ივანე ჯავახიშვილის სახელობის
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

დავით გეფერიძე

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი

უნივერსიტეტის გამომცემლობა

გამომცემლობა „მერიდიანი“
თბილისი 2021

UDC (უაკ) 341.226+347.
გ-431

სახელმძღვანელოში განხილულია თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამართლის თეორიისა და პრაქტიკის საკითხები: საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ცნების და არსის განსაზღვრის პრობლემები, წყაროები, საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეჟიმები, საავიაციო ტერორიზმთან ბრძოლისა და საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები და პრეცედენტები საერთაშორისო საჰაერო სამართალში.

ნაშრომი განკუთვნილია საერთაშორისო სამართლის პრობლემებით დაინტერესებული მკითხველთა ფართო წრისათვის.

სამეცნიერო რედაქტორი

ირინე ქურდაძე – ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტის დირექტორი, პროფესორი.

რეცენზენტი

დავით პატარაია - ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტის ასოცირებული პროფესორი.

გამოცემის რედაქტორი — **ზურაბ სანადირაძე**

ყველა უფლება დაცულია. ამ წიგნის არც ერთი ნაწილი არანაირი ფორმით და საშუალებით (ელექტრონული თუ მექანიკური), არ შეიძლება გამოყენებულ იქნას საავტორო უფლების მქონე სუბიექტის წერილობითი ნებართვის გარეშე.

დაიბეჭდა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის საუნივერსიტეტო საგამომცემლო საბჭოს გადაწყვეტილებით

© ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის გამომცემლობა
© გამომცემლობა „მერიდიანი“
© დავით გეფერიძე, 2021

ISBN 978-9941-491-04-7
ISBN 978-9941-25-965-4

წინამდებარე სახელმძღვანელო ეძღვნება აკადემიკოს ლევან ალექსიძის 95 წლის იუბილეს

შინაარსი

სამეცნიერო რედაქტორისაგან 11

წინასიტყვაობა 13

ავტორისაგან 16

საერთაშორისო და სატრანსპორტო სამართალი, როგორც საჰაერო სამართალთან დაკავშირებული დარგები 18

თავი I. საერთაშორისო საჰაერო სამართალი 25

§1. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ცნება, საგანი და სისტემა 25

§2. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროები 68

§3. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ძირითადი პრინციპები 83

§4. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეჟიმი 95

§5. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება 121

§6. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლა 133

§7. „უდისციპლინო მგზავრების" საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება 221

§8. საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციები 232

§9. საჰაერო ხომალდებისათვის დახმარების გაწევა და პასუხისმგებლობა საერთაშორისო საჰაერო სამართალში ... 252

§10. საჰაერო ხომალდისა და ეკიპაჟის სტატუსი 255

§11. საერთაშორისო აერნაოსნობის ადმინისტრაციული ფორმალობები და საერთაშორისო აეროპორტის ცნება და სამართლებრივი სტატუსი 257

§12. ჩარტერული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება 273
§13. საჰაერო ხომალდის ლიზინგის სამართლებრივი რეგულირება 280
§14. „ღია ცის" პოლიტიკა. სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო ტენდენციები 288
§15. თანამედროვე სამოქალაქო ავიაციის ალიანსების განვითარების ტენდენციები 309
§16. ნაცვალგების (პარიტეტის) პრინციპის დაცვის საკითხები ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებისას საქართველოსა და რუსეთის ფედერაციის მაგალითზე 370
§17. სამოქალაქო ავიაციაში სათბურის გაზების ემისიის კვოტებით ვაჭრობის შესახებ ევროპარლამენტის დირექტივის თაობაზე (2008 წლის 19 ნოემბრის №2008/101/EC) 379
§18. კოვიდ-19 პანდემიის ფონზე თანამედროვე საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სამართლებრივი პრობლემები და პერსპექტივები 383

თავი II. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება 393

§1. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების ზოგადი დახასიათება 395
§2. ვარშავის სისტემა. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირება 432
§3. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების თანამედროვე ტენდენციები. მონრეალის 1999 წლის კონვენციის შესახებ 481

თავი III. პრეცედენტები საერთაშორისო საჰაერო სამართალში 548

§1. პიერლატის საქმე 551

§2. გვინეის დელეგაციის საქმე..... 553
§3. ბრაზინსკასების საქმე..... 555
§4. ლოკერბის თავზე ინციდენტის საქმე..... 562

თავი IV. საქართველოს საჰაერო სამართალი 571

§1. საქართველოს საჰაერო სამართალის ცნება და წყაროები .573
§2. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის უფლებამოსილი ორგანოს თაობაზე..... 582
§3. ევროპის კავშირის საავიაციო სამართლის ჰარმონიზაცია საქართველოს საჰაერო სამართალთან 586
§4. კონცესიები თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში 665
§5. თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის პრობლემებისა და პერსპექტივების ანალიზი..... 678

დანართი

1. „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენცია..... 684
2. „საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ 1944 წლის სატრანზიტო შეთანხმება..... 723
3. „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1999 წლის მონრეალის კონვენცია 730
4. საქართველოს საჰაერო კოდექსი..... 760
5. საქართველოს შეთანხმებები საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ..... 819

სამეცნიერო რედაქტორისაგან

წინამდებარე სახელმძღვანელო წარმოადგენს სამართლის დოქტორის **დავით გეფერიძის** მრავალწლიანი პროფესიული, როგორც აკადემიური, ასევე პრაქტიკული გამოცდილების ნაყოფიერ შედეგს. გამოცემა ეძღვნება საერთაშორისო სამართლის ქართული სკოლის დამფუძნებლის აკადემიკოს **ლევან ალექსიძის** დაბადებიდან 95 წლის იუბილეს, რომელიც წელს აღინიშნება.

საქართველოში საერთაშორისო სამართლის დარგის განვითარებას დასაბამი მისცა აკადემიკოსის, პროფესორ ლევან ალექსიძის ინიციატივითა და თაოსნობით დაფუძნებულმა საერთაშორისო სამართლისა და საერთაშორისო ურთიერთობების ფაკულტეტმა (1990 წ.), მოგვიანებით საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტი (2010 წ.), რომლის უცვლელი ხელმძღვანელიც თავად იყო სიცოცხლის ბოლომდე.

საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტი ახორციელებს საერთაშორისო სამართლის საბაკალავრო და სამაგისტრო პროგრამებს, ასევე, წარმატებით სამეცნიერო - კვლევით საქმიანობას და პროფესიული ცნობიერების ამაღლების მიზნით, ამ დარგში მიღწეული შედეგების ფართო საზოგადოებრიობისათვის გაცნობას.

წინამდებარე ნაშრომი წარმოადგენს საერთაშორისო საჰაერო სამართალში ქართულენოვან ერთადერთ სიღრმისეულ კვლევას, რომლის მიზანია, გააცნოს დაინტერესებულ პროფესიონალებს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის თანამედროვე ეტაპზე არსებული თეორიული და პრაქტიკული საკითხები.

თავად ავტორი გახლავთ, საერთაშორისო სამართლის სკოლის ერთ-ერთი პირველი, წარმატებული წარმომადგენელი. მისი სამეცნიერო საქმიანობა გამომდინარეობს ამ დარგში მისი პრაქტიკული მრავალწლიანი გამოცდილებიდან, ის არის მრავალი სამეცნიერო პუბლიკაციისა და მონოგრაფიის ავტორი, რომლითაც ჯეროვანი წვლილი შეიტანა საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ქართულენოვანი სამეცნიერო დარგის განვითარებაში. იგი მრავალი წლის განმავლობაში ახორციელებს პედაგოგიურ საქმიანობას, მათ შორის ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტის საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტში.

აღნიშნული ნაშრომი წარმოადგენს მესამე, გადამუშავებულ გამოცემას, რაც თვალნათლივ მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ ავტორი მუდმივად უზრუნველყოფს საერთაშორისო საჰაერო სამართალში არსებული სამართლებრივი და პრაქტიკული სიახლეების მიწოდებას მკითხველისადმი.

იმედს ვიტოვებთ, რომ აღნიშნული სახელმძღვანელო დიდ ინტერესს გამოიწვევს არა მხოლოდ დარგის სპეციალისტების, არამედ დაინტერესებულ მკითხველთა ფართო წრეებს შორის.

ირინე ქურდაძე
სამართლის დოქტორი, პროფესორი,
საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტის დირექტორი,
ჟან მონეს კათედრის ხელმძღვანელი

წინასიტყვაობა

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დარგია. იგი არანაკლებ სერიოზულ როლს ასრულებს შიდასახელმწიფოებრივ სამართალშიც.

დარგი, რომელიც პირველი მსოფლიო ომის დროს ჩამოყალიბდა, სულ მალე ერთ-ერთი ყველაზე რთული და მრავალფეროვანი სფეროს სამართლებრივი რეგულირების საშუალებად იქცა. მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის შესაბამისად, იზრდება შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო სამართლის პრინციპების თანხვედრა და ინტენსიურობა, ფართოვდება გამოყენების არე. გამომდინარე აქედან, ყოველდღიურად იზრდება საჰაერო სამართლის მნიშვნელობაც.

საქართველოს სახელმწიფოებრივი დამოუკიდებლობის აღდგენის პირველივე დღეებში ცხადი გახდა, რომ აუცილებელია ქვეყნის საჰაერო სივრცის გამოყოფა სსრ კავშირის საჰაერო სივრცისაგან და საერთაშორისო სამართლის პირიციპებისა და ნორმების შესაბამისი სამართლებრივი ნორმატიული ბაზის შექმნა. საქართველომ მოახდინა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლისა და სხვა კონვენციების რატიფიკაცია, გახდა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაოს) სრულუფლებიანი წევრი.

დაგროვდა საკმაოდ დიდი ნორმატიული მასალა, რომლის განზოგადება კარგა ხანია დღის წესრიგში დგას, ამიტომ მივესალმებით ახალგაზრდა მეცნიერის დავით გეფერიძის მცდელობას, სისტემაში მოიყვანოს შესაბამისი სამეცნიერო მასალა და სახელმძღვანელოს სახით გამოაქვეყნოს.

წიგნი ეძღვნება თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამართალს. მისი მიზანია, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის რეგულირების პრობლემის შესწავლა და სამართლებრივი რეგულირების შედარებითი ანალიზის გათვალისწინების საფუძველზე სამართლებრივი რეგულირების საკითხებზე საერთაშორისო სამართლებრივი აქტუალური პრობლემების კვლევა, რომელთა გადაწყვეტაზე დამოკიდებულია ასეთი რეგულირების ეფექტიანობა.

წინამდებარე ნაშრომის მიზანია, იმ ასპექტების განხილვა და

შეფასება, რომლებმაც საფუძველი ჩაუყარეს საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივ რეგულირებას. აქ, სამართლებრივ ასპექტებთან ერთად, განხილულია ის ფუნდამენტური საკითხები, რომლებიც, უმეტესწილად, განაპირობებენ შესაბამისი საერთაშორისო-სამართლებრივი ნორმების ჩამოყალიბებას. ასევე, არსებული ლიტერატურის ფონზე, განხილულია ის სამართლებრივი დოკუმენტები, რომელთა შესწავლაც, ჩვენი აზრით, გააიოლებს და ერთიან სამართლებრივ ჩარჩოებში მოაქცევს თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სახელმძღვანელოში.

წიგნის ძირითადი მიზანია, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის იმ ნორმების მდგომარეობისა და განვითარების პერსპექტივების კომპლექსური სამართლებრივი ანალიზი, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჯარო საჰაერო და საერთაშორისო კერძო საჰაერო სამართლებრივ რეგულირებას მისი სრულყოფისაკენ მიმართული რეკომენდაციების შემუშავების მიზნით. კვლევის შედეგების პრაქტიკული მნიშვნელობა მრავალმხრივია. ნაშრომში პირველად არის წარმოდგენილი ავიაციის საქმიანობისა და მისი ძირითადი ელემენტის – საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების საკითხებზე საერთაშორისო სამართლებრივ ურთიერთობათა სპეციფიკის ზოგადი კონცეპტუალური ანალიზი, რომლის მიზანია, განსაზღვროს საკვლევ დარგში რეალური საერთაშორისო სამართლებრივი ბაზა.

საქართველოში ამ საკითხის შესწავლა მეტად აქტუალურია, მით უმეტეს, არ არსებობს ლიტერატურა, მათ შორის კომპეტენტურ მეცნიერთა ფუნდამენტური ნაშრომები, მათ შორის მონოგრაფიები.

ამასთან, საქართველოში მიმდინარე პროცესების მსოფლიო პროცესთა კონტექსტში გასააზრებლად გამოყენებულია აღიარებულ უცხოელ მეცნიერთა სათანადო ნაშრომები.

წინამდებარე სახელმძღვანელო **დავით გეფერიძის** გამოცდილების ნაყოფია, იგი კითხულობს ლექციებს ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის საერთაშორისო სამართლისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა, ამჟამად იურიდიულ, ფაკულტეტზე. წინამდებარე ნაშრომში დაწვრილებით არის

განხილული საერთაშორისო საჰაერო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული პრინციპები და ნორმები, მათი იმპლემენტაცია საქართველოს შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში.

წიგნში, სასწავლო კურსის პროგრამის შესაბამისად, განხილულია საერთაშორისო საჰაერო სამართლის რეგულირების უმნიშნელოვანესი ცნებები. სახელმძღვანელოს მნიშვნელოვანი განმასხვავებელი თავისებურებაა ის, რომ მასში შეტანილია თავები თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამართლისა და საერთაშორისო სამართალში მისი ადგილის შესახებ.

დარწმუნებული ვარ, სახელმძღვანელოს გამოცემა, როგორც პროფესიონალებისა და მკითხველთა ფართო წრის დიდ ინტერესს გამოიწვევს, მნიშვნელოვან დახმარებას გაუწევს სტუდენტებს წიგნში განხილული საკითხების შესწავლაში.

აკადემიკოსი **ლევან ალექსიძე**

თბილისი 2012 წელი

ავტორისაგან

წინამდებარე ნაშრომში ვცადეთ თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ელემენტარული საფუძვლების სისტემატიზაცია. იგი მესამე, შევსებული და გადამუშავებული გამოცემაა საქართველოში საერთაშორისო სამართლის დარგში და მიზანი მიღწეული იქნება, უპირველეს ყოვლისა, თუ იგი დაეხმარება მომავალ თაობას — სტუდენტებს, სახელმწიფო მოხელეებს, ავიასაწარმოთა მუშაკებს, რომლებიც ახორციელებენ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირებას, სხვა დაინტერესებულ პირებს, გაუადვილოს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის შესწავლა, გააგრძელონ საქართველოს საავიაციო ტრადიციები და გახადონ საქართველო მსოფლიო საავიაციო სისტემის ღირსეული წევრი.

განახლებული ნაშრომი დაიწერა საერთაშორისო სამართლის სპეციალისტებისათვის მეტად მძიმე პერიოდში და რთულ ფონზე, ვგულისხმობთ ლიტერატურის სიმცირეს; დარგში (სამოქალაქო ავიაციაში) გრძელდება, მაგრამ ნელა მიმდინარეობს ახალ საერთაშორისო სამართლებრივ ურთიერთობებზე გადასვლა, სახელმწიფო-სამართლებრივი მიდგომის, საერთაშორისო სამართლის ცოდნის ნაკლებობა და ა.შ.

სწორედ ამიტომ ჩავთვალეთ საჭიროდ გვეცადა, ერთი მხრივ, დარგში არსებული სიტუაციის შეფასება და, მეორე მხრივ, იკაო-სა და სხვა მასალების ფონზე საერთაშორისო სამართლის სისტემაში მიმდინარე პროცესების წარმოჩენა, ზოგიერთი ლექციის კურსის გამოყენება თეორიული და პრაქტიკული საქმიანობის განსახორციელებლად.

ახალი წიგნის მიზანია, გააცნოს დაინტერესებულ პირებს (ფიზიკურ, იურიდიულ) საერთაშორისო და საქართველოს საჰაერო სამართლის, როგორც სპეციფიკური დარგის თავისებურებანი.

უფრო დიდი ნაშრომის შედგენისას საჭიროა გამოყენებულ იქნეს პრაქტიკოსი ქართველი სპეციალისტების ნაშრომები და გამოცდილება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უფლებამოსილი ორგანიზაციების პრაქტიკა და არსებული მრავალი ახალი დოკუმენტი. საჭიროა, ვისწავლოთ თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამარ-

თალი, საჭიროა სხვათა გამოცდილების გაზიარება.

მოცემული კომპლექსური კვლევის მომზადებისას გამოვიყენეთ: თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული დებულებები, ორმხრივი და მრავალმხრივი საერთაშორისო შეთანხმებები, რომლებიც საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივ რეგულირებას ეხება; საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმები და პრაქტიკა ამ დარგში, საქართველოს კონსტიტუციის, საჰაერო კოდექსისა და სხვა ნორმატიული აქტების დებულებები, რომლებიც ეხება თანამედროვე საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დიდ და საინტერესო სფეროს.

მსურს მადლიერება და ჩემი გულწრფელი პატივისცემა გამოვხატო მიწისზედა მომსახურების კომპანიის შპს **„ვიპ ავიეიშენის“** დამფუძნებლების მიმართ - მათი მხარდაჭერისათვის სახელმძღვანელოს გამოცემაში.

დაბოლოს, განსაკუთრებული მადლიერება მინდა გამოვხატო აწ განსვენებული აკადემიკოს **ლევან ალექსიძის** მიმართ იმ თანადგომისა და საინტერესო რჩევებისათვის, რომელიც თავის დროზე დიდად დამეხმარა წიგნზე მუშაობისას, აგრეთვე განსაკუთრებული მადლობა მსურს მოვახსენო პროფესორ **ირინე ქურდაძეს** საინტერესო წინადადებებისათვის მესამე გადამუშავებული სახელმძღვანელოსთვის.

დავით გეფერიძე

„ხალხი, რომელიც არღვევს ბუნებრივ სამართალს და ხალხთა უფლებებს, ამით ძირს უთხრის საკუთარ სიმშვიდეს მომავალში“.

ჰუგო გროციუსი

საერთაშორისო და სატრანსპორტო სამართალი, როგორც საჰაერო სამართალთან დაკავშირებული დარგები

„*საერთაშორისო სამართალი* — საერთაშორისო ურთიერთობის ენაა“ – ასე განსაზღვრა ნიუ-იორკში 1995 წელს ჩატარებულმა საერთაშორისო სამართლის პირველმა მსოფლიო კონფერენციამ საერთაშორისო სამართლის აზრი და მნიშვნელობა.

საერთაშორისო სამართალი ცოცხალი ორგანიზმივითაა, რომელიც უწყვეტ განვითარებას და განახლებას განიცდის.

საერთაშორისო სამართალი პრინციპებისა და ნორმების ერთობლიობაა, რომელიც არეგულირებს საერთაშორისო ურთიერთობებს და მის საერთაშორისო – სამართლებრივ საფუძველს ქმნის. იგი შეიძლება ხატოვნად შევადაროთ ქუჩაში მოძრაობის წესებს, სადაც ნებისმიერ დარღვევას შეიძლება მოჰყვეს კრიზისი და კატასტროფა.

საერთაშორისო სამართალი — სხვადასხვა სახელმწიფოთა ეროვნული სამართლის სისტემების პარალელურად არსებული განსაკუთრებული სამართლის სისტემაა. ყოველ ისტორიულ ეტაპზე საერთაშორისო სამართალში ასახულია საზოგადოებრივი განვითარების ობიექტური ფაქტორები და არა ვინმეს სუბიექტური ნება. ამასთან ერთად, არ შეიძლება საერთაშორისო სამართლის პრინციპებისა და ნორმების ჩამოყალიბებაში პოლიტიკოსების, დიპლომატების, მეცნიერ-იურისტების როლის უარყოფა.

საერთაშორისო სამართალი საერთაშორისო ურთიერთობებში *მაკოორდინირებელ* ფუნქციას ასრულებს. სხვაგვარად რომ ვთქვათ, საერთაშორისო სამართლის ნორმებში ასახულია ურთიერთობის სხ-

ვადასხვა სფეროში სახელმწიფოებისათვის საყოველთაოდ მიღებული ქცევის სტანდარტები.

საერთაშორისო სამართლის *მარეგულირებელი* ფუნქცია ვლინდება ურთიერთობის შესაბამის სფეროში სახელმწიფოთა მიერ ქცევის მკაფიო წესების დადგენაში. ამ წესების გარეშე შეუძლებელი იქნებოდა სახელმწიფოთა თანაარსებობა და ურთიერთობა.

საერთაშორისო სამართლის *დამცველი* ფუნქცია მოიცავს სახელმწიფოს კანონიერი უფლებებისა და ინტერესების დაცვას. იღებს რა თავის თავზე საერთაშორისო ვალდებულებას, სახელმწიფო უზრუნველყოფს მთელ თავის ტერიტორიაზე, აგრეთვე მისი იურისდიქციის ქვეშ მყოფი ყველა ორგანოსა და პირის მიერ მის *ფაქტობრივ* შესრულებას.

ღონისძიებათა ამ სისტემას **იმპლემენტაცია** ეწოდება.

საერთაშორისო სამართლის იმპლემენტაცია სხვადასხვა საშუალებით მიიღწევა. სახელმწიფოს შეუძლია კონსტიტუციით აღიაროს თავის ტერიტორიაზე საერთაშორისო სამართლის ნორმების უშუალო (პირდაპირი) მოქმედება. სახელმწიფო ნორმებთან საერთაშორისო სამართლის რომელიმე დებულების განსხვავების შემთხვევაში უპირატესი ძალა საერთაშორისო სამართლის ნორმას აქვს. თუ კონსტიტუცია ამას არ ითვალისწინებს, სახელმწიფო ნაბიჯს დგამს თავის თავზე აღებულ საერთაშორისო ვალდებულებათა დებულებები გაითვალისწინოს უკვე არსებულ კანონებში ან მიიღოს ახალი კანონები და წესები. ამ მეთოდს **ტრანსფორმაცია** (გარდაქმნა, სახეცვლილება) ჰქვია.

მრავალ სახელმწიფოში რატიფიცირებული საერთაშორისო ხელშეკრულება ავტომატურად ხდება ეროვნული კანონმდებლობის ნაწილი.

დღეს საერთაშორისო სამართალი არეგულირებს ხალხთა შორის ურთიერთობას, ე.ი. ლაპარაკია იმაზე, რომ სახელმწიფოებს, სხვადასხვა სახელმწიფოს მოქალაქეებსა და იურიდიულ პირებს შორის კონტაქტები (ნებისმიერ სფეროში) საერთაშორისო სამართლით უნდა დარეგულირდეს, ხოლო შიდასახელმწიფო სამართალი უზრუნველყოფს სახელმწიფოს კონკრეტულ ტერიტორიაზე საერთაშორისო

სამართლის განხორციელებასა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და საერთაშორისო ჩვეულებების შევსებით ხელს უწყობს საერთაშორისო სამართლით განსაზღვრული უფლება-მოვალეობების უფრო ეფექტურად განხორციელებას.

საერთაშორისო ურთიერთობებში ბევრი საკითხი შეიძლება გადაწყდეს პრეცედენტების საფუძველზე, პრეცედენტების ზემოქმედებით ჩნდება საერთაშორისო საჯარო სამართლის სახელშეკრულებო ხასიათის ახალი ნორმები, ასევე ყალიბდება საერთაშორისო ჩვეულებები, რომლებიც, თავის მხრივ, აისახება საერთაშორისო ხელშეკრულებებსა და შეთანხმებებში.

საერთაშორისო სამართლის პრეცედენტში იგულისხმება საერთაშორისო ურთიერთობათა ამა თუ იმ კონკრეტული საკითხის გადაწყვეტა საერთაშორისო სამართლის ფარგლებში (ჩარჩოებში) და საფუძველზე, ნებისმიერი ხერხითა და საშუალებით.

პრეცედენტმა შეიძლება დიდი გავლენა იქონიოს ამა თუ იმ კონკრეტულ სფეროში საერთაშორისო სამართლის განვითარებაზე. თანამედროვე საერთაშორისო ურთიერთობათა განვითარება საშუალებას იძლევა დავასკვნათ, რომ ხელშეკრულების დადება ამა თუ იმ საკითხის გადაჭრის თაობაზე, როგორც წესი, გავლენას ახდენს სხვა სახელმწიფოებს შორის ანალოგიური საკითხის გადაწყვეტაზე.

სატრანსპორტო სამართალი

ნებისმიერი, მათ შორის ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკურ ცხოვრებაში ტრანსპორტთან დაკავშირებული, ურთიერთობები უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს. ტრანსპორტი არის ეკონომიკის შემაკავშირებელი რგოლი, ერთიანი კომპლექსი, რომელიც საზოგადოებრივი წარმოების, განაწილებისა და გაცვლის ყველა სახეობას მოიცავს.

სატრანსპორტო კანონმდებლობის სრულყოფა ამჟამად, გარკვეული თავისებურებებით ხასიათდება.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი განსაზღვრავს და არეგულირებს მხოლოდ ყველაზე უფრო მნიშვნელოვან, პრინციპულ დებულებებს, რომლებიც მგზავრების გადაყვანას, ტვირთის გადატა-

ნასა და ტრანსპორტსა და ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულ სხვა საკითხებს ეხება. ეს დებულებები აუცილებლად უნდა იყოს სატრანსპორტო კანონმდებლობით გათვალისწინებული, მიუხედავად იმისა, შესულია თუ არა ის მარეგულირებელ ნორმატიულ აქტებში. მაგალითად, ისინი საქართველოს საჰაერო კოდექსში (1996წ.) არის ასახული.

ყურადღება უნდა გავამახვილოთ იმ საკითხებზე, რომლებსაც სატრანსპორტო სამართლისა და კანონმდებლობის შესწავლაში დიდი მნიშვნელობა ენიჭებათ.

სატრანსპორტო კანონმდებლობა არის ყველაზე უფრო მდგრადი კანონმდებლობა, რომელიც მოიცავს გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებას, სატრანსპორტო საშუალებების მიწოდებას, მისი გამოუყენებლობის პასუხისმგებლობას, ტვირთის დაკარგვა-დაზიანების შესახებ პრეტენზიების წაყენებასა და სხვ. მისი დებულებები მრავალი წლის განმავლობაში არ შეცვლილა.

სატრანსპორტო სამართლის არსი და საგანი. ტრანსპორტის, როგორც მატერიალური წარმოების დარგის, თავისებურება ის არის, რომ მატერიალურ ფასეულობას არ ქმნის და ამიტომ, საზოგადოების სიმდიდრეს არ ზრდის, მისი პროდუქტია ადამიანებისა და ტვირთის გადაადგილება.

სატრანსპორტო საწარმოთა რეგულარულ, გამართულ მუშაობაზე, მგზავრებისა და ტვირთის უსაფრთხოდ და დროულად გადაზიდვაზეა დამოკიდებული მრეწველობის, ვაჭრობისა და სხვა დარგების რიტმული მუშაობა.

სატრანსპორტო სამართლის საგნის განსაზღვრისათვის საჭიროა მისით რეგულირებული ურთიერთობების სპეციფიკური ნიშნის გამოვლენა, სატრანსპორტო ურთიერთობების სპეციფიკური ნიშნის შესაბამისად, მგზავრების, ტვირთისა და ბარგის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურების გაწევა. ეს დებულება ნებისმიერი სახის ტრანსპორტს ეხება, ამიტომ, სატრანსპორტო სამართლის საგანი არის სატრანსპორტო საწარმოებსა და კლიენტებს შორის არსებული საზოგადოებრივი ურთიერთობები, რომლებიც სატრანსპორტო საშუალებებით მომსახურებასთან დაკავშირებით წარმოიქმნება.

სამართლის სისტემაში სატრანსპორტო სამართლის ადგილის განხილვისას, ამოსავალი წერტილი უნდა იყოს შემდეგი:

სატრანსპორტო სამართალი არის ნორმების ერთობლიობა, რომელიც საზოგადოებრივ ურთიერთობებს აწესრიგებს. იგი წარმოიქმნება სატრანსპორტო საწარმოთა ჩამოყალიბებისა და საქმიანობის, სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო საწარმოებისა და მათი მრავალრიცხოვანი კლიენტურის ურთიერთობების საფუძველზე.

სხვადასხვა დროს, ზოგიერთი პუბლიკაციის ავტორი გვთავაზობდა, სატრანსპორტო სამართალი მთლიანად ან მისი ცალკეული ნაწილები სამართლის დამოუკიდებელ დარგად გვეღიარებინა. მაგალითად, ავიაგადაზიდვების მიმართ გაკეთდა დასკვნა: საჰაერო სამართალი, მისი განვითარების თანამედროვე დონეზე, საჭიროა სამართლის დამოუკიდებელ დარგად იქნეს აღიარებული.[1] საზღვაო ტრანსპორტის წარმომადგენლები უფრო კატეგორიული ფორმით ამტკიცებდნენ, რომ საზღვაო სამართალი სამართლის დამოუკიდებელი დარგია, რომლის შინაარსი საზღვაო ტრანსპორტზე და სავაჭრო ზღვაოსნობაში არსებული ურთიერთობებით განისაზღვრება.[2]

ზოგადად მიღებულია, სამართლის დარგები სამართლებრივი რეგულირების საგნითა და მეთოდების გათვალისწინებით გამოცალკევდეს. ნათელია, რომ სამართლის ცალკეულ დარგში სამართლებრივი რეგულირების საგანი უნდა იყოს საზოგადოებრივი ურთიერთობების ერთგვაროვანი წრე. მაგრამ, ხშირად ეს ერთგვაროვანი საზოგადოებრივი ურთიერთობები ყალიბდება და ვითარდება სხვადასხვა დარგის – სამოქალაქო, ადმინისტრაციული, შრომისა და სხვა სამართლის ზემოქმედებით. ამ შემთხვევაში ჩნდება დამატებითი ზომების საჭიროება, რომლებიც ამ დარგის სამართლის საგნის განსაზღვრაში გვეხმარება. ამ თვალსაზრისით, მეტად მნიშვნელოვანია სამართლებრივი რეგულირების მეთოდი, რაც გულისხმობს ზემოქმედების იურიდიულ საშუალებას. იგი საზოგადოებრივი ურთიერთობების სამართლებრივი რეგულირებისას გამოიყენება. მხოლოდ საგნისა და რეგულირების ერთობლიობაა დარგების მიხედვით სამართლის ნორმების განაწილების სწორი საკვალიფიკაციო ნიშანი.

[1] Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007 стр. 61

[2] Вопросы воздушного права / Сборник Ч. 2 М.1930 С. 211

სატრანსპორტო სამართლის თავისებურებაა ის, რომ იგი მოიცავს ადმინისტრაციული სამართლით რეგულირებულ სახელისუფლებო-ორგანიზაციულ ურთიერთობებს და სამოქალაქო სამართლით რეგულირებულ ქონებრივ ურთიერთობებს. თუმცა ეს, თავისთავად, არ არის სატრანსპორტო სამართლის დამოუკიდებელ დარგად გამოყოფის საფუძველი. ასევე არგუმენტი არ არის სატრანსპორტო წესდებები და კოდექსები, და არც სატრანსპორტო ურთიერთობების მარეგულირებელი უამრავი ნორმატიული მასალა.

სამართლის ახალი დარგის წარმოქმნა შესაძლებელია მხოლოდ იქ, სადაც იქმნება ყველა ნორმის რეგულირების ზოგადი პრინციპები და მეთოდების ამსახველი ზოგადი დებულებები. სატრანსპორტო საწარმოების საქმიანობასთან დაკავშირებული ქონებრივი ურთიერთობები სამოქალაქო კანონმდებლობის ზოგად პრინციპებს ექვემდებარება, სატრანსპორტო სამართლის მნიშვნელოვანი ნაწილი — გადაზიდვის ხელშეკრულება – სამოქალაქო სამართლის ძირითადი კომპონენტია სატრანსპორტო სამართალი განისაზღვრება იმ საგნითა და მეთოდით, რომელიც, უმეტესწილად, დამახასიათებელია სამოქალაქო, ადმინისტრაციული და შრომის სამართლისათვის და მხოლოდ სატრანსპორტო სამართლის თავისებურებებს არ ასახავს. იქ კი, სადაც სამართლებრივი რეგულირების მეთოდები არ იცვლება და არ განახლდება, სამართლის ახალი დარგის ჩამოსაყალიბებლად პირობები არ მომწიფებულა.

ზემოთ ნათქვამიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ სატრანსპორტო სამართალი, და მით უმეტეს, მისი ნაწილები, სამართლის დამოუკიდებელი დარგი არ არის. სატრანსპორტო სამართალი არის ქვეყნის სამართლის შემადგენელი დარგი. ის არეგულირებს იმ სხვადასხვა ურთიერთობებს, რომლებიც წარმოიქმნება მომხმარებელთან სატრანსპორტო საწარმოს ურთიერთობებისას, როცა ეს ურთიერთობები, თავისებურებათა გამო, განსაკუთრებულ სამართლებრივ რეგულირებას საჭიროებს.

სამართლის სხვადასხვა დარგთან სატრანსპორტო სამართლის გაერთიანების მიზანია ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობის საქმიანობის რეგულირება, როგორც ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო

სისტემისა. სატრანსპორტო სამართლის ნორმები, უმთავრესად, სატრანსპორტო საწარმოებსა და მათ მომხმარებელს შორის ურთიერთობებს არეგულირებს, ამიტომ მისი შესწავლა განსაკუთრებულ დამოუკიდებელ კურსად გამოიყოფა. ამ ურთიერთობებში (გადამზიდველისა და კლიენტის) არის მომენტები, რომლებიც ტრანსპორტის ყველა სახეობისათვის დადგენილი ზოგადი ნორმებით რეგულირდება, მაგალითად, ხანგრძლივვადიანი ხელშეკრულების დადება, სატრანსპორტო საშუალებების მიწოდება, ვალდებულებების შეუსრულებლობაზე პასუხისმგებლობა, ტარიფები, პრეტენზიებისა და სარჩელების წარდგენა და ა.შ.

სატრანსპორტო სამართლის სპეციალური ნაწილები: რკინიგზის, საჰაერო, საზღვაო, საავტომობილო – ეხება კონკრეტულ საკითხებს, რომლებიც ურთიერთობებს არეგულირებენ მისი სპეციფიკის გათვალისწინებით (სატრანსპორტო საბუთების გაფორმებას, სატრანსპორტო საქმიანობის ლიცენზირებასა და სხვ.).

თავი I

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი

§1. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ცნება, საგანი და სისტემა

1. შესავალი

სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც ჩვენს დროში გახდა არა მარტო შიდა, არამედ საერთაშორისო მიმოსვლის მნიშვნელოვანი საშუალებაც, ქვეყნებსა და ხალხებს შორის პოლიტიკური, ეკონომიკური, კულტურული და სხვა კავშირების განმტკიცებაში არსებით როლს ასრულებს. სამოქალაქო ავიაციის საშუალებით ჩამოყალიბდა საერთაშორისო საჰაერო მომოსვლის მსოფლიო ქსელი, რომელიც სახელმწიფოთა შორის მშვიდობიანი ურთიერთობის განუყოფელ ელემენტად იქცა. ამიტომ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შემდგომი განვითარებისათვის ხელშეწყობა მჭიდროდ არის დაკავშირებული თანამედროვეობის მნიშვნელოვან ამოცანასთან – საერთაშორისო მშვიდობის დაცვასა და განმტკიცებასთან.

ის ფართო შესაძლებლობები, რომლებიც აქვს სამოქალაქო ავიაციას მგზავრთა და ტვირთის საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებისთვის, შესაბამისი იურიდიული წესების დაცვის გარეშე, რომლებიც მოწოდებულია, დაარეგულირონ სახელმწიფოთა სპეციფიკური ურთიერთობა, ვერ უზრუნველყოფს საჰაერო მიმოსვლის ნორმალიზაციას – სამართლებრივი პრინციპები და ნორმები არეგულირებს სხვადასხვა სახელმწიფოს შორის საჰაერო მიმოსვლას, რაც მნიშვნელოვან როლს ასრულებს თანამედროვე საერთაშორისო ურთიერთობებში.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების წარმოშობა, მისი მუდმივი განმტკიცება და განვითარება საერთაშორისო ურთიერთობებზე მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის გავლენის ნათელი მაგალითია. სამოქალაქო ავიაციის განვითარების პროცესში არსებობს არა მარტო ტექნიკური, არამედ საერთაშორისო სამართლებრივი პრობლემებიც.

XX საუკუნის დასაწყისში საფრენი აპარატების პირველმა ფრენებმა და მათმა შემდგომმა სრულყოფამ აიძულა სახელმწიფოები, შემოეღოთ საერთაშორისო სამართლებრივ დოკუმენტებში საერთაშორისო საჰაერო სამართლებრივი რეგულირების საერთო ნორმები. სწორედ საჰაერო ხომალდების გამოჩენამ, რომელთაც შეეძლოთ შეესრულებინათ ფრენა სხვადასხვა სახელმწიფოს შორის, წარმოშვა საჰაერო სივრცის სამართლებრივი რეჟიმის განსაზღვრის აუცილებლობა. არსებითად ყველა სახელმწიფოსათვის იმ დროისათვის ჩამოყალიბებული სახელმწიფო სუვერენიტეტის პატივისცემის საერთაშორისო სამართლებრივი პრინციპი ნიშნავდა, რომ სახელმწიფოს ეკუთვნებოდა მისი სახმელეთო და წყლის ტერიტორიის თავზე არსებული საჰაერო სივრცე (სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტი). ეს დებულება თავდაპირველად დაფიქსირდა ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობაში, ხოლო შემდეგ აისახა მრავალმხრივ საერთაშორისო შეთანხმებაში – 1919 წლის პარიზის კონვენციაში[3] და საერთაშორისო საჰაერო სამართლის საყოველთაოდ აღიარების საწყისად ითვლება.

სამოქალაქო ავიაციის საკმაოდ სწრაფმა განვითარებამ დაადასტურა, რომ მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესი არათუ არ მოითხოვს სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობის ძირითადი საერთაშორისო სამართლებრივი პრინციპების გაუქმებას, არამედ მათი გამოყენების სივრცითი და საგნობრივი სფეროს გაფართოებასაც კი საჭიროებს და ამით საერთაშორისო სამართლის ძირითადი პრინციპების უნივერსალური მნიშვნელობისა და ქმედითობის განმტკიცებას უწყობს ხელს. [4]

ამ პრინციპებს მიეკუთვნება: სახელმწიფოთა სუვერენული თანასწორობა, ძალისა და ძალის გამოყენების მუქარაზე უარის თქმა, სახელმწიფოთა ტერიტორიული მთლიანობა, დავების მშვიდობიანი მოწესრიგება, სახელმწიფოს საშინაო საქმეებში ჩაურევლობა,

[3] დაწვრ.იხ. CONVENTION RELATING TO THE REGULATION OF AERIAL NAVIGATION SIGNED AT PARIS, OCTOBER 13, 1919 <web.archive.org/web/20120705050026/http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/1914.html>

[4] History: The beginning, <www.icao.int/EURNAT/Pages/HISTORY/history_1910.aspx>

სახელმწიფოთა თანამშრომლობა, სახელმწიფოების მიერ საკუთარი საერთაშორისო ვალდებულებების კეთილსინდისიერი შესრულება.[5] ესენი შეადგენს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების საერთო საფუძველს.

საერაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული პრინციპები ამოსავალია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების პრინციპებისა და ნორმების სისტემაში, მათ შორის სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობის ყველა კონკრეტულ საკითხში, რომლებიც წამოიჭრება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მრავალმხრივი გამოყენების პროცესში.

სამოქალაქო ავიაციის სრულყოფა და განვითარება, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის მუდმივი ზრდა დაბეჯითებით მოითხოვს სახელმწიფოების მიერ იმ სრულიად განსხვავებული საკითხების შეთანხმებულ გადაწყვეტას, რომლებიც აღმოცენდება საერთაშორისო ფრენების დაგეგმვისა და პრაქტიკული განხორციელების პროცესში.

სახელმწიფოთა შორის საჰაერო მიმოსვლის რეგულირების საერთაშორისო სამართლებრივი პრაქტიკა ძირითადად ორმხრივი სახელმწიფოთაშორისი (მთავრობათაშორისი) შეთანხმებების მიღწევის გზით წავიდა. ეს შეთანხმებები განსაზღვრავს ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოთა შორის ფრენის უფლებას, ესე იგი, მათ შორის ხსნის ახალ საერთაშორისო ავიახაზს, განსაზღვრავს მოცემული ხაზის კონკრეტულ კოორდინატებს, ნიშნავს ამ ავიახაზის საექსპლუატაციოდ ეროვნულ ავიასაწარმოს, ასევე შეიცავს საჰაერო ხომალდების საბორტო საბუთების, ეკიპაჟის წევრების მოწმობების, ავიახაზების ექსპლუატაციის, საბაჟო საკითხებს, ფრენის უზრუნველსაყოფად გამოყენებული ქონებისა და მოწყობილობების შესახებ დებულებებს.

საქართველოს კანონმდებლობით, ისევე, როგორც ბევრი სხვა ქვეყნის კანონმდებლობით, სახელმწიფოს ტერიტორიის თავზე უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდების ფრენა ხორციელდება მხოლოდ სპეციალური ნებართვით, საქართველოს მიერ სხვა სახელმწიფოსთან

[5] ლევან ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბ., 2015, გვ.28.

დადებული ორმხრივი შეთანხმების საფუძველზე[6]. ასეთი შეთანხმება საჰაერო სივრცეში უცხო სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ფრენაზე გაცემული ნებართვის ძირითადი ფორმაა. დღეისათვის ორმხრივი მთავრობათაშორისი შეთანხმების გათვალისწინებით ჩამოყალიბებულია რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის საკმაოდ ფართო პრაქტიკა.

ორმხრივი შეთანხმებების დადებისას სახელმწიფოები ეყრდნობიან საკუთარ კანონმდებლობას, ვინაიდან მასში სახელმწიფოს სუვერენიტეტის პრინციპის შესაბამისად განსაზღვრულია ეროვნული საჰაერო სივრცის რეჟიმი, სახელმწიფო საზღვრის რეჟიმი, სახელმწიფო საზღვრის გადაკვეთისა და ტრანზიტით გავლის წესი, ტერიტორია და ასევე ქონების შეტანისა და გატანის, საპასპორტო, საბაჟო, სავალუტო, სანიტარიული და სხვა წესები და ა.შ.

ბუნებრივია, რომ სხვადასხვა სახელმწიფოს სამართლის ნორმები სხვასხვაგვარად უდგება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საკითხების გადაწყვეტას. ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვების ნორმალური განხორციელება იმ შემთხვევაშია შესაძლებელი, თუ მათი რეგულირება შეთანხმებული წესით ხდება. მაგალითად, საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი მთავრობათაშორისი შეთანხმება ემყარება სახელმწიფო სუვერენიტეტისა და მისი იურისდიქციის აღიარებასა და პატივისცემას. ჩვეულებრივ, მასში მითითებულია, რომ ერთი სახელმწიფოს კანონები და წესები მისი საჰაერო სივრცის საზღვრებში საერთაშორისო ფრენების შემსრულებელი თვითმფრინავების შემოფრენის და ამ საზღვრებიდან მათი გაფრენის, ასევე, მისი ტერიტორიის საზღვრებში ექსპლუატაციისა და ყოფნის მიმართ, გამოიყენება სხვა სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდების მიმართაც. საქართველოს მიერ დადებულ ორმხრივ შეთანხმებებში, ასევე ნაცვალგების საფუძველზე, შეტანილია დებულებები, ორივე მხარის ავიასაწარმოთა წარმომადგენლობების გახსნის შესახებ, საჰაერო ხომალდების მომსახურებასა და ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების კონკრეტული საკითხების შეთანხმებით გათვალისწინებული ამოცანების გადასაწყვეტად. ამ ავიასაწარმოთა სამართლებრივი მდგომარეობა, მათი უფლება – მოვალეობანი განისაზღვრება, როგორც ორმხრივი შეთანხმებებით,

[6] საქართველოს საჰაერო კოდექსი, <matsne.gov.ge>

ისე შეთანხმების მხარეთა კანონმდებლობითაც.

საჰაერო მიმოსვლის შესახებ მთავრობათაშორისი შეთანხმებების პრაქტიკული განხორციელების მიზნით, სახელმწიფოების ეროვნული ავიასაწარმოები, თავის მხრივ, უფლებამოსილნი არიან ერთმანეთთან დადონ კომერციული ხელშეკრულება, რომელიც მოიცავს ავიასაწარმოთა ერთმანეთთან და სხვა ფიზიკურ და იურიდიულ პირებთან ურთიერთობის მნიშვნელოვან, ასევე კომერციული უფლებების, ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების მოცულობის, ტარიფების, ტექნიკური მომსახურების სახეების გამოყენებისა და სხვა საკითხებს. კომერციული შეთანხმება განუყრელადაა დაკავშირებული ორმხრივი მთავრობათაშორისი შეთანხმებების რეალიზაციასთან, მათ შემუშავებასა და დადებას სამოქალაქო ავიაციის უწყება (უფლებამოსილი ორგანო) აკონტროლებს შესაბამისი ქვეყნის კანონმდებლობის მოთხოვნათა გათვალისწინებით.

ამრიგად, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი მთავრობათაშორისი შეთანხმების დებულებებს და აგრეთვე ასეთი შეთანხმების მონაწილე სახელმწიფოების სამართლებრივ ნორმებსაც მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივ რეგულირებაში.

საერთაშორისო არენაზე სამოქალაქო ავიაციის ფართო გამოსვლამ, მრავალი ქვეყნის დამაკავშირებელი ავიახაზების ქსელის შექმნამ, განაპირობა ყველა სახელმწიფოსათვის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის, მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთების გადაზიდვის საკითხების მოწესრიგების ერთიანი წესების დადგენა. სახელმწიფოების მიერ ამგვარი ერთიანი წესების შემუშავებისა და მისი რეალიზაციის ყველაზე ეფექტური საშუალება მრავალმხრივი საერთაშორისო შეთანხმებაა.

უკვე 1929 წელს სახელმწიფოებმა საჭიროდ მიიჩნიეს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის რეგულირების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის კონვენციის შემუშავება და დადება.[7] ეს კონვენცია, როგორც მის პრეამბულაშია ნათქვამი, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების პირობების რეგულირების მიზნით

[7] Milestones in International Civil Aviation, < www.icao.int/about-icao/History/Pages/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>;

შეიქმნა ამ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის გამოყენებული დოკუმენტებისა და გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის გათვალისწინებით.[8]

ვარშავის 1929 წლის კონვენციამ (ჰააგის 1955 წლის ოქმის შესწორებებით) დაადგინა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებში გამოყენებული ერთგვაროვანი დოკუმენტების ნუსხა და ფორმები (სამგზავრო ბილეთი, საბარგო ქვითარი და სხვ.), შეიმუშავა საერთაშორისო ხაზებზე გადაზიდვის ტიპური წესები, დაწვრილებით დაარეგულირა გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხები მგზავრთა და ტვირთის გამგზავნთა წინაშე.

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სწრაფმა განვითარებამ, ანუ სახელმწიფოთა_სამოქალაქო ავიაციამ, რომლებიც დაკავებული იყვნენ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლით, განაპირობა 1944 წლის ნოემბერში ჩიკაგოს კონფერენციაზე საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციის დადება (1944 წლის ჩიკაგოს კონვენცია)[9] და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაო) დაარსება.

ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციისა და იკაო-ს საქმიანობის ძირითადი მიზანია, საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო და მოწესრიგებული განვითარება, თანაბარი შესაძლებლობის საფუძველზე საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის გონივრულად და მომჭირნედ განხორციელება (1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის პრეამბულა).[10]

ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის დებულებები მიმართულია საერთაშორისო ფრენების ტექნიკური და სხვა სახის უსაფრთხოების, საერთაშორისო ავიახაზების, აეროპორტებისა და აერსანაოსნო სამსახურების განვითარების უზრუნველყოფისკენ.

ჩიკაგოს კონვენცია კრძალავს „სამოქალაქო ავიაციის ნებისმიერი სახის გამოყენებას, რომელიც ეწინააღმდეგება კონვენციის

[8] Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention) <www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html>

[9] იხ. სახელმძღვანელოს დანართი - ჩიკაგოს კონვენცია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ"

[10] იქვე

მიზნებს".[11] კონვენციის ერთ-ერთ მიზანს სწორედ წარმოადგენს „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოება და თანამიმდევრული განვითარება მსოფლიო მასშტაბით", ასევე, „მოსახლეობის მოთხოვნებთან თანხვედრა უსაფრთხოების საკითხებისა".[12]

ჩიკაგოს კონვენციის პრეამბულაში მოცემულია მისი ძირითადი მიზანი. პრეამბულის მიხედვით, „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის განვითარება ხელს შეუწყობს მსოფლიოს ერებისა და ხალხის მეგობრობასა და ურთიერთგაგებას, ვიდრე მისი ბოროტად გამოყენება არ გადაიქცევა საფრთხის შემქმნელად. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციაში „იკაოს" აქვს მოვალეობა ტექნიკური ასპექტის მოგვარების თვალსაზრისით. ერები, რომლებიც ესწრებოდნენ ჩიკაგოს კონფერენციას, აღიარეს ერთიანი ტექნიკური სტანდარტის საჭიროება. შედეგად, იკაოს იურისდიქციაში შედის საჰაერო ხომალდის ლიცენზირება, ფრენის ვარგისიანობის სერტიფიცირება, საჰაერო ხომალდის რეგისტრაცია, საერთაშორისო სამოქმედო სტანდარტს და საჰაერო გზებისა და კომუნიკაციების კონტროლი. თავისი არსით, იკაოს ძირითადი ფუნქციაა განავითაროს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოება და მიიღოს შესაბამისი დაცვის ზომები. „იკაოს" მიერ დაცვისა და უსაფრთხოების ფუნქცია ერთ მიზანს ემსახურება, კერძოდ, დაიცვან მგზავრები, ეკიპაჟის წევრები, ტვირთი და საჰაერო ხომალდი ზიანისაგან. ძირითადი განსხვავება მათ შორის არის ის, რომ უსაფრთხოება ფოკუსირებულია არამიზნობრივი ზიანის მიყენების თავიდან არიდებისკენ, როდესაც დაცვა მიმართულია მიზანმიმართული ზიანის თავიდან ასაცილებლად.[13]

აღნიშნული კონვენციის შესაბამისად, საერთაშორისო საჰაერო ხაზების ექსპლუატაციისას იკაო-ს ეკისრება სახელმწიფოთა მო-

[11] იქვე

[12] შემდეგ რაც კორეის ავიახაზების 007 რეისის ჩამოგდება მოხდა საბჭოთა კავშირის მიერ 1983 წელს, იაკოს საბჭომ გამოსცა რეზოლუცია, რომლის მიხედვითაც შეიარაღებული ძალების გამოყენება სამოქალაქო ავიაციაში იყო შეუსაბამობაში ჩიკაგოს კონვენციასა და საერთაშორისო ჩვეულებითი სამართლის ნორმებთან. 1984 წელს იკაომ გამოსცა მე-3 მუხლი (bis), რომელიც კრძალავდა იარაღის გამოყენებას საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ ფრენის დროს.

[13] Columbia Journal of Transnational Law. 662.

ქმედებების კოორდინაცია, საჰაერო ტრანსპორტის განვითარებისათვის ხელშეწყობა და საერთაშორისო ფრენების უსაფრთხოების დაცვა.

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ყოველმხრივი უსაფრთხოების დაცვა სახელმწიფოთა თანამშრომლობის უმნიშვნელოვანესი ამოცანა გახდა. ამიტომ, როდესაც გახშირდა საჰაერო ხომალდების ხელში ჩაგდება და გატაცება, სახელმწიფოებმა ერთობლივად მიიღეს ზომები ასეთი დანაშაულის თავიდან ასაცილებლად და აღსაკვეთად. 1970 წელს ჰააგაში იკაო-ს ეგიდით ჩატარდა საერთაშორისო დიპლომატიური კონფერენცია, რომელზეც შემუშავდა საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის შესახებ კონვენცია. იგი ძალაში შევიდა 1971 წლის 14 ოქტომბერს.[14]

კონვენციის ყველა მონაწილე სახელმწიფო მიიჩნევს, რომ ფრენისას საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდება ან ამის მცდელობა, სერიოზულ ზიანს აყენებს საჰაერო მომოსვლას, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებას. კონვენციის ძირითადი მიზანია, საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებაში მონაწილე პირთა მიმართ კანონმდებლობით გათვალისწინებული სასჯელის დაკისრება.

სახელმწიფოთა მიერ იმ დამნაშავეთა დასჯის ზომების მიღების კონკრეტული მოვალეობანი, რომლებიც თავიანთი უკანონო ქმედებით საფრთხეს უქმნიან ადამიანებსა და მათ ქონებას, სერიოზულად არღვევენ საჰაერო მიმოსვლას, მონრეალში 1971 წლის სექტემბრის კონფერენციაზე გაითვალისწინეს და შეიმუშავეს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლის შესახებ კონვენცია. [15]

იმ საერთაშორისო კონვენციებისა და შეთანხმებების დებულებების განსახორციელებლად, რომელთა მიზანია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, საჭიროა ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი და სისხლისსამართლებრივი ხასიათის შიდასახელმწიფოებრივი ზომების მიღება.

ყოველივე ზემოთქმულიდან შეიძლება დავასკვნათ, რომ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირება ეყ-

[14] იხ. ორგანიზაციის ვებგვერდი www.icao.int

[15] იქვე

რდნობა თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებულ პრინციპებს, სხვადასხვა სახელმწიფოს შორის დადებულ ორმხრივ და მრავალმხრივ საერთაშორისო შეთანხმებებში მოცემულ პრინციპებსა და ნორმებს. საერთაშორისო საჯარო სამართლის ამ პრინციპებისა და ნორმების, ასევე საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის წესის პრაქტიკულ განხორციელებაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია სახელმწიფოს (სახელმწიფო, ადმინისტრაციული, სამოქალაქო, სისხლის) შიდა სამართლის განსაზღვრულ ნორმებს, რომლებიც არეგულირებენ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს შორის წარმოშობილ ურთიერთობებს საერთაშირისო ფრენებისა და მგზავრთა და ტვირთის ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების პროცესში.

ყველა პრინციპი და ნორმა, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას, განსაზღვრავს მსოფლიო საჰაერო სივრცის სამართლებრივ რეჟიმს, სახელმწიფოთა უფლება-მოვალეობებს მგზავრთა და ტვირთის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სფეროში, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციების ფუნქციებსა და უფლებამოსილებას, ავიასაწარმოს სამართლებრივ სტატუსს, ასევე მგზავრების, ტვირთის გამგზავნთა და მიმღებთა, გადამყვან-გადამზიდველის, საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის უფლება-მოვალეობებსა და ა.შ.

სისტემური მიდგომა ამოდის იქიდან, რომ საერთაშორისო (საჯარო) სამართალი სხვადასხვა სახელმწიფოს ეროვნული სამართლებრივი სისტემებისაგან განსხვავებული სამართლის განსაკუთრებული სისტემაა. უფრო ლაკონურად რომ ითქვას, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივ რეგულირებაში გამოიყენება საერთაშორისო სამართლის პრინციპები და ნორმები, ასევე კონკრეტულ სახელმწიფოთა შიდა სამართლის ნორმებიც.

ამ პრინციპებისა და ნორმების განხილვისა და ანალიზის გარეშე შეუძლებელია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების საკითხების შესწავლა.

2. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ცნება, საგანი, სისტემა და მნიშვნელობა

საჰაერო სივრცის სამართლებრივი რეჟიმი და საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის გამოყენებასთან დაკავშირებულ ურთიერთობათა სამართლებრივი რეგულირება ემყარება, როგორც საერთაშორისო საჯარო სამართლის, ასევე შიდასახელმწიფოებრივი სამართლის პრინციპებსა და ნორმებს.

ეს გარემოება მნიშვნელოვან სიძნელეებს ქმნის საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ცნებისა და საგნის კვლევისას, ამიტომ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის პრობლემებზე სხვადასხვა იურისტის მეცნიერულ პუბლიკაციაში სხვადასხვანაირადაა წარმოდგენილი მისი არსი, ადგილი და მნიშვნელობა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების სისტემაში.

არსებობს გავრცელებული აზრი, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი შედგება ორი ნაწილის: საერთაშორისო საჯარო სამართლის ნორმებისა და საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმებისაგან.

მაგალითად, ინგლისელი იურისტები კ. შოუკროსი და კ. ბიუმონტი ცნობილ ნაშრომში „საერთაშორისო საჰაერო სამართალი", რომელიც თარგმნილია მრავალ ენაზე, აღნიშნავენ, მართალია, გარკვეული შენიშვნით, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი გარკვეულწილად საჯაროც არის და კერძოც.[16]

ამ ნაშრომში უფრო კატეგორიული მტკიცებაა იმისა, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არის საჯარო და კერძო საერთაშორისო სამართლის შერწყმა.

