

## მონრეალის კონვენციაში მოცემული სხეულის დაზიანების დეფინიციის ცვლილება ევროკავშირის სასამართლოს ახალი პრაქტიკის შედეგად

ბექა ხიტირი

საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტი, ქეთევან დედოფალის გამზ. 16, 0103 თბილისი, საქართველო

ანოტაცია

საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენცია (შემდგომში მოხსენიებული, როგორც მონრეალის კონვენცია) ძირითადი დოკუმენტია, რომელიც საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ფარგლებში ავიაკომპანიების მგზავრთა და ტვირთის გადამზიდავთა მიმართ პასუხისმგებლობის საკითხს განსაზღვრავს<sup>1</sup>. ერთ-ერთი საკითხი, რომელიც აღნიშნული კონვენციით არის მოწესრიგებული, არის ავიაკომპანიის მიერ გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება, მისი მოცულობა და მასზე წინასწარ უარის თქმის შესაძლებლობის აკრძალვა<sup>2</sup>.

მონრეალის კონვენცია განსაზღვრავს ზიანის ოთხ ძირითად სახეს, რომელიც ანაზღაურდება მისი მოქმედების ფარგლებში - მგზავრის გარდაცვალება, მისი სხეულის დაზიანება, ბარგის განადგურება ან დაკარგვა და ფრენის შეფერხება<sup>3</sup>. მოცემული სახის რომელიმე ზიანის არსებობის შემთხვევაში, კონვენცია ადგენს, რომ ავიაკომპანია ვალდებულია, წინასწარ განსაზღვრული ლიმიტების ფარგლებში, აანაზღაუროს მიყენებული ზიანი სრული ოდენობით<sup>4</sup>. რაც შეეხება სხვა სახის ნებისმიერ ზიანს, რომელიც შეიძლება, მაგალითად, მგზავრს მიადგეს საერთაშორისო კომერციული ფრენის დროს, მათზე მონრეალის კონვენცია არ ვრცელდება<sup>5</sup>.

შესაბამისად, შეიძლება ითქვას, რომ აღნიშნული ოთხი სახის ზიანის არსებობის შემთხვევაში, საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციაში მოქმედი ძირითადი ნორმატიული აქტი მონრეალის კონვენციაა. აღნიშნული დოკუმენტის უდიდესი მნიშვნელობის მიუხედავად, დღეს მაინც არსებობს სხვადასხვა ბუნდოვანებები, რომლებთან დაკავშირებული პრაქტიკაც მუდმივ ევოლუციას განიცდის, რაც არსებით გავლენას ახდენს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის განვითარებაზე.

**საკვანძო სიტყვები:** სხეულის დაზიანება, სასამართლო პრაქტიკა, კონვენცია, ემოციური ტანჯვა, მგზავრთა უფლებები.

<sup>1</sup> De Leon, P.M. Eyskens, W. The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. Journal of Air Law and Commerce, 66.3. 2001. 1155-1185.

<sup>2</sup> Deviatnikovaitė, I. The Montreal Convention of 1999 and Regulation No 261/2004 in the EUCJ and National Case Law. Baltic Journal of Law & Politics, 11.1. 2018. 21-47.

<sup>3</sup> საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენცია. მუხლები 17-19.

<sup>4</sup> საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენცია. მუხლები 20-22.

<sup>5</sup> Grant, J.P. Beyond the Montreal Convention. Case Western Reserve Journal of International Law, 36.2. 2004. 453-472.

## ძირითადი ნაწილი

### 1. „სხეულის დაზიანების“ განმარტება მონრეალის კონვენციის მიხედვით

მონრეალის კონვენციის მიღების მთავარ მიზანს წარმოადგენდა მგზავრთა მიმართ ავიაკომპანიის ბრალეულობით მიყენებულ ზიანთან დაკავშირებული პრაქტიკის უნიფიცირება<sup>6</sup>. თუმცა, მიუხედავად ძირითადი საკითხების ერთი დოკუმენტით მოწესრიგებისა, სახეზე კვლავ იყო დიდი ოდენობით სადავო თემები მასში მოცემული კონცეფციების განმარტებასთან დაკავშირებით<sup>7</sup>.

