

საქართველოს იურისტთა კავშირი
GEORGIAN LAWYERS' UNION

СОЮЗ ЮРИСТОВ ГРУЗИИ

სამართალი

LAW



ПРАВО

ISSN 0868-4537

№ 1-2
2005

მეცნიერება
კუბლიცისტიკა
პრაქტიკა

SCIENCE
PUBLICISM
PRACTICE

НАУКА
ПУБЛИЦИСТИКА
ПРАКТИКА

საქართველო. თბილისი
GEORGIA. TBILISI
ГРУЗИЯ. ТБИЛИСИ

საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის მონრეალის 1999 წლის კონვენციის შესახებ

1999 წლის 28 მაისს 52 სახელმწიფომ ხელი მოაწერა საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის კონვენციას (შემდგომში „კონვენცია“).

კონვენცია ძალაში შევიდა 2003 წლის 4 ნოემბერს. ამჟამად კონვენციას მიერთებულია 34 სახელმწიფო, მათ შორის აშშ და კანადა. უნდა აღინიშნოს, რომ ევროკავშირში მოქმედმა კანონმდებლობამ უკვე დააწესა ევროგაერთიანების ქვეყნების ავიაკომპანიებისათვის კონვენციით გათვალისწინებული დებულებებით დადგენილი პასუხისმგებლობის მსგავსი სამართლებრივი რეჟიმი¹ და სხვა ევროკავშირის მომავალი წევრი სახელმწიფოებიც ემზადებიან ამ კონვენციის სარატიფიკაციოდ.

აღნიშნულმა კონვენციამ განაახლა და განამტკიცა საერთაშორისო სამართლებრივი რეჟიმი, რომელიც მანამდე დადგენილი იყო ვარშავის 1929 წლის კონვენციითა და მასში ცვლილებების განმახორციელებელი დოკუმენტებით (ე.წ. „ვარშავის სისტემა“). მონრეალის კონვენცია განსაზღვრავს საფასურის სანაცვლოდ საჰაერო ხომალდით მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის

წესებს. იგი აადვილებს თანამედროვე და გამართლებული გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების (სამგზავრო ბილეთი, ავიაზღვანდები) გამოყენებას და უფლებას აძლევს ავიაგადამზიდველებს ასეთი დოკუმენტების გაცემისას გამოიყენოს მონაცემების დამუშავების ელექტრონული ან კომპიუტერული საშუალებები.

კონვენცია ადგენს ავიაგადამზიდველთა პასუხისმგებლობის ორსაფეხურიან სისტემას საავიაციო შემთხვევის დროს მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანებისას, დამტკიცებული ზარალისათვის პასუხისმგებლობის ოდენობა არ აღემატება 100 000 სესხის სპეციალური უფლებები² (შემდგომში სსუ) თითოეულ მგზავრზე, ავიაგადამზიდველი კისრულობს ობიექტურ პასუხისმგებლობას მისი ბრალის მიუხედავად. ავიაგადამზიდველი შეიძლება ნაწილობრივ ან მთლიანად განთავისუფლდეს პასუხისმგებლობისაგან მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ზარალი მგზავრის ან კომპენსაციის მთხოვნელი პირის დაუდევრობის შედეგად არის გამოწვეული. ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობა იმ ზარალისათვის, რომელიც აღემატება 100 000 სსუ-ს ეფუძნება

¹ იხ. დ. გეფერიძე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004, გვ. 73-78.

² საერთაშორისო სავალუტო ფონდის სავალუტო ერთეული „სესხების სპეციალური უფლება“ დაახლოებით 135.000 აშშ დოლარი.

ბრალის პრეზუმფციის სისტემას პასუხისმგებლობის ფარგლების დადგენის გარეშე. ავიაგადამზიდველი არ აგებს პასუხს ასეთი ზარალისათვის, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ ზარალი არ იყო მიყენებული მისი დაუდევრობის ან სხვა არასწორი მოქმედების ან უმოქმედობის შედეგად.

ობიექტური პასუხისმგებლობის სისტემა გამოიყენება ბარგის დაკარგვით მიყენებული ზარალის დროსაც. კონვენცია განსაზღვრავს ტვირთისა და ბარგის დაზიანებით, დაკარგვით ან დაგვიანებით მიყენებული ზარალისათვის ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლებს.

კონვენცია ითვალისწინებს პასუხისმგებლობის ფარგლების გადახედვის შესაძლებლობას, რათა გარკვეული პერიოდის შემდეგ მოხდეს დაწესებული ფარგლების რეალური ღირებულების შენარჩუნება სხვადასხვა ეკონომიკური პროცესებიდან გამომდინარე.

რაც შეეხება იურისდიქციის კონვენციას, იგი განსაზღვრავს სარჩელის შეტანის ადგილს, კერძოდ, სასამართლო განლაგებული უნდა იყოს კონვენციის წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. მოსარჩელეს შეუძლია აირჩიოს სასამართლო ერთ-ერთი შემდეგი მოთხოვნის გათვალისწინებით: 1) ფიზიკური პირის მისამართი; 2) გადამზიდველის ძირითადი ეკონომიკური საქმიანობის ადგილი; 3) გადამზიდველის კომერციული საწარმოს ადგილი, სადაც დაიღო ხელშეკრულება ან 4) გადაზიდვის საბოლოო დანიშნულების პუნქტი.

მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანებასთან დაკავშირებულ სარჩელთან მიმართებაში, გარდა აღნიშნული წესებისა, მოქმედებს სპეციალური დებულებაც, რომელიც ითვალისწინებს, რომ სარჩელის შეტანა შეიძლება: 1) უბედური შემთხვევის მომენტისათვის მგზავრის ძირითადი და მუდმივი საცხოვრებლის მიხედვით და 2) სადაც ან საიდანაც გადამზიდველი სთავაზობს მგზავრების საჰაერო გადაყვანასთან დაკავშირებულ მომსახურებას საკუთარი თვითმფრინავებით, ან კომერციული ხელშეკრულების საფუძველზე სხვა ავიაგადამზიდველის საჰაერო თვითმფრინავებით და სადაც გადამზიდველი ახორციელებს მგზავრების საჰაერო გადაყვანასთან დაკავშირებულ საქმიანობას, იყენებს შე-

ნობებს, რომელსაც ქირაობს თავად ან სხვა გადამზიდველი, რომელთანაც მას აქვს კომერციული ხელშეკრულება ან რომელიც ეკუთვნის მას ან ამ სხვა გადამზიდველს. ამ მუხლის მიზნებისათვის „კომერციული შეთანხმება“ ნიშნავს შეთანხმებას გადაყვანა-გადამზიდველთა შორის, გარდა სააგენტო შეთანხმებისა, რომელიც ეხება მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებულ ერთობლივ მომსახურების გაწევას; „ძირითადი და მუდმივი საცხოვრებელი ადგილი“ ნიშნავს მგზავრის ერთ დაფიქსირებულ და მუდმივ საცხოვრებელ ადგილს შემთხვევის მომენტში. ამ მხრივ მგზავრის მოქალაქეობა არ არის განმსაზღვრელი ფაქტორი. გასათვალისწინებელია, რომ კონვენცია აუცილებელ მოთხოვნად მიიჩნევს, რომ სარჩელის აღძვრის აღნიშნული ადგილები განლაგებული უნდა იყოს წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.

ფაქტობრივ გადამზიდველთან მიმართებაში შესაძლებელია, რომ გარდა ზემოთ აღნიშნული შესაძლებლობებისა, მოსარჩელემ სარჩელი შეიტანოს ფაქტობრივი გადამზიდველის ადგილსამყოფელის მიხედვით ან მისი ძირითადი კომერციული საწარმოს ადგილსამყოფელის მიხედვით წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.

კონვენცია ითვალისწინებს საარბიტრაჟო განხილვის წესს. არბიტრაჟი შეიძლება დაინიშნოს მხოლოდ დავებისათვის, 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 გაიმართება 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 დათქმა მათ მიმართ იქნება ბათილი.

კონვენცია შეიცავს დებულებებს, რომელიც შეეხება ფაქტობრივი და ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ავიაგადამზიდველის პასუ-

ხისმგებლობას მგზავრთან ან ტვირთგამგზავრთან მიმართებაში და ეს დებულებები 1961 წლის გვადალახარის კონვენციის ძირითადი დებულებების ანალოგიურია.

კონვენცია ადგენს ერთგვაროვან და წინასწარ გასაგებ წესებს მგზავრების, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვებისათვის. მართალია, იგი ინარჩუნებს საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებული ვარშავის სისტემის ძირითად დებულებებს, მაგრამ ამავე დროს ძირითად საკითხებთან დაკავშირებით უზრუნველყოფს აუცილებელ მოდერნიზაციას. კერძოდ: ა) კონვენცია იცავს მგზავრის ინტერესებს იმით, რომ ადგენს პასუხისმგებლობის ორსაფეხურიან სისტემას და ხელს უწყობს ხანგრძლივი სასამართლო პროცედურებისათვის მიმართვის საჭიროების გარეშე დამტკიცებული ზარალის სწრაფ ანაზღაურებას; ბ) ავიაგადამზიდველებს ეძლე-

ვთ შესაძლებლობა, დაზოგონ საექსპლუატაციო ხარჯები გამარტივებული გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების გამოყენების შედეგად.

გარდა ამისა, თუ საქართველო მიუერთდება კონვენციას, ქართული ავიაკომპანიები უფრო კონკურენტუნარიანები გახდებიან მგზავრთა ინტერესების დაცვის თვალსაზრისით. ამასთან, უცხოური ავიაკომპანიებისათვის არ იქნება ქართულ ავიაკომპანიებთან თანამშრომლობის შემაფერხებელი გარემოება ქართული ავიაკომპანიების კერძო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობისა და საქართველოში მოქმედ გადაყვანა-გადაზიდვის წესებთან დაკავშირებული საკითხების ბუნდოვანება და განუსაზღვრელობა.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილად მიმაჩნია საქართველო მიუერთდეს კონვენციას „საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის“.