პირველად, ასეთი აზრის პოპულარობას ადასტურებს, 1976 წელს გაეროს სამდივნოს იურიდიული დეპარტამენტის მიერ სხვადასხვა ქვეყნის მრავალი იურისტის მეცნიერული პუბლიკაციების ანალიზის საფუძველზე მომზადებული საერთაშორისო სამართლის მიმოხილვა. კერძოდ, მასში აღნიშნულია, რომ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების სფეროში ჩამოყალიბდა ზოგადი საერთაშორისო სამართალი, რომელიც იყოფა „საჯარო საერთა-

[16] Шоукорс, Бьюмонт., Международное воздушное право, М.1957. с 30-31;

შორისო საჰაერო სამართლად და კერძო საერთაშორისო საჰაერო სამართლად". [17]

შეიძლება თუ არა დავეთანხმოთ ასეთ მიდგომას? ამ კითხვაზე პასუხის გასაცემად, უწინარეს ყოვლისა, საჭიროა გაირკვეს საერთაშორისო საჯარო სამართლისა და საერთაშორისო კერძო სამართლის იურიდიული ბუნება. [18]

„საერთაშორისო საჯარო სამართალს ჩვენს დროში, ჩვეულებრივ, ზოგად საერთაშორისო სამართალს ან უბრალოდ საერთაშორისო სამართალს უწოდებენ. ეს ტერმინი მიღებულია საერთაშორისო ურთიერთობებში. საერთაშორისო სამართალი არეგულირებს სახელმწიფოებს, როგორც სუვერენულ წარმონაქმნებს, როგორც ხელისუფლების სუბიექტებს შორის ურთიერთობებს. იგი სამართლის განსაკუთრებული სისტემაა, რომელიც არსებითად განსხვავდება სხვადასხვა სახელმწიფოს ეროვნული სამართლის სისტემისაგან, ვინაიდან სახელმწიფოები სუვერენული წარმონაქმნებია, რომელთა ზემოთ არ არსებობს უზენაესი საკანონმდებლო ან აღმასრულებელი ხელისუფლება, ამიტომ საერთაშორისო სამართლის ნორმები იქმნება სახელმწიფოთა შორის შეთანხმების გზით (ხელშეკრულებების ან ჩვეულებების ფორმით)". [19]

სახელმწიფოთა ფართო საერთაშორისო თანამშრომლობამ და სრულიად განსხვავებულმა ურთიერთობებმა და კავშირებმა განაპირობა ჩვენს დროში საერთაშორისო სამართლის ერთობ მრავალი ნორმის შექმნა. ეს ნორმები დაიყო საერთაშორისო სამართლის სფეროებად, როგორიცაა: საერთაშორისო სახელშეკრულებო სამართალი, დიპლომატიური სამართალი, საკონსულო სამართალი, ადამიანის უფლებათა საერთაშორისო სამართალი, საერთაშორისო ორგანიზაციების სამართალი, საერთაშორისო საზღვაო სამართალი, საერთაშორისო კოსმოსური სამართალი, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი და სხვ. ასეთი დაყოფის კრიტერიუმია რეგულირების საგანი — საზღვაო, კოსმოსური, თუ საჰაერო სივრცისა და ა.შ. გამოყენების საკითხებზე სახელმწიფოთა ურთიერთობანი. მაგრამ, ამ-

[17] იხ. ორგანიზაციის ვებგვერდი www.icao.int;

[18] იქვე. გვ. 13

[19] ლევან ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბ., 2015, გვ 14.

ჟამადაც საერთაშორისო სამართლის დამახასიათებელი თვისება და თავისებურება ისაა, რომ იგი არეგულირებს სახელმწიფოთაშორის ურთიერთობებს. ამიტომ ფორმულებში „საერთაშორისო საჯარო სამართალი“ ან „საერთაშორისო სამართალი“ ტერმინი „საერთაშორისო“ ტერმინის „სახელმწიფოთაშორისის“ სინონიმია. არსებითად, საერთაშორისო სამართალი სახელმწიფოთაშორისი სამართალია.

როდესაც ვიყენებთ ფორმულას ან დასახელებას – „საერთაშორისო კერძო სამართალი“, მაშინ ტერმინს – „საერთაშორისო“ აქ სრულიად სხვა მნიშვნელობა აქვს. სამწუხაროდ, ეს ხშირად მხედველობის მიღმა რჩებათ სპეციალისტ-იურისტებსაც კი, რომლებიც, კერძოდ, იკვლევენ საჰაერო სამართლის პრობლემებს, აღარაფერი რომ ვთქვათ იმათზე, ვინც სხვადასხვა ქვეყნას შორის საავიაციო მიმოსვლის ნორმებისა და წესების შესწავლას იწყებს. მათ ტერმინი „საერთაშორისო“ ფორმულებში ან სახელწოდებაში „საერთაშორისო სამართალი“ და „საერთაშორისო კერძო სამართალი“ ერთი და იმავე მნიშვნელობისა ჰგონიათ.

ამიტომ საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმების არსისა და ბუნების, საჰაერო მიმოსვლის რეგულირებაში მათი როლის ანალიზისას, უწინარესად საჭიროდ მიგვაჩნია აღინიშნოს და განსაკუთრებით გაესვას ხაზი, რომ საერთაშორისო კერძო სამართალი არ არის „სახელმწიფოთაშორისი სამართალი“. აქ სიტყვა „საერთაშორისო“ მხოლოდ იმ ფაქტს აღნიშნავს, რომ საერთაშორისო კერძო სამართალს საქმე აქვს მხოლოდ იმ სამოქალაქო-სამართლებრივ ურთიერთობებთან, რომლებიც გართულებულია ე.წ. „უცხოური ელემენტით“, ე. ი. ურთიერთობებთან, რომელთა მონაწილეები არიან სხვადასხვა სახელმწიფოს ფიზიკური და იურიდიული პირები და საერთაშორისო ცხოვრებიდან გამომდინარე სამოქალაქო-სამართლებრივ ურთიერთობებთან.

ამასთან, ყოველთვის უნდა გვახსოვდეს, რომ საერთაშორისო კერძო სამართალი არეგულირებს იურიდიული პირებისა და მოქალაქეების, როგორც სამოქალაქო სამართლის სუბიექტების, ყველა ქონებრივ და არაქონებრივ საკითხებს, თუკი ისინი წარმოიშობა საერთაშორისო ურთიერთობებში. ის არ არეგულირებს სახელმწი-

ფოებს, როგორც საერთაშორისო სამართლის სუბიექტებს შორის წარმოშობილ თუნდაც ქონებრივ ურთიერთობებს და ამიტომ ეს რეგლამენტირებულია თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის პრინციპებითა და ნორმებით.

ვინაიდან საერთაშორისო კერძო სამართლის სფერო არ არის სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობები, ამიტომ იგი არ განეკუთვნება სახელმწიფოთაშორის სამართალს. თანამედროვე მსოფლიოში არსებობს სამართლის მხოლოდ ორი სისტემა — საერთაშორისო სამართალი და სამართლის სახელმწიფო სისტემები, ამიტომ ლოგიკის ელემენტარული წესების საფუძველზეც კი შეიძლება გაკეთდეს დასკვნა, რომ საერთაშორისო კერძო სამართალი სხვადასხვა სახელმწიფოს სამართლის სისტემების ნაწილია.

ეს დასტურდება საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმების იურიდიული ბუნებითა და არსით. თავდაპირველად ეს სამართალი წარმოიშვა, როგორც კოლიზიური სამართალი. კოლიზია შეჯახებას ნიშნავს[20]. მოცემულ შემთხვევაში, მხედველობაშია სხვადასხვა სახელმწიფოთა კანონების „შეჯახება". ასეთი სიტუაცია ხშირად იქმნება, როცა საჭიროა საერთაშორისო ანდა უცხოური ელემენტის მქონე სამოქალაქო-სამართლებრივი ურთიერთობის მოწესრიგება, ე.ი. ასეთ ურთიერთობაში მხარეა უცხოელი (უცხოეთის მოქალაქე, უცხოური ორგანიზაცია, ფირმა) ან ასეთი ურთიერთობის წარმომშობი იურიდიული ფაქტი აღინიშნა საზღვარგარეთ, ანდა ქონება, რომლის გამოც წარმოიშვა ამგვარი ურთიერთობა, საზღვარგარეთაა. უცხოური ელემენტის შემცველი სამოქალაქო სამართლებრივი ურთიერთობა ყოველთვის წარმოშობს ძირითად კითხვას — რომელი სახელმწიფოს კანონი უნდა იქნეს გამოყენებული: იმ ქვეყნის კანონი, რომლის სასამართლოც საქმეს განიხილავს, თუ სახელმწიფოს კანონი, რომელსაც მოცემულ შემთხვევაში მიეკუთვნება უცხოური ელემენტი. ამ კითხვაზე პასუხს იძლევა კოლიზიური ნორმა, რომელიც მიუთითებს, რომელი კანონი უნდა იქნეს გამოყენებული მოცემული სამოქალაქო-სამართლებრივი ურთიერთობის მიმართ. კოლიზიური ნორმები – „საერთაშორისო კერძო სამართლის მოცუ-

[20] თ. ლილუაშვილი, საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბ., 2003, გვ 13-14

ლობით ფრიად არსებითი და იურიდიულ-ტექნიკური თვალსაზრისით ყველაზე უფრო რთული ნაწილია".

კოლიზიური ნორმების დადგენა, მათი შინაარსის განსაზღვრა თითოეული სახელმწიფოს საკანონმდებლო ხელისუფლების განსაკუთრებული პრეროგატივაა. ამიტომ კოლიზიური სამართალი მოცემულ სახელმწიფოში მოქმედი სამართლებრივი სისტემის შიდა კანონმდებლობის ნაწილია.

თითოეული სახელმწიფოს შიდა სამართალში კოლიზიურ ნორმებთან ერთად არის, ასევე მატერიალური ნორმები, რომლებიც წყვეტენ უცხოური ელემენტის შემცველ სამოქალაქო-სამართლებრივ ურთიერთობებს არსებითად, სხვა ქვეყნის სამართალზე მიუთითებლად. საერთაშორისო კერძო სამართლის იურისტ-სპეციალისტებს შორის არ არის ერთიანი აზრი იმის თაობაზე, შიდა კანონმდებლობის ასეთი ნორმები უნდა მიეკუთვნოს საერთაშორისო კერძო სამართალს, თუ მიჩნეულ იქნეს სამოქალაქო სამართლის ნაწილად. ერთნი (მაგალითად, ი.ს. პერეტერსკი, მ.მ. ბოგუსლავსკი) ამ ნორმებს საერთაშორისო კერძო სამართალს მიაკუთვნებენ, სხვები (მაგალითად, ლ. ა. ლუნცი) — არა. მოცემულ შემთხვევაში ჩვენთვის საინტერესოა მხოლოდ ის ფაქტი, რომ ყველა ეს ავტორი თვლის: ვინაიდან, საერთაშორისო კერძო სამართალში რეგულირების საგანია სამოქალაქო-სამართლებრივი ურთიერთობანი, ამიტომ საერთაშორისო კერძო სამართალი შიდა სამართლის შემადგენელი ნაწილია.

ამ აზრს იზიარებენ ასევე საერთაშორისო კერძო სამართლის სპეციალისტები, მაგალითად, ა.ალტშულერი, ი.გრინგოლცი, ს.ლებედევი, თ.ლილუაშვილი, ზ.გაბისონია. საერთაშორისო კერძო სამართლის იურიდიული ბუნებისა და არსის სამოქალაქო სამართლებრივი დახასიათება მოცემულია საერთაშორისო (საჯარო) სამართლის სპეციალისტთა თითქმის ყველა ნაშრომში. როგორც სამართლიანად აღნიშნავს ე.ტ. უსენკო, „თვალსაზრისი, რომლის თანახმადაც საერთაშორისო კერძო სამართალი არა საერთაშორისო, არამედ ეროვნული სამართლის დარგია, გაბატონებულია საერთაშორისო სამართლის ლიტერატურაში".[21]

[21] Усенко У. Т. Теоретические проблемы соотношения международного и внутригосударственного права, М. 1988, с 82.

მაგრამ, თუ საერთაშორისო კერძო სამართალი შიდასახელმწიფო სამართლის შემადგენელი ნაწილია, მაშინ კ. შოუკროსის, კ. ბიუმონტისა და სხვათა დასკვნა, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი შედგება ორი ნაწილის — საერთაშორისო საჯარო საჰაერო სამართლისა და საერთაშორისო კერძო სამართლისაგან, არსებითად ნიშნავს, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი საერთაშორისო და სახელმწიფო სამართლის ნორმების ერთობლიობაა, რომლებიც საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირებასაც ეხება.

მაგრამ საერთაშორისო და სახელმწიფო სამართლის ნორმები არ შეიძლება იყოს ობიექტურად არსებული ნორმების ერთობლიობა, ვინაიდან თავისი სოციალური და იურიდიული ბუნებით ეს სამართალი განსხვავებული და განსაკუთრებული სისტემებია, რომელთა გაერთიანება იმ შემთხვევაშიც კი შეუძლებელია, როცა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირებას ეხება. ისინი განსხვავდებიან *თავისი არსით* (საერთაშორისო სამართალი – განსხვავებული წყობილების, განვითარების დონისა და ა.შ.) სახელმწიფოების შეთანხმებებით დემოკრატიული წარმოშობისაა; ეროვნული სამართლებრივი სისტემები იქმნება საკანონმდებლო და აღმასრულებელი ხელისუფლების მიერ მოცემულ სახელმწიფოში არსებული სოციალურ - პოლიტიკური წყობილების თავისებურებათა გათვალისწინებით *რეგულირების საგნის* (ერთი მხრივ, სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობები და მეორე მხრივ, საშინაო ურთიერთობები), *სამართლის სუბიექტების* (საერთაშორისო ურთიერთობებში – სახელმწიფოები და საერთაშორისო ორგანიზაციები; ეროვნულ სამართალში – სახელმწიფო, ფიზიკური და იურიდიული პირები), *ნორმების შექმნის წესის მიხედვით* (საერთაშორისო ხელშეკრულება და ჩვეულება საერთაშორისო სამართალში, საკანონმდებლო და აღმასრულებელი ხელისუფლების აქტები შიდა სამართალში) და *ასევე ნორმების რეალიზაციის წესების მიხედვით.* ამიტომ, შეუძლებელია საერთაშორისო და ეროვნული სამართლის ნორმების ან ნორმების ცალკეული ჯგუფების გაერთიანება ზოგადი საერთაშორისო სამართლის რაიმე დარგად ანდა სახელმწიფოს შიდა სამართლის დარგად.

ამასთან დაკავშირებით, არ შეიძლება დავეთანხმოთ იმ აზრ-

საც, რომ თითქოს „თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამართალი წარმოადგენს იმ ნორმებისა და პრინციპებისაგან შედგენილ *ზოგადი საერთაშორისო სამართლის კომპლექსურ დარგს*, რომლებიც მიეკუთვნებიან საერთაშორისო სამართლის ორივე სფეროს-საერთაშორისო საჯარო და საერთაშორისო კერძო სამართალს. ამ თვალსაზრისით მომხრეებისათვის „საჭიროა განისაზღვროს საერთაშორისო საჰაერო საჯარო და კერძო სამართალი როგორც კომპლექსური და იმავდროულად ერთიანი სამართლებრივი დარგი".

ვინაიდან, მოცემულ შემთხვევაში არგუმენტის სახით გამოყენებულია ცნება – „კომპლექსური დარგი", ამიტომ საჭიროა მისი მნიშვნელობის მოკლედ გარკვევა მაინც. ეს ცნება იურიდიულ ლიტერატურაში შემოვიდა და გამოიყენებოდა „მეცნიერულ-პედაგოგიური და პრაქტიკული მიზნებით". მაგალითად, საქართველოს ტერიტორიაზე სარკინიგზო, საჰაერო, საზღვაო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივ რეგულირებაში გამოიყენება სამოქალაქო, ადმინისტრაციული, შრომის, სისხლისა და სამართლის სხვა დარგების ნორმები. იმისათვის, რომ მთლიანობაში შეგვექმნას წარმოდგენა ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივ რეჟიმსა და მოქალაქეებს, ორგანიზაციებს, უწყებებსა და დაწესებულებებს შორის წარმოშობილ სხვადასხვაგვარ ურთიერთობათა სამართლებრივ რეგულირებაზე, საჭიროა სამართლის სხვადასხვა დარგის ასეთი მომწესრიგებელი ნორმების მათ კომპლექსში განხილვა, შესწავლა და პრაქტიკული გამოყენება. ნორმების ამ ჯგუფისადმი მუდმივმა კომპლექსურმა მიდგომამ გამოიწვია ცნების „კომპლექსური დარგი" წარმოშობა. მაგრამ ობიექტურად სამართლის კომპლექსური დარგები, როგორც სამართლის ცალკეული შემადგენელი ნაწილები არ არსებობს. მაგალითად, საქართველოს სარკინიგზო სამართალი არ არის სამართლის დამოუკიდებელი დარგი. შრომის, სამოქალაქო და სამართლის სხვა სფეროების ნორმები, რომლებიც გამოიყენება სარკინიგზო გადაყვანა-გადაზიდვის რეგულირებისათვის, არ არის ამ დარგებიდან ამოღებული და მათგან განცალკევებით არ არსებობს. ამიტომ სამართლის კომპლექსური დარგების გამოყოფა არის სამართლებრივი ნორმების მეცნიერული სისტემატიზაციის პროცესი.

თუკი სამართლის კომპლექსური დარგი სინამდვილეში არ არსებობს, როგორც ცალკეული სახელმწიფოს რომელიმე სამართლის ეროვნული სისტემის დამოუკიდებელი ნაწილი (დარგი), მაშინ ცნებას მით უფრო არ შეუძლია წარმოშვას ობიექტურად არსებული სამართლის ორი სხვადასხვა — საერთაშორისო და სახელმწიფო სისტემის „ერთიანი სამართლის დარგი".

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის, როგორც სამართლის ერთიანი კომპლექსური დარგის შესახებ შეხედულებას მომხრეები ასაბუთებენ იმითაც, რომ „საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სუბიექტებს, სახელმწიფოს გარდა, ასევე წარმოადგენენ ფიზიკური და იურიდიულ პირებიც", ვინაიდან ისინი სუბიექტებია: ა) მრავალმხრივი კონფერენციებისა, რომლებიც ეხება კერძო საჰაერო სამართალს; ბ) „მთავრობათშორის შეთანხმების საფუძველზე და განვითარებისათვის სხვადასხვა ქვეყნის ავიაკომპანიებსა და ავიასაწარმოებს შორის დადებული შეთანხმებებისა".[22]

განვიხილოთ ეს მოსაზრებებიც. მრავალმხრივ კონვენციებზე მითითებისას, კომპლექსური დარგის მომხრეებს მხედველობაში აქვთ, უწინარეს ყოვლისა, ვარშავის 1929 წლის კონვენცია, რომელიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს. მაგრამ არც ფიზიკური, არც იურიდიული პირები არ შეიძლება იყვნენ სახელმწიფოთა შორის დადებული მრავალმხრივი (და ორმხრივი) კონვენციების სუბიექტები, მათ შორის, არც იმათი, „რომლებიც ეხება კერძო საჰაერო სამართალს", ე. ი. სამოქალაქო სამართლებრივი ურთიერთობის საკითხებს, რომლებიც აღმოცენდება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებისას. აღიარება სხვანაირად ნიშნავს ფიზიკური და იურიდიული პირების, ინდივიდების საერთაშორისო სამართლის სუბიექტების დონემდე აყვანას. ამ დებულებას არ ცნობს არც საერთაშორისო პრაქტიკა, არც საერთაშორისო სამართლის შესახებ მეცნიერება.

სახელმწიფოები, როგორც სუვერენული წარმონაქმნები, უფლებამოსილი არიან საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული პრინციპების გათვალისწინებით დადონ ორმხრივი და მრა-

[22] Актуальные вопросы международного воздушного права, Международные отношения, М., 1973, с. 9

ვალმხრივი შეთანხმებები და კონვენციები სხვადასხვა, მათ შორის ინდივიდების სამოქალაქო-სამართლებრივი ურთიერთობებისა და ადამიანის უფლებათა დაცვის საკითხებზე. მაგრამ ყველა შეთანხმებას არ შეუძლია ინდივიდი აქციოს ამ შეთანხმებების ან მთლიანად საერთაშორისო სამართლის სუბიექტად. ამგვარ შეთანხმებებში მხოლოდ მითითებულია ადამიანის იმ უფლებებზე, რომლებიც სახელმწიფოებმა ერთმანეთის წინაშე ივალდებულეს ანუ შიდა სამართლის შესაბამისად პატივი სცენ და დაიცვან უფლებები. ამას მუდმივად ხაზს უსვამენ ყველა ქვეყნის იურისტები. მაგალითად, ინგლისელი იურისტი ლ. ოპენჰეიმი, მსგავსი საერთაშორისო ხელშეკრულებების დახასიათებისას წერდა, რომ „თუმცა ასეთ ხელშეკრულებებში ჩვეულებრივ ლაპარაკია უფლებებზე, რომლებიც აღნიშნულ პირებს ხელშეკრულებებიდან გამომდინარე ენიჭებათ, მაგრამ, როგორც წესი, ეს სხვა არაფერია, თუ არა არაზუსტი გამოხატვა. პრაქტიკაში ასეთი ხელშეკრულებები უფლებებს კი არ ქმნის, არამედ ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოებს ავალდებულებს თავიანთი კანონმდებლობის მეშვეობით ცხოვრებაში განახორციელონ უფლებები“.[23]

ეს მოსაზრებანი გამოსაყენებელია საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამოქალაქო-სამართლებრივი საკითხების მიმართაც.

როგორც სამართლიანად აღნიშნავს ს.ნ. ლებედევი, „საერთაშორისო კერძო სამართლის საკითხებზე საერთაშორისო ხელშეკრულება უდავოდ მიეკუთვნება საერთაშორისო სამართალს. მაგრამ ნაჩქარევი იქნებოდა აქედან დასკვნის გაკეთება თვით საერთაშორისო კერძო სამართლის (სკს) საერთაშორისო — სამართლებრივი ბუნების თაობაზე. მსგავსი ხელშეკრულების ობიექტია არა სამოქალაქო-სამართლებრივი ურთიერთობანი, ე.ი. ურთიერთობანი იურიდიული და ფიზიკური პირების მონაწილეობით, არამედ აღნიშნულ სამოქალაქო ურთიერთობათა დადგენის გამო სახელმწიფოებს შორის ურთიერთობანი. ასეთი ხელშეკრულების დადებისას თითოეული სახელმწიფო სხვა მონაწილე სახელმწიფოების წინაშე ვალდებულებას კისრულობს თავისი იურისდიქციის საზღვრებში შესაბამისი

[23] Л. М. Оппенгейм. Международное прово М:Позис.– 2000. с. 42.;

ურთიერთობების რეგულირება იმგვარად უზრუნველყოს, როგორიც ეს გათვალისწინებულია ხელშეკრულებით (და უფლება აქვს იგივე მოითხოვოს ხელშეკრულების სხვა მონაწილეებისაგანაც). ამ ვალდებულების შესრულება ხორციელდება სახელმწიფოს მიერ საკუთარი კანონმდებლობით დადგენილი კონსტიტუციური მექანიზმისა და წესის შესაბამისად".[24]

კერძოდ, სახელმწიფოს მიერ, „სამთავრობო შეთანხმებების საფუძველზე და მათი განვითარებისათვის" ავიასაწარმოსათვის ან ავიაკომპანიისათვის შეთანხმების დადების უფლებამოსილების მიცემას თვით საერთაშორისო საჰაერო სამართლის, როგორც საერთაშორისო სამართლის კომპლექსური დარგის კონცეფციის მომხრეები განიხილავენ სახელმწიფოს მიერ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის დარგში თავისი საერთაშორისო ვალდებულებების რეალიზაციის ერთ-ერთი ფორმად. მართლაც, სხვადასხვა ქვეყნის ავიასაწარმოებს შორის შეთანხმებები თავისი ხასიათითა და იურიდიული ბუნებით კონტრაქტებია და სწორედ ამის გამო, შიდასახელმწიფო სამართლის, უწინარესად, საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმებით ექვემდებარება რეგლამენტაციას. ამიტომ, ზემოთ მოტანილი მეორე არგუმენტიც არ შეიძლება საფუძვლიანად ჩაითვალოს.

ყურადღებას იქცევს ის, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის, როგორც კომპლექსური დარგის, კონცეფციის მომხრეები, ჩვეულებრივ, იმაზე ლაპარაკობენ, რომ ეს დარგი „შეისწავლის ნორმებს, რომლებიც მიეკუთვნება „ორ დიდ ჯგუფს, „ორ განყოფილებას" – საერთაშორისო საჯარო სამართალს და საერთაშორისო კერძო სამართალს. აღბათ, აქ საბოლოოდ გათვალისწინებულია სამართლის მეცნიერული სისტემატიზაცია, ვინაიდან სწორედ იურიდიული მეცნიერება სწავლობს სამართლის ამა თუ იმ ნორმას, შინაარსსა და მნიშვნელობას და გადმოსცემს სახელმძღვანელოს, კურსისა თუ პუბლიკაციის „განყოფილებების მიხედვით". თვით სამართალი კი არეგულირებს, და არა სწავლობს, საზოგადოებრივ ურთიერთობებს და სტრუქტურულად ყოფს დარგებად და ინსტიტუტებად, მაგრამ არა „განყოფილებებად". ასეთ შემთხვევაში არ შეიძლება აზრთა სხ-

[24] Лебедев С. Н., К вопросу о природе международного частного права, М., 1989, с. 67

ვაობა იყოს, რადგან მეცნიერული მიზნით, როგორც წესი, ხდება, როგორც შიდასახელმწიფო სამართლის, ისე საერთაშორისო სამართლის ნორმების კვლევა იმ ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებების ჩათვლით, რომლებიც არეგულირებენ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირების სამართლებრივი მექანიზმის თავისებურებაა ის, რომ ამ რეგულირებაში გამოიყენება, როგორც საერთაშორისო სამართლის ნორმები და პრინციპები, ისე სხვადასხვა სახელმწიფოს სამართლის ნორმები. იმისათვის, რათა ნათელი მოეფინოს საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივ რეჟიმს, სახელმწიფოთა, ავიასაწარმოების, თვითმფრინავის ეკიპაჟის, ავიამგზავრების უფლება-მოვალეობებს, საჭიროა, ყველა ეს პრინციპი და ნორმა შემეცნებითი, მეცნიერული, პედაგოგიური, ასევე პრაქტიკული მიზნებით განხილულ და გაანალიზებულ იქნეს. ამიტომ, ამ თავში მოცემულია ცნობები მთლიანად საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის მარეგულირებელი საერთაშორისო და ეროვნული სამართლის ყველა უმნიშვნელოვანესი ნორმის შესახებ. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების გაშუქებისადმი ასეთი კომპლექსური მიდგომა არავითარ შემთხვევაში არ ნიშნავს, რომ წინამდებარე თავი „საერთაშორისო საჰაერო სამართალი“ ქმნის და სამართალს მიიჩნევს ყველა იმ საერთაშორისო და სახელმწიფო ნორმის ერთობლიობად, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას.

ამასთან, გვსურდა ყურადღება მიგვექცია იმისთვის, რომ საერთაშორისო სამართლის საკითხებისადმი მიძღვნილ არც ერთ თანამედროვე გამოკვლევას (საერთაშორისო სამართლის კურსს, სახელმძღვანელოს, ან საერთაშორისო სამართლის ცალკეულ დარგებს, პრობლემების მეცნიერულ გამოკვლევას) არ შეუძლია გვერდი აუაროს, არ გააშუქოს და არ გაანალიზოს ასევე სამართლის სახელმწიფო ნორმებიც, რომლებიც ხელს უწყობენ საერთაშორისო სამართლის მიხედვით სახელმწიფოთა ვალდებულებების განხორციელება — რეალიზაციას[25]. მაგალითად, არ შეიძლება, წარმოდგენა გვქონდეს

[25] Elmar M. Giemulla, Bastian R.Rothe “RechT der Luftsicherheit” 2008, p.32

სახელშეკრულებო, დიპლომატიურ, საკონსულო სამართალსა და საერთაშორისო სამართლის სხვა დარგების, სახელმწიფოს ტერიტორიაზე საელჩოების, საკონსულოების უფლებრივი სტატუსისა და იმუნიტეტებისა და მისთ. შესახებ საერთაშორისო ხელშეკრულების დადების, შესრულების, რატიფიკაციისა და დენონსაციის საკითხებზე სახელმწიფოთა საკანონმდებლო თუ ადმინისტრაციული ღონისძიებების ანალიზის გარეშე. მაგრამ ასეთი გამოკვლევების არც ერთი ავტორი არ ცდილობს საერთაშორისო ურთიერთობათა ამა თუ იმ პრობლემაზე საერთაშორისო და ეროვნული სამართლის ნორმების ურთიერთკავშირი განმარტოს, როგორც რაიმე თავისებური კომპლექსური დარგი და ამგვარი ნორმების გაერთიანების საფუძველი. ეს ცხადი დებულება სრულად გამოსაყენებელია საერთაშორისო საჰაერო სამართლის პრობლემების გამოკვლევების, პუბლიკაციების მიმართაც.

საერთაშორისო სამართლის, მათ შორის საერთაშორისო საჰაერო სამართლის მიხედვით, სახელმწიფოთა ვალდებულებების რეალიზაციაში ეროვნული ნორმების გამოყენების დონემ, მათმა განვითარებამ და სიმრავლემ, ასევე საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების სფეროში მნიშვნელოვანმა როლმა არ შეიძლება წაშალოს რეალურ ცხოვრებაში არსებულ ეროვნულ და საერთაშორისო სამართალს (როგორც სამართლის განსაკუთრებულ სისტემებს) შორის საზღვრები და მით უფრო, გახდეს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის საკითხების მარეგულირებელი საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნორმების ჯგუფისა და შიდასახელმწიფო სამართლის ნორმების ჯგუფის ზოგადი საერთაშორისო სამართლის ნორმებისა/თუ დარგის რაღაც ერთიან ერთობილობად გაერთიანების საფუძველი.

ამის საფუძველს არც ეროვნულ და საერთაშორისო სამართალს შორის მჭიდრო ურთიერთკავშირის არსებობა იძლევა. ეს კავშირი მუდმივად იზრდება და მტკიცდება სახელმწიფოთა საერთაშორისო თანამშრომლობის გაფართოებისა და განვითარების ობიექტურად მიმდინარე პროცესის გამო. სრულიად მრავალფეროვან საკითხებს, მათ შორის ურთიერთობის სხვადასხვა სფეროში მეცნიერულ-ტექნი-

კური პროგრესით წარმოშობილ მრავალ საკითხს, რაც წინათ მხოლოდ თითოეული სახელმწიფოს შიდა რეგულირების საგანი იყო. ამჟამად სახელმწიფოები ერთად განიხილავენ, მაგალითად, საერთაშორისო მშვიდობისა და ხალხთა უსაფრთხოების დაცვის გლობალურ ამოცანებს. ჯერ კიდევ გასული საუკუნის დამდეგს საერთაშორისო სამართალი არ იცნობდა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების პრინციპებსა და ნორმებს. დღეს საერთაშორისო სამართალში არსებობს საკმაო ნორმები და კონკრეტული პრინციპები, რომლებიც უშუალოდ არეგულირებენ სახელმწიფოთა ურთიერთობებს საჰაერო სივრცის, მათ შორის საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების სამართლებრივი რეჟიმის შესახებ.

ამ საერთაშორისო სამართლებრივი პრინციპებისა და ნორმების ურთიერთკავშირი სახელმწიფოების ეროვნულ ნორმებთან, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირებას, ვლინდება იმაში, რომ მრავალმხრივი და ორმხრივი საერთაშორისო საავიაციო შეთანხმებების დამუშავებისას და დადებისას, სახელმწიფოები ამოდიან სამართლის საკუთარი სისტემის პრინციპებიდან და ნორმებიდან, ითვალისწინებენ საკუთარი ტერიტორიის თავზე საჰაერო მიმოსვლის დარგში სამართლის უკვე არსებულ კონკრეტულ ნორმებს.

ეს ურთიერთკავშირი ნათლად იჩენს თავს შემდგომშიც – საერთაშორისო ხელშეკრულების ძალაში შესვლის შემდეგ, რომელიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის საკითხებს. ასეთი შეთანხმების თითოეული მონაწილე-სახელმწიფო ვალდებულია, საჭიროების შემთხვევაში შეაჯეროს საკუთარი სამართლებრივი ნორმები თავის თავზე აღებულ საერთაშორისო ვალდებულებებს, რათა უზრუნველყოს მათი სრული რეალიზაცია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებაში მონაწილე ყველა სახელმწიფო ორგანოს, უწყების, დაწესებულებისა და ავიასაწარმოს მიერ. ჩვეულებრივ, ასეთი „მისადაგება“ აისახება სახელმწიფოს მიერ გარკვეული საკანონმდებლო და ადმინისტრაციული ზომების მიღებაში, რომლებიც ცვლიან მოქმედ ეროვნულ ნორმებს ან ქმნიან ახალ წესებს.

ამგვარი ზომების მიღების საჭიროება იმით არის განპირობე-

ბული, რომ საერთაშორისო სამართალი და ეროვნული სამართალი, როგორც დამოუკიდებელი სამართლებრივი სისტემები, ერთმანეთს არ ექვემდებარება. ამის გამო, საერთაშორისო სამართალი ან საერთაშორისო სამართლებრივი ჩვეულება არ შეიძლება შიდა სახელმწიფო სამართლის უშუალო წყარო იყოს, ანდა, სხვაგვარად რომ ვთქვათ, უშუალოდ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მოქმედებდეს.

საერთაშორისო-სამართლებრივ ნორმას შიდასახელმწიფოებრივი რეგულირების სფეროში ძალა რომ ჰქონდეს, საჭიროა ეროვნული სამართლის ნორმად მისი ტრანსფორმაცია. ტრანსფორმაცია გულისხმობს საერთაშორისო სამართლის განხორციელებას სახელმწიფოს მიერ შიდა ნორმატიული აქტების (კანონების, საერთაშორისო ხელშეკრულებების რატიფიკაციის, გამოქვეყნების, მთავრობის დადგენილებებისა და განკარგულებების აქტებისა და მისთ.) გამოქვეყნების მეშვეობით თავისი საერთაშორისო ვალდებულების ან უფლებამოსილების რეალიზაციის უზრუნველსაყოფად. პრაქტიკულად ტრანსფორმაცია პრინციპში ყველა ქვეყანაში აღინიშნება.

ზოგჯერ საერთაშორისო კერძო სამართლის სპეციალისტები ამტკიცებენ, რომ საერთაშორისო ცხოვრების მოთხოვნებმა ის გამოიწვია, რომ ამ სამართლის ნორმების ძირითადი და უშუალო წყარო არის საერთაშორისო ხელშეკრულება, რომელიც ახდენს საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმების უნიფიცირებას, მაგალითად, მონრეალის 1999 წლის კონვენცია ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის, რომელიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს.

მაგრამ საერთაშორისო ხელშეკრულებაში ასახული სამოქალაქო სამართლის ნორმები შედის საერთაშორისო კერძო სამართლის შემადგენლობაში, რომელიც შიდასახელმწიფო სამართლის ნაწილია, მაშინ, როცა ისინი ტრანსფორმაციის ძალით ეროვნული სამართლის ნორმები ხდება. მხოლოდ „ტრანსფორმაციის შედეგად საერთაშორისო ხელშეკრულების და შიდა სამართლის ნორმები ამით საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმები ხდება, რომლებსაც იყენებს მოცემული სახელმწიფო".[26]

---

[26] თ. ლილუაშვილი, საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბ., 2001, გვ 24-26;

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის საკითხებზე საერთაშორისო ხელშეკრულებების დადების წესების ტრანსფორმაციის საჭიროება ყველაზე უფრო ნათლად იმ შემთხვევაში იჩენს თავს, როცა ლაპარაკია სამოქალაქო ავიაციის ყოველმხრივი (ტექნიკური და სხვ.) უსაფრთხოების უზრუნველყოფისკენ მიმართული საერთაშორისო კონვენციებისა და შეთანხმებების შესახებ. ამ ვალდებულებათა რეალიზაცია სრულიად შეუძლებელია ადმინისტრაციული, სამოქალაქო, შრომისა და სისხლის სამართლით განსაზღვრული შიდასახელმწიფო ნორმების მიღების გარეშე.

ეს თავის მხრივ ადასტურებს, რომ ამჟამად არ შეიძლება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების უზრუნველყმყოფი სახელმწიფო ნორმები დაყვანილ იქნეს მხოლოდ საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმებზე. ამ ურთიერთობათა სამართლებრივ რეგულირებაში საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმებთან ერთად მნიშვნელოვან როლს ასრულებს თითოეული სახელმწიფოს: კონსტიტუციურ, ადმინისტრაციული, შრომის, სისხლისა და სამართლის სახელმწიფო სისტემის სხვა დარგების ნორმები. ამას ადასტურებს სხვადასხვა სახელმწიფოში არსებული პრაქტიკა.

როგორც სამართლიანად აღნიშნავენ, სახელმწიფო საჰაერო კანონმდებლობაში სახელმწიფო საჰაერო სივრცის გამოყენების სამართლებრივი რეგლამენტაცია მოიცავს საჰაერო სივრცის რეჟიმის ყველა ძირითად მხარეს, მათ შორის: საჰაერო სივრცეზე სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტის პრინციპის იურიდიულ დამაგრებას სამოქალაქო ავიაციის უწყების — სპეციალური სახელმწიფო ორგანოს ჩამოყალიბებას, რომელიც მოწოდებულია უზრუნველყოს სახელმწიფო საჰაერო სივრცის სწორად გამოყენება და ამ სივრცის დადგენილი რეჟიმის დაცვაზე კონტროლი; სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში ფრენის განმახორციელებელი საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟის მიმართ სავალდებულო მოთხოვნების განსაზღვრას; მიწისზედა მომსახურების საშუალებებით საჰაერო ხომალდების ფრენის უზრუნველყოფის წესის დადგენას სახელმწიფო საჰაერო სივრცის ფარგლებში მათთვის უსაფრთხო აერნაოსნობის პირობების შექმნის მიზნით; სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში, ასევე საერთა-

შორისო ფრენებისას აერნაოსნობის ძირითადი საწყისების დადგენას; სანქციების, რომლებიც გამოიყენება კანონმდებლობისა და მათ საფუძველზე გამოცემული წესების დარღვევისათვის.[27]

ის ფაქტი, რომ ჩვენს დროში საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირება ხორციელდება სახელმწიფოს სამართლის სხვადასხვა დარგის (სახელმწიფო, სამოქალაქო, ადმინისტრაციული, სისხლის სამართლის) განსაზღვრული ნორმების დიდი ჯგუფის მეშვეობით, დამაჯერებლად მოწმობს ეროვნული სამართლის ნორმების ამ ჯგუფის, როგორც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის შემადგენელი ნაწილის შეფასების შემდგომი მცდელობების უსაფუძვლობაზე. ეროვნული სამართლის არც ერთი ნორმა, საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმის ჩათვლით, არ შეიძლება იყოს საერთაშორისო საჯარო სამართლის ნორმა ან ნაწილი.

აქედან გამომდინარე, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ცნებისა და არსის ანალიზისას, მუდამ უნდა ვითვალისწინებდეთ, რომ იგი შეიცავს მხოლოდ სახელმწიფოთა უფლებამოსილებასა და ვალდებულებებს, რომლებიც ეხება აგრეთვე საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას. საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არეგულირებს სხვადასხვა ქვეყანას შორის საავიაციო მიმოსვლის დადგენის, განხორციელებისა და განვითარების პროცესში წარმოშობილ სახელმწიფოთაშორის ურთიერთობებს. თუ საერთაშორისო (საჯარო) სამართლის საგანი, ე. ი. მთლიანად მთელი საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების საგანი სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობანია, მაშინ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის საგანია მხოლოდ სახელმწიფოთა ის ურთიერთობანი, რომლებიც ეხება საჰაერო სივრცის სამართლებრივ რეჟიმსა და საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებას.

ამ ურთიერთობებში სახელმწიფოები გამოდიან, როგორც ხელისუფლების სუვერენული, დამოუკიდებელი სუბიექტები და ამ სახით საერთაშორისო ხელშეკრულებების, კონვენციებისა და შეთანხმებების გზით ათანხმებენ თავიანთ უფლებებსა და ვალდებულებებს საერთაშორისო საავიაციო მიმოსვლის სფეროში. შემდგომში სახ-

[27] იხ. Brian F. Havel, Gabriel S. Sanchez, The Principles and Practice of International Aviation Law, Cambridge University Press; March 2014, p.87-88

ელმწიფოები ამ სახითვე იღებენ სხვადასხვაგვარ შიდა ზომებს, მათ შორის თავიანთი ეროვნული სამართლით საერთაშორისო საჰაერო სამართლის პრინციპებისა და ნორმების დანაწესების რეალიზაციისა და ცხოვრებაში გასატარებლად.

ამიტომ საერთაშორისო ურთიერთობებში სახელმწიფოების უფლებამოსილებათა და ვალდებულებების დამდგენი ნორმების შემცველი საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არეგულირებს სახელმწიფოთაშორის ურთიერთობებს და ამათგან წარმოადგენს საერთაშორისო (საჯარო) სამართლის ნაწილს. იგი არ შეიძლება შეიცავდეს და არც შეიცავს საჰაერო მიმოსვლის საკითხებზე შიდასახელმწიფო სამართლის რაიმე ნორმას. ეს შიდასახელმწიფო ნორმები სხვადასხვა სახელმწიფოს სამართლის ეროვნული სისტემის ნაწილია და არ შეიძლება გასცდეს მათ საზღვრებს, ე.ი. არ შეიძლება გახდეს საერთაშორისო სამართლის რომელიმე დარგის ნაწილი. ამის გათვალისწინებით უნდა მივუდგეთ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის განსაზღვრის ფორმულირებას.

ცნება „საერთაშორისო საჰაერო სამართალი" იურიდიულ ლიტერატურაში ცნება „საერთაშორისო სამართლის" მიმართ გამოიყენება, როგორც სახეობითი. ეს უკანასკნელი თანამედროვე სამართლებრივ აზროვნებას ესმის, როგორც სახელმწიფოთაშორისი სამართალი.[28]

ამიტომ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის უამრავი მეცნიერული განსაზღვრა სამართლიანად ამოდის მისი საერთაშორისო (საჯარო) სამართლის დამოუკიდებელ ნაწილად ან დარგად აღიარებიდან.

საერთაშორისო სამართლის საბჭოურ მრავალტომიან ნაშრომში, რომლის მომზადებაში მონაწილეობდნენ ცნობილი საბჭოთა იურისტები, მეცნიერები და პრაქტიკოსები, მოცემულია შემდეგი განსაზღვრება: „საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არის საერთაშორისო სამართლის ნაწილი, ნორმების ერთობლიობა, რომლებიც არეგულირებენ სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობებს საჰაერო სივრცის გამოყენებასთან და საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის

[28] თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, ლექსიკონი-ცნობარი, თბ., 2003, გვ 279;

ორგანიზებასთან დაკავშირებით".[29]

ბოლო დროს, საქართველოში იურიდიული სპეციალობის სტუდენტთათვის გამოცემულ სახელმძღვანელოებში ასევე მითითებულია იმაზე, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი სახელმწიფოთაშორისი სამართალის ნაწილია.[30]

ჯერ კიდევ 1974 წელს გ. ი. ტუნკინის რედაქციით გამოცემული საერთაშორისო სამართლის სახელმძღვანელო, საერთაშორისო (საჯარო) საჰაერო სამართალს ახასიათებს, როგორც იმ ნორმების შემცველ საერთაშორისო სამართლის ნაწილს, რომლებიც არეგულირებენ საჰაერო გადაადგილებისა და კომერციული საქმიანობის გამოყენებასთან დაკავშირებულ საერთაშორისო ურთიერთობებს.[31]

გ. ვ. იგნატენკოსა და დ. ვ. ოსტაპენკოს რედაქციით 1978 წელს გამოცემული საერთაშორისო სამართლის სახელმძღვანელო ასევე იქედან ამოდის, რომ „საერთაშორისო საჰაერო სამართალი შეიძლება განისაზღვროს, როგორც საჰაერო სივრცის გამოყენებასთან, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებასთან და მისი უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობების მარეგლამენტირებელი ნორმების ერთობლიობა".

ამასთან, სახელმძღვანელოს ავტორები ხაზგასმით აღნიშნავენ, რომ „საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნორმებს ადგენენ და იყენებენ სახელმწიფოები საერთაშორისო სამართლის ზოგადი პრინციპების შესაბამისად საჰაერო სივრცეში სახელმწიფო სუვერენიტეტზე დამყარებული იურისდიქციის მიმართ ეროვნული სამართლის ნორმების გათვალისწინებით".[32]

ანალოგიური აზრის განსაზღვრა მოცემულია სსრკ-ის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის საკითხებისადმი მიძღვნილი დოკუმენტების 1-ელ ტომში: „საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არის სახელმწიფოთა ურთიერთობის მარეგულირებელი იურიდიული ნორმებისა და პრინციპების ერთობლიობა, რომელიც მათ მიერ სა-

[29] Международное прово / отв. ред. Ф. И. Кожевников. М., 1981 г.;

[30] ლ. ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბ., 2015, გვ. 364

[31] Тункин. Г. И, Международное право, М., 1974, с. 135-136

[32] იქვე

ჰაერო სივრცის გამოყენების პროცესში ქმნის ზოგად საერთაშორისო სამართლის სპეციალურ დარგს".[33]

ნაწილებად ან დარგებად სამართლის დაყოფის საფუძველი, უწინარესად არის სამართლებრივი რეგულირების საგანი, ე.ი. სამართლით მოწესრიგებულ საზოგადოებრივ ურთიერთობათა ხასიათი, სახე.

საჰაერო სივრცის გამოყენებასა და საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლასთან დაკავშირებული საერთაშორისო საჰაერო სამართლით დარეგულირებული სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობანი საშუალებას იძლევა გამიჯნოს ეს სამართალი საერთაშორისო (საჯარო) სამართლის სხვა ნაწილების ან დარგებისაგან. მაგალითად, საერთაშორისო კოსმოსური სამართლის სფეროა კოსმოსის გამოყენების საკითხებზე სახელმწიფოთა ურთიერთობანი და მისთ.

იურისტების უმეტესობა საერთაშორისო საჰაერო სამართლის განსაზღვრაში ძირითადად ერთნაირად განმარტავს რეგულირების საგანს. ჩვეულებრივ, ლაპარაკია სახელმწიფოებს შორის ურთიერთობებზე საჰაერო სივრცის გამოყენების შესახებ (ლ.ალექსიძე, ვ.ა. ზარზარი, ვ.ე. გრაბარი, ა.ნ. ვერეშჩაგინი), საჰაერო სივრცის გამოყენების პროცესში სახელმწიფოთა ურთიერთობებზე (ვ. ს. გრიაზნოვი, ი. მ. კოლოსოვი), სახელმწიფოების მიერ საჰაერო სივრცეში საერთაშორისო ფრენების რეგულირებასა და თავიანთი უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე (მ. ი. ლაზარევი), სახელმწიფოების უფლება-მოვალეობების რეგულირებაზე მათ მიერ საჰაერო სივრცის საერთაშორისო საჰაერო გადაადგილების, კვლევებისა და სხვა მიზნებისათვის გამოყენებისას, სახელმწიფოების უფლება-მოვალეობების რეგულირების საერთაშორისო-სამართლებრივი ნორმებზე (ნ.ვ. მირონოვი).

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის საგანზე მითითება უნდა იყოს მისი განსაზღვრის განუყოფელი ელემენტი.[34]

ეს იმითაა განპირობებული, რომ რეგულირების საგნის განსაზღვრა საშუალებას იძლევა მკაფიოდ დადგინდეს, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არის საერთაშორისო (საჯარო) სამართლის ნაწილი და გაიმიჯნოს, როგორც ნორმების გარკვეული ერთობილო-

[33] Международное воздушное право, М., 1980 с. 13;

[34] Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007 стр. 16;

ბა ან სისტემა შიდასახელმწიფო სამართლის ყველა სხვა დარგისაგან (ნაწილისაგან), რომლებითაც სამართლებრივად რეგულირდება საჰაერო მიმოსვლა. სამართლებრივი რეგულირების საგნის დადგენასა და განსაზღვრაში ყოველგვარ უზუსტობას შეუძლია გამოიწვიოს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის არსისა და მნიშვნელობის შესახებ მცდარი მსჯელობა და დასკვნები.

ისინი, ვინც საერთაშორისო საჰაერო სამართალს ზოგადი საერთაშორისო სამართლის კომპლექსურ დარგად მიიჩნევენ, სამართლიანად აღნიშნავენ, რომ „საერთაშორისო საჰაერო სამართალს აქვს სამართლებრივი რეგულირების ერთიანი საგანი“. მაგრამ, მათი აზრით, „ეს ერთიანობა იმაში მდგომარეობს, რომ, როგორც საერთაშორისო საჯარო საჰაერო სამართალი, საერთაშორისო კერძო საჰაერო სამართლის ნორმებიც არეგულირებს საჰაერო სივრცისა და სამოქალაქო ავიაციის გამოყენებას საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისა და საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების მოწესრიგებულად განხორციელებისათვის“[35]. მაგრამ სამართლებრივი რეგულირების საგანია არა უბრალოდ „საჰაერო სივრცისა და სამოქალაქო ავიაციის გამოყენება“, არამედ ამგვარ გამოყენებასთან დაკავშირებით აღმოცენებული და არსებული განსაზღვრული საზოგადოებრივი ურთიერთობანი, ძირითადად სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობები, რომლებიც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სფეროს განეკუთვნება და იურიდიულ და ფიზიკურ პირებს შორის ურთიერთობები, რომლებიც შიდასახელმწიფო სამართლის სისტემების სხვადასხვა ნორმებით, მათ შორის საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმებით რეგულირდება.

ამიტომ, ის, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არეგულირებს სახელმწიფოებს შორის საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებს, უნდა აისახოს სამართლის განსაზღვრაში.

ამჟამად საერთაშორისო ურთიერთობებში მუდმივად იზრდება, როგორც მთავრობათშორისი, ისე არასამთავრობო საერთაშორისო ორგანიზაციების როლი და მნიშვნელობა. ამასთან მთავრობათ-

[35] Международное публичное право, М., 2005, с. 664-665

შორისი ორგანიზაციები, მაგალითად, გაერო არსებით გავლენას ახდენს საერთაშორისო სამართლის განვითარებაზე, ხელს უწყობს საერთაშორისო — სამართლებრივი ნორმების კოდიფიკაციას, მრავალმხრივი კონვენციებისა და ხელშეკრულებების შემუშავებასა და დადებას. სახელმწიფოებსა და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის აღმოცენდება და ვითარდება განსაზღვრული სამართლებრივი ურთიერთობანი. ეს დამახასიათებელია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის გამოყენებასთან დაკავშირებული ურთიერთობებისთვისაც. იკაო მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის განვითარებაში, არის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სხვადასხვა საკითხზე მრავალმხრივი შეთანხმებების შემუშავების ინიციატორი, ასევე შეიმუშავებს რეკომენდაციებს, ტექნიკურ რეგლამენტს, რომლებიც უზრუნველყოფენ საჰაერო მიმოსვლის უსაფრთხოებას და სხვ. იკაოსა და სახელმწიფოებს შორის ასევე განსაზღვრულია სამართლებრივი ურთიერთობანი, რომლებიც მთლიანობაში გავლენას ახდენენ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის პრინციპებისა და ნორმების განვითარებასა და პრაქტიკულ გამოყენებაზე.

მთავრობათშორისი ორგანიზაციები, მათ შორის იკაოც, მაინც გამოდიან, როგორც საერთაშორისო სამართლის მეორეული სუბიექტები. ეს იმითაა განპირობებული, რომ მთავრობათშორისი ორგანიზაციები იქმნება და მოქმედებს სახელმწიფოებს შორის შეთანხმებების საფუძველზეც (მაგალითად, იკაო - 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის საფუძველზე). ეს ორგანიზაციები საერთაშორისო სამართლის სუბიექტებია მხოლოდ სახელმწიფოების მიერ დადგენილ ფარგლებში, ხოლო მათი მიღებული სხვადასხვაგვარი აქტები (რეზოლუციები, რეკომენდაციები, რეგლამენტები და სხვ.) სახელმწიფოთა შეთანხმებული გადაწყვეტილებაა, რომელშიც ასახულია მხარეთა ერთნაირი პოზიცია კონკრეტული საკითხებისადმი. ამიტომ როდესაც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის განსაზღვრებებში ლაპარაკია სახელმწიფოებს შორის ურთიერთობებზე, იგულისხმება სახელმწიფოებსა და საერთაშორისო (მთავრობათშორისი) ორგანიზაციებს შორის ურთიერთობებიც; უკანასკნელი, არსებითად, სახ-

ელმწიფოების საერთაშორისო თანამშრომლობისა და ურთიერთობების ერთ-ერთი მუდმივი ფორმაა.

მრავალი საერთაშორისო ხელშეკრულება და სახელმწიფოს შესაბამისი კანონი შეიცავს დებულებებსა და ფორმულირებებს, რომლებშიც ხაზგასმულია, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალი შეზღუდულია გარკვეული სივრცითი სფეროთი, ე. ი. თავით საჰაერო სივრცით.

ცნება – *„საჰაერო სივრცე“* განსხვავებულად განისაზღვრებოდა და სპეციალისტები ზოგჯერ ახლაც სხვადასხვანაირად განმარტავენ მას. შეიძლება გამოიყოს ამ ცნების მნიშვნელობისადმი ორი ძირითადი მიდგომა.

პირველი მიდგომა იმას ემყარება, რომ სიტყვა „საჰაერო“ დაკავშირებულია განსაზღვრულ მიწისზედა გარემოსთან მისი საბუნებისმეტყველო მნიშვნელობით, როგორც სხვადასხვა პირისა და აწონილ-დაწონილი ნაწილაკების ნარევი, რომელსაც პირობითად „ჰაერი“ (ატმოსფერო) ეწოდება.

მეორე მიდგომის მომხრეები სჯერდებიან „საჰაერო სივრცის“ სამართლებრივ მნიშვნელობას; მხედველობაში აქვთ, რომ საჰაერო სივრცის საზღვრები შეიძლება დადგინდეს საერთაშორისო ხელშეკრულებით სახელმწიფოების თავდაცვითი და სხვა ინტერესების გათვალისწინებით ატმოსფეროს ზედა საზღვრის მიუხედავად.

საჰაერო და კოსმოსურ სივრცეებს შორის საზღვრის საკითხი რამდენიმე წლის განმავლობაში იხილებოდა გაეროს კოსმოსის კომიტეტის იურიდიულ ქვეკომიტეტში. ეს საკითხი პირველად ოფიციალურად იყო შეტანილი მისი სესიის დღის წესრიგში (1967წ.). დისკუსიის დასაწყისშივე გამოვლინდა კოსმოსური სივრცის დელიმიტაციის საჭიროების, ვადისა და საერთოდ, შესაძლებლობის შესახებ პოზიციების განსხვავებულობა.[36] შემდგეგ წლებში გაეროს ორგანოებში სახელმწიფოთა ოფიციალურმა წარმომადგენლებმა, ასევე სხვადასხვა ქვეყნის მეცნიერებმა ვერ შეძლეს შეთანხმებული პოზიციის შემომუშავება იმის შესახებ, სამართლის თვალდახედვით სად იწყება კოსმოსური სივრცე და როგორია, მაშასადამე, საერთა-

[36] დაწვრ.იხ. Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, <www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/copuos/index.html>;

შორისო საჰაერო სამართლის ნორმების მოქმედების სივრცითი საზღვრები. ბევრი იურისტი აღიარებს, რომ კოსმოსური საქმიანობის განვითარების პერსპექტივებმა, კერძოდ, როგორც კოსმოსურ, ისე საჰაერო სივრცეში მანევრირების უნარის მქონე ობიექტების გამოყენებამ, რომელთა სამართლებრივი რეჟიმი არაერთგვაროვანია, შეიძლება გამოიწვიოს სერიოზული გართულებები საერთაშორისო საჰაერო და კოსმოსური სამართლის ნორმების მოქმედების სფეროთა ზუსტი გამიჯვნის არარსებობის გამო.[37]

გაეროს ორგანოებში ამ საკითხებთან დაკავშირებული პრობლემის განხილვისას გამოითქვა სხვადასხვა მოსაზრება საჰაერო და კოსმოსური სივრცის გამმიჯვნელი კონკრეტული სიმაღლის დადგენის თაობაზე (80კმ საფრანგეთი, 100 კმ ბელგია, იტალია, კანადა და სხვ.).

დედამიწის გარშემო ორბიტაზე თანამგზავრების ფრენის პრაქტიკამ გამოიწვია სახელმწიფოთა მიერ იმის აღიარება, რომ საჰაერო და კოსმოსურ სივრცეს შორის საზღვარი არ უნდა აღემატებოდეს ოკეანის დონიდან 100-110კმ-ს.[38] მაგალითად, ნიდერლანდელი იურისტი გ. მუდჰოისი აღნიშნავს, რომ სახელმწიფოთა უმრავლესობა მივიდა კონსენსუსამდე, რომ, ცალკეული სახელმწიფოების მცდელობა, განახორციელონ სუვერენიტეტი ყველაზე დაბალი სიმაღლის მიმართ, რომელზეც გადის თანამგზავრთა ორბიტა, დაარღვევდა კოსმოსის თავისუფლების პრინციპს. ამიტომ შეიძლება ჩაითვალოს, რომ არსებითად ჩამოყალიბდა საერთაშორისო სამართლის ჩვეულებითი ნორმა, რომლის თანახმად, თანამგზავრის ქვედა პერიმეტრიდან იწყება კოსმოსური სივრცე. დღესაც სახელმწიფოთა ამოცანაა ნორმის დამაგრება საერთაშორისო ხელშეკრულებაში.

მაგრამ უნდა აღინიშნოს, რომ საერთაშორისო სახელშეკრულებო წესით საჰაერო სივრცის მაღალი ზღვრის (საზღვრის) მკაფიო დამაგრების არარსებობას აქამდე არ შეუქმნია განსაკუთრებული სირთულეები საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირებისათვის. ეს იმით აიხსნება, რომ საერთაშორისო საჰაე-

[37] იხ. Joseph A. Bosco, International Law Regarding Outer Space - An Overview, Journal of Air Law and Commerce, 1990 <core.ac.uk/download/pdf/147638249.pdf>;
[38] იხ. Международное право, под редакцией Колосова Ю.М. М, 1999, გვ. 548.

რო სამართალი არეგულირებს სახელმწიფოებს შორის ურთიერთობებს საჰაერო სივრცეში განსახორციელო სახის საფრენი აპარატების, სახელდობრ, საჰაერო ხომალდების გამოყენების შესახებ. საფრენ აპარატში იგულისხმება ისეთი საფრენი აპარატი, რომელსაც შეუძლია საჰაერო სივრცეში არამარტო ფრენის შესრულება, არამედ მანევრირებაც ჰაერთან ურთიერთქმედების მეშვეობით. მაშასადამე, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არ მოიცავს საჰაერო სივრცეში იმ რაკეტებისა და სხვა საფრენი აპარატების ფრენის რეგულირებას, რომლებიც არ ექცევა აღნიშნულ განსაზღვრაში. ამიტომ, შეძთხვევითი არაა, რომ ჯერ კიდევ საჰაერო სამართლის შექმნის გარიჟრაჟზე შეიმჩნეოდა ტერმინებით – *„საავიაციო სამართალი“, „აერსანაოსნო სამართალი“, „საჰაერო გადაადგილებათა სამართალი“* მისი აღნიშვნის მცდელობები. იტალიელი იურისტი ა. ამბროზინი თავის 1933 წელს გამოცემული „აერნაოსნობის სამართლის კურსში“ საჰაერო სამართალს განსაზღვრავდა, როგორც „სამართლის დარგს, რომელიც შეისწავლის აერნაოსნობასთან დაკავშირებით წარმოშობილ ურთიერთობებს და განსაზღვრავს მის სამართლებრივ რეგულირებას“. ფრანგი იურისტი მორის ლემუანი 1947 წლის „საჰაერო სამართლის კურსში“ არსებითად მსგავს განსაზღვრას იძლევა. იგი ამბობს, რომ საჰაერო სამართალი „განსაზღვრავს და შეისწავლის საჰაერო ხომალდების მოძრაობისა და გამოყენების მარეგულირებელი სამართლის კანონებსა და ნორმებს და ამასთან დაკავშირებით წარმოშობილ ურთიერთობებს“. ა. ამბროზინის განსაზღვრებიდანაც შეიძლება გაკეთდეს დასკვნა, რომ ავტორი 1933 წელს საჰაერო სამართალს მიიჩნევდა მხოლოდ *სამართლის მეცნიერების* დარგად, ვინაიდან იგი შემოიფარგლება მხოლოდ სიტყვით „შეისწავლის“. მ. ლუმუანის მიერ გამოყენებული გამოთქმების – „განსაზღვრავს და შეისწავლის“ შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ იგი საჰაერო სამართალს მიაკუთვნებს, როგორც სამართლის, ისე სამართლის მეცნიერების დარგებს.[39]

რაც შეეხება საჰაერო ხომალდების გამოყენებას, იგი სრულიად

[39] დაწვრ. იხ. Fundamentals of Aviation Law by Raymond C. Speciale (z-lib.org), <www.scribd.com/document/464466066/Fundamentals-of-Aviation-Law-by-Raymond-C-Speciale-z-lib-org-pdf>

სხვადასხვანაირადაა განმარტებული საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ცნებაში. ლაპარაკია საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ფრენებზე, საჰაერო გადაადგილებებსა და კომერციულ საქმიანობაზე, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლასა და გადაყვანა-გადაზიდვებზე და უბრალოდ, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაზე.

ამჟამად იკაოში დაგროვილია მნიშვნელოვანი გამოცდილება სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის სხვადასხვა მახასიათებლების კუთხით, რომლებიც სახელმწიფოთაშორის ურთიერთობებში სამართლებრივ რეგულირებას ექვემდებარება. ამ გამოცდილებიდან, ასევე ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის დებულებიდან გამომდინარე, სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების მიერ დაქირავებითა და საზღაურით მგზავრთა, ბარგისა და ტვირთის საზოგადოებრივი გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებული საჰაერო მიმოსვლა ერთზე მეტი სახელმწიფოს სივრცის გავლით და იმის მიუხედავად, ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვები რეგულარულია თუ არარეგულარული, ითვლება „საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლად". ამრიგად, ეს ფორმულა საკმაოდ ტევადია და ლაკონური საჰაერო ხომალდების იმ საქმიანობის დასახასიათებლად, რომელიც საერთაშორისო საჰაერო სამართლით რეგულირდება, და ამიტომ მიზანშეწონილია მისი გამოყენება ზოგადად სამართლის განსაზღვრაში.

დაბოლოს, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ბევრი ნორმა, იკაოს მთელი ამჟამინდელი საქმიანობა მიმართულია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ყოველმხრივი უსაფრთხოების უზრუნველყოფისაკენ, რაც ითვალისწინებს, როგორც თვით საჰაერო ხომალდის ტექნიკური უსაფრთხოებისა და გამართულობას, ეკიპაჟის ჯეროვანი მომზადებისა და კვალიფიკაციის, საერთაშორისო ფრენების უნივერსალური წესების, საიმედო აერსანაოსნო და მიწისზედა მოწყობილობისა და მომსახურების და სხვა სახის უზრუნველყოფას, ასევე საჰაერო ხომალდების დაცვას თავდასხმის, ხელში ჩაგდებისა და გატაცებისაგან, ე. ი. სხვადასხვაგვარი სისხლისსამართლებრივი ხელყოფისაგან. საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოების პრობლემა ყოველთვის აქტუალურია და საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ერთერთი უნიშვნელოვანესი ამოცანაა და ამიტომ, უეჭველია, უნდა იყოს

ასახული ამ სამართლის განსაზღვრაში.

ზემომოყვანილი განსაზღვრების ყველა აუცილებელი ელემენტის შეჯამებით შეიძლება მივიდეთ იმ დასკვნამდე, რომ *საერთაშორისო საჰაერო სამართალი საერთაშორისო სამართლის დარგი და იმ ნორმებისა და პრინციპების სისტემაა, რომლებიც საჰაერო სივრცის გამოყენებასთან დაკავშირებით არეგულირებენ სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობებს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებისა და მისი უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით.*

ვინაიდან საერთაშორისო საჰაერო სამართალი საერთაშორისო (საჯარო) სამართლის ნაწილია, ამიტომ სახელმწიფოთა შორის საჰაერო მიმოსვლის საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირების სფეროზე ვრცელდება თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული ყველა პრინციპის მოქმედება. მთლიანობაში ეს პრინციპები საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის მთელი სამართლებრივი რეგულირების საფუძველს ქმნის. მათი განუხრელი და თანმიმდევრული დაცვა სავალდებულოა უკლებლივ ყველა სახელმწიფოსათვის მათი თავისებურებების მიუხედავად.

სახელმწიფოები ერთმანეთთან ურთიერთობებს ამყარებენ: სუვერენული თანასწორობის; ძალის გამოყენებისა და ძალის გამოყენების მუქარაზე უარის თქმის; სახელმწიფოს საზღვრების ურღვევობის; სახელმწიფოთა ტერიტორიული მთლიანობის; დავების მშვიდობიანი გზით მოწესრიგების; საშინაო საქმეებში ჩაურევლობის; ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა პატივისცემის; ხალხთა თანასწორობისა და საკუთარი ბედის გამგებლობის; სახელმწიფოთა შორის თანამშრომლობის; საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული პრინციპებიდან და ნორმებიდან, დადებული საერთაშორისო ხელშეკრულებებიდან გამომდინარე ვალდებულებების კეთილსინდისიერად შესრულების პრინციპების დაცვის საფუძველზე.

ყველა ამ პრინციპს წამყვანი ადგილი უკავია იმ საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმების სისტემაში, რომლებიც განსაზღვრავენ საჰაერო სივრცის რეჟიმს და არეგულირებენ სახელმწიფოთა ურთიერთობებს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებისა

და მისი უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კუთხით. ამათგან, ზოგი მათგანი კონკრეტულ შინაარსს იძენს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის საკითხებზე სახელმწიფოებს შორის ურთიერთობის სპეციფიკის გათვალისწინებით. მაგალითად, ასეთია სახელმწიფოს სუვერენიტეტის, ტერიტორიის ხელშეუხებლობის, საშინაო საქმეებში ჩაურევლობის, თანამშრომლობის პრინციპები.

სახელმწიფოთა შორის საჰაერო მიმოსვლის დარგში საერთაშორისო სამართლებრივმა პრაქტიკამ, ასევე, გამოიწვია იმ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ძირითადი პრინციპების აღმოცენებაც, რომლებსაც სახელმწიფოები გამოიყენებენ მხოლოდ ამ სფეროში და ამჟამად მათი შესრულების გარეშე წარმოუდგენელია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელება. მაგალითად, ესაა საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფო სუვერენიტეტის პატივისცემის პრინციპი, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრინციპი, საერთაშორისო საჰაერო სივრცეში ფრენის თავისუფლების პრინციპი, ნაცვალგების პრინციპი.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში ფართო მნიშვნელობისა და ღრმა შინაარსის გამო, უმთავრესია თავისი ტერიტორიის ფარგლებში საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფოს სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტის პრინციპი. იგი განსაზღვრავს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ბევრი სხვა პრინციპისა და ნორმის შინაარსს, ასევე, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის მიზნით, საჰაერო სივრცის გამოყენებასთან დაკავშირებულ კონკრეტული სამართლებრივი ურთიერთობების ხასიათსა და თავისებურებებს. მეცნიერება მოცემულ პრინციპს განიხილავს, როგორც თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ერთ-ერთ საყოველთაოდ აღიარებულ საწყისს.

საჰაერო სივრცეზე სუვერენიტეტი სახელმწიფო სუვერენიტეტის შემადგენელი ნაწილია. ეს ნიშნავს, რომ სახელმწიფო სუვერენიტეტის საერთო თვისება — მთელ ტერიტორიაზე სახელმწიფოს უზენაესობა და საერთაშორისო ურთიერთობებში დამოუკიდებლობა — ვრცელდება სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზეც. სახელმწიფოს ეკუთვნის მთელი ძალაუფლება, რომელიც უზენაესია და გამორიცხავს სხვა ხელისუფლების განხორციელების

შესაძლებლობას მოცემული სახელმწიფოს საჰაერო სივრცის საზღვრებში. სრული ძალაუფლებიანობის ტიპობრივი გამოხატულებაა სახელმწიფოს მიერ საჰაერო სივრცეზე სუვერენიტეტის დამაგრება საკუთარ კანონმდებლობაში.

მიუხედავად იმისა, რომ სახელმწიფო საკუთარი შეხედულებისამებრ განსაზღვრავს საჰაერო სივრცის სამართლებრივ რეჟიმს, მას უფლება არ აქვს დაადგინოს ისეთი სახელმწიფო ნორმები, რომლებიც სხვა სახელმწიფოთა საჰაერო სივრცეში მათ სუვერენიტეტს ხელყოფს.

ეს პრინციპი განსაზღვრავს სახელმწიფოს ტერიტორიის თავზე საჰაერო სივრცის სამართლებრივი რეჟიმის შინაარსაც.

გარდა ამისა, საჰაერო სივრცის სუვერენიტეტი განსაზღვრავს საჰაერო მიმოსვლის საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირების ფარგლებს. ასეთი რეგულირება არ შეიძლება გავრცელდეს შიდასახელმწიფო ურთიერთობებზე, რომლებიც ეხება შიდა ფრენებისა და ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების მიზნით საჰაერო მიმოსვლის გამოყენებას. ამგვარი ურთიერთობების რეგულირება განეკუთვნება სახელმწიფოთა საშინაო კომპეტენციის სფეროს.

მოცემულ პრინციპს აღიარებს მრავალი იურისტი. კერძოდ, ჩ. ჰაიდი წერდა: „ჩვენ მრავალი მტკიცებულება გვაქვს იმისა, რომ სახელმწიფოები იმდენად ერთსულოვანნი არიან მათი ტერიტორიის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზე საკუთარი კონტროლის უფლების განმტკიცებაში, რომ ეს საკმარისია, რათა ეს უფლება განხილულ იქნეს, როგორც საერთაშორისო სამართლის აღიარებული პრინციპი. შეთანხმების საფუძველზე, გინდა ერთი სახელმწიფო მეორე სახელმწიფოს აძლევდეს მისი ტერიტორიის თავზე საჰაერო სივრცის გამოყენების უფლებას, არ ნიშნავს საჰაერო სივრცის კონტროლზე უარის თქმას, ეს მხოლოდ განსაზღვრული პირობებით მისი გამოყენების ნებართვაა“.[40]

საერთაშორისო ფრენები და საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები რომ მუდმივი და რეგულარული იყოს, სახელმწიფოებს შორის მყარდება საჰაერო მიმოსვლა. ამასთან დაკავშირებით, სახ-

[40] Хайд Ч. Международное право, М. 1951, ტომი 2, გვ 366.

ელმწიფოთა შორის წარმოშობილი საავიაციო ურთიერთობები საკმაოდ მნიშვნელოვანია.

ამრიგად, საერთაშორისო საჰაერო სამართალში სახელმწიფო საერთაშორისო სამართლის სუბიექტია და მოქმედებს, როგორც საჯარო სამართლისა და სამოქალაქო სამართლის პირი, რომელსაც საერთაშორისო ფრენებისა და საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში გარკვეული საჯარო-სამართლებრივი და სამოქალაქო-სამართლებრივი ინტერესები აქვს. ამ ინტერესებში შედის რეგულარული და არარეგულარული საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების განმახორციელებელი ავიასაწარმოების საქმიანობისათვის სამართლებრივი ხელშეწყობა. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი დანიშნულებაა, რომელიც ხორციელდება არასახელმწიფოთაშორის საჰაერო ურთიერთობათა სუბიექტისათვის კერძო სამართლებრივი ნორმების შემუშავებით. ამ თვალსაზრისით, საერთაშორისო საჯარო საჰაერო სამართალი საერთაშორისო კერძო საჰაერო სამართლის განვითარებას უწყობს ხელს.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი საერთაშორისო სამართლის ნაწილია, რომელიც საჰაერო სივრცის გამოყენებასთან დაკავშირებით საერთაშორისო სამართლის სუბიექტებს შორის ურთიეთობათა მარეგულირებელი სპეციალური პრინციპებისა და ნორმების ერთობლიობაა.

საერთაშორისი საჰაერო სამართლის არსებობის მთელი ისტორიის განმავლობაში არ წყდება კამათი იმაზე, მოიცავს თუ არა მისი ნორმები საჰაერო სივრცის გამოყენების ყველა სახეს, თუ მხოლოდ საჰაერო ხომალდების — ავიაციის მეშვეობით განხორციელებულ საქმიანობას (ჯ. ვერტპლატსის გამოთქმით, „რაღაც იურიდიული მიკროკოსმოსის მსგავსი“) დროთა განმავლობაში ცხადი გახდა, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის კოდიფიკაციისა და პროგრესული განვითარების ობიექტური პროცესი თითქმის მთლიანად იზღუდება საჰაერო სივრცის გამოყენების საავიაციო ასპექტებით. მაგალითად, გარემოს დაცვის საკითხებს, იმ ნაწილში, რომელიც ეხება ატმოსფერო – ჰაერს, არეგულირებს გარემოს დაცვის სამართლის საგანი. კოსმოსური სამართლით რეგულირდება კოსმოსური

აპარატების, მათ შორის, მათ მიერ დედამიწის საჰაერო სივრცის გადაფრენის მონაკვეთზე გამოყენება. მიწისზედა მშენებლობის შესახებ ურთიერთობანი, როგორ მაღლაც არ უნდა ავიდეს ნაგებობა, ასევე არ მიეკუთვნება საერთაშორისი საჰაერო სამართლის საგანს (არც ძირითად საჰაერო სამართალსაც). სახელმწიფო ავიაციის (სამხედრო, საბაჟო და საპოლიციო საჰაერო ხომალდების) გამოყენებაც კი საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ფარგლებს მიღმა დარჩა, რის შესახებაც სპეციალურად მითითებულია მოცემულ სფეროში ყველა უნივერსალურ საერთაშორისო ხელშეკრულებაში.

თუმცა უკანასკნელი ასპექტის შესახებ უნდა აღინიშნოს, რომ თანამედროვე ტენდენცია თავს იჩენს რეგიონული საავიაციო ორგანიზაციების დონეზე აერნაოსნობის საერთო რეგულირებაში, მაგრამ არა სამოქალაქო და სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების საქმიანობაში არსებითად (საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ 1944 წლის კონვენციისა და საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სფეროში ზოგი სხვა დოკუმენტის მიხედვით, სახელმწიფოს მიეკუთვნება სამხედრო, საბაჟო და საპოლიციო სამსახურში არსებული საჰაერო ხომალდები). კერძოდ, ზოგ ქვეყანაში შემოღებულია საჰაერო მოძრაობის მართვის ერთიანი სისტემები. საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს 1982 წლის კონვენცია შეიცავს ნორმებს, რომელთა შესაბამისად, სახელმწიფო საფრენმა აპარატებმა სრუტეებზე სატრანზიტო და არქიპელაგზე ფრენისას ჩვეულებრივ, უნდა დაიცვან იკაოს მიღებული (სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის) ფრენის წესები.

იკაოს ფარგლებში აქტიურად მუშავდება საჰაერო მოძრაობის მართვის გლობალური სისტემა, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს, როგორც სამოქალაქო, ისე სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების ფრენის უსაფრთხოება. ევროპაში უსაფრთხოებისა და თანამშრომლობის თათბირის ჩარჩოებში მიმდინარე „ნდობის ფარგლების შესახებ სტოკჰოლმის კონვენცია“ (1986წ.) ითვალისწინებს სამხედრო სფეროში „საჰაერო ნდობის“ ფარგლების კომპლექსს, მათ შორის სამხედრო კონტროლის – ინსპექციის ჩატარებას. 1992 წელს ხელი მოეწერა ღია ცის შესახებ ხელშეკრულებას, რომელიც ზუსტად განსაზღვრავს

ასეთი ინსპექციის ჩატარების წესსა და პირობებს. სამხედრო საჰაერო ხომალდების მეშვეობით სამხედრო კონტროლი დაშვებულია 1959 წლის ანტარქტიკის შესახებ ხელშეკრულებით.

მყარი პრაქტიკა დამკვიდრდა მსოფლიო ოკეანის საზღვაო და საჰაერო სივრცის გამოცხადებული ზონების ფარგლებში რაკეტა-მატარებლების გამოცდის, სამეცნიერო-კვლევითი გემებიდან რაკეტების გაშვების შესახებ შეტყობინების გავრცელების თაობაზე. ზოგმა ქვეყანამ ტერიტორიული წყლების ფარგლებს გარეთ და მის ზემოთ საჰაერო სივრცეში, ზღვაში ინცინდენტის თავიდან აცილების შესახებ დადეს შეთანხმება, რომელიც მოიცავს, როგორც სამოქალაქო, ისე სახელმწიფო საფრენ აპარატებს.

მთლიანობაში შეიძლება დადგენილად ჩაითვალოს, რომ *საერთაშორისო საჰაერო სამართლის საგანს, თუ ამოვალთ მისი ნორმების უნიკალურობიდან, აქვს, ჯერ ერთი, საავიაციო ხასიათი და, მეორეც, იგი ეხება მხოლოდ სამოქალაქო ავიაციას.*

ამასთან ერთად, საჰაერო სივრცეში ნებისმიერი სახის საქმიანობის ობიექტური ურთიერთგავლენა და ურთიერთდამოკიდებულება განაპირობებს აქ დარგთაშორისი „კავშირის შემაპირისპირებელი კვანძის" გაჩენას, მაგალითად, საჰაერო სივრცის სამართლებრივი რეჟიმისა, რომელიც იყოფა სახელმწიფო (ან სუვერენულ) საჰაერო სივრცისა და საერთაშორისო (ან ღია) საჰაერო სივრცის რეჟიმებად. საჰაერო სივრცის სიმართლებრივი ზღვარი არ არის განსაზღვრული არც საერთაშორისო საჰაერო სამართალში, არც შიდასახელმწიფო სამართალში. ითვლება, რომ პირობითი კოსმოსური სივრცის ქვედა ზღვარი (საზღვარი) იმყოფება ზღვის დონიდან 100-110კმ-ის სიმაღლეზე.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი მოიცავს იმ პრინციპებისა და ნორმების სისტემას, რომლებიც სახელმწიფოებსა და საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციებს შორის აწესრიგებს რეგულარული და არარეგულარული საერთაშორისო ფრენების განხორციელებასა და საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის შესრულებასთან, სამოქალაქო ავიაციის მიერ სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე ან მის ფარგლებს გარეთ საჰაერო

სივრცის გამოყენებასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებს.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, უპირატესად არეგულირებს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობას. ეს საქმიანობა მოიცავს საერთაშორისო ფრენებს, მგზავრებისა და ტვირთის საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას ერთი ქვეყნიდან მეორეში. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო რეგულარული თუ არარეგულარული ფრენები ხორციელდება ერთი მიზნით – მგზავრებისა და ტვირთის განსაზღვრული საერთაშორისო საჰაერო მარშრუტებით გადაყვანა-გადაზიდვისათვის. მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში სამოქალაქო ავიაციის როლი განსაკუთრებით დიდია. ტრანსპორტის მსოფლიო სისტემა წარმოუდგენელია ავიაციის გარეშე. მისი ნებისმიერი დროებითი გაჩერებაც კი, პრაქტიკულად ტოლფასია სტიქიური უბედურებისა, რომელიც იწვევს ქვეყნის ეკონომიკისა და ყოფის პარალიზებას. სამოქალაქო ავიაცია გვევლინება, როგორც საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი[41]. ამ საქმიანობის შედეგად, სახელმწიფოთა შორის მათი ტერიტორიის თავზე რეგულარული და არარეგულარული საერთაშორისო ფრენების ორგანიზაციის გამო, აღმოცენდება სპეციფიკური სახელმწიფოთაშორისი საავიაციო ურთიერთობები. ასეთი ფრენების შესრულება რეგულირდება სპეციალური აერსანავიგაციო წესებით, რომლებიც ქმნის საერთაშორისო ფრენების რეჟიმს. მისი მთავარი ამოცანაა რეგულარული და არარეგულარული ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვის მიზნით.

საერთაშორისო ფრენების რეგულირება სახელმწიფოს განსაკუთრებული კომპეტენციის სფეროა. ამიტომ, ამ სფეროში უსაფრთხოების უზრუნველყოფას, საჰაერო მოძრაობის მართვასა და საერთაშორისო ფრენების სხვა საკითხებს არეგულირებს მხოლოდ სახელმწიფო. საქართველოს 1996 წლის საჰაერო კოდექსი შეიცავს სპეციალურ თავს – „საერთაშორისო ფრენები". მასში განსაზღვრულია საქართველოს ტერიტორიის ფარგლებს გარეთ საქართველოს საჰაერო ხომალდებისა და საქართველოს საჰაერო სივრცეში უცხო ქვეყნების საჰაერო ხომალდების საერთაშორისო ფრენების შესრულების წესი და პირობები.

[41] Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2005, стр. 32

სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობების ამ სფეროს გაჩენა განაპირობა საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების ინტენსიურმა ზრდამ. ეს ურთიერთობები უპირატესად სამოქალაქო-სამართლებრივი ხასიათისაა. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა იურიდიული ბუნებით, ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის მომსახურე ავიასაწარამოების, მგზავრებისა და ტვირთის გამგზავნთა შორის ურთიერთობათა საგანია. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით ავიასაწარმო ვალდებულებას კისრულობს, დადგენილ ფასად, დანიშნულების პუნქტში მიიყვანოს მგზავრები და მიიტანოს მათი ტვირთი. ტრადიციულად, ეს ურთიერთობა რეგულირდება სამოქალაქო სამართლით, მაგრამ საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელება შეუძლებელი იქნებოდა სახელმწიფოების მხრიდან საერთაშორისო სამართლებრივი დახმარების გარეშე.

ჯერ კიდევ 1929 წელს მიიღეს ვარშავის კონვენცია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისთვის. კონვენციამ დაადგინა სახელმწიფოებს შორის საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების ერთგვაროვანი პირობები, რომლითაც მონაწილე სახელმწიფოების კანონმდებლობაში გამოირიცხა განსხვავებები. სახელმწიფოებმა მოახდინეს საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაცია თავისი განსაკუთრებული კომპეტენციის სფეროდან, ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების საკითხთა ნაწილის ამოღებისა და მათი საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირებისადმი დაქვემდებარების გზით. უნიფიკაციის შედეგად ჩნდება საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების ერთგვაროვანი წესები, რომელთა გამოყენება სახელმწიფოებს ევალებათ საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების პრაქტიკაში.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში აღმოცენებული სახელმწიფოთაშორისი და არასახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობები წარმოშობილია სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობებისაგან და მათი აქტიური მონაწილეები არიან ავიასაწარმოები. არასახელმწიფოთაშორის ურთიერთობათა განვითარება უშუალოდ სახელმწიფოების მიერ მათი დარეგულირების ხარისხზეა დამოკიდებული.

სახელმწიფოთა მიერ საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების საკითხების საჯარო სამართლებრივი დარეგულირების გარეშე საეჭვოა, ავიასაწარმოებმა შეძლონ მათი შესრულება. ამიტომ საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვები, საწყის ეტაპზე, ხორციელდებოდა 1929 წლის ვარშავის კონვენციის დებულებების საფუძველზე.

სამოქალაქო ავიაციის განვითარებამ და მოსახლეობის ცხოვრების დონის ამაღლებამ, გამოიწვია ვარშავის 1929 წლის კონვენციაში ცვლილებებისა და დამატებების შეტანის აუცილებლობა, რაც განხორციელდა 1955 წელს ჰააგაში, 1961 წელს გვადალახარაში, 1975 და 1999 წელს მონრეალში მიღებული ოქმებითა და კონვენციებით.

საერთაშორისო ფრენები და საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები მუდმივი და რეგულარული რომ იყოს, სახელმწიფოებს შორის მყარდება საჰაერო მიმოსვლა. ამასთან დაკავშირებით წარმოშობილი ურთიერთობები სახელმწიფოთაშორისი საავიაციო ურთიერთობების მთავარი თუ არა, მნიშვნელოვანი სფეროა.

ამრიგად, საერთაშორისო საჰაერო სამართალში სახელმწიფო არის საერთაშორისო სამართლის სუბიექტი და მოქმედებს, როგორც საჯარო სამართლისა და სამოქალაქო სამართლის პირი, რომელსაც საერთაშორისო ფრენებისა და საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში გარკვეული საჯარო-სამართლებრივი და სამოქალაქო-სამართლებრივი ინტერესები აქვს. ამ ინტერესებში შედის რეგულარული და არარეგულარული საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების განმახორციელებელ ავიასაწარმოთა საქმიანობის სამართლებრივი ხელშეწყობა, რაც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი დანიშნულებაა. იგი ხორციელდება არასახელმწიფოთაშორის საჰაერო ურთიერთობათა სუბიექტისათვის შემუშავებული კერძო სამართლებრივი ნორმების მეშვეობით. ამ თვალსაზრისით, *საერთაშორისო საჯარო საჰაერო სამართალი საერთაშორისო კერძო საჰაერო სამართლის განვითარების ხელშეწყობის ამოცანას ასრულებს.*

§2. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროები

1. საერთაშორისო ხელშეკრულება, როგორც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ძირითადი წყარო

საერთაშორისო ხელშეკრულება თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის ძირითადი წყაროა, რადგანაც მხოლოდ დაწერილი, მხარეთა შორის აზრთა გაცვლა-გამოცვლის საფუძველზე შექმნილი ნორმა ქმნის სტაბილურ, მყარ ქცევის წესს.[42]

საერთაშორისო ხელშეკრულება არის მკვეთრად გამოხატული იურიდიული ფორმა, მიღწეული საერთაშორისო სამართლის სუბიექტებს შორის (ძირითადად, სახელმწიფოებს შორის) საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნორმის სახით შეთანხმების განსაზღვრული წესის შექმნის ან შეცვლის შესახებ.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში არსებობს განსხვავებული სახელწოდებების შეთანხმებები: ხელშეკრულება, კონვენცია, შეთანხმება, ნოტების გაცვლა და ა.შ. სახელწოდებებში განსხვავება ამ დოკუმენტების სავალდებულო ნორმად განსაზღვრის ხასიათზე გავლენას არ ახდენს. საერთაშორისო საჰაერო სამართლისათვის ცნობილია, როგორც მრავალმხრივი ხელშეკრულებები, რომლებშიც მონაწილეობს ყველა ან თითქმის ყველა სახელმწიფო, ასევე ორმხრივიც. მრავალმხრივი ხელშეკრულების მაგალითებია **ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია** და **მონრეალის 1999 წლის კონვენცია,** რომლებშიც მონაწილეობს თითქმის ყველა სახელმწიფო. ისინი აწესებენ ხანგრძლივი გამოყენებისათვის განკუთვნილ საერთო ხასიათის ნორმებს, განსხვავებით ხელშეკრულებისაგან, რომელიც იდება განსაზღვრული ვადით კონკრეტული საკითხების მოსაგვარებლად (მაგ., ორმხრივი მთავრობათაშორისი შეთანხმება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ).

საერთაშორისო ხელშეკრულება, ჩვეულებრივ, შეიცავს, როგორც დეკლარირებული ხასიათის ელემენტებს, რომლებიც ამტკიცებენ უკვე მოქმედი საერთაშორისო საჰაერო სამართლის პრინციპებსა და ნორმებს, ასევე ამ სამართლის პროგრესული განვითარების ელემენტებს. მაგალითად, ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციამ ჩამოაყალიბა

[42] ლ. ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბ. 2015, გვ.18

სახელმწიფოს სუვერენიტეტის პრინციპი თავისი ტერიტორიის საჰაერო სივრცეზე, რომელიც დამტკიცდა პარიზის 1919 წლის კონვენციით და მასთან ერთად შექმნა საერთაშორისო საჰაერო სამართლის არაერთი ახალი ნორმა.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში საერთაშორისო ხელშეკრულების შემუშავების და გაფორმების პროცესს გააჩნია გარკვეული თავისებურება. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სფეროში მეორე მსოფლიო ომის შემდგომი ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების თითქმის ყველა პროექტი იქმნებოდა იკაოს (სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ირგანიზაცია) ფარგლებში[43], ამიტომ იკაოს იურიდიული კომიტეტის წესდებაში ჩართეს სპეციალური ნაწილი — „კონვენციის პროექტების მომზადების პროცედურა".[44]

ზემოთ აღნიშნული პროცედურის შესაბამისად, იკაოს იურიდიული კომიტეტის ბიურომ მუდმივად უნდა მოაგვაროს და სისტემაში მოიყვანოს დოკუმენტები (საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმები, სასამართლო პრაქტიკა, დოქტრინები, ეკონომიკური და ტექნიკური რეგლამენტები), რომლებიც იკაოს იურიდიული კომიტეტის სამუშაო პროგრამის საკითხებს ეხება (ნაწილი „ა") და მტკიცდება იკაოს ასამბლეის ან საბჭოს მიერ. შემდეგ იურიდიული კომიტეტი ბიუროს დახმარებით წარადგენს ყველაზე აქტუალური პრობლემების მიმოხილვას. კონკრეტული კითხვები შესასწავლად წარედგინება ამ მიზნისთვის დანიშნულ მომხსენებელს ან სპეციალურად შექმნილ ქვეკომიტეტს, ან ორივეს ერთდროულად. ქვეკომიტეტის წევრთა რაოდენობა განისაზღვრება თვით ქვეკომიტეტის ან თავმჯდომარის მიერ.

მას შემდეგ, რაც მომხსენებელი ან ქვეკომიტეტი, რომელსაც ენიჭება უფლება იკაოს გენერალური მდივნის დახმარებით გამოიკითხოს სახელმწიფოებისა და საერთაშორისო ორგანიზაციების პოზიცია, ამზადებს პრობლემის ანალიზს და მოხსენებას წარუდგენს იურიდიულ კომიტეტს, რომელიც შეიძლება შეიკრიბოს მოხსენების, შეთანხმების პროექტების, სახელმწიფოებისა და საერთაშორისო ორგანიზაციების შენიშვნების განსახილველად.

[43] ICAO DOC 7969-LC 139/2

[44] www.icao.int

დიპლომატიურ კონფერენციებზე ხელშეკრულების ტექსტის დადგენა ხელშეკრულების დადების ბოლო ეტაპია, რის შემდეგაც მოლაპარაკების ან დიპლომატიური კონფერენციის არც ერთ წევრს არა აქვს უფლება, მოითხოვოს მისი შეცვლა. გამონაკლისია შესწორების (ან დამატებითი შენიშვნის) ინსტიტუტი, რომლის საშუალებითაც სახელმწიფოებს შეუძლიათ, შეიტანონ ახალი ელემენტები ხელშეკრულების შინაარსში ზემოთ მითითებული სტადიის დასრულების შემდეგ.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში შესწორების ინსტიტუტი კითხვების შეზღუდული წრის მიმართ გამოიყენება. მხოლოდ ზოგიერთი შეთანხმება ითვალისწინებს ხელშეკრულების საგანზე შესწორების შეტანის შესაძლებლობას. 1944 წლის შეთანხმება საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ (მუხ. მე-4) სახელმწიფოებს აძლევს უფლებას, უარი თქვან მე-5 მუხლით გათვალისწინებული „ჰაერის თავისუფლების" უფლებებსა და ვალდებულებებზე.[45]

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში ხელშეკრულების მიღების გზით მთლიანი კოდიფიკაციის პროცესი ძალიან აქტუალურია, მიუხედავად იმისა, რომ არ მოიცავს ბევრ ისეთ საკითხს, რომელიც მოითხოვს კოდიფიკაციას.

გარდა მრავალმხრივი შეთანხმებისა, სახელმწიფოები დებენ შეთანხმებებს კონკრეტულ საკითხებზე, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის დადგენას, საჰაერო მოძრაობის რეგულირებას, საბაჟო წესებს, საფრენოსნო ვარგისობის მოწმობებს, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს, მფრინავთა მოწმობას, ორმაგი საბაჟო გადასახადის გაუქმებას, საჰაერო ხომალდების ძებნასა და დახმარებას, საჰაერო ხომალდების გატაცების წინააღმდეგ ბრძოლას, ადმინისტრაციული ფორმალობების გამარტივებას, ტექნიკურ თანამშრომლობას, საჰაერო ხომალდების იჯარასა და ა.შ.

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროთა რიცხვს მიეკუთვნება საერთაშორისო ორგანიზაციებთან დადებული სახელმწიფოთა ხელშეკრულებები. როგორც წესი, ასეთი სახის ხელშეკრულებებში გათვალისწინებულია ტექნიკური დახმარების აღმოჩენის საკითხები,

[45] ICAO DOC. 9188, გვ.125

აგრეთვე საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების პრივილეგიები და კონკრეტული სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მოქმედი იმუნიტეტი. ხელშეკრულების პირველი კატეგორია გაცილებით მრავალრიცხოვანია და უმეტესწილად ორმხრივი ხასიათისაა, ასეთებია: მაგალითად, შეთანხმება იკაოსა და ავღანეთს, კოლუმბიას, ეგვიპტეს, სალვადორს, ეთიოპიას, ბირმას, ისლანდიას, ინდონეზიას, ირანს, ერაყს, ისრაელს, ლიბანს, ლივიას, მექსიკას, პაკისტანს, ფილიპინს და სხვა ქვეყნებს შორის. ზოგჯერ ქვეყნები აფორმებენ ასეთ შეთანხმებას ბევრ ორგანიზაციასთან ერთდროულად. მსგავსი შეთანხმებები აწესებენ ურთიერთშეფარდებით უფლებებსა და მოვალეობებს სახელმწიფოთა შორის დახმარების მოცულობის, სახეობისა და თანამონაწილეობის რეალიზაციაში.

ამ ხელშეკრულებებით ზოგჯერ ამტკიცებენ ნორმებს, რომლებიც ეხება შესაბამისი ორგანიზაციის თანამშრომლების პრივილეგიებსა და იმუნიტეტს იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელსაც ეხმარებიან, თუმცა, თუ ხშირად ასეთი პრივილეგიები და იმუნიტეტები წარმოადგენენ დამოუკიდებელი ხელშეკრულებების ობიექტს, განსაკუთრებით, როცა კონკრეტული სახელმწიფოს ტერიტორიაზე განთავსდება შტაბბინა, ანუ საავიაციო ორგანიზაციის რეგიონული ბიურო. ცალკეული შეთანხმებები პრივილეგიებისა და იმუნიტეტის შესახებ დადებულია იკაოსა და კანადას, საფრანგეთს, მექსიკას, პერუს, ტაილანდს შორის. არსებობს აგრეთვე სხვა შეთანხმებები სახელმწიფოსა და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის, მაგალითად, შეთანხმებები უკრაინასა და ევროკონტროლს შორის საავიაციო მარშრუტების მოსაკრებელზე, აშშ-სა და ასეკნა-ს (აფრიკასა და მაგადასკარში აერონაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სააგენტო) შორის საჰაერო ხომალდის მომსახურეობაზე და ა.შ.

ასევე, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სფეროში სახელშეკრულებო პრაქტიკაში ცნობილია შეთანხმებები საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის იმ თემებზე, რომლებიც ეხება სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობას. გამონაკლის შემთხვევებში (მაგ.: შეთანხმება ატომური ენერგიის საერთაშორისო სააგენტოსა და იკაოს შორის ადმინისტრაციული თანამშრომლობის, ან იკაოსა და გაეროს შორის

საპენსიო ფონდებზე, ადმინისტრაციულ ტრიბუნალზე და ა.შ.) ისინი წარმოადგენენ მრავალმხრივ შეთანხმებას, ხოლო ტექნიკურ დახმარებაზე — ორმხრივს.

ადრე არსებობდა შეთანხმებების დიდი ჯგუფი სახელმწიფოებსა და ავიასაწარმოებს (ავიაკომპანიებს) შორის. ტრადიციულად, ასეთი შეთანხმებები ფასდებოდა, როგორც კონცესია, რომელიც განკუთვნილია მგზავრთა გადაყვანის, ტვირთის, ხელბარგისა და ფოსტის გადასაზიდად. თუმცა, ასეთი კონცესიები წარმოადგენს შეთანხმებებს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლების საკითხის გადაწყვეტის ასეთი პრაქტიკა განსაკუთრებით გავრცელებული იყო მეორე მსოფლიო ომამდე.

არსებობდა სახელმწიფოთა ხელშეკრულებები ავიასაწარმოების მშენებლობაზე, იჯარასა და აეროპორტების ექსპლუატაციაზე, მიწის ნაკვეთის გამოყენებაზე, ადმინისტრაციულ ფორმალობებებზე, საავიაციო ანგარების იჯარასა და ავიაკომპანიების წარმომადგებლობის დაფუძნებაზე, კომერციულ სამსახურებზე (ბილეთების რეალიზაცია, სატრანსპორტო სააგენტოების დაარსება და ა.შ.), ტარიფებსა და სხვა საკითხებზე. თუმცა, დღეს ასეთი პრაქტიკა ფაქტობრივად არ გამოიყენება.

სამოქალაქო ავიაციის როლისა და მნიშვნელობის ამაღლებით პოლიტიკურ, კომერციულ, თავდაცვისა და სხვა ურთიერთობებში საერთაშორისო საჯარო მიმოსვლების რეგულირება მთლიანად გადადის სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმებების ფარგლებში.

ჩვეულება საერთაშორისო საჰაერო სამართალში.

საერთაშორისო საზღვაო სამართლისაგან განსხვავებით, ითვლება, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართალში ჩვეულებებს უკავიათ უმნიშვნელო ადგილი. ერთობლიობაში ეს თეზისი სწორია, თუ განვიხილავთ სამართლებრივი ურთიერთობების კონკრეტული ობიექტის მიმართ ჩვეულებას არა მხოლოდ სახელმწიფოთა საერთო პრაქტიკიდან გამომდინარე, არამედ, როგორც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ჩვეულებით ნორმას. შესაძლებელია, გამოