერო ხომალდში ნებისმიერი პერიოდის დროს, როცა ბარგი გადამზიდავის ზედამხედველობაში იყო. საყურადღებოა ის, რომ ეს დებულება მიეკუთვნება „მოვლენას“ (და არა „შემთხვევას“, როგორც ეს მგზავრების მიმართ იყო). შეიძლება ვიკამათოთ, რომ საბაჟო ზონის ან აეროპორტის უსაფრთხოების ზონის ფარგლებში ბარგი არ არის გადამზიდავის „ზედამხედველობის ქვეშ“ და მას პასუხისმგებლობა არ უნდა დაეკისროს იქ მომხდარი ზიანისათვის. „არარეგისტრირებული“ ბარგის (ე.ი. საგნების, რომლებსაც მგზავრი ინახავს და პირადი ნივთების) მიმართ კონვენცია ითვალისწინებს ბრალზე დაფუძნებულ პასუხისმგებლობას, ხოლო გადამზიდავი პასუხს აგებს, თუ ზიანი დადგა მისი, მისი მოსამსახურეებისა ან წარმომადგენლების ბრალით.

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст. 22;

² იქვე, ст. 28

ბარგთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას მნიშვნელოვანია იმ გარემოების გათვალისწინება, რომ კონვენცია ერთმანეთისაგან განასხვავებს რეგისტრირებულ და არარეგისტრირებულ ბარგს. როდესაც გამოიყენება ტერმინი „ბარგი“, იგი მოიცავს როგორც რეგისტრირებულ, ისე არარეგისტრირებულ ბარგს. თუ განსხვავებული რეჟიმი გამოიყენება, მაშინ აუცილებელია მითითება ამ გარემოებაზე¹.

რეგისტრირებული ბარგის განადგურებით, დაკარგვით ან დაზიანებით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურების ვალდებულება გადამზიდველს წარმოეშობა, თუ ბარგის განადგურება, დაკარგვა ან დაზიანება მოხდა: 1) საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან 2) ნებისმიერ დროს, როდესაც რეგისტრირებული ბარგი იმყოფებოდა გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ქვეშ (in the charge of). გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შეიძლება გამოირიცხოს, თუ ზარალი დადგა ბარგის დეფექტის, ხარისხის ან ნაკლის გამო. გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა უნდა გამოირიცხოს მხოლოდ იმ ხარისხით, რა ხარისხითაც გამოიწვია ზიანის დადგომა მითითებულმა გარემოებებმა (მუხ. 17.2).

რაც შეეხება არარეგისტრირებულ ბარგს პირადი ნივთების ჩათვლით, მათი დაზიანების შემთხვევაში, გადამზიდველის პასუხისმგებლობა დადგება, თუ ზარალი გამოიწვია გადამზიდველის, მისი თანამშრომლების ან აგენტის ბრალეულმა ქმედებამ (მუხ. 17.2)².

გადამყვან-გადამზიდველს ეკისრება პასუხისმგებლობა ზიანისათვის, რომელიც დადგა ბარგის საჰაერო გადაზიდვის დაგვიანების შედეგად. თუმცა გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა არ დადგება, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ: 1) მან, მისმა თანამშრომლებმა ან აგენტებმა მიიღეს ყველა მიზანშეწონილად აუცილებელი ზომა, რათა თავიდან აეცილებინათ ზიანი ან 2) შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება (მუხ. 19)³.

ბარგის გადაზიდვისას ბარგის განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანების შემთხვევაში, გადამზიდველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება 1000 სსუ-თი თითოეულ მგ ზავრთან მიმართებაში. გამონაკლისია ის შემთხვევები, როდესაც მგ ზავრმა წინასწარ განაცხადა რეგისტრირებული ბარგის საბოლოო დანიშნულების პუნქტში მიტანაზე დაინტერესება და გადაიხადა დამატებითი მოსაკრებელი, თუ ეს აუცილებელია. გადამზიდველი ვალდებულია, გადაიხადოს ის თანხა, რაც მიუთითა მგ ზავრმა, თუ არ დაამტკიცებს, რომ აღნიშნული თანხა აღემატებოდა მგ ზავრის დაინტერესებას, რომ ბარგი საბოლოო დანიშნულების პუნქტში იყოს მიტანილი (მუხ. 22.2)⁴.

¹ იხ. Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007, стр 197;

² Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст.17

³ იქვე, ст. 19;

⁴ 22.2 მუხლის 17.4 მუხლთან ერთობლიობაში განხილვის შემთხვევაში, შეიძლება დავასკვნათ, რომ 22.2 მუხლი გამოიყენება, როგორც არარეგისტრირებული, ისე რეგისტრირებული ბარგის მიმართ;

სასამართლოს შეუძლია გადამზიდველს დააკისროს სასამართლოს ხარჯების ანაზღაურება შიდა კანონმდებლობის შესაბამისად. აღნიშნული დებულება არ გამოიყენება, თუ თანხა, რომელიც დაკისრებულია ზიანის ანაზღაურებისათვის, გარდა სასამართლო და სასამართლო განხილვასთან დაკავშირებული სხვა ხარჯებისა, არ აღემატება ხარჯებს, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველმა წერილობითი ფორმით შესთავაზა მოსარჩელეს ზიანის მიყენებიდან 6 თვის განმავლობაში ან სასამართლო პროცესის დაწყებამდე, თუ ეს თარიღი უფრო გვიან დადგა (მუხ. 22.6).

გადამზიდველის პასუხისმგებლობასთან მიმართებაში, ზემოაღნიშნულისგან განსხვავებული რეჟიმი მოქმედებს, თუ დამტკიცდება, რომ ზიანი მიყენებული იყო გადამყვან-გადამზიდველის, მისი მოსამსახურეების ან აგენტების მოქმედების ან უმოქმედობის გამო, რომელიც ჩადენილია ზიანის მიყენების განზრახვით ან დაუფიქრებლად, ან იმის გაცნობიერებით, რომ ამან შესაძლოა გამოიწვიოს ზიანი იმ პირობით, რომ დამტკიცებული იქნება მოსამსახურის ან აგენტის ასეთი მოქმედება ან უმოქმედობა, აგრეთვე ის რომ მოსამსახურე ან აგენტი მოქმედებდა თავისი მოვალეობების ფარგლებში.

3. ტვირთი

კონვენცია ზუსტად იმეორებს მონრეალის 1975 წლის №4 ოქმის ფორმულირებას¹. გადამზიდავი პასუხს აგებს ტვირთის დაშლის, დაკარგვის ანდა დაზიანების შემთხვევაში გამოწვეული ზარალისთვის მხოლოდ მაშინ როცა ზარალის გამომწვევი მოვლენა მოხდა საჰაერო გადაზიდვის დროს. მონრეალის №4 ოქმისგან განსხვავებით კონვენცია უნიფიცირებული სამართლის დოკუმენტია, რომელიც მკაცრ პასუხისმგებლობას აწესებს (ბრალის მიუხედავად) ტვირთის გადაზიდვისას. პასუხისმგებლობა აქაც ემყარება „მოვლენას“ და არა „შემთხვევას“ და გამოთქმა – „საჰაერო გადაზიდვის დროს“, მოიცავს მთელ პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც ტვირთი გადამზიდავის ზედამხედველობის ქვეშ იმყოფებოდა. გადამზიდავი პასუხისმგებლობისაგან თავისუფლდება იმ ზომით, რა ზომითაც იგი დაამტკიცებს (გაუქმებული მტკიცების ტვირთი), რომ ზიანი მოხდა თვით ტვირთის დეფექტის, ხარისხის ან ნაკლის გამო; დეფექტური შეფუთვის გამო: რომელიც შეასრულა გადამზიდავმა; ან ტვირთის შეტანის, გატანის ანდა ტრანზიტთან დაკავშირებული სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მოქმედებით.

ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში გაიცემა ავიასატვირთო ზედნადები. კონვენციის თანახმად, არ არის სავალდებულო ავიასატვირთო ზედნადების გაცემა. გადამზიდველს შეუძლია, გამოიყენოს ნებისმიერი სხვა საშუალება გადაზიდვის

¹ Монреальский протокол № 4, Монреаль 1975 г., Doc 9148

განხორციელების დასადასტურებლად. ამ შემთხვევაში, გადამზიდველმა გამგზავნის, ამ უკანასკნელის თხოვნით უნდა მისცეს სატვირთო ქვითარი (მუხ. 4)¹.

ავიასატვირთო ზედნადები ან სატვირთო ქვითარი უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას: 1) საწყისი პუნქტი და საბოლოო დანიშნულების პუნქტები; 2) თუ საწყისი პუნქტი და საბოლოო დანიშნულების პუნქტი მდებარეობს ერთი და იმავე წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე და ერთი ან მეტი წინასწარ განსაზღვრული გაჩერება ხდება სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, სულ მცირე ერთი გაჩერების პუნქტზე მითითება;² 3) ტვირთის (მუხ. 5). ამასთან, ტვირთის გადაზიდვასთან მიმართებაში მნიშვნელოვანია გამგზავნის, გადამყვან-გადამზიდველისა და მიმღების ერთმანეთის მიმართ პასუხისმგებლობა.

განსაკუთრებით უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, როდესაც ტვირთი იკავებს ერთზე მეტ ადგილს. ასეთ შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველს უფლება აქვს მოითხოვოს ცალკე ავიასატვირთო ზედნადების გაცემა. როდესაც ერთზე მეტი ადგილის გამოყენების შემთხვევაში გამოიყენება სხვა საშუალებები (სატვირთო ქვითარი და სხვა), გამგზავნისა და წარმოემობა უფლება – მოსთხოვოს გადამყვან-გადამზიდველს ცალკე სატვირთო ქვითარი (მუხ. 8).

ავიასატვირთო ზედნადებს ადგენს გამგზავნი სამ პირად. ერთი პირი განკუთვნილია გადამზიდველისათვის და ხელს აწერს გამგზავნი, მეორე – მიმღებისათვის და ხელს აწერს გამგზავნი და გადამზიდველი; მესამე პირს ხელს აწერს გადამზიდველი და გადასცემს გამგზავნს ტვირთის ჩაბარების მომენტში (მუხ. 7)³. კონვენცია უშვებს იმის შესაძლებლობას, რომ ავიასატვირთო ზედნადები შეადგინოს გადამზიდველმა. საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე არსებობს პრეზუმფცია ანუ მიჩნეულია, რომ გადამზიდველი მოქმედებს გამგზავნის სახელით. ამასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ გადამყვან-გადამზიდველი გამგზავნის სახელით მოქმედებს მხოლოდ სატვირთო ზედნადების შედგენასთან მიმართებაში.

აღსანიშნავია, რომ ზემოთ მითითებული დებულებების შეუსრულებლობა (კერძოდ, მუხ. 4-8) არ იწვევს კონვენციის წესების, მათ შორის, პასუხისმგებლობის შეზღუდვასთან დაკავშირებულის გამოუყენებლობას.

ტვირთის გადაზიდვასთან მიმართებაში მნიშვნელოვანია გამგზავნის, გადამზიდველისა და მიმღების უფლებები და მოვალეობები. განსაკუთრებით აღსანიშნავია, ვის ეკისრება

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст.4;

² საინტერესოა ის, რა სახის გადაზიდვების განხორციელების დროს გამოიყენება აღნიშნული მითითებანი. ასეთი შეიძლება იყოს საგამოფენო ან ტრანსფერული ტვირთები.

³ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст.7;

ვალდებულება, შეასრულოს საბაჟო, საპოლიციო ან სახელმწიფოს მიერ დაწესებული სხვა ფორმალობების შესრულება. მე-6 მუხლი ითვალისწინებს: „თუ აუცილებელია საბაჟო, საპოლიციო და სახელმწიფო ორგანოების მიერ დაწესებული სხვა ფორმალობებით გათვალისწინებული პროცედურების შესრულება, გამგზავნის შეიძლება მოეთხოვოს, წარადგინოს დოკუმენტაცია ტვირთის ხასიათზე მითითებით. აღნიშნული დებულებიდან არ გამომდინარეობს გადამზიდველის პასუხისმგებლობა, მოვალეობა ან ვალდებულება.“

საბაჟო, საპოლიციო ან სახელმწიფო ორგანოების სხვა ფორმალობებს შეეხება კონვენციის მე-16 მუხლიც¹, რომელიც ითვალისწინებს, რომ გამგზავნი ვალდებულია წარადგინოს ისეთი ცნობები და დოკუმენტები, რომელიც აუცილებელია საბაჟო, საპოლიციო ან სახელმწიფო ორგანოების სხვა ფორმალობების შესასრულებლად მიმღებისათვის ტვირთის გადაცემამდე. აღსანიშნავია, რომ გამგზავნი პასუხს აგებს გადამყვან-გადამზიდველის წინაშე ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც მას მიადგა ნებისმიერი ასეთი ცნობისა და დოკუმენტის არარსებობის, არასაკმარისობის ან უზუსტობის გამო, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ზიანი გამოიწვია გადამყვან-გადამზიდველმა, მისმა თანამშრომელმა ან აგენტმა. ამასთან, გადამყვან-გადამზიდველს არ ეკისრება ვალდებულება, შეამოწმოს ასეთი ცნობების ან დოკუმენტების სიზუსტე ან საკმარისობა. მე-6 და მე-16 მუხლი² შეიძლება განვმარტოთ ისე, რომ საბაჟო, საპოლიციო და სახელმწიფოს მიერ დაკისრებული სხვა ფორმალობების შემსრულებელი შეიძლება განისაზღვროს გამგზავნისა და გადამყვან-გადამზიდველს შორის შეთანხმებით. თუმცა პასუხისმგებლობა წარდგენილი ინფორმაციის სიზუსტისათვის მთლიანად ეკისრება გამგზავნს. კონვენციის მიზანია განსაზღვროს ურთერთპასუხისმგებლობა გამგზავნისა და გადამყვან-გადამზიდველს შორის.

გამგზავნისა და გადამზიდველის პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია მე-10 მუხლიც³, რომელიც განსაზღვრავს გამგზავნისა და გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას ავიასატვირთო ზედნადების ან/და სატვირთო ქვითარში არასწორად შეტანილი ინფორმაციისათვის.

კერძოდ, იმის მიხედვით, ვის მიერ არის შეტანილი (ან ვისი სახელითაა შეტანილი) შესაბამის დოკუმენტში (ზედნადებში ან/და სატვირთო ქვითარში) ტვირთთან დაკავშირებული ინფორმაცია, ის არის პასუხისმგებელი ამ ინფორმაციის სისწორეზე და შესაბამისად, ვალდებულია, აუნაზღაუროს მეორე მხარეს ზიანი. მეორე მხარეში იგულისხმება გამგზავნი ან

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст.16;

² იქვე, ст. 6, 16

³ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст.10;

ავიაგადამყვანი, იმის მიხედვით, ვინ შეიტანა ინფორმაცია გადაზიდვის დოკუმენტში (მუხ. 10). აღსანიშნავია, რომ თუ გადაზიდვის დოკუმენტში ინფორმაციის შეტანისას გამგზავნის სახელით მოქმედებდა გადამზიდველის აგენტი, მის მიერ შეტანილი ინფორმაციის სისწორეზე პასუხისმგებელია გამგზავნი.

საჰაერო-სატვირთო ზედნადები ან/და სატვირთო ქვითარი მიჩნეულია ხელშეკრულების დადებისა და ტვირთის მიღების მტკიცებულებად და მასში მითითებული პირობების შესაბამისად გადაზიდვის საფუძვლად, თუ არ დამტკიცდება საწინააღმდეგო (მუხ. 11.1). არსებობს პრეზუმფცია, რომ საჰაერო-სატვირთო ზედნადებში ან/და სატვირთო ქვითარში მითითებული მონაცემები ზუსტია საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე. აღსანიშნავია, რომ მონაცემები ტვირთის რაოდენობის, მოცულობისა და მდგომარეობის შესახებ არ არის მტკიცებულება გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც: 1) მან გამგზავნის თანდასწრებით განახორციელა შემოწმება, რაც აღინიშნა ავიასატვირთო ზედნადებში ან/და სატვირთო ქვითარში ან 2) მონაცემები ეხება ტვირთის აშკარა მდგომარეობას (მუხ. 11.2)¹.

კონვენციით განსაზღვრულია, აგრეთვე, გამგზავნისა და გადამყვან-გადამზიდველის უფლებები ტვირთთან მიმართებაში. მე-12 მუხლი ადგენს გამგზავნის უფლებას, განკარგოს ტვირთი, თუმცა ეს უფლება არ არის უპირობო – გამგზავნს ეკისრება ვალდებულება, შეასრულოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ყველა მოვალეობა. განკარგვის უფლება მოიცავს შემდეგს – გამგზავნს შეუძლია: 1) წაიღოს ტვირთი გაგზავნის ან დანიშნულების აეროპორტიდან; 2) გააჩეროს ტვირთი გადაზიდვის ნებისმიერ პუნქტში; 3) გასცეს მითითებები დანიშნულების პუნქტში ტვირთის გაცემის შესახებ; 4) გადაზიდვის დროს მისცეს მითითება, ტვირთი გადაეცეს სხვა პირს და არა თავდაპირველად მითითებულ მიმღებს ან 5) მოითხოვოს ტვირთის დაბრუნება გაგზავნის აეროპორტში (მუხ. 12.1). განკარგვის უფლების გამოყენების დროს გამგზავნმა არ უნდა მიაყენოს ზიანი გადამყვან-გადამზიდველს ან სხვა გამგზავნს და ვალდებულია, აანაზღაუროს ამ უფლების გამოყენებასთან დაკავშირებული ყველა ხარჯი. აღსანიშნავია, რომ გადამყვან-გადამზიდველი ტვირთის განკარგვის უფლებას კარგავს იმ მომენტში, როდესაც წარმოიშობა მიმღების უფლება (მიმღების უფლებასთან დაკავშირებით იხ. ქვემოთ). თუმცა, თუ მიმღები უარს აცხადებს მიიღოს ტვირთი ან შეუძლებელია მასთან დაკავშირება, გამგზავნი ისევ იძენს განკარგვის უფლებას (მუხ. 12.4)².

გამგზავნს შეუძლია განახორციელოს აღნიშნული უფლებები თავისი სახელით მიუხედავად იმისა, მოქმედებს თუ არა იგი საკუთარი ან სხვისი ინტერესების შესაბამისად. ამისათვის მან

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>, ст. 11

² იქვე; ст.12

უნდა შეასრულოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით დაკისრებული ვალდებულებები (მუხ. 14)¹.

ამასთან, თუ გამგზავნის განკარგულების შესრულება შეუძლებელია, გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია, დაუყოვნებლივ შეატყობინოს ამის შესახებ გამგზავნს (მუხ. 12.2). გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებაში შედის ისიც, რომ თუ სხვა რამ არ არის დათქმული, დაუყოვნებლივ, ტვირთის შემოსვლისთანავე შეატყობინოს მიმღებს (მუხ. 13.2)².

ტვირთის განკარგვის დროს შეასძლებელია წარმოიშვას გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხიც, თუ ეს უკანასკნელი ასრულებს გამგზავნის ტვირთის განკარგვასთან დაკავშირებულ მითითებებს და არ ითხოვს შესაბამისი პირისაგან გამგზავნისათვის გაცემულ ავიასატვირთო ზედნაღებს ან/და სატვირთო ქვითრის ეგზემპლარის წარდგენას. ასეთ შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველი იღებს პასუხისმგებლობას ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველის ქმედების შედეგად შეიძლება მიადგეს ავიასატვირთო ზედნაღების ან/და სატვირთო ქვითრის ამ ეგზემპლარის კანონიერ მფლობელს. აღსანიშნავია, რომ გადამყვან-გადამზიდველი ინარჩუნებს რეგრესის უფლებას გამგზავნის მიმართ (მუხ. 12.3).

ტვირთის გადაცემასთან დაკავშირებით გამოიყენება შემდეგი დებულებები:

იმ შემთხვევების გარდა, როდესაც გამგზავნმა განახორციელა ზემოაღნიშნული უფლებები, მიმღებს უფლება აქვს, მოსთხოვოს გადამყვან-გადამზიდველს, გადასცეს მას ტვირთი დანიშნულების პუნქტში ტვირთის შეტანის მომენტიდან, რის შესახებაც მას დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს. მოთხოვნის უფლების განხორციელებისათვის, მიმღებმა უნდა გადაიხადოს საჭირო გადასახდელები და შეასრულოს გადაზიდვის პირობები (მუხ. 13.1 და 13.2).

იმისათვის, რომ მიმღებმა განახორციელოს გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები, უნდა არსებობდეს შემდეგი პირობები:

1) გადამყვან-გადამზიდველი აღიარებდეს ტვირთის დაკარგვას,

ან 2) ტვირთი არ იყოს ადგილზე 7 დღიანი ვადის შემდეგ იმ დღიდან, როდესაც იგი უნდა ჩასულიყო (მუხ. 13.3).

მიმღებს შეუძლია განახორციელოს აღნიშნული უფლებები თავისი სახელით, მიუხედავად იმისა, მოქმედებს თუ არა იგი საკუთარი ან სხვისი ინტერესების შესაბამისად, ამისათვის უნდა შეასრულოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით დაკისრებული ვალდებულებები (მუხ. 14).

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>, ст. 13;

² 13.2 მუხლის რედაქციიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებაში შეიძლება განისაზღვროს დათქმები მიმღებისათვის ინფორმაციის მიწოდებასთან დაკავშირებით.

აღსანიშნავია, რომ მე-13 და მე-14 მუხლები არ ეხება ურთიერთობებს არც გამგზავნისა და მიმღებს შორის, არც მესამე პირებს შორის, რომელთა უფლებები წარმოიქმნა გამგზავნის ან მიმღებისაგან (მუხ. 15.1)¹

კონვენცია შეიცავს მოთხოვნას, რომ თუ მხარეები შეთანხმდებიან ზემოაღნიშნული წესებისაგან (წესები, რომელიც შეეხება გამგზავნის, გადამყვან-გადამზიდველსა და მიმღებს შორის ურთიერთობებს, მუხლები 12, 13 და 14) განსხვავებულ წესებზე, მაშინ დათქმები აუცილებლად შეტანილ უნდა იყოს ზედნაღებში ან/და სატვირთო ქვითარში. შესაბამისად, შეიძლება დავასკვნათ, რომ ზემოაღნიშნული მოთხოვნები დისპოზიციური ხასიათისაა და არა იმპერატიული.

ტვირთის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების შედეგად დამდგარ ზიანს გადამზიდველი აანაზღაურებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ზიანის გამომწვევი მოვლენა მოხდა საჰაერო გადაზიდვის დროს (მუხ. 18.1).

გადამზიდველის პასუხისმგებლობის დადგომასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია ის, თუ რა იგულისხმება ტერმინში „საჰაერო გადაზიდვა“.

მე-18 მუხლის მე-3 პუნქტი აკონკრეტებს², რომ ამ მიზნისათვის საჰაერო გადაზიდვა მოიცავს „დროის პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც ტვირთი იმყოფებოდა გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ქვეშ (in the charge of).“

საჰაერო გადაზიდვის პერიოდი არ მოიცავს აეროპორტის გარეთ განხორციელებულ არანაირ მიწისზედა გადაზიდვას, საზღვაო გადაზიდვას ან გადაზიდვას შიდა საწყალოსნო გზით. თუ ამგვარი გადაზიდვა ხორციელდება საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესასრულებლად და ტვირთის გაცემის ან გადატვირთვის მიზნით, არსებობს პრეზუმფცია, რომ ნებისმიერი ზიანი, საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე, მიჩნეულია იმ მოვლენის შედეგად, რომელსაც აღინიშნა საჰაერო გადაზიდვის დროს³ ანუ ცნებამ „საჰაერო გადაზიდვა“ შეიძლება აგრეთვე მოიცავს აეროპორტში მოძრაობაც.

გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა დადგება მაშინაც, თუ იგი გადაყვანა-გადაზიდვას, რომელიც მხარეთა შორის შეთანხმების საფუძველზე უნდა განხორციელებულიყო ჰაერით, გამგზავნის თანხმობის გარეშე მთლიანად ან ნაწილობრივ

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст.15;

² იქვე, ст.18

³ აღნიშნული დებულება არ უნდა განიმარტოს იმგვარად, რომ თუ გამგზავნის ზიანი მიადგა საჰაერო გადაზიდვის დროს კი არა არამედ სხვა ქმედების განხორციელებისას გადამყვან-გადამზიდველი საერთოდ თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან. აღნიშნული დებულების მიზანია მხოლოდ ის, რომ ზუსტად განსაზღვროს კონვენციით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის გამოყენების ფარგლები, რაც თავისთავად არ გამორიცხავს დელიქტური სამართლის სხვა დებულებების გამოყენების შესაძლებლობას;

შეცვლის ტრანსპორტის რომელიმე სხვა სახეობით გადაზიდვით. ასეთი პირობების არსებობისას, გადაზიდვა ტრანსპორტის სხვა სახეობით მიხნეულია საჰაერო გადაზიდვის დროს განხორციელებულ გადაზიდვად (მუხ. 18.4)¹.

ტვირთის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების შედეგად დამდგარი ზიანისათვის გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების საფუძველი შეიძლება გახდეს ზიანის გამომწვევი შემდეგი გარემოებების არსებობა: 1) ტვირთის დეფექტი, ხარისხი ან ნაკლი; 2) პირის მიერ, გარდა გადამზიდველის, მისი თანამშრომლის ან აგენტისა, ტვირთის არასწორი შეფუთვა; 3) ომისა და შეიარაღებული კონფლიქტის; 4) სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოს აქტი ტვირთის შეტანას, გატანასა და ტრანზიტთან დაკავშირებით (მუხ. 18.2). მუხლის რედაქციიდან გამომდინარე შეიძლება დავასკვნათ, რომ ამ დროს მტკიცების ტვირთი აკისრია გადამყვან-გადამზიდველს ანუ პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების მიზნით, მან უნდა დაამტკიცოს, რომ არსებობდა ზემოაღნიშნული გარემოებებიდან ერთ-ერთი მაინც.

გადამყვან-გადამზიდველს ეკისრება ვალდებულება ზიანისათვის, რომელიც დადგა ტვირთის საჰაერო გადაზიდვის დაგვიანების შედეგად. თუმცა გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა არ დადგება, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ: 1) მან, მისმა თანამშრომლებმა ან აგენტებმა მიიღეს ყველა მიზანშეწონილად აუცილებელი ზომა, რათა თავიდან აეცილებინათ ზიანი, ან 2) შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება (მუხ. 19)².

კონვენცია აწესებს ზედა ზღვარს, რომელიც უნდა გადაიხადოს გადამზიდველმა ტვირთის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში – 1 კილოგრამ ტვირთზე 17 სსუ. გამონაკლისია ის შემთხვევები, როდესაც გამგზავნმა წინასწარ განაცხადა ტვირთის საბოლოო დანიშნულების პუნქტში მიტანით დაინტერესება და გადაიხადა დამატებითი მოსაკრებელი, თუ ეს აუცილებელია. ასეთ დროს გადამზიდველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება გამგზავნის მიერ მითითებული თანხით, თუ გადამზიდველი არ დაამტკიცებს, რომ ეს თანხა არ შეესაბამება გამგზავნის რეალურ ინტერესს (მუხ. 22.3).

გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განსაზღვრასთან დაკავშირებით, მნიშვნელოვანია, მთლიანად ტვირთი დაზიანდა, თუ მისი ნაწილი. თუ ტვირთი განადგურებული ან დაზიანებულია, დაიგვიანა ტვირთის ნაწილმა ან მასში შემავალმა ნებისმიერმა საგანმა, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრისას, მხედველობაში მიიღება მხოლოდ შესაბამისი ადგილის ან ადგილების საერთო წონა. მაგრამ თუ ტვირთის ნაწილის ან მასში შემავალი ნებისმიერი საგნის განადგურება, დაკარგვა, დაზიანება ან

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст.18;

² იქვე, ст. 19

დაგვიანება მოქმედებს იმ სხვა ადგილების ღირებულებაზე, რომლებიც შეტანილია ერთი და იმავე ავიასატვირთო ზედნადებში (ქვითარში), გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლების დადგენისას ყურადღება უნდა მიექცეს ასეთი ადგილის ან ადგილების საერთო წონასაც (მუხ. 22.4).

სასამართლოს შეუძლია გადამზიდველს დააკისროს სასამართლოს ხარჯების ანაზღაურება შიდა კანონმდებლობის შესაბამისად. აღნიშნული დებულება არ გამოიყენება, თუ თანხა, რომელიც დაკისრებულია ზიანის ანაზღაურებისათვის, გარდა სასამართლო ხარჯებისა და სასამართლო განხილვასთან დაკავშირებული სხვა ხარჯებისა, არ აღემატება ხარჯებს, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველმა წერილობით შესთავაზა მოსარჩელეს ზიანის მიყენებიდან 6 თვის განმავლობაში ან სასამართლო პროცესის დაწყებამდე, თუ ეს თარიღი უფრო გვიან დადგა (მუხ. 22.6)¹.

ტვირთთან დაკავშირებული ზარალის ანაზღაურებასთან დაკავშირებული პროტესტი უნდა გაიგზავნოს ტვირთის მიღებიდან 14 დღის განმავლობაში.

ა) დაგვიანების (შეფერხების) მიმართ

გადამყვან-გადამზიდველს, ალბათ, არ შეიძლება მკაცრი პასუხისმგებლობა დაეკისროს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას ნებისმიერი დაგვიანებისათვის (დაყოვნებისათვის), ვინაიდან ასეთი სისტემა ხელს არ შეუწყობდა ფრენის უსაფრთხოების ყოველმხრივ უზრუნველყოფას. არ არის მიღებული განსაზღვრა „დაგვიანება“ და მისი ხანგრძლივობა და ავიაკომპანიების ტარიფები მეტწილად მიუთითებენ, რომ გაფრენისა და მოსვლის დრო მიახლოებითია და არ არის გარანტირებული. ძლიერმა ჯგუფმა აფრიკის 53 ქვეყნიდან კონფერენციას, ფაქტობრივად, შესთავაზა წინადადება, რათა გამოერიცხა დაგვიანებისთვის პასუხისმგებლობაზე რაიმე მითითება. კონფერენციაზე კომპრომისული გადაწყვეტილება მიიღეს მგზვრთა გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის დაგვიანებისათვის: გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს არ აგებს, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ მან და მისმა მოსამსახურებმა და წარმომადგენლებმა ყველა ზომა მიიღეს ზიანის თავიდან აცილებისათვის ან შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება.

ბ) პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლება

კონვენციაში მიღებული პასუხისმგებლობის რეჟიმი მკაცრი პასუხისმგებლობაა, მაგრამ არა აბსოლუტური პასუხისმგებლობა. გადამყვან-გადამზიდველი შეიძლება მთლიანად ან ნაწილობრივ გათავისუფლდეს პასუხისმგებლობისაგან, თუ დაამტკიცებს, რომ ზიანი გამოწვეული იყო ან შეიქმნა მოსარჩელის დაუდევრობით ან სხვა არამართლზომიერი მოქმედებითა და წინდაუხედაობით.

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст. 22

მნიშვნელოვანია, რომ ასეთი დაცვა ასევე უშუალოდ შეიძლება გამოყენებული იყოს მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში 100 000-მდე სსუ პასუხისმგებლობის პირველი დონისთვისაც კი. ამიტომ არასწორი იქნებოდა მტკიცება (როგორც ეს მოხდა კონფერენციაზე), რომ 100 000 სსუ ოდენობამდე გადამყვან-გადამზიდავი რაიმე დაცვის გარეშე დამზღვევის მდგომარეობაში იმყოფება;

გ) მგზავრის სიკვდილის ან დაჭრის შემთხვევაში ანაზღაურების ოდენობა

ახალი კონვენციის ყველაზე აშკარა და მისასაღმებელი გადაწყვეტილება ის არის, რომ მან 1992 წლის „იაპონური ინიციატივის“, მგზავრთა მიმართ პასუხისმგებლობის იატას 1995 წლის შეთანხმებისა და ევროკავშირის 1997 წლის 2027-ე დადგენილების შესაბამისად, მოხსნა მგზავრთა სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში პასუხისმგებლობის მოძველებული და უსამართლო შეზღუდვა¹. კონვენციამ მიიღო ანაზღაურების ორდონიანი სისტემა: 100 000 სსუ დონემდე გადამყვან-გადამზიდავი მკაცრად აგებს პასუხს და არ შეუძლია გამორიცხოს ან შეზღუდოს საკუთარი პასუხისმგებლობა. 100 000 სსუ თანხაზე ზევით პასუხისმგებლობა ემყარება ბრალის მტკიცებას გაუქმებული ტვირთის შემთხვევაში: გადამყვან-გადამზიდავი არ აგებს პასუხს 100 000 სსუ თანხაზე ზევით, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ ზიანი განპირობებული არ იყო გადამყვანის, მისი მოსამსახურეების ანდა წარმომადგენლების დაუდევრობით, სხვა არამართალზომიერი მოქმედებით ან წინდაუხედაობით. სამოქალაქო ავიაციის ტექნიკური და ექსპლუატაციური სირთულის გამო, მტკიცების ასეთი ტვირთი განსახორციელებლად არასოდეს არ იქნება ადვილი – საავიაციო შემთხვევებში ფაქტების რთული ჯაჭვი და მათი ურთიერთმიზეზობრივი კავშირი, ხშირად საექვო რაიმე დაუდევრობის, არამართალზომიერი ქმედებისა თუ გაუთვალისწინებლობის სრული არარსებობისას.

თუმცა მეორე დონეზე არ არის პასუხისმგებლობის არავითარი ფულადი შეზღუდვა. არარეალური იქნებოდა ახალი კონვენციით „ასტრონომიულად მაღალი“ ანაზღაურების მოლოდინი – მოსარჩელებს აუნაზღაურებენ ნამდვილად დამტკიცებულ მატერიალურ ზარალს, ვინაიდან საჯარიმო, სავარაუდო და სხვა არამატერიალური ზარალი სპეციალურად გამორიცხულია. მაგრამ მოსალოდნელია (როგორც არსებული სიტუაციის დროსაც), რომ ნამდვილი ანაზღაურება მკვეთრად იქნება განსხვავებული სხვადასხვა იურისდიქციაში – ზოგან ანაზღაურება შემოიფარგლება „ეკონომიკური ზარალით“, სხვანაირად მიაკუთვნებენ მნიშვნელოვან ანაზღაურებას არაეკონომიკური ზიანისათვის, ისეთისთვის, როგორცაა ტკივილი, ტანჯვა და ა.შ. და მიკუთვნებული ანაზღაურება შეიძლება იყოს გაუთვალისწინებლად

¹. იხ. Practical Aviation Law by J. Scott Hamilton, 1999, p.116

მაღალი, განსაკუთრებით, როცა ასეთ საქმეებზე გადაწყვეტილების მიღება ხდება ნაფიც მსაჯულთა სასამართლოებში.

ახალი კონვენციის ახალი სამართლებრივი ნორმაა ის, რომ გადამყვან-გადამზიდავი შეიძლება არ იყოს ვალდებული, გადაიხადოს 100 000 სსუ-ზე მეტი ანაზღაურება, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ ზარალი „მხოლოდ და მხოლოდ“ მესამე მხარის დაუდევრობის ან სხვა არამართლზომიერი მოქმედებისა და წინდაუხედაობის გამო იყო. საინტერესოა, როგორ განვითარდება სასამართლო პრაქტიკა ამ დებულების საფუძველზე, მაგალითად, საჰაერო ხომალდის კომპონენტის საწარმოო დეფექტის, მეორე მგზავრის მხრიდან ძალადობის აქტის, ტერორისტული აქტისა და ა.შ. შემთხვევებში. გამოთქმა „მხოლოდ და მხოლოდ“ ავიწროებს გადამყვან-გადამზიდავის დაცვას და შემთხვევის უბრალო ხელშემწყობი მესამე მხარის დაუდევრობა არ არის გადამყვან-გადამზიდავისთვის დაცვა, თუმცა მესამე მხარის მიმართ გადამყვან-გადამზიდავის რეგრესიის უფლება სოციალურადაა აღიარებული;

დ) დაგვიანების (დაყოვნების), ბარგისა და ტვირთის მიმართ პასუხისმგებლობის ფარგლები

მართალია, ახალმა კონვენციამ მოხსნა მგზავრის სიკვდილისა და პირადი ზიანის მიმართ პასუხისმგებლობის ფარგლები, მაგრამ დატოვა გვატემალის 1971 წლის ოქმისა და 1975 წლის №3 და №4 ოქმების ფარგლები დაგვიანების, ბარგისა და ტვირთის მიმართ¹.

დაგვიანების გამო ზარალისთვის ფერგლები შეადგენს 4150 სსუ-ს; ეს არ არის ყველა გარემოებაში გადასახდელი „მყარი თანხა“, მაგრამ მაქსიმალური ფარგლებია იმ ზარალისათვის რაც პრეტენზიის განმცხადებელმა განიცადა. დაგვიანების სარჩელებზე სასამართლო პრაქტიკა ძალზე უმნიშვნელოა, ვინაიდან ცხადია, რომ ყველა ავიაკომპანია ამჯობინებს სასამართლოს გარეშე საქმის მოგვარებას, რომლის ნამდვილი თანხა, ჩვეულებრივ, უცნობია.

რაც შეეხება ბარგს, ფარგლები შეადგენს 1000 სსუ-ს და არავითარი სპეციალური ფარგლები არ არის დადგენილი არარეგისტრირებული ბარგის მიმართ. ეს შედარებით მცირე თანხაა, რომელიც ძლივს ფარავს ტიპური საერთაშორისო მგზავრის ბარგის ფასს. კონვენცია ითვალისწინებს „დანიშნულების პუნქტში მიტანის დაინტერესებულობის სპეციალურ დეკლარაციას“, რომლითაც „დამზღვევის მსგავსად“, გადამზიდველი დამატებითი ანაზღაურებით აიღებდა პასუხისმგებლობის უფრო მაღალ ფარგლებს. პრაქტიკაში მცირე რაოდენობის საჰაერო გადამზიდავები სთავაზობენ ასეთი ტიპის „დაზღვევას“ და მგზავრები ძირითადად ენდობიან კერძო დაზღვევას, რომელიც ხშირად შეტანილია მგზავრების საკრედიტო რუკის პროგრამებში.

¹ Дополнительный протокол №1, № 2, №3, Монреаль 1975 г., Doc 9145; Doc 9146; Doc 9147;

ტვირთისთვის პასუხისმგებლობის ფარგლები დარჩა კილოგრამისთვის 17 სსუ-ს დონეზე (1929 წლიდან ცვლილებების გარეშე და უდრის საწყის 250 ფრანკს).

„წინასწარგანზრახული არასწორი მოქმედების“ მცირე კვალი დარჩა 22-ე მუხლში – დაგვიანებისა და ბარგისთვის პასუხისმგებლობის ფარგლები არ გამოიყენება, თუკი (მოსარჩელის მიერ) მტკიცდება, რომ ზარალი მოხდა გადამზიდავის, მისი თანამშრომლების ან წარმომადგენლების მიერ, შესრულდა ზარალის (ზიანის) მიყენების განზრახვით ან უხეში დაუდევრობით, იმის ცოდნით, რომ შესაძლებელია შედეგად დადგეს ზარალი.

პრეტენზიის დარეგულირების მასტიმულირებელი დათქმა შესაძლებლობას მისცემს მოსარჩელეს *lex ferri* (დათქმის განხილვის ადგილის), კანონის მიხედვით მიიღოს სასამართლო ხარჯებისა და სასამართლო დავის გამო სხვა ხარჯების ანაზღაურება პროცენტების ჩათვლით, მაგრამ მხოლოდ მაშინ, თუ სასამართლოს მიერ განსაზღვრული თანხა აჭარბებს თანხას, რომელიც გადამზიდავმა წერილობით შესთავაზა მოსარჩელეს დროის დათქმული მონაკვეთის ფარგლები;

ე) ფარგლების გადასინჯვა

ახალ კონვენციაში დატოვებულია პასუხისმგებლობის რამდენიმე ფულადი კომპენსაციის ფარგლები, ინფლაციური ეროზიისაგან დაცულია ინფლაციის ხარისხის კრიტერიუმების სისტემით, რომელიც იზომება იმ სახელმწიფოების ღირებულებით და საფასო ინდექსებით, რომელთა ვალუტები ქმნიან სსუ-ს. თუ ინფლაციური კოეფიციენტი აჭარბებს 10%-ს, კონვენციის შემნახველი (იკაო) მოვალეა აცნობოს სახელმწიფო მხარეებს ფარგლების გადასინჯვის შესახებ. ასეთი გადასინჯვა ძალაში შედის ექვს თვეში აღნიშნული შეტყობინების შემდეგ; თუ სახელმწიფო მხარეების უმრავლესობა დაარეგისტრირებს თავის უკმაყოფილებას, გადასინჯვა არ შევა ძალაში და საკითხი გადაეცემა მხარეთა სათათბიროს (სავარაუდოდ დიპლომატიურ კონფერენციას, რადგან იკაოს ფარგლებში არავითარ სხვა „თათბირს“ ან სხვა რამეს არ ექნებოდა გადაწყვეტილების მიღების კონსტიტუციური უფლებამოსილება). ასეთი გადასინჯვა უნდა მოხდეს დროის ხუთწლიან ინტერვალში, მაგრამ შეიძლება შესრულდეს ნებისმიერ დროს, თუ ეს სურს მხარეთა ერთ მესამედს და ინფლაციის კოეფიციენტი აჭარბებს 30%-ს.

ვ) საავანსო თანხის გადახდა

ახალი კონვენციის 28-ე მუხლში აღინიშნა ევროსაბჭოს 2027-ე დადგენილებისადმი¹ დათმობა საავანსო ფულადი გადახდის მიმართ, მას უხდიან პირებს, რომლებიც უფლებამოსილი არიან მგზავრის დაჭრის ან სიკვდილის შემთხვევაში ასეთი პირების დაუყოვნებლივი ეკონომიკური საჭიროების დასაკმაყოფილებლად ანაზღაურების პრეტენზია განაცხადონ. კონვენცია ითვალისწინებს ასეთ ფულად გადახდას რაიმე თანხის დათქმის

¹ Права авиапассажиров, законодательство ЕС.
www.tpsa.ru/index.php?option=com_afm&Itemid=453&task=files.download&cid=301 -

(წინასწარშეთანხმების) გარეშე და მხოლოდ მაშინ, თუ ამას მოითხოვს (გადამყვან-გადამზიდავის) სახელმწიფო კანონმდებლობა. შემდეგ იგი დამატებით შენიშნავს, რომ ფულის ასეთი წინასწარი გადახდა არანაირად არ არის პასუხისმგებლობის აღიარება და შეიძლება ჩაითვალოს ნებისმიერი თანხის ანგარიშში, რომელსაც შემდეგ გადამყვან-გადამზიდავი იხდის ზარალის ანაზღაურებისას. მართალია, ამ დებულების შეტანამ დააკმაყოფილა ევროპის დელეგაციების სურვილი, მაგრამ მისი სამართლებრივი მნიშვნელობა გაუგებარია – იგი არანაირად არ უწყობს ხელს კანონმდებლობის უნიფიკაციას და მხოლოდ ზედმეტს ხდის მოვალეობაზე მითითებას, რომელიც შეიძლება არსებობდეს შიდასახელმწიფო კანონმდებლობის ჩარჩოებში. №2 რეზოლუცია დასკვნით აქტში გადამყვან-გადამზიდავებს დაუჩინებოთ სთავაზობს, რეკომენდაციას, რათა ნებაყოფლობით წინასწარ გადაიხადონ ფული. ეს წაახალისებს სახელმწიფოებს, მიიღონ შესაბამისი ზომები თავისი კანონმდებლობის ჩარჩოებში გადამყვან-გადამზიდავის ასეთი მოქმედებების სტიმულირებისათვის.

4. გამგზავნის უფლებები და პასუხისმგებლობა

საბაჟო, საპოლიციო ან სახელმწიფოს მიერ დაწესებულ სხვა ფორმალობებთან მიმართებაში გამგზავნის პასუხისმგებლობის შესახებ, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს შემდეგი: თუ აუცილებელია საბაჟო, საპოლიციო და სახელმწიფო ორგანოების მიერ დაწესებული სხვა ფორმალობებით გათვალისწინებული პროცედურების შესრულება, გამგზავნს შეიძლება მოეთხოვოს, წარადგინოს დოკუმენტაცია ტვირთის ხასიათზე მითითებით. აღნიშნული დებულებიდან არ გამომდინარეობს გადამზიდველის პასუხისმგებლობა, მოვალეობა ან ვალდებულება (მუხ. 6)¹.

საბაჟო, საპოლიციო ან სახელმწიფო ორგანოების სხვა ფორმალობებს შეეხება კონვენციის მე-16 მუხლიც, რომელიც ითვალისწინებს, რომ „გამგზავნი ვალდებულია წარადგინოს ისეთი ცნობები და დოკუმენტები, რომლებიც აუცილებელია საბაჟო, საპოლიციო ან სახელმწიფო ორგანოების სხვა ფორმალობების შესასრულებლად მიმღებისათვის ტვირთის გადაცემამდე. აღსანიშნავია, რომ გამგზავნი პასუხს აგებს გადამყვან-გადამზიდველის წინაშე ყველანაირი ზიანისათვის, რომელიც მას მიადგა ნებისმიერი ასეთი ცნობისა და დოკუმენტის არარსებობის, არასაკმარისობის ან არასწორობის გამო, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ზიანი გამოწვეული იყო გადამყვან-გადამზიდველის, მისი თანამშრომლის ან აგენტის მიერ. ამასთან, გადამყვან-გადამზიდველი მოვალე არ არის, შეამოწმოს ასეთი ცნობების ან დოკუმენტების სიზუსტე ან საკმარისობა.“

გამგზავნი პასუხს აგებს ტვირთთან დაკავშირებული ცნობებისა და განცხადებების სისწორისათვის, რომელიც

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст. 6;

ავიასატვირთო ზედნადებში მის მიერ ან მისი სახელითაა შეტანილი, ან მის მიერ ან მისი სახელით წარედგინა გადამყვან-გადამზიდველს სატვირთო ქვითარში ან სხვა საშუალებების მეშვეობით შენახულ ჩანაწერში შესატანად. ეს დებულება გამოიყენება იმ შემთხვევაშიც, როდესაც გამგზავნის სახელით მოქმედი პირი გადამყვან-გადამზიდველის აგენტია.

უშუალოდ გადამყვან-გადამზიდველის წინაშე გამგზავნის პასუხისმგებლობა დადგება ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც მიადგა გადამყვან-გადამზიდველს ან ნებისმიერ სხვა პირს, რომლის წინაშეც პასუხისმგებელია გადამყვან-გადამზიდველი, გამგზავნის მიერ ან მისი სახელით წარმოდგენილი ცნობებისა და განცხადებების არასწორობის, უზუსტობის ან არასრულობის გამო.

იმისთვის, რომ გამგზავნმა განახორციელოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები გადამზიდველის მიმართ, აუცილებელია, გადამზიდველმა აღიაროს ბარგის დაკარგვის ფაქტი ან რეგისტრირებული ბარგი საბოლოო დანიშნულების პუნქტში არ იყოს მიიტანილი შეთანხმებული თარიღიდან 21 დღის განმავლობაში (მუხ. 17.3)¹.

ა) პასუხისმგებლობისაგან გადამზიდველის გათავისუფლების საფუძვლები

„პასუხისმგებლობისაგან გადამზიდველის გათავისუფლების საფუძვლები განიხილება ორ ასპექტში: 1) ადამიანის სიცოცხლესა და სხეულის დაზიანებასთან მიმართებაში და 2) ტვირთსა და ბარგთან მიმართებაში“².

გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან სრულად ან ნაწილობრივ თავისუფლება, თუ ზარალი გამოიწვია ან მის გამოწვევას ხელი შეუწყო: 1) იმ პირის გაუფრთხილებლობამ, არასწორმა საქციელმა ან უმოქმედობამ, რომელიც მოთხოვს ანაზღაურებას; 2) იმ პირის გაუფრთხილებლობამ, არასწორმა საქციელმა ან უმოქმედობამ, რომლისაგანაც გამომდინარეობს მოთხოვნის უფლება (მუხ. 20, პირველი წინადადება). დებულების შინაარსის ანალიზიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლება ხდება როგორც ადამიანის სიცოცხლის მოსპობიდან და სხეულის დაზიანებიდან გამომდინარე ზიანისათვის, ისე ტვირთსა და ბარგთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობიდან.

თუ მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების გამო ანაზღაურების მოთხოვნა გაკეთებულია სხვა პირის და არა მგზავრის მიერ, გადამყვან-გადამზიდველი მთლიანად ან ნაწილობრივ თავისუფლება პასუხისმგებლობისაგან იმ ზომით, რომლითაც დაამტკიცებს, რომ ამ მგზავრის დაუდევრობამ, სხვა

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст. 17

² Трунов И.Л., Айвар Л.К., Харисов Г.Х. Эквивалент стоимости человеческой жизни, «Юридический консультант» №9, 2006, стр. 113

არასწორმა მოქმედებამ ან უმოქმედობამ გამოიწვია ზიანი ან ხელი შეუწყო მის დადგომას (მუხ. 20, მეორე წინადადება)¹. რაც შეეხება ამ დებულებას, იგი თავად აკონკრეტებს გამოყენების სფეროს – კერძოდ, ზიანის ანაზღაურება, რომელიც წარმოიშობა ადამიანის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შედეგად.

ბ) კონვენციით დაკისრებული პასუხისმგებლობის თავიდან აცილების შეუძლებლობა

კონვენციის თანახმად, გადამზიდველს არა აქვს უფლება, გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებაში ჩადოს დებულება (დათქმა), რომელიც ათავისუფლებს მას პასუხისმგებლობისაგან მთლიანად ან ნაწილობრივ ან აწესებს უფრო დაბალ პასუხისმგებლობას, ვიდრე ამას ითვალისწინებს კონვენცია. ასეთი დათქმის არსებობა თავისთავად არ იწვევს ხელშეკრულების ბათილობას (მუხ. 26)². აღნიშნული მოთხოვნა ეხება ფაქტობრივ გადამზიდველსაც (მუხ. 47)³.

აღსანიშნავია, რომ გადამზიდველს შეუძლია დააწესოს პასუხისმგებლობის უფრო მაღალი ზღვარი ან შეუზღუდავი პასუხისმგებლობა (მუხ. 25)⁴. კონვენციაში არაფერია ნათქვამი, რაც ხელს შეუშლის გადამყვან-გადამზიდველს უარი თქვას გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებაზე, კონვენციით გათვალისწინებული დაცვის ნებისმიერ საშუალებებზე ან პირობების ჩამოყალიბებაზე, რომლებიც არ ეწინააღმდეგება კონვენციის დებულებებს (მუხ. 27)⁵.

თუ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება დადებულია ზიანის დადგომამდე და მისი დებულებები ითვალისწინებს, რომ გადაყვანა-გადაზიდვისას არ გამოიყენება კონვენციით დადგენილი წესები: 1) შესაბამისი კანონის გამოყენების ან 2) იურისდიქციის წესების შეცვლის გზით, მაშინ ასეთი დებულებები ბათილია (მუხ. 49)⁶.

ამასთან, კონვენცია კრძალავს თავად სახელმწიფოების მიერ დათქმების გაკეთებას კონვენციაზე მიერთების დროს. ერთადერთი გამონაკლისია, როდესაც სახელმწიფოს სურს კონვენციის დებულებები არ გააურცელოს არაკომერციული ფრენებზე რომელიც ხორციელდება სახელმწიფოს მიერ სუვერენული უფლებების განხორციელების ან სამხედრო მიზნებისათვის გადაფრენების მიმართ (მუხ. 57)⁷.

პასუხისმგებლობის საკითხთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია რეგრესის უფლება მესამე პირების მიმართ. ამ საკითხს კონვენცია არ არეგულირებს. ერთადერთი მითითებაა 37-ე მუხლში - „წინამდებარე კონვენცია არანაირად არ წყვეტს საკითხს იმის

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст. 20;

² იქვე, ст. 19;

³ იქვე, ст. 47;

⁴ იქვე, ст. 25;

⁵ იქვე, ст. 27;

⁶ იქვე, ст. 47;

⁷ აღნიშნული უფლება გამოიყენეს აშშ-მა და კანადამ;

თაობაზე, აქვს თუ არა პირს, რომელიც მის დებულებათა შესაბამისად პასუხს აგებს ზიანისათვის, რეგრესის უფლებებისმიერი სხვა პირის წინააღმდეგ¹.

აქვე უნდა განიმარტოს ის შემთხვევები, როდესაც გარდაიცვლება პირი, რომელსაც აკისრია პასუხისმგებლობა ზიანისათვის. დაზარალებულის ინტერესები დაცულია ასეთ შემთხვევაშიც. კერძოდ, ზიანის ანაზღაურება დაეკისრება იმ პირს, რომელიც კანონიერ საფუძველზე წარმოადგენს გარდაცვლილის ქონებას. ასეთი პირის მიმართაც მოქმედებს კონვენციის დებულებები (მუხ. 32)². კონვენცია არ შეიცავს დებულებებს იურიდიული პირების უფლებამონაცვლეობის შესახებ. შესაბამისად, შესაძლებელია, რომ ამ საკითხთან დაკავშირებით გამოყენებული იყოს სარჩელის აღძვრის შესახებ სახელმწიფო კანონმდებლობა.

იმ პირთა მიერ განხორციელებული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, რომლებიც ხელშეკრულების მიხედვით არ არიან გადამზიდველები, კონვენცია ერთმანეთისაგან განასხვავებს ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველის და ფაქტობრივი გადამყვან-გადამზიდველის ცნებას:

ა) ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველი პირი, როგორც ძირითადი მხარე, დებს რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას, რომელიც რეგულირდება კონვენციით, მგზავრთან, გამგზავრთან ან პირთან, რომელიც მოქმედებს მგზავრის ან გამგზავრის სახელით.

ბ) ფაქტობრივი გადამზიდველი – პირი, რომელსაც გადამზიდველი ხელშეკრულებით ანიჭებს უფლებამოსილებას, განხორციელოს გადაყვანა-გადაზიდვა ან მისი ნაწილი, მაგრამ კონვენციის მიხედვით, არ არის თანმიმდევრული გადამზიდველი ამ ნაწილში. კონვენციის თანახმად, აღნიშნული უფლებამოსილება არსებობს საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე (მუხ. 39)³.

ფაქტობრივი გადამზიდველი პასუხისმგებელია გადაყვანა-გადაზიდვის იმ ნაწილთან მიმართებაში, რომელსაც თავად ახორციელებდა. აღნიშნული არ გამორიცხავს ხელშეკრულებით გადამზიდველის პასუხისმგებლობას – იგი პასუხისმგებელია გადაყვანა-გადაზიდვის მთელი პროცესის მიმართ (მუხ. 40)⁴.

კონვენციის 41-ე მუხლის პირველი პუნქტი ითვალისწინებს შემდეგ წესს⁵: ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ განხორციელებულ გადაზიდვასთან დაკავშირებით, მოვალეობების ფარგლებში, ფაქტობრივი გადამზიდველის, მისი თანამშრომლებისა და აგენტების მოქმედება და უმოქმედობა მიჩნეულია ხელშეკრულებით გადამზიდველის მოქმედებად ან უმოქმედობად.

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст. 37;

² იქვე, ст. 32

³ იქვე, ст. 39;

⁴ იქვე, ст. 40;

⁵ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст. 41;

თავიანთი ვალდებულებების ფარგლებში ხელშეკრულებით გადამზიდველის, მისი თანამშრომლის ან აგენტის მოქმედება ან უმოქმედობა გადაზიდვასთან დაკავშირებით, რომელსაც ახორციელებს ფაქტობრივი გადამზიდველი, ითვლება ფაქტობრივი გადამზიდველის მოქმედებად ან უმოქმედობად.

აღსანიშნავია, რომ ფაქტობრივი გადამზიდველისათვის დაკისრებული პასუხისმგებლობა არ უნდა იყოს უფრო მაღალი, ვიდრე ამას ითვალისწინებს კონვენცია ხელშეკრულებით გადამზიდველისთვის. აუცილებელია ფაქტობრივი გადამზიდველის აშკარად გამოხატული თანხმობა იმისთვის, რომ მასზე გავრცელდეს: 1) განსაკუთრებული შეთანხმება, რომლითაც ხელშეკრულებით გადამზიდველი იღებს ისეთ ვალდებულებებს, რასაც არ ითვალისწინებს მონრეალის კონვენცია; 2) აგრეთვე უარი კონვენციით გათვალისწინებული დაცვის უფლებაზე ან საშუალებაზე; 3) დანიშნულების ადგილზე მიტანით დაინტერესებულობის თაობაზე სპეციალური განცხადება.

კონვენციის თანახმად, ფაქტობრივი გადამზიდველისა და ხელშეკრულებით გადამზიდველის მიმართ თანაბრად მოქმედებს გადაზიდვასთან დაკავშირებული ნებისმიერი პრეტენზია და განკარგულება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც პრეტენზია ან განკარგულება ეხება ბარგის განკარგვის უფლებას (ამ უკანასკნელს ითვალისწინებს კონვენციის, მე-12 მუხლი), ვინაიდან განკარგულებები მე-12 მუხლის თანახმად, მოქმედებს მხოლოდ ხელშეკრულებით გადამზიდველის მიმართ (მუხ. 42)¹.

დაზარალებულს შეუძლია აირჩიოს, ვის წინააღმდეგ აღძრას საჩქე, რომელიც გამომდინარეობს ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაზიდვიდან – ანუ შეუძლია სარჩელით მიმართოს ფაქტობრივი გადამზიდველის ან ხელშეკრულებით გადამზიდველის მიმართ ან ორივეს მიმართ ერთდროულად (მუხ. 45)². ამასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია ისიც, რომ თუ სარჩელი აღძრულია ერთ-ერთი გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ, მაშინ ამ უკანასკნელს შეუძლია ჩართოს მეორე გადამყვან-გადამზიდველი საქმის წარმოებაში იმ ქვეყნის სასამართლოს წესების შესაბამისად, რომელშიც აღძრულია საჩქე.

აღსანიშნავია, რომ გარდა 45-ე მუხლისა (სარჩელის შეტანა), კონვენცია არ ეხება ფაქტობრივ გადამზიდველსა და ხელშეკრულებით გადამზიდველს შორის უფლებებსა და ვალდებულებებს, მაგალითად, რეგრესის უფლებას და პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლებას (მუხ. 48)³.

5. თანამიმდევრული გადამზიდველები

კონვენციის პირველი მუხლი განსაზღვრავს, რომ კონვენციის მოქმედება ვრცელდება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>, ст. 42;

² იქვე, ст. 45;

³ იქვე, ст. 48

გადაზიდვებზეც, რომლებსაც ახორციელებენ თანამიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველები.

თანამიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველების სამართლებრივ რეჟიმს ეხება კონვენციის 36-ე მუხლიც¹. ეს უკანასკნელი 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 განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის ნაწილს ეხება.

თანამიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველების მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის დროს დამდგარი ზიანისათვის მგზავრს ან ნებისმიერ სხვა პირს, რომელსაც აქვს უფლება, პრეტენზია განაცხადოს მისი სახელით კომპენსაციაზე, შეუძლია აღძრას საქმე მხოლოდ იმ გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ, ვინც განახორციელა გადაყვანა-გადაზიდვა, რომლის განმავლობაში მოხდა შემთხვევა ან დაგვიანება. ამ წესიდან გამონაკლისია, როდესაც პირველმა გადამყვან-გადამზიდველმა მთელი გზისთვის პასუხისმგებლობა იკისრა აშკარად გამოხატული თანხმობით (by express agreement).

ბარგთან ან ტვირთთან დაკავშირებით მგზავრს ან გამგზავნს შეუძლია აღძრას საქმე პირველი გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ; მიღების უფლების მქონე მგზავრს ან მიმღებს – უკანასკნელი გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ; ამას გარდა, ორივეს შეუძლია მოსთხოვოს კომპენსაცია იმ გადამყვან-გადამზიდველს, რომლის მიერ განხორციელებული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დროსაც მოხდა განადგურება, დაკარგვა, დაზიანება ან დაგვიანება. ასეთი გადამყვან-გადამზიდველები სოლიდარული პასუხისმგებლები იქნებიან გამგზავნისა და მიმღების წინაშე. როგორც ვხედავთ, კონვენცია საკმაოდ მტკიცე გარანტიებს შეიცავს გამგზავნის, მიმღებისა და მგზავრისათვის, ე.ი. მგზავრს შეუძლია უჩივლოს პირველ გადამყვან-გადამზიდველს, ბოლო გადამყვან-გადამზიდველს და იმ გადამყვან-გადამზიდველსაც, რომლის მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის დროსაც მოხდა შემთხვევა; რაც შეეხება გამგზავნსა და მიმღებს, მათ სარჩელის წარდგენის უფლება აქვთ მხოლოდ ორის მიმართ.

ა) მოსამსახურეები და აგენტები

კონვენცია უშვებს იმის შესაძლებლობას, რომ დაზარალებულმა სარჩელი წარუდგინოს გადამყვან-გადამზიდველის თანამშრომელს ან აგენტს კონვენციაში მითითებული ზიანისათვის. თუ ასეთი თანამშრომელი (აგენტი) მოქმედებდა თავისი სამსახურებრივი მოვალეობების ფარგლებში, მაშინ მას აქვს უფლება, დაეყრდნოს იმ პირობებსა და პასუხისმგებლობის

¹ იქვე, სტ. 36

ფარგლებს, რომლებზედაც დაყრდნობის უფლება აქვს თავად გადამყვან-გადამზიდველს. თუ დადგება თანამშრომლის (აგენტის) პასუხისმგებლობაც, მაშინ ამ უკანასკნელისათვის და გადამყვან-გადამზიდველისათვის გადახდევინებული საერთო თანხა არ უნდა აღემატებოდეს კონვენციით მითითებულ ზღვარს (ზღვრებთან დაკავშირებით იხ. შესაბამის თავებში).

გარდა ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევებისა, თუ დამტკიცდება, რომ თანამშრომლის (აგენტის) ბრალეული ქმედების შედეგად დაღვა ზიანი, მაშინ არ გამოიყენება ზემოაღნიშნული დებულებები (მუხ. 30)¹.

ბ) ვადები, სასარჩელო ხანდაზმულობა

პასუხისმგებლობის თაობაზე სარჩელი უნდა აღიძრას 2 წლის განმავლობაში: 1) დანიშნულების პუნქტში მისვლიდან; 2) იმ მომენტიდან, როდესაც საჰაერო ხომალდი უნდა ჩამოფრენილიყო ან 3) გადაყვანა-გადაზიდვის შეჩერების მომენტიდან. თუ მოთხოვნის უფლების მქონე პირი არ აღძრავს სარჩელს კონვენციით განსაზღვრულ ვადაში, მაშინ იგი კარგავს ამ უფლებას (მუხ. 35.1).

კონვენცია ადგენს პრეტენზიის წარდგენის, სარჩელის აღძვრის ვადებს: რაც შეეხება ვადების გამოთვლას, იგი განისაზღვრება იმ ქვეყნის კანონებით, რომელშიც აღძრულია სარჩელი (მუხ. 35.2)².

გ) უფლებების განხორციელებისა და პროტესტის წარდგენის ვადები

1. იმისთვის, რომ მგზავრმა გამოიყენოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები, გადამზიდველის მიმართ, აუცილებელია, გადამზიდველმა აღიაროს რეგისტრირებული ბარგის დაკარგვის ფაქტი ან რეგისტრირებული ბარგი საბოლოო დანიშნულების პუნქტში არ არის მიტანილი შეთანხმებული თარიღიდან 21 დღის განმავლობაში (მუხ. 17.3)³.

იმისათვის, რომ მიმღებმა განახორციელოს გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები უნდა არსებობდეს შემდეგი პირობები: 1) გადამყვან-გადამზიდველმა აღიარა ტვირთის დაკარგვა ან 2) ტვირთი არ ჩავიდა 7 დღიანი ვადის გასვლის შემდეგ იმ დღიდან, როდესაც იგი უნდა ჩასულიყო (მუხ. 13.3)⁴.

აღნიშნული დებულებები გულისხმობს, რომ მგზავრი (მიმღები) თუ მიღებისთანავე ვერ აღმოაჩენს ბარგის (ტვირთის) ზიანს, მათ, მართალია, შეეძლებათ ქვემოთ მითითებულ ვადებში ავიაგადამზიდვის წინააღმდეგ პრეტენზიის წარდგენა, მაგრამ ზიანის არსებობის დამტკიცება, სავარაუდოდ, უფრო მძიმე იქნება.

2. თუ რეგისტრირებული ბარგის ან ტვირთის მიღებისას მიმღებმა არ განაცხადა პრეტენზიები, საწინააღმდეგოს

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/>; ст. 30;

² იქვე, ст. 35;

³ იქვე, ст. 17;

⁴ იქვე, ст. 13

დამტკიცებამდე იგულისხმება, რომ ბარგი ან ტვირთი ჩაბარდა სათანადო მდგომარეობაში (მუხ. 31.1)¹.

ზიანის აღმოჩენის შემთხვევაში, უფლების მქონე პირმა პრეტენზია უნდა წარუდგინოს გადამყვან-გადამზიდველს შემდეგ ვადებში: 1) რეგისტრირებული ბარგის მიღებიდან არაუგვიანეს 7 დღისა; 2) ტვირთის მიღებიდან 14 დღის განმავლობაში; 3) ტვირთის და ბარგის დაგვიანების შემთხვევაში – 21 დღის განმავლობაში მიღების უფლების მქონე პირისათვის მისი გადაცემიდან (მუხ. 31.2).

ყოველი პრეტენზია უნდა შედგეს წერილობითი ფორმით და ჩაბარდეს ან გაიგზავნოს მითითებულ ვადებში (მუხ. 31.3). ვადების დაცვა მნიშვნელოვანია იმდენად, რამდენადაც იგი დაკავშირებულია სამართლებრივ შედეგთან, კერძოდ, თუ ამ ვადებში წარდგენილი არ იქნება პრეტენზია გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ, მაშინ უფლების მქონე პირი კარგავს უფლებას გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ სარჩელის აღძვრაზე. გამონაკლისია ის შემთხვევა, როდესაც გადამყვან-გადამზიდველმა მოატყუა დაზარალებული (მუხ. 31.4).

6. იურისდიქცია

კერძო სამართლის უნიფიკაციის მთავარი მიზანი სამართლებრივი ნორმების კონფლიქტების არა მარტო გამორიცხვა ანდა მინიმუმამდე დაყვანაა, არამედ ასევე იურისდიქციათა კონფლიქტების გამორიცხვაც. ვარშავის კონვენციის 28-ე მუხლში გათვალისწინებულია ხელშეკრულების ერთ-ერთი მონაწილე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ოთხი უფლებამოსილი სასამართლო: გადამყვან-გადამზიდავის იურიდიული მისამართის, გადამყვან-გადამზიდავის საქმიანობის ძირითადი ადგილის; საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის საქმიანობის ადგილის, სადაც დაიდო ხელშეკრულება; სასამართლო დანიშნულების ადგილის მიხედვით.

საკმაოდ ფართო არჩევანია, რომელიც შესაძლებლობას იძლევა მნიშვნელოვანწილად „შეირჩეს შესაფერი სასამართლო“; მოსარჩელის მიერ სასამართლოს შერჩევა განსაზღვრავს პროცედურის ყველა საკითხს, ასევე, უმეტესად, ანაზღაურების დონის შესახებ გადაწყვეტილებასაც.

უკვე გვატემალის 1971 წლის დიპლომატიურ კონფერენციაზე აშშ-ის დელეგაცია დაუინებოთ მოითხოვდა „მე-5 იურისდიქციის“ შეტანას – მოსარჩელის საცხოვრებელ ადგილის მიხედვით. დელეგაციებს იმ დროს კარგად ესმოდათ, რომ ამ წინადადებას ექნებოდა შედეგი: თითოეულ ამერიკელ მოსარჩელეს შეეძლებოდა დაედგინა იურისდიქცია აშშ-ის ფარგლებში, რომლის ყოველი სასამართლო ცნობილია ისეთი ანაზღაურების დაკისრებით, რომელიც ძალზე სცილდება, ჩვეულებრივ, სხვა ქვეყნებში მითითებულ ფარგლებს. ამის მიუხედავად, კონფერენციამ

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>, стр. 31

გვატემალის შეთანხმებით მიიღო აშშ-ის წინადადება, ვინაიდან გვატემალის პროტოკოლი ითვალისწინებდა დაახლოებით აშშ-ის 100 000 დოლარის პასუხისმგებლობის დაურღვეველ აბსოლუტურ ფარგლებს. ახალი კონვენციის მიხედვით, მოსამზადებელი სამუშაოს მსვლელობაში და დიპლომატიური კონფერენციის გახსნისას, აშშ დელეგაციამ ცხადი გახადა თავისი რწმენა, რომ „მეხუთე იურისდიქციის შეტანა ნებისმიერი ახალი კონვენციის გადასინჯვაში წინსვლის არსებითი ელემენტია“ და, კონვენცია, ამ წინადადების გარეშე ან პასუხისმგებლობის ფარგლებით „მიუღებელი იქნებოდა შეერთებული შტატებისათვის“. ამრიგად, მე-5 იურისდიქციის საკითხი გახდა პრობლემა, „რომელიც არ შეიძლება გამხდარიყო მოლაპარაკების საგანი“ და კონფერენცია თანდათან შეეგუა ამას. საბოლოოდ, საფრანგეთმაც კი მოხსნა თავისი ძლიერი საწინააღმდეგო მოსაზრებები, მაგრამ პასუხისმგებლობის სხვა სფეროებისთვის პრეცედენტის შექმნის თავიდან აცილება აფიქრებდა; სწორედ ამ მოსაზრებით მან წინადადება წამოაყენა, რათა ახალ მუხლში შეეტანათ სიტყვები – „ან დამოკიდებულება აქვს საჰაერო ტრანსპორტის განსაკუთრებულ მახასიათებლებთან“.

მე-5 იურისდიქციის შეტანა ახალი კონვენციის 33-ე მუხლის მე-2 პუნქტში¹ საეჭვოა იმსახურებდეს დიდ თეორიულ ყურადღებას და სრულიადაც არ არის „რევოლუციური“. უმრავლეს სამართლებრივ სისტემაში მოსარჩელეს შეუძლია სარჩელი წარადგინოს თავისი მთავარი და მუდმივი საცხოვრებელი ადგილის მიხედვით, თუკი მოპირისპირე მხარეს იმავე ადგილზე რაიმე (კომერციული) დაწესებულება აქვს. ფაქტობრივად, ვარშავის კონვენციის 28-ე მუხლი, აუცილებლობის გარეშე, მოსარჩელეს ართმევდა ამ ლოგიკურ იურისდიქციას. ამან, არცთუ დიდი ხნის წინათაც კი, აბსურდული შედეგი გამოიწვია: 1998 წლის 1 სექტემბერს ნიუ-იორკიდან ციურიხში მიმავალი რეისის Swissair კატასტროფის² ფრანგ მსხვერპლთა ზოგიერთ ახლო ნათესავს არ მისცეს უფლება საფრანგეთში სარჩელი შეეტანათ, რადგან სამგზავრო ბილეთები ნაყიდი იყო შვეიცარიაში! ყოველ შემთხვევაში, მე-5 იურისდიქციის მიღება აშშსთვის დიპლომატიური გამარჯვებაა და შეიძლება რეალურად ვივარაუდოთ, რომ მოსარჩელეების ადვოკატები ნებისმიერ შესაძლებლობას გამოიყენებენ აშშს იურისდიქციის ქვეშ უფლების პრეტენზიების განცხადებისთვის. ეს უპირატესობას მისცემს ფაქტების აღმოჩენის ლიბერალურ სისტემას, არაეკონომიკური ზარალის ანაზღაურების გაცილებით უფრო ფართო სფეროს, ვიდრე სხვაგან სადმე.

დასანანი, რომ ახალი კონვენცია საარბიტრაჟო განხილვის ნებას იძლევა მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვის მიმართ. მართალია, ამჟამად ცოტაა სახელმწიფოები, რომლებიც იმ დავების

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; стр. 33;

² об. Катастрофы при приземлении, <http://yacht.zamok.net/Gazeta/crashes.html>

საარბიტრაჟო წესით საქმის მოგვარების ნებას იძლევიან, კერძოდ, როცა საქმე ეხება სიკვდილს ან სხეულის დაზიანებას, მაგრამ მსოფლიოში არსებული საერთო ტენდენცია ხელს უწყობს უთანხმოებათა მოგვარიების „ალტერნატიული“ საშუალებების უფრო ფართოდ შემოღებას.

კონვენცია განსაზღვრავს სარჩელის შეტანის ადგილს, კერძოდ, სასამართლო უნდა მდებარეობდეს კონვენციის წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. მოსარჩელეს შეუძლია აირჩიოს სასამართლო ერთ-ერთი შემდეგი მოთხოვნის - 1) გადამზიდველის საცხოვრებელი ადგილის და/ან იურიდიული მისამართის (დომიცილე); 2) გადამზიდველის ძირითადი ეკონომიკური საქმიანობის ადგილის; 3) გადამზიდველის ეკონომიკური საწარმოს ადგილი, სადაც დაიდო ხელშეკრულება ან 4) გადაზიდვის საბოლოო დანიშნულების პუნქტი გათვალისწინებით (მუხ. 33.1).

მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანებასთან დაკავშირებულ სარჩელთან მიმართებაში, გარდა აღნიშნული წესებისა, მოქმედებს სპეციალური დებულებაც, რომელიც ითვალისწინებს, რომ შეიძლება სარჩელის შეტანა: 1) უბედური შემთხვევის მომენტისათვის მგზავრის ძირითადი ან მუდმივი საცხოვრებელი ადგილის მიხედვით და 2) სადაც ან საიდანაც გადამზიდველი სთავაზობს მგზავრებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანასთან დაკავშირებულ მომსახურებას საკუთარი თვითმფრინავებით ან კომერციული ხელშეკრულების საფუძველზე სხვა გადამზიდველის საჰაერო თვითმფრინავებით; სადაც გადამზიდველი ახორციელებს მგზავრების საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანასთან დაკავშირებულ საქმიანობას, იყენებს შენობებს, რომელსაც ქირაობს თავად ან სხვა გადამზიდველი, რომელთანაც აქვს კომერციული ხელშეკრულება, ან ეკუთვნის მას, ან სხვა გადამზიდველს. ამ მუხლის მიზნებისათვის „კომერციული შეთანხმება“ ნიშნავს შეთანხმებას გადამყვან-გადამზიდველთა შორის, გარდა სააგენტო შეთანხმებისა, რომელიც ეხება მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებულ ერთობლივ მომსახურებას; „ძირითადი და მუდმივი საცხოვრებელი ადგილი“ ნიშნავს მგზავრის ერთ დაფიქსირებულ და მუდმივ საცხოვრებელ ადგილს შემთხვევის მომენტში. ამ მხრივ მგზავრის მოქალაქეობა არ არის განმსაზღვრელი ფაქტორი (მუხ. 33.). გასათვალისწინებელია, რომ კონვენცია აუცილებელ მოთხოვნად მიიჩნევს, რათა სარჩელის აღძვრის აღნიშნული ადგილები მდებარეობდეს წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე (მუხ. 33.2).

ფაქტობრივ გადამზიდველთან მიმართებაში, შესაძლებელია, ზემოთ აღნიშნული შესაძლებლობების გარდა, მოსარჩელემ სარჩელი შეიტანოს ფაქტობრივი გადამზიდველის ადგილმდებარეობის ან მისი ძირითადი კომერციული საწარმოს ადგილმდებარეობის მიხედვით წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე (მუხ. 46)¹.

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; ст. 46

კონვენცია ითვალისწინებს საარბიტრაჟო განხილვის წესს. არბიტრაჟი შეიძლება დაინიშნოს მხოლოდ დავეებისათვის, რომელიც ეხება გადამზიდველის პასუხისმგებლობას ტვირთის გადაზიდვის დროს. გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეებს შეუძლიათ დაადგინონ, რომ ნებისმიერი დავა, რომელიც ეხება გადამზიდველის პასუხისმგებლობას, ექვემდებარება საარბიტრაჟო განხილვას. ასეთი შეთანხმება აუცილებლად წერილობითი ფორმით უნდა გაფორმდეს. საარბიტრაჟო განხილვა იმართება ერთ-ერთ იმ ადგილას, სადაც შეიძლება მოსარჩელემ შეიტანოს სარჩელი კონვენციის თანახმად. ამასთან, საარბიტრაჟო ტრიბუნალი ვალდებულია გამოიყენოს კონვენციის დებულებები. ამ წესებიდან გადახვევა არ შეიძლება და ნებისმიერი ასეთი დათქმა მხარეების მიმართ იქნება ბათილი (მუხ. 34).

პირის მიერ ხელშეკრულების დამდები გადამყვან-გადამზიდავისაგან განსხვავებული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა

კონვენციის V თავი აერთიანებს გვადალაჰარის 1961 წლის კონვენციის არსებით დებულებებს და „ნამდვილ“ გადამყვან-გადამზიდავზე ავრცელებს ხელშეკრულების დამდები მე-2 გადამყვან-გადამზიდავის მიმართ გამოყენებულ რეჟიმს. აქ არ იგრძნობა არსებულ დებულებათა მნიშვნელოვანი განვითარება, მაგრამ მათი ერთ სამართლებრივ აქტში გაერთიანება, დადებითი მოვლენაა.

დაზღვევა

ახალ კონვენციაში მთავარი სიახლეა სავალდებულო დაზღვევის მოთხოვნა, რომელიც მოიცავს გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობას. ორმაგი „ვალდებულება-უფლება“ კონვენციით ეკისრება: კონვენციის წევრი ყველა სახელმწიფო (მხარე) ვალდებულია მოსთხოვოს თავის გადამყვან-გადამზიდავებს ჯეროვანი დაზღვევის უზრუნველყოფა, რომელიც კონვენციის თანახმად, მოიცავს მათ პასუხისმგებლობას; მეორე მხრივ, ნებისმიერ მხარე-სახელმწიფოს უფლება აქვს მოსთხოვოს გადამყვან-გადამზიდავს, რომელიც მის ტერიტორიაზე ასრულებს ფრენას, დამამტკიცებელი საბუთის წარდგენა, რომ იგი უზრუნველყოფს ადეკვატურ დაზღვევას.

სავალდებულო დაზღვევა

წევრი სახელმწიფოები ითხოვენ, რომ მათმა გადამყვან-გადამზიდავეებმა უზრუნველყონ თავისი პასუხისმგებლობის სათანადო დაზღვევა კონვენციის შესაბამისად. წევრ სახელმწიფოს, რომელშიც გადამყვან-გადამზიდაველი ასრულებს ფრენას, შეუძლია მოსთხოვოს მას პასუხისმგებლობის სათანადო დაზღვევის დამადასტურებელი მტკიცებულებები კონვენციის მიხედვით (მუხ. 50)¹.

7. კონვენციის პოლიტიკური ელემენტები

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, <http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang.english/>; стр. 50;

ცხადია, რომ მოლაპარაკებების საერთო მიმდინარეობის ნაწილმა, დიპლომატიურმა კონფერენციამ მიიღო ევროპის გაერთიანების 15 სახელმწიფოს წინადადება, რომელსაც დამატებით მხარს უჭერდა 7 სახელმწიფო – „ამ გაერთიანების მოსალოდნელი წევრები“, იმის შესახებ, რომ კონვენცია ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგიონული ორგანიზაციების მიერ ხელმოსაწერად და სარატიფიკაციოდ უპირობოდ გახსნილია (ლიაა). ამ საკითხში პრეცედენტი დადგენილი იყო 1982 წელს გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის საზღვაო სამართლის კონვენციით და მოჰყავდათ საბუთები, რომ ეს უზრუნველყოფს კონვენციის არსებობის ხანგრძლივობას, გვეხმარება, რათა განვითარების შემდგომ მსვლელობას ფეხი ავუწყოთ, თუკი ეკონომიკური ინტეგრაციის ასეთი რეგიონული ორგანიზაციები კომპეტენტურნი აღმოჩნდებიან კონვენციით განსაზღვრულ დარგებში. ევროგაერთიანება არ არის „ვარშავის სისტემის“ ნაწილი, მაგრამ შესაბამისად უნდა ვაღიაროთ, რომ მისი დახმარებით 1977 წელს რეზოლუციის მიღებით მოხდა სისტემის გაუმჯობესება¹. საერთაშორისო სამართალსა და პრაქტიკაში ეს აღიარებულია, როგორც მისი წევრი სახელმწიფოებისაგან განსხვავებული სუბიექტი.

ა) „ჰონკონგის შესწორება“

კონვენციამ სრული გაგებით მიიღო და მხარი დაუჭირა ჩინეთის დელეგაციის წინადადებას დასკვნით დათქმებში დებულების – „ერთზე მეტი კანონმდებლობის სისტემის მქონე სახელმწიფოთა შესახებ“ შეტანის თაობაზე. ორი ან მეტი ტერიტორიული ერთეულის მქონე სახელმწიფოს, რომლებშიც გამოიყენება კანონმდებლობის სხვადასხვა სისტემა, შესაძლებლობას მისცემს გაავრცელოს კონვენციის რატიფიკაცია ყველა მის ტერიტორიულ ერთეულზე ან მათგან მხოლოდ ერთზე ან მეტზე. კონფერენციას ესმოდა, რომ ცნება „კანონმდებლობის სხვადასხვა სისტემა“, რეალურად აღნიშნავს „სხვადასხვა საზოგადოებრივ და ეკონომიკურ სისტემას“ და ნაკლებად სარწმუნო როდია, რომ საბოლოოდ ჩინეთი მოახდენს კონვენციის რატიფიკაციას ჰონკონგისა და იკაოს მიმართ უფრო ადრე, ვიდრე იგი მზად იქნება მიიღოს ის ჩინეთის მთელი ტერიტორიისთვის. „არასაოქმო“ სახუმარო საუბრებში ზოგიერთმა დელეგატმა ეჭვი გამოთქვა, რომ ეს დათქმა ოდესღაც გამოყენებული იქნება „კანონმდებლობის განსხვავებული სისტემის“ სხვა ქვეყნებში (კანადა – კვებეკი ან ინგლისი – შოტლანდია).

ბ) ძალაში შესვლა

კონფერენციამდე მომზადებული დათქმები წინადადებას იძლეოდა, რომ ახალი კონვენცია ძალაში შესულიყო 15 სახელმწიფოს მიერ მისი რატიფიკაციის შემთხვევაში. იგულისხმებოდა, რომ ახალი კონვენცია საჭიროა ძალაში რაც შეიძლება ადრე შევიდეს, რათა მოისინჯოს მისი პრაქტიკული გამოყენება. მიაჩნდათ, რომ 10 სახელმწიფოს მიერ რატიფიკაცია ოპტიმალური იქნებოდა, სახელმწიფოების ეს ჯგუფი წინასწარი

¹ Каталог изданий Икао 2008 год, http://www.icao.int/icao/en/sales/cat_2008_ru.pdf

შეტყობინებით გამოვიდოდა საწყისი „ვარშავის სისტემიდან“ და ამით შეძლებდნენ ახალი კონვენციის დაჩქარებული რატიფიკაციისადმი სხვა სახელმწიფოების მოტივირებას (რომლის გარეშე ისინი დარჩებოდნენ ახალი სამართლებრივი აქტის მხარეებთან სახელმწიფოებო ურთიერთობის არარსებობის მდგომარეობაში).

საოცარია, მაგრამ გააჩნდა განსხვავებული შეხედულებები. ავსტრალიისა და ახალი ზელანდიის დელეგაციებმა წარმოადგინეს წინადადება, რითაც მოითხოვდნენ სახელმწიფოების 30 რატიფიკაციას, რომლებიც შეადგენენ საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო მოძრაობის იკაოს წევრი სახელმწიფოების 51%-ს მაინც. იმავედროულად 1999 წლის 25 მაისს აშშ-ს დელეგაციამ ასევე კონვენციის დამთავრებამდე მხოლოდ ორი დღით ადრე შეიტანა წინადადება, რომ ახალი კონვენციის ძალაში შესვლის ზღვარი გაზრდილიყო 30 სახელმწიფომდე შემდგომი დათქმით, რომელიც მოითხოვდა, რომ ეს სახელმწიფოები უნდა წარმოადგენდნენ საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო მოძრაობის 60%-ს მაინც.

იყო მოსაზრება, რომ დაბალი ზღვარი ხელს შეუწყობდა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვაში არაერთგვაროვნებას, არამედ – ფრაგმენტულობას. შემდეგ ამტკიცებდნენ, რომ ამჟამად 130 სახელმწიფოზე მეტი „ვარშავის სისტემის“ სხვადასხვა სამართლებრივი აქტის მხარეა და 120 ავიაკომპანიაზე მეტმა, რომელიც საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების 90%-ზე მეტს წარმოადგენს, ხელი მოაწერეს 1995 წელს გადაყვანა-გადაზიდვებს შორის იატას შეთანხმებას.

§ 2. მონრეალის 1999 წლის კონვენცია გადაყვანა-გადაზიდვის ინფორმაციის ჩანაწერის გამოყენების საშუალებების შესახებ (ელექტრონული ბილეთი)

2004 წლის მაისში სინგაპურში გამართულ იატას გენერალურ სხდომაზე მიღებულ იქნა უნივერსალური რეზოლუცია, რომელმაც მანდატი მისცა იატას, დახმარებოდა წევრ ავიასაწარმოებს ქალაქის ბილეთების ნაცვლად გაეცათ ელექტრონული ბილეთები¹.

2007 წელს ყველა საერთაშორისო ავიაგადაზიდველი უნდა გადასულიყო ელექტრონული ბილეთით სარგებლობაზე და გააუქმოს ჩვეულებრივი ბილეთი. ელექტრონულ ბილეთზე გადასვლა ბიზნესის გამარტივებისა და საჰაერო-სატრანსპორტო ხარჯების შემცირების საერთაშორისო სტრატეგიის საფუძველია. მთელი მსოფლიოს ავიაკომპანიები აქტიურად ნერგავენ ელექტრონულ ბილეთებს. იატას მონაცემებით, აშშ-ში გადაზიდვების თითქმის 100% ელექტრონული ბილეთით

¹ იხ. იატას 2004 წლის 16 მაისის №722f/g/h რეზოლუცია. www.icao.int/.../Council/Working%20Papers%20by%20Session

ხორციელდება. 2000-დან 2005 წლამდე ელექტრონული ბილეთის გაფორმება მსოფლიოში 73%-ით გაიზარდა. ამჟამად ელექტრონული ბილეთი გაიცემა 91 ქვეყანაში¹. საქართველოში ეს პროცესი მცირე მაშტაბით გამოიყენება ევროკავშირის ქვეყნების ავიაკომპანიების მიერ. ამ ჩამორჩენის გადასალახად, საჭიროა საქართველოს კანონმდებლობაში არსებული ზოგიერთი სამართლებრივი შეზღუდვის გაუქმება და, მთავარი – აუცილებელია ელექტრონული ბილეთის მიმართ წაყენებულ მოთხოვნების შემცველი მონრეალის კონვენციის რატიფიცირება.

ეკონომიკური სარგებელი. უპირველეს ყოვლისა, სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის ზეგავლენით, ქაღალდის ბილეთი (ვარშავის 1929 წლის კონვენციით აღიარებულია გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტით) ელექტრონული ბილეთით შეიცვალა. როგორც 90-ანი წლების გამოცდილებამ უჩვენა, ელექტრონული ბილეთის მთავარი უპირატესობა ბილეთების ბეჭდვაზე ხარჯების შემცირებაა. იატას შეფასებით, ელექტრონული ბილეთის ბეჭდვაზე იხარჯება 2 აშშ დოლარი, ქაღალდის ბილეთის ბეჭდვაზე კი – 9 აშშ დოლარი. ამის გარდა, მცირდება ხარჯები წარმოებაზე, სააგენტოებსა და ავიაკომპანიის საღაროებზე ბილეთის ბლანკების განაწილებაზე. ელექტრონული ბილეთი, იატას წევრ ქვეყნებს წელიწადში 3 მილიარდ აშშ დოლარს დაუზოგავს.

ბილეთის ელექტრონულ ვერსიით ჩქარდება შემოსავლებისა და გადაზიდვების მონაცემების დამუშავება ჩვეულებრივ ბილეთთან შედარებით. მალდება ბილეთის გაყიდვისას დაკარგვისა და მოპარვისაგან დაცვა, აგრეთვე გაცილებით უმჯობესდება ბილეთის დაჯავშნისას მომსახურების ხარისხი.

გადამზიდველმა რომ ელექტრონული ბილეთით მიღებული ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს, საჭიროა გააუქმოს სამართლებრივი შეზღუდვები. იურიდიული ბუნებით, ეს შეზღუდვები მჭიდროდ არის დაკავშირებული ვარშავის 1929 წლის კონვენციასთან, რომელიც მონრეალის 1999 წლის კონვენციით შეიცვალა. ამოტომაც მწვავედ დგას საქართველოში მისი სასწრაფოდ რატიფიცირების საკითხი. ამჟამად ამ კონვენციის მონაწილეა 72 სახელმწიფო². კონვენცია რატიფიცირებულია ევროკავშირის მიერ. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებში ორი რეჟიმის თანაარსებობა ხანგრძლივი არ შეიძლება იყოს. მონრეალის კონვენცია საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების ნაწილის ცალსახა რეჟიმის შენარჩუნებისა და უზრუნველყოფისკენაა მიმართული. ვარშავის კონვენციას კი ამ ამოცანის გადაჭრა უკვე არ შეუძლია, ის მოძველდა ყველაფერში და არ პასუხობს თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოთხოვნებს, მათ შორის – ბილეთების საკითხშიც.

ელექტრონული ბილეთის მიმართ მონრეალის კონვენციით წაყენებული მოთხოვნები. მონრეალის კონვენცია განეკუთვნება ადამიანების, ბარგისა და ტვირთის ნებისმიერ საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას ანაზღაურებით, რომელიც ხორციელდება

¹ http://www.transport.ru/1/1/i77_31415p0.htm#kl_4;

² <http://www.icao.int>;

საჰაერო ხომალდის მეშვეობით. იგი აგრეთვე ავიასატრანსპორტო საწარმოს მიერ საჰაერო ხომალდით განხორციელებული უფასო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ გამოიყენება (მუხლი 1)¹.

მონრეალის კონვენცია უკვე გამოიყენება რეგულარული საერთაშორისო გადაზიდვებისათვის, აგრეთვე არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის, რომელიც ხორციელდება ორმხრივი შეთანხმებებით ან მრავალმხრივი და რეგიონული საერთაშორისო-სამართლებრივი საბუთებით ან სახელმწიფო კანონმდებლობით. ტერმინი „ანაზღაურება“ მიუთითებს, რომ საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა კომერციული მიზნით სრულდება.

საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის გასაფორმებლად გამოყენებული საბუთებისადმი მიძღვნილი კონვენციის მეორე თავი ჩამოყალიბებულია სრულიად სხვაგვარად, ვიდრე ვარშავის კონვენციის შესაბამისი თავი. საბუთებისადმი (სამგზავრო ბილეთი, საბარგო ქვითარი, საჰაერო გადაზიდვის საბუთი) მიძღვნილი ყველა საკითხი ერთ თავშია თავმოყრილი. ეს გაკეთებულია გადაყვანა-გადაზიდვის საბუთების გასაფორმებელი პროცედურების გასამარტივებლად და გადამზიდავი მხარეების მოვალეობების მკაფიოდ დასადგენად. კონვენციის დებულებებით გადამზიდველის მოვალეობები ცალსახად არის დადგენილი, არჩევანი გამორიცხებულია.

მგზავრებისა და ბარგის საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების საბუთების გაფორმება კონვენციის მე-3 მუხლშია ასახული. ამ მუხლის პირველი პუნქტით დგინდება: მგზავრების გადაყვანისას, გაიცემა გადაყვანის პირადი ან ჯგუფური საბუთი, რომელში შედის:

ა) გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტები;

ბ) თუ გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტები ერთი ქვეყნის ტერიტორიაზეა, დაფრენის ერთი ან რამდენიმე პუნქტი კი მეორეზე – დაფრენის ერთი პუნქტი მაინც.

ვარშავის კონვენციასთან შედარებით, ახალი კონვენციით, გადამზიდველის მიერ მგზავრისათვის გაცემული საბუთის მიმართ წაყენებული მოთხოვნები უკიდურესად გამარტივებულია. ამ საბუთს „სამგზავრო ბილეთი“ არ ეწოდება, როგორც ეს ვარშავის კონვენციაშია. მონრეალის კონვენციით ბილეთის მიმართ ძველი ხუთის ნაცვლად წაყენებულია მხოლოდ ერთი მოთხოვნა.

ვარშავის კონვენციით დადგენილი ხუთი მოთხოვნა ჰაავის ოქმით (1955წ) სამამდე შემცირდა², რაც, შემდგომში, მონრეალის კონვენციით ერთამდე შემცირდა, ტერმინი „სამგზავრო ბილეთი“ „გადაზიდვის საბუთით“ არის შეცვლილი, ეს სიახლეები ელექტრონული ტექნოლოგიის შემოსვლით არის გამოწვეული. 90-იან წლებში ელექტრონული ბილეთის გავრცელებმა, გათვალისწინებულია კონვენციის მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტით:

¹ http://www.icao.int/icao/en/nr/2004/pio200405_r.pdf

² დაწვრილებით იხ. დ. გუფერიძე „თანამედროვე საჰაერო სამართალი“, თბ. 2004, გვ. 73-78;

„პირველ პუნქტში მოხსენებული გადაზიდვის საბუთის ნაცვლად, სხვა ნებისმიერი ასეთი საშუალების გამოყენება შეიძლება, რაც პირველი პუნქტით მითითებული ინფრომაციის ჩანაწერის შენახვას უზრუნველყოფს. თუ ასეთი სხვა საშუალებები გამოიყენება, გადამზიდველი მგზავრს ასეთი ხერხით შენახული ინფრომაციის წერილობით წარდგენას სთავაზობს“¹. ამგვარად, კონვენციით გადაყვანა-გადაზიდვის საბუთის ორი სახეობის არსებობა დაკანონდა: ქაღალდისა და ელექტრონული ბილეთის.

მონრეალის კონვენცია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ახალ საბუთებზე გადასვლის ვადებს არ ადგენს, ამას სახელმწიფოს პრეროგატივად ტოვებს.

გადაზიდვის ქაღალდის საბუთის ნაცვლად, გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტებზე ინფრომაციის ჩანაწერის შემნახველი ნებისმიერი სხვა საბუთის გამოყენება კონვენციის მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტით არის ნებადართული. მის მიხედვით, გადამზიდველი უფლებამოსილია გადაზიდვის ქაღალდის საბუთის ნაცვლად გამოიყენოს ნებისმიერი სხვა საშუალება, ტრადიციული საბილეთო ინფრომაციის ჩანაწერის შენარჩუნებისა და მგზავრისათვის შენახული ინფრომაციის წერილობითი სახით გადაცემის პირობით.

კონვენცია არ აზუსტებს ცნება „ნებისმიერი სხვა საშუალების“ მნიშვნელობას იმის გათვალისწინებით, რომ ეს შეიძლება იყოს ნებისმიერი საშუალება, მათ შორის – ელექტრონული და სხვა ტექნიკური საშუალებები, რომლებიც მომავალში შეიძლება გამოჩნდეს.

კონვენცია მთავარ აქცენტს აკეტებს გადამზიდველის უფლებაზე, ამოირჩიოს ჩვეულისაგან განსხვავებული ნებისმიერი ტექნიკური საშუალება, რაც გადაზიდვის გასაფორმებლად გამოდგება.

კონვენცია ამ საშუალებების ჩამონათვალს არ შეიცავს, ეს საკითხი ღიად არის დატოვებული, რაც ახალი ტექნიკური მიღწევების დანერგვას ხელს არ უშლის არც ამჟამად და არც – მომავალში. ამასთან ერთად, კონვენცია გადამზიდველისაგან მოითხოვს:

- ა) გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტების ჩანაწერის შენარჩუნებას; და
- ბ) მგზავრისათვის ამის შესახებ წერილობითი ინფრომაციის მიწოდებას.

ამასთან, გადამზიდველი ამას მგზავრს „სთავაზობს“ ზრდილობის წესების მიხედვით.

წერილობით ინფრომაციას ყველა მგზავრი არ მოითხოვს, მაგრამ არის მგზავრების კატეგორია (მაგალითად, სახელმწიფო მოხელეები, საქმიანი ადამიანები), რომლისთვისაც ავიაბილეთი მნიშვნელოვანია, როგორც საანგარიშგებო საბუთი. ეს ვითარება

¹ Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, www.icao.int/icao/en/nr/2004/pio200405_r.pdf;

კონვენციით გათვალისწინებულია, ის წერილობითი ინფორმაციის შეთავაზებას ავალებს გადამზიდველს მგზავრისათვის, რომელიც თავად წყვეტს, სჭირდება ბილეთი თუ არა.

რეგისტრაციისას, „გადამზიდველი მგზავრს, რეგისტრირებული ბარგის ყოველ ნაჭერზე, გადასცემს საბარგო საინდეტიფიკაციო საჭდე“ (მუხლი 3, პ. 3). ამჟამად, ეს სავსებით საკმარისია რეგისტრირებულ ბარგზე მგზავრის ქონებრივი უფლებების დასადასტურებლად და გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხების გადასაწყვეტად, მისი დაკარგვის ან დაზიანებისას საერთაშორისო გადაზიდვისას. თუ გადამზიდველმა ეს მოთხოვნა რაიმე მიზეზით არ შეასრულა, ეს მაინც არაფერს ცვლის „გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობისა და სინამდვილის კუთხით“ (მუხლი 3, პ. 4). საბარგო საჭდე არის რეგისტრირებული ბარგის მფლობელსა და გადამზიდველს შორის გადაზიდვის ხელშეკრულება ბარგის დაკარგვის, განადგურების ან დაზიანების შემთხვევაში. მისი მფლობელის უფლებები კონვენციით არის დაცული. გადამზიდველი ვალდებულია მფლობელს გადაუხადოს სესხის სპეციალური უფლების¹ 1000-ის ტოლი თანხა (1400 აშშ დოლარი). ვარშავის კონვენციით ეს თანხა შეადგენს 20 აშშ დოლარს ბარგის ყოველ კილოგრამზე. ახალი კონვენციით, ეს თანხა შეადგენს 20 აშშ დოლარს ბარგის ყოველ კილოგრამზე. ახალი კონვენციით გადამზიდველის პასუხისმგებლობის სხვა ზღვრებიც დაწესდა.

დიდი ყურადღება ეთმობა მგზავრთა ინფორმირებას კონვენციის გამოყენების თაობაზე საერთაშორისო გადაზიდვებისას. გადამზიდველი ვალდებულია მგზავრს გადასცეს „წერილობითი შეტყობინება, რომ კონვენციით სარგებლობის შემთხვევაში, ის განსაზღვრავს და შეიძლება შეხლდეს გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მგზავრის გარდაცვალების ან სხეულის დაზიანების, ბარგის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების და შეფერხებისას“ (მუხლი 5, პ. 4). ეს პუნქტი ქალაქის ბილეთში ადვილად შედის, რაც ვარშავის კონვენციით უკვე დიდი ხანია კეთდება.

ელექტრონული ბილეთის გაფორმებისას, გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ხასიათი და მოცულობა თან ერთვის იმ ინფორმაციას, რასაც გადამზიდველი მგზავრს გადასცემს კონვენციის მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად.

კონვენციაში არაფერია ნათქვამი ავიაბილეთში მითითებულ სხვა ინფორმაციაზე: გაფრენის დროსა და პუნქტზე, რეისის ნომერზე, გამოფრენის დროსა და პუნქტზე, მომსახურების სახეობაზე – ეკონომიკური, ბიზნეს – თუ პირველი კლასი, გადახდის სახეობაზე (ვალუტის დასახელებაზე), ბარგის წონასა და სხვ. შემოიზღუდა რა მხოლოდ ერთი წესით (გაფრენისა და დანიშნულების პუნქტები), კონვენცია არ ეხება საქმიან მხარეს,

¹ სესხის სპეციალური უფლება (Special Drawing Right) – საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერ განსაზღვრული პირობითი სავალუტო ერთეული ლართან მიმართებაში. სესხის სპეციალური უფლების კურსს ადგენს საქართველოს ეროვნული ბანკი

რომლებიც საჰაერო გადაზიდვის ხანგრძლივი საერთაშორისო პრაქტიკით ჩამოყალიბდა და საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების მნიშვნელოვანი იურიდიული პუნქტებია. ეს საკითხები გადამზიდველის პრეროგატივაა, რომელიც თავად წყვეტს, რა ინფორმაციას უნდა შეიცავდეს მგზავრის „გადაზიდვის საბუთი“.

ბილეთი, ქაღალდისა იქნება ის, თუ – ელექტონული, ის იურიდიული საბუთია, რითაც საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება დასტურდება. იურიდიული კუთხით, მათში შესული ინფორმაცია არის შეტყობინება, რომლის ნამდვილობაზე გადამზიდველია პასუხისმგებელი. მგზავრის დადუპის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში, ეს შეტყობინება არის საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობის დამადასტურებელი საბუთი¹.

ამგვარად, კოვენციის მე-3 მუხლის მიხედვით, მგზავრისა და ბარგის გაფორმებისას, გადამზიდველი ვალდებულია:

ა) გასცეს პირადი ან ჯგუფური გადაზიდვის საბუთი, გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტების მითითებით;

ბ) ისარგებლოს გადაყვანა-გადაზიდვის საბუთების გაფორმების ნებისმიერი სხვა საშუალებით იმგვარად, რომ გაფრენისა და დანიშნულების პუნქტების ჩანაწერი შენარჩუნდეს;

გ) მგზავრს წარუდგინოს შენახული ინფორმაციის წერილობითი ვარიანტი;

დ) მგზავრს გადასცეს რეგისტრირებული ბარგის ყოველი ნაჭრის „საბარგო საჭდე“.

ე) მგზავრს გადასცეს, მგზავრის გარდაცვალების ან სხეულის დაზიანების და ბარგის განადგურების, დაკარგვისა და დაზიანებისას, აგრეთვე, ტვირთის შეფერხებისას, გადამზიდველის პასუხისმგებლობის დონის წერილობითი შეტყობინება.

აღნიშნული მოთხოვნები არ მოქმედებს ავტომატურად და საქართველოს გადამზიდველისათვის სავალდებულო ვერ იქნება, ვიდრე საქართველო მონრეალის კონვენციის წევრი არ გახდება და მის მოქმედებას საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებზე არ განავრცობს.

¹ იხ. Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007, стр. 192

დასკვნა

ნაშრომში ასახული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი საფუძვლების ანალიზი, რა თქმა უნდა, ვერ მოიცავს მთლიანად ამ სფეროში არსებულ მდგომარეობას. ამ ნაშრომის მიზანია მოკრძალებული წვლილი შეიტანოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი საფუძვლების შესწავლაში, გაანალიზოს და პრაქტიკული სარგებლობა მოუტანოს საქართველოს, როგორც სამოქალაქო ავიაციის ქვეყანას. როგორც ნაშრომიდან ჩანს, პრობლემები ჯერ კიდევ ბევრია, გადასაჭრელია მრავალი საერთაშორისო სამართლებრივი საკითხი, რომელთა მოუგვარებლობამ და შეუთანხმებელმა მოქმედებებმა შესაძლოა ცუდი გავლენა იქონიოს როგორც სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირებაზე, ასევე საქართველოს მომავალ განვითარებაზეც.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის წესის უნიფიკაციისათვის მონრეალის 1999 წლის კონვენციის რეალიზაციამ ქვეყნებს დაანახა, რომ აღნიშნულ კონვენციაში მონაწილე თითქმის ყველა სახელმწიფოში, იმის გამო, რომ არ არსებობს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებული ერთიანი საერთაშორისო სამართლებრივი ბაზა, ეს, თავის მხრივ, იწვევს არასისტემური და შეუთანხმებელი ღონისძიებების განხორციელებას, რაც აფერხებს მონაწილე სახელმწიფოთა ლტოლვას, ჩაერთონ ერთიან საჰაერო სატრანსპორტო სისტემაში. გარდა ამისა, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე უარყოფითად მოქმედებს ცალკეული სახელმწიფოს მიერ დაუბალანსებელი და არაადეკვატური პოლიტიკა. ეს ყველაფერი კი ღიახავს საავიაციო ფუნქციონირების ავტორიტეტს და უარყოფითად მოქმედებს მის კონკურენტუნარიანობაზე. მიზანშეწონილია, რომ შეიქმნას ერთობლივი კომისია, რომელშიც ერთიანი და შეთანხმებული ძალებით შეეცდებიან აღნიშნული პრობლემების გადაჭრას. ასევე აღსანიშნავია, რომ აუცილებელია (მიერთების შემთხვევაშიც) საქართველომ რევიზია ჩაუტაროს შიდა სამართლებრივ აქტებს, საჭიროების შემთხვევაში შეიმუშავოს შესაბამისი კანონი, რომელიც უშუალოდ დაარეგულირებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს. ასევე აუცილებელია სათანადოდ შევისწავლოთ „იკაოს“ სხვა წევრების კანონმდებლობა ამ სფეროში, რაც გააიოლებს მომავალში პრობლემური საკითხების გადაჭრას.

რა თქმა უნდა, მხოლოდ სამართლებრივი ბაზის შექმნა ვერ მოიტანს სასურველ შედეგს. საერთაშორისო ხელშეკრულების დადება არ უზრუნველყოფს შესაბამისი საგარეო-პოლიტიკური პრიორიტეტის რეალიზაციას. საერთაშორისო ხელშეკრულების ფუნქცია, ასეთი პრიორიტეტების რეალიზაციისათვის შესაბამისი სამართლებრივი და პოლიტიკური გარემოს შექმნით შემოიფარგლება. თავად პრიორიტეტის რეალიზაციის

შესაძლებლობა დამოკიდებულია დადებული საერთაშორისო ხელშეკრულების განხორციელების შესაძლებლობაზე.

საინტერესოა საკითხის პოლიტიკური და სამართლებრივი კუთხით შეფასება:

პოლიტიკური – კონვენცია ხელს შეუწყობს მონაწილე სახელმწიფოთა ვარშავის კონვენციისა და მასთან დაკავშირებული დოკუმენტების მოდერნიზაციისა და კონსოლიდაციის აუცილებლობის განმტკიცებას, ხელს შეუწყობს სახელმწიფოთა შორის თანამშრომლობის გაღრმავებას.

სამართლებრივი – საქართველო ხდება იმ საერთაშორისო ხელშეკრულების მონაწილე მხარე, რომლითაც რეგულირდება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, აგრეთვე საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვების მოწესრიგება – განვითარება (მგზავრების, ბარგისა და ტვირთის შეუფერხებელი გადაადგილების სამართლებრივი საფუძვლები; საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოში 1944 წლის 7 დეკემბერს მიღებული კონვენციის პრინციპებისა და ნორმების შესაბამისად), ასევე საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მარეგულირებელი ზოგიერთი წესის შემდეგი ჰარმონიზაციისა და კოდიფიკაციისათვის, ახალი კონვენციის ფორმით წარმოადგენენ ინტერესთა სამართლიანი ბალანსის მიღწევის ყველაზე ადეკვატურ ხერხს.

საერთაშორისო საავიაციო ურთიერთობებში არ არსებობს ზე-სახელმწიფოებრივი წარმონაქმნები, რომლებსაც შეუძლიათ იძულების წესით თავს მოახვიონ საკუთარი, თუნდაც სამართლიანი ნება სუვერენულ სახელმწიფოებს.

თავად საერთაშორისო ხელშეკრულება ასახავს სუვერენულ სახელმწიფოთა ნებას და მათი განხორციელების შესაძლებლობა დამოკიდებულია თვით ასეთი ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოთა ძლიერებაზე.

აღნიშნული იდეის სამართლებრივ ჩარჩოებში მოქცევა აუცილებელი წინაპირობაა ყველა წევრი სახელმწიფოს ნორმალური ფუნქციონირების საქმეში. ნებისმიერი ურთიერთობები სახელმწიფოებს შორის ოდითგანვე მიმდინარეობდა გარკვეული სამართლებრივი ჩარჩოების ფარგლებში. აღნიშნული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ნორმალურად განხორციელებისათვის, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, აუცილებელია ერთიანი სამართლებრივი ბაზის შექმნა.

მსგავსი სამართლებრივი დოკუმენტის არსებობა საბოლოოდ განამტკიცებს მონრეალის 1999 კონვენციასთან მიერთების იდეას და გახდება ამ იდეის სამართლებრივი დასაყრდენი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის საფუძველზე შეიძლება გაკეთდეს იმის შესახებ დასკვნა, რომ:

1. კვლევის შეზღუდული მასშტაბის მიუხედავად, ლიბერალიზაციის გამოცდილების მიზნობრივი კვლევის მეთოდი, სახელმწიფო, სუბრეგიონულ, რეგიონულ დონეებზე, სახელმწიფოთა გამოცდილების შესახებ ინფორმაციის ანალიზისა და გავრცელების მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტია. ლიბერალიზაციის

მიზნობრივი კვლევები სახელმწიფოებს დაეხმარება ლიბერალიზაციის მეთოდებისა და საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების პოლიტიკის ვარიანტების შემდგომ დამუშავებაში;

2. სახელმწიფომ შესაბამისი საშუალებებით უნდა გააგრძელოს კანონმდებლობის დამუშავება და გავრცელება, აგრეთვე გადაყვანა-გადაზიდვების ლიბერალიზაციის მიზნობრივი კვლევები და ინფორმაციის მოპოვება;

3. რამდენიმე ათეული წლის განმავლობაში კონკურენციის პირობებში იზრდება ავიაკომპანიებისა და აეროპორტების კომერციალიზაციის დონე. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციალიზაციის დინამიკური განვითარება და ლიბერალიზაციის ნარჩენი პროცესები მომავალშიც მოახდენენ ურთიერთზემოქმედებას და თანაშემდეგებიც ექნებათ;

4. სახელმწიფომ წინასწარ უნდა შეაფასოს და მაქსიმალურად განჭვრიტოს მონრეალის 1999 წლის კონვენციასთან შეერთების პროცესის ზოგიერთი შესაძლო შედეგი;

5. მონრეალის 1999 წლის კონვენციის რატიფიცირების მომზადებისას უნდა მომზადდეს საკანონმდებლო ცვლილებები და დამატებები. მას შემდეგ, რაც ისინი ამოქმედდება, შესაძლებელი გახდება გადამზიდველების მიერ კონვენციის პრაქტიკული გამოყენება და ისინი ელექტრონული ბილეთით სარგებლობაზე გადასვლას შეძლებენ. ამასთან, გასათვალისწინებელია, რომ ამ ეტაპზე, ახალ „გადაზიდვის საბუთებზე“ გადასვლა მხოლოდ საერთაშორისო გადაზიდვებს ეხება. ეს საშუალებას იძლევა არ შეიცვალოს შიდა გადაზიდვების მარეგულირებელი საკანონმდებლო დებულებები.

ავიაბილეთების გაყიდვასა და დაჯავშნაში მომხდარი ტექნიკური რევოლუცია აყენებს ისეთ სირთულეებს, რაც სახელმწიფო კანონმდებლობაში ასახული არ არის. გაფრენისა და დანიშნულების პუნქტების ჩანაწერების შენარჩუნების მიზნით საჭიროა გამოყენებული ტექნიკის შესაბამისობის ნორმების შემუშავება.

6. სახელმწიფომ უნდა დაიცვას და შეასრულოს კონვენცია, მიიღოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებული პრობლემების მოგვარების ხელშეწყობის საჭირო ნორმატიული აქტები;

7. სახელმწიფომ წამყვანი როლი უნდა ითამაშოს ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სფეროში რეგულირებისა და კონტროლის გლობალური სტრატეგიის შემუშავებაში, როგორც მუდმივ საფუძველზე, ისე ეკონომიკური რეგულირების რეფორმების ჩატარებისათვის ხელშეწყობის კონტექსტში. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების ცვალებად პირობებში საჭიროა რეგულირების ახალი მექანიზმების დამუშავება, რომლებსაც შეუძლიათ ასეთი ცვლილებებისადმი ადაპტირება და მათთან დაკავშირებული ხარვეზების გათვალისწინება. რეგულირების ასეთი ახალი მექანიზმების შექმნამდე, შუალედურ პერიოდში,

აუცილებელია რეგულირების არსებული სისტემის (ვარშავის სისტემა+მონრეალი) ეფექტიანი ფუნქციონირების გაგრძელებისათვის ზომების მიღება;

8. იმის გათვალისწინებით, რომ საჰაერო მიმოსვლის შესახებ მოქმედ შეთანხმებათა ჩარჩოებში უკვე უზრუნველყოფილია გარკვეული მოქნილობა, სახელმწიფოებს შეუძლიათ მოკლევადიანი თვალსაზრისით თავიანთი შეხედულებისამებრ გამოიყენონ ლიბერალიზაციის ხელშეწყობისათვის უფრო პოზიტიური მიდგომები (შეთანხმებული მოქმედებების ჩათვლით).

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიძლება გამოიყოს განვითარების სამი გზა:

ა) საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების პოლიტიკის თაობაზე სახელმწიფოს ინდივიდუალური განცხადების გამოქვეყნება;

ბ) საერთო პოლიტიკის თაობაზე ერთობლივი განცხადებების გამოქვეყნება (რეგიონული დონე);

გ) იურიდიულად სავალდებულოა დოკუმენტის შემუშავება.

9. უკანასკნელი ათწლეულის გამოცდილება ადასტურებს, რომ ჩიკაგოს კონვენციის დებულებებზე დამყარებული რეგულირების არსებულმა ორმხრივმა რეჟიმებმა შეიძლება იარსებოს (ახლაც არსებობს) და თითოეულს შეუძლია გამოიყენოს გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირებისადმი განსხვავებული მიდგომა. ეს რეჟიმები სახელმწიფოებისათვის კვლავ რჩება იმ სიცოცხლისუნარიან და მოქნილ პლატფორმად, რომელიც მათი მეშვეობით იძლევა კონკრეტული მოთხოვნილებების, მიზნებისა და პირობების გათვალისწინებით გადაყვანა-გადაზიდვების ლიბერალიზაციის მიმართულებით სვლის საშუალებას. „ღია ცის“ თაობაზე შეთანხმებებისა და სხვა ლიბერალურ შეთანხმებათა რიცხვის ზრდა მნიშვნელოვანი გახდება ამ რეჟიმების განსაკუთრებული ეფექტიანობისა გადაყვანა-გადაზიდვების ლიბერალიზაციის გაფართოებაში და ეს იმპულსი უნდა შევინარჩუნოთ. მაგრამ საქმე ის არის, რომ საერთაშორისო სამართალი ასევე არსებობს როგორც შიდასახელმწიფოებრივი მიდგომების, ინტერესებისა და მოთხოვნილებების პროექცია. ამრიგად, საერთაშორისო სამართალში შიდასახელმწიფო სფეროს ასახვა (და პირიქით) ეროვნული და სახელმწიფოთაშორისო სამართლის ურთიერთქმედების მოქმედი კანონზომიერებაა, მაგრამ ის არ განსაზღვრავს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ჩვენებას;

10. რეგულირების მეთოდები დამოკიდებულია მთავრობის მიზნებზე. თავდაპირველად საჭიროა პოლიტიკის განსაზღვრა (პოლიტიკა დამყარებული უნდა იყოს სამოქალაქო ავიაციის კონკურენტულ ბაზარზე და გეგმურ სისტემაზე). რატომ უნდა ვარეგულიროთ? – 1) სატრანსპორტო ბაზარი არ არის სრულყოფილი; 2) ბაზარი ყველას არ მიაწვდის ადეკვატურ სერვისს მისაღებ ფასებში; 3) უსაფრთხოება არ არის გარანტირებული.

მე-2 და მე-3 საკითხებიდან თავისთავად გამომდინარეობს შემდეგი დასკვნები:

1. ვარშავის 1929 წლის კონვენცია იყო კანონმდებლობის უნიფიკაციაში მნიშვნელოვანი, წარმატებული და ფართოდ აღიარებული საერთაშორისო სამართლებრივი აქტია. იგი კვლავინდებურად არის სამართლებრივი საფუძველი, ურომლისოდაც ვერ განხორციელდებოდა სახელმწიფოების, რეგიონული დაჯგუფებებისა და იატას „ცალმხრივი“ მოქმედებები.

2. კონვენციის განახლების მცდელობები წლობით დე ფაქტო (ფაქტობრივი) კანონმდებლობის უნიფიკაციის დარღვევად იქცა მრავალ სამართლებრივ აქტებთან ერთად (დამატებითი კონვენცია, ოქმი ოქმზე) გამაერთიანებელი ტექსტის არსებობის გარეშე. მეტიც, 1929 წლის ამოსავალი კონვენცია ავთენტიკურია ასევე ინგლისურ და ესპანურ ენებზე, სხვები – ასევე რუსულ ენაზე, მაგრამ საყრდენი, საბაზო ტექსტი არსებობს მხოლოდ ფრანგულად. როცა ამ დოკუმენტიდან ზოგიერთის ავთენტიკური ტექსტიც კი რამდენიმე ენაზე არსებობს, ფრანგულ ტექსტს უპირატესი ძალა აქვს (როცა თავის დროზე ფრანგული უნივერსალური „დიპლომატიური“ ენა იყო), სხვადასხვა ტექსტი ინახება სხვადასხვა შემნახველთან (პოლონეთი, მექსიკა, იკაო).

თანამედროვე სახელშეკრულებო პრაქტიკის თანახმად, საჭიროა ერთიანი და ნეიტრალური შემნახველი.

3. მგზავრის სიკვდილის, დაჭრის ან სხეულის სხვა დაზიანების მიმართ პასუხისმგებლობის შეზღუდვის კონვენცია, ჩვენი აზრით, უკვე აღარაა გამოსაყენებელი გლობალური საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ. ავიაკომპანიებს არ სჭირდებათ ასეთი სპეციალური „განებივრება“ ანდა არ იმსახურებენ მას მომხმარებლის ხარჯზე და სხვა სახის საქმიანობის მსგავსად, აქვს პასუხისმგებლობის საკმარისი დაზღვევა, როგორც მათი საწარმოო ხარჯებისა და რისკის მართვის შემადგენელი ნაწილი.

4. ვარშავის სისტემა მოძველდა და არ პასუხობს თანამედროვე მოთხოვნებს გადაყვანა-გადაზიდვების დოკუმენტების მიმართ თავისი ფორმალური და დიდი მოთხოვნებით, რაც მონაცემთა ელექტრონული დამუშავების უფრო ფართო გამოყენებისთვის ძვირად ღირებული დაბრკოლებაა.

5. ვარშავის სისტემა სამოქალაქო და ზოგადი სამართლის კონცეფციებს შორის არასრულყოფილი კომპრომისია. მისი ზოგიერთი დებულება მნიშვნელოვან სიძნელეებს ქმნიდა. ახსნა-განმარტებისა და გამოყენებისას სხვადასხვა ქვეყანაში გამოიწვია განსხვავებული სასამართლო პრაქტიკა (მაგალითად, ცნებები „შემთხვევა“, „სხეულის დაზიანება“, „თავისი მოვალეობის განზრახ არასწორი შესრულება“, „შეტყობინების“ უზრუნველყოფა, საკითხი იმის შესახებ, შეიძლება თუ არა მხოლოდ მატერიალური თუ ისევე საჯარიმო პრეტენზიების წაყენება...).

6. მიზანშეწონილად მიმაჩნია, რომ კონვენციაზე მიერთების საკითხის დადებითად გადაწყვეტის შემთხვევაში, შემუშავდეს შესაბამისი ნორმატიული აქტი, რომელიც განსაზღვრავს

სავალდებულო დაზღვევის მოცულობას კონვენციის მოთხოვნათა გათვალისწინებით. შესამუშავებელია აგრეთვე გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების საკანონმდებლო აქტი (საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების წესი).

მონრეალის კონვენციის ამოქმედება საქართველოს წინაშე სვამს საკითხს: მოიცადოს, თუ დაუყოვნებლივ მოახდინოს მისი რატიფიცირება. დროა დადგეს მისი რატიფიცირების საკითხი და დროს არ ჩამოვრჩეთ, რადგან მისი ამოქმედებისთანავე გადაზიდვების საერთაშორისო ბაზრის წესები ძირეულად იცვლება. ძველი წესებით ცხოვრება XXI საუკუნის ავიაგადაზიდვების საერთაშორისო ბაზარზე კონკურენტუნარიანობისა და პოზიციების დაკარგვას ნიშნავს.

ბიბლიოგრაფია:

- ლ. ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბ., 2008;
- შ. გაბიჩვაძე, ვარშავის სისტემის არსი და მნიშვნელობა. (ვარშავის 1929 წლის კონვენცია ცვლილებებით), ჟურნალი „სამართალი“, 2003, №1,2;
- შ. გაბიჩვაძე, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის წესის უნიფიკაციის შესახებ. (მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენციის მიხედვით), ჟურნალი „სამართალი“, 2003, №3;
- თ. ვეფხვაძე, სამგზავრო ავიაგადაზიდვების სამართლებრივი მოწესრიგების პრობლემა, ჟურნალი „სამართალი“ 2006, №1-2;
- თ. ვეფხვაძე, თ. ბლიაძე, საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფო სუვერენიტეტის განხორციელების უფლება, ჟურნალი „სამართალი“ 2006, №3-4;
- დ. გეფერძე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004;
- დ. გეფერძე, ავიაკომპანიების მიერ კოდების ერთობლივი გამოყენება, ჟურნალი „სამართალი“, 2003, №8;
- დ. გეფერძე, ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული შეთანხმებები ავისაწარმოებს შორის, ჟურნალი „სამართალი“, 2003, №9-10;
- დ. გეფერძე, საჰაერო ხომალდის ლიზინგი საერთაშორისო სამართალის მიხედვით, ჟურნალი „სამართალი“, 2003, №11-12;
- დ. გეფერძე, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროები, ჟურნალი „სამართალი“, 2004, №3-4;
- დ. გეფერძე, საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებისას საერთაშორისო აეროპორტის ცნება და მნიშვნელობა საერთაშორისო საჰაერო სამართლის მიხედვით, ჟურნალი „სამართალი“ 2005, №11-12;
- დ. გეფერძე, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება და ახალი საერთაშორისო მოთხოვნები, ჟურნალი „ადამიანი და კონსტიტუცია“, 2005, №2;

- დ. გეფერძე, საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის მონრეალის 1999 წლის კონვენციის შესახებ, ჟურნალი სამართალი, 2005, №1-2;
- დ. გეფერძე, რამდენიმე თეზისი საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების ფართო გაგების შესახებ, ჟურნალი „სამართალი“, 2006, №1-2;
- ჯ. კახიანი, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბ., 1999;
- ვ. ქარუმიძე, ი. ხარაზი, გ. იმედაშვილი, დ. გეფერძე, საერთაშორისო საბაჟო სამართალი, თბ., 2004;
- „თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი“, ლექსიკონი-ცნობარი., თბ., 2003;
- კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, <http://www.intlaw.ge/rus/chicago.doc>
- საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 10 სექტემბრის №77 დადგენილება; სსმ, 11.09.2004 №99;
- საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2007 წლის 12 აპრილის №1-1/584 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების შესახებ“; სსმ, 12.04.2007 №50. მუხ. 554;
- Ахрименко Марина Александровна, Концепции гибкого подхода к определению права, подлежащего применению к договорам, в современном коллизионном праве государств западной Европы и США, автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук, кафедре частного права Всероссийской Академии Внешней Торговли, М.2006;
- Бирюков И.Н., Международное право, М., 1998 г;
- Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007;

- Бордунов В.Д., Процесс становления и развития международного воздушного права, «Международное сотрудничество и международное право», М., 1977;
- Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н., Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов., М., 1988;
- Верещагин А.Н., Международное воздушное право, М., 1966;
- ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ,
http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/docs/ATConf5_wp022_ru.pdf;
- Грязнов В. И., Международные авиаперевозки, М.. 1982;
- Грязнов В.С. Глава V. Коммерческие права в международных воздушных сообщениях. в кн.: Международное воздушное право. М., Изд. «Наука»;
- Дежкин В. Н., Правовое регулирование международных воздушных сообщений в международных аэропортах, «ИГПАН», 1987;
- Дежкина, Е. В. (Елена Владимировна), Двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении: Магистерская диссертация, Санкт-Петербургский государственный университет. Юридический факультет. Кафедра международного права. - СПб., 2006.;
- Елисеев Б. М., Воздушные перевозки (Нормативные акты, комментарии и рекомендации, судебная практика, образцы документов) М., 2001;
- Н. Ю. Ерпылева, Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права, "Адвокат", N 2, февраль 2003;
- ИКАО, Руководство по регулированию международного воздушного транспорта., «DOC 9626», 1996;

- Колосов Ю.М., Ответственность в международном праве, М., Юрид. лит., 1985;
- Лукашук И.И., Международное право, Общая часть, М., 1996;
- Лукашук И.И., Международное право, Особенная часть, М., 1997;
- Малеев Ю.Н., Международное воздушное право, Вопросы теории и практики, М., 1986;
- М. Мильде, Правительственное регулирование деятельности Гражданской авиации., Международно-правовые вопросы, Монреаль, 2002;
- М. Мильде, Справочный материал, «Проект ИКАО», RER/01/901, Монреаль, 2002;
- ИКАО, Руководство по регулированию международного воздушного транспорта., «DOC 9626», 1996;
- Межгосударственный авиационный комитет, Авиация содружества., №3., М., 2002;
- «Международное право», Под ред. Г.В. Игнатенко, М., 1995;
- «Международное право», Под ред. Ю.М. Колосова, М., 2001;
- Мурадян Э.М., Использование в гражданском судопроизводстве машинных документов, Сов. государство и право, 1986, №2;
- Молчанов, В. В. Нормативно-правовое регулирование воздушных перевозок /В. В. Молчанов.//Законодательство. 2006, № 4. <http://www.law.edu.ru/article/article>
- Остоумов Н.Н., Воздушный чартер и ответственность авиаперевозчика, «СЕМП», 1980;
- Остоумов Н.Н., Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. и ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажира, Московский журнал международного права, 2004. - № 4. - С. 111 - 132
- «Словарь международного воздушного права», М., 1988;

- Трунов И.Л., Айвар Л.К., Харисов Г.Х. Эквивалент стоимости человеческой жизни, «Юридический консультант» №9, 2006;
- Трунов И.Л., Возмещение вреда жертвам авиакатастроф, <http://www.trunov.com/content.php/act=showcont&id=2193>;
- Процессы дерегулирования в экономике некоторых стран, http://www.giac.ru/content/document_r_054D6FD4-0E3C-4BEF-8FF3-BFC86B61AFEE.html;
- Первоначальное Бермудское соглашение, <http://money-pro.ru/?paged=7>;
- Садиков О.Н., Регламентация гражданско-правовой ответственности в международных соглашениях., Сов. государство и право, 1974;
- Сенчило В. М., Договор воздушного страхования, М., «МГИМО», 1980;
- Сенчило, В. М. Формы международного договора и унификация режима воздушных перевозок /В. М. Сенчило.//Правоведение. - 1981. - № 4;
- Ерпылева Н. Ю., Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права, "Адвокат", N2, февраль 2003;
- Черненко А., Новые тенденции в правовом регулировании международных перевозок, «Offshore journal» №5-2004г., <http://www.argument.org.ua/argument>;
- Смирнов А., Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999г, Белорусский журнал международного права и международных отношений, 2004, №2;
- Баталов А.А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: Дисс. на соискание уч. степ. канд. юрид. наук. М., 2004.;

- Ответственность государств в международном воздушном праве,
<http://openbase.ru/?idPag=1&mn=joview&pars=otrslsn%3D55504|otype%3Dst at|oid%3D7869;>
- Правила перевозки багажа, http://old.aeroflot.aero/info.asp?ob_no=23187;
- Права авиапассажиров, законодательство ЕС.
www.tpsa.ru/index.php?option=com_afm&Itemid=453&task=files.download&cid=301 -
- Грузовые перевозки, О видах страховых договоров, <http://cont-log.com;>
- Каталог изданий Икао 2008 г,
http://www.icao.int/icao/en/sales/cat_2008_ru.pdf
- Международные договора и соглашения в области внешнеторговых грузов, Воздушные перевозки,
<http://www.lexim.ru/smi/1065;>
- Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г, [http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/;](http://www.airlines-tickets.ru/content/view/162/73/lang,english/)
- Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок,
<http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml;>
- Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955г.),
[http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapi/convUPVPpr1.htm;](http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapi/convUPVPpr1.htm)
- Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г (Гвадалахара, от 18 сентября 1961г.)
<http://skladzakonov.narod.ru/asmapi/convUPVPpr2.htm>
- Гватемальский протокол 1971 г., Дос 8932/2;

- Дополнительный протокол № 1, Монреаль 1975 г., Doc 9145;
- Дополнительный протокол № 2, Монреаль 1975 г., Doc 9146;
- Дополнительный протокол № 3, Монреаль 1975 г., Doc 9147;
- Монреальский протокол № 4, Монреаль 1975 г., Doc 9148;
- С-WP/11997 169-Я СЕССИЯ СОВЕТА Вопрос № 19.1. Доклады Президента,
www.icao.int/.../Council/Working%20Papers%20by%20Session;
- Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов (Брюссель, 25 августа 1924 года);
<http://zakon.nau.ua/rus/doc/?uid=2010.1703.0>;
- Правила ИАТА., <http://www.serpantin-tour.ru/index.php?topic=iata>
- Гвадалахарская конвенция 1961 года, РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ 174-Я СЕССИЯ СОВЕТА,
www.icao.int/.../Council/Working%20Papers%20by%20Session/174/C.174.WP.12415.ru/C.174.WP.12415.ru.pdf;
- Miller G. Liability in International Air Transport, ;
- Zeitschrift fur Luftrecht, 1977, №4;
- International legal materials. 1971. N 3;
- Shawcross, Beament. Air Law. L., 1977;
- Basic documents on international trade law. London, 1990;
- AIR and Space LAW. V.XXI. 1996.N 1.P.24; Ibid. N 2. P. 90;
- ICAO.Legal Committee. 23rdSess. Doc. LC/SC-LCI-Report, p.3;
- ICAO. Doc.8301 LC/149;
- ICAO. Doc.9626 ;
- ICAO. Doc. 9145; 9146; 9148;
- ICAO Doc. 9147;
- ICAO Doc. 9790;
- ICAO A21-18; http://www.icao.int/icaonet/dcs/9790/9790_ru.pdf;

- Luftverkehrsrecht ein Überblick, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Dr. Heiko van Schyndel, Hendrik Schorcht., Berlin, 2003., www.giemulla.com
- Hurzeler H., Problem des Chartervertrag nach Luftrecht, Zurich, 1990;
- Riese O., Luftrecht, 1989;
- Bentivaglio L. Conflicts Problems in Air Law. -In: Recueil des cours. La Haye, 1969;
- Miller G. Liability in International Air Transport. Deventer, 1977;
- Guldemann W. Internationales Lufttransportrecht: Kommentar. Zurich, 1965;
- Die Produkthaftung in der Luft und Raumfahrt. Koln. 1978;
- Abraham H. J. Das Recht der Luftfahrt; Kommentar und Quellensammlung. Koln; Berlin, 1960;
- Monatsschrift für Deutsches Recht, 1968;
- Tancelin M. La Crise de la Convention de Varsovie // Revue generale de l'air. 1966;
- International Law Reports by Elihu Lauterpracht, Christopher J. Greenwood, 1991;
- Practical Aviation Law by J. Scott Hamilton, 1999;
- Air Transportation; Foundations for the 21st Century by Paul Stephen Dempsey, Laurence E. Gesell, and L. Welch Pogue, 1997;
- General Aviation Law by Jerry A. Eichenberger, 1996;
- International Law by John O'Brien, 2001;
- International Air Transport and National Policy, Oliver James Lissitzyn, 1992;
- Transportation Journal by American Society of Traffic and Transportation, American Society of Transportation and Logistics, 1971;
- Aviation Modal Annex,
http://www.tsa.gov/assets/pdf/modal_annex_aviation.pdf