ერთ-ერთი საკითხი, რომლის დეფინიციასთან დაკავშირებითაც არაერთხელ წარმოშობილა კითხვა, არის „სხეულის დაზიანების“ განმარტება და მისი გავრცელების ფარგლების დადგენა<sup>8</sup>. წარსულში, მონრეალის კონვენციის განმარტებისას, სხვადასხვა ავტორიტეტული სასამართლოები მსჯელობდნენ, რომ „სხეულის დაზიანება“ მხოლოდ ფიზიკურ ტრავმას მოიცავდა<sup>9</sup>. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იყო როგორც ამერიკის შეერთებულ შტატებში, ისე ევროკავშირში მოქმედი პრაქტიკა, რომლის მიხედვითაც პირდაპირ იყო დადგენილი, რომ ფსიქოლოგიური ზიანი, ემოციური ტანჯვა ან მსგავსი ხასიათის ზიანი მონრეალის კონვენციის ფარგლებში ანაზღაურებას არ ექვემდებარებოდა<sup>10</sup>.

აღნიშნული განპირობებული იყო რამდენიმე საფუძვლით. პირველ რიგში, სასამართლო პრაქტიკა მსჯელობდა, რომ მონრეალის კონვენციაში გამოყენებული ტერმინი „სხეულის დაზიანება“ (ინგლისურად, „bodily injury“) თავისი ბუნებით ვიწროა და კონვენციის ავტორებს რომ ნდომებოდათ ზიანის გავრცელება ფსიქოლოგიურ ტრავმაზე, მოხდებოდა უფრო ფართოდ გავრცელებული ტერმინის, „ჯანმრთელობის დაზიანების“ (ინგლისურად, „Harm to Health“) გამოყენება. შესაბამისად, სხვადასხვა სასამართლოს გადაწყვეტილებისა და აკადემიური ლიტერატურის მიერ გაზიარებული იყო მოსაზრება, რომ მონრეალის კონვენციის ტექსტში ფსიქოლოგიური ტრავმის ან ე.წ. მორალური ზიანის ანაზღაურება გათვალისწინებული არ იყო, ამიტომ შესაბამისი საერთაშორისო ხელშეკრულება ასეთ შემთხვევებზე არ უნდა გავრცელებულიყო<sup>11</sup>.

მეორე მიმართულება, რომლიდანაც გამომდინარეობდა მორალურ და ფსიქოლოგიურ ზიანზე მონრეალის კონვენციის გაუვრცელებლობა იყო ამასთან დაკავშირებული რისკები. უფრო ზუსტად, პრაქტიკაში გვხვდებოდა მოსაზრება, რომ რადგანაც მორალური ან ფსიქოლოგიური ზიანის დამტკიცება განსაკუთრებით რთულია, ადვილი იქნებოდა ასეთი ანაზღაურების

<sup>6</sup> Rushing, D.G. Janicki, D.G. Treatment of Posttraumatic Stress Disorder Claims under the Warsaw Convention. *Journal of Air Law and Commerce*, 70.3. 2005. 429-466.

<sup>7</sup> გეფერიძე, დ. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები. სამართლის დოქტორის სამეცნიერო ხარისხის მოსაპოვებლად წარმოდგენილი დისერტაცია. ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის საერთაშორისო უნივერსიტეტი. 2009. 1-153.

<sup>8</sup> De Leon, P.M. Eyskens, W. The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law and Commerce*, 66.3. 2001. 1155-1185.

<sup>9</sup> Field, A. Air Travel, Accidents, and Injuries: Why the New Montreal Convention is Already Outdated. *Dalhousie Law Journal*, 28.1. 2005. 69-97.

<sup>10</sup> Asimakis, J.P. Still Lagging Behind: Diagnosing Judicial Approaches to “Bodily Injury” Claims for Psychiatric Injury under the Montreal Convention of 1999. *UNSW Law Journal*, 44.4. 2021. 1281-1335.

<sup>11</sup> Kastela, S. Miljak, Z. Bozicevic, J. Air Carrier's Liability for Damages According to the New Montreal Convention. *Promet - Traffic & Transportation Journal*, 13.1. 2001. 55-58.

მოთხოვნის უფლებით ბოროტად სარგებლობა<sup>12</sup>. მონრეალის კონვენცია საკმაოდ მაღალ ტვირთს უწესებს ავიაკომპანიას იმასთან დაკავშირებით, თუ რაზეა იგი პასუხისმგებელი. შედეგად, არსებობდა მსჯელობა, რომ ფსიქოლოგიური ტრავმა, მისი ობიექტურად დამტკიცების სირთულის გათვალისწინებით, იქნებოდა ზიანის სახეობა, რომელზე ავიაკომპანიის პასუხისმგებლობის საკითხის დადგენაც ამ უკანასკნელისთვის გაუმართლებლად მაღალი ტვირთი იქნებოდა<sup>13</sup>.

შედეგად, მიუხედავად სხვადასხვა დროსა და იურისდიქციაში მრავალი მცდელობისა, მონრეალის კონვენციასთან დაკავშირებული პრაქტიკა უცვლელი იყო. 2022 წლამდე, რეალურად, აღნიშნული საერთაშორისო ხელშეკრულების მოქმედების ფარგლებში არ ხორციელდებოდა ფსიქოლოგიური ან/და მორალური ზიანის ანაზღაურება.

## 2. ევროკავშირის სასამართლოს მიერ დადგენილი ახალი პრაქტიკა

2022 წლის 20 ოქტომბრის გადაწყვეტილებაში საქმეზე BT v. Laudamotion GmbH, ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლომ მნიშვნელოვნად შეცვალა „სხეულის დაზიანების“ დეფინიციის განმარტება. კერძოდ, სასამართლომ იმსჯელა, რომ ფსიქოლოგიური ტრავმა, რომელიც მგზავრს მიადგება საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან ჩასხდომის ან გადმოსხდომის ნებისმიერი ოპერაციის დროს, უნდა იქნეს განხილული, როგორც სხეულის დაზიანება<sup>14</sup>. სასამართლომ ისაუბრა, რომ არ არის აუცილებელი, სახეზე იყოს ფიზიკური ტრავმა და თუნდაც სახეზე იყოს მხოლოდ ფსიქოლოგიური ტანჯვა, თუკი ეს გამოიწვევს სამედიცინო მკურნალობის აუცილებლობას და გავლენას ახდენს მგზავრის „ზოგად ჯანმრთელობაზე“, მაშინ აუცილებელია, მოხდეს მისი ანაზღაურება ავიაკომპანიის მიერ<sup>15</sup>.

სასამართლომ იმსჯელა, რომ „სხეულის დაზიანება“ უნდა მოიცავდეს ჯანმრთელობასთან დაკავშირებულ ყველა სახის ზიანს. აღსანიშნავია, რომ მსჯელობა არ იყო კონცენტრირებული იმ ძირითადი არგუმენტების გაბათილებაზე, რომლებიც ზემოთ იქნა განხილული. ამის ნაცვლად, სასამართლომ საკმაოდ ლაკონურად ისაუბრა, რომ ადამიანის სხეული მოიცავს მის ყველა ნაწილს, მათ შორის ფსიქოლოგიურ განზომილებასაც.

დამატებით, ასევე წარმოდგენილი იქნა მოსაზრება, რომ მონრეალის კონვენცია უნდა იცავდეს მომხმარებელთა (ამ შემთხვევაში, მგზავრთა) უფლებებს და მის გარეშე ამ უკანასკნელთა ინტერესების დაცვა ნაკლებად ეფექტურად არის შესაძლებელი. შედეგად, პირი, რომელსაც მიადგება მორალური ზიანი, ფაქტობრივად, არ არის დაცული მონრეალის კონვენციით, რაც სამართლიანად ვერ ჩაითვლება. შესაბამისად, სასამართლოს მიერ განვითარებული იქნა პოზიცია, რომ, მონრეალის კონვენციის მიხედვით, „სხეულის დაზიანება“ უნდა განიმარტოს ისე, რომ ფსიქოლოგიური ან მორალური ზიანი ექვემდებარებოდეს ანაზღაურებას, მიუხედავად მოქმედ პრაქტიკაში ასეთი ცვლილებიდან გამომდინარე რისკებისა და საფრთხეებისა.

<sup>12</sup> De Leon, P.M. Eyskens, W. The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law and Commerce*, 66.3. 2001. 1155-1185.

<sup>13</sup> Naboush, E. Air Carrier's Liability for the Safety of Passengers during COVID-19 Pandemic. *Journal of Air Transport Management*, 89. 2020. 1-9.

<sup>14</sup> Judgment of the Court (Third Chamber), 20 October 2022 (Case C-111/21). ECLI:EU:C:2022:808. Paragraph 33.

<sup>15</sup> *Ibid.*

### 3. ახალი პრაქტიკის პოტენციური შედეგები

ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოს მიერ დადგენილ ახალ პრაქტიკას უკვე ჰქონდა გავლენა სხვადასხვა ქვეყნებში არსებულ რეალობაზე. მაგალითად, ისრაელის უზენაესმა სასამართლომ ასევე დაასაბუთა, რომ მორალური და სხვა მსგავსი არა-ფიზიკური ზიანი ანაზღაურებას ექვემდებარება მონრეალის კონვენციის შესაბამისად<sup>16</sup>. ამავე ხასიათის ცვლილება შეიტანა სასამართლო პრაქტიკაში ინდოეთის უზენაესმა სასამართლომაც<sup>17</sup>. შესაბამისად, შეიძლება იმაზე საუბარი, რომ ევროკავშირის მიერ დადგენილი ახალი პრაქტიკა გავლენას ახდენს საერთაშორისო რეალობაზე და მონრეალის კონვენციის რელევანტური პუნქტის ალტერნატიული განმარტება შესაძლოა, უნივერსალურ სტანდარტად მოგვევლინოს.

პოტენციური პრობლემები და საფრთხეები, რომლებიც ასეთი ცვლილებიდან გამომდინარეობს, ძირითადად უკავშირდება მგზავრთა მიერ საკუთარი უფლებების ბოროტად გამოყენების რისკს. მორალური ან ფსიქოლოგიური ზიანის დამტკიცება განსაკუთრებით დიდ სირთულეებთანაა დაკავშირებული<sup>18</sup>. შედეგად, ევროკავშირის მიერ წარმოდგენილი რედაქტირებული სასამართლო პრაქტიკა უშვებს იმის შანსს, რომ ავიაკომპანიებს დაეკისროთ გაუმართლებლად მაღალი ტვირთი. ცვლილების სიახლიდან გამომდინარე, ამ ეტაპზე რთულია იმის თქმა, რამდენად გაიზრდება მონრეალის კონვენციაზე დაყრდნობით მგზავრთა მიერ უსაფუძვლო მოთხოვნების დაყენების სიხშირე, თუმცა ნამდვილად შეიძლება იმაზე საუბარი, რომ ასეთი რისკი ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოს ახალი გადაწყვეტილების საფუძველზე გაზრდილია.

მეორე მხრივ, ასევე მნიშვნელოვანია იმის აღიარება, რომ იმ მგზავრებს, რომლებსაც ავიაკომპანიის ბრალეულობით მიაღდათ ფსიქოლოგიური ან მორალური ზიანი, აქამდე მნიშვნელოვნად უარესი სამართლებრივი მდგომარეობა ჰქონდათ. განახლებული პრაქტიკა ამ უსამართლობის გამოსწორებას მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს. ამიტომ, გარდა რისკებისა, ნამდვილად აღსანიშნავია ის პოზიტიური გავლენა, რომელიც ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოს 2022 წლის 20 ოქტომბრის გადაწყვეტილებას შეუძლია, ჰქონდეს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის განვითარებაზე.

<sup>16</sup> Shalom, C. The Israeli Supreme Court Rules Non-material Losses are Recoverable Under Montreal Convention. *Air and Space Law Journal*, 48.2. 2023. 225-232.

<sup>17</sup> Kumar, V. Sharma, S. Indian Aviation Liability Regime Through the Prism of International Aviation Liability Law. *Indian Journal of Integrated Research in Law*, 2.6. 2023. 1-12.

<sup>18</sup> Asimakis, J.P. Still Lagging Behind: Diagnosing Judicial Approaches to “Bodily Injury” Claims for Psychiatric Injury under the Montreal Convention of 1999. *UNSW Law Journal*, 44.4. 2021. 1281-1335.

## დასკვნა

როგორც ზემოთ იქნა განხილული, ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოს 2022 წლის 20 ოქტომბრის გადაწყვეტილება მნიშვნელოვან ცვლილებას წარმოადგენს მონრეალის კონვენციის ინტერპრეტაციასთან დაკავშირებით. მგზავრთა მიერ წარსულში ათასობით მოთხოვნა იყო დაყენებული ფსიქოლოგიური ან/და მორალური ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებით, რომლებიც წარუმატებლად სრულდებოდა, რადგანაც არსებობდა მიდგომა, რომ ამ სახის ზიანზე მონრეალის კონვენცია არ ვრცელდებოდა. ახალი პრაქტიკით, შესაძლებელი ხდება რომ იმ მგზავრების, რომლებსაც რეალური ზიანი მიადგებათ ავიაკომპანიის ბრალეულობით, უფლებები დაცული იყოს და სამართლიანობა აღდგეს მათთან დაკავშირებით.

საბოლოო ჯამში, ამ ეტაპზე რთულია იმის თქმა, რამდენად პოზიტიურ თუ ნეგატიურ ცვლილებად მოგვევლინება ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოს ეს გადაწყვეტილება. თუმცა, მონრეალის კონვენციის უდიდესი ღირებულების გათვალისწინებით, ნამდვილად აღსანიშნავია, რომ ეს ცვლილება აუცილებლად იქნება გლობალური მასშტაბით გავლენისა და მნიშვნელობის მქონე და მისი შედეგები არსებითად აისახება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომავალზე.

## Changes in the definition of bodily injury in the Montreal Convention as a result of the new practice of the Court of Justice of the European Union

**Beka Khitiri**

Georgian Aviation University, Ketevan Dedofali Ave. 16, 0103, Tbilisi, Georgia

### **Abstract**

The Montreal Convention of May 28, 1999 on the Unification of Certain Rules of International Air Carriage (hereinafter referred to as the Montreal Convention) is the main document that defines the issue of responsibility of airlines to passengers and cargo carriers within the framework of international civil aviation. One of the issues regulated by the mentioned convention is the compensation of the damage caused by the airline company, its volume and the prohibition of the possibility to refuse it in advance.

The Montreal Convention defines four main types of damages that are compensated within its scope - death of the passenger, bodily injury, destruction or loss of baggage and flight delay. In case of any damage of this type, the convention stipulates that the airline is obliged, within the predetermined limits, to compensate the damage in full. As for any other type of damage that may, for example, occur to a passenger during an international commercial flight, the Montreal Convention does not apply to them.

Accordingly, it can be said that in the case of the existence of the mentioned four types of damage, the main normative act in international civil aviation is the Montreal Convention. Despite the great importance of the mentioned document, there are still various ambiguities today, the practices related to which are constantly evolving, which have a significant impact on the development of international civil aviation.

***Keywords:*** *bodily injury, judicial practice, convention, emotional suffering, passengers' rights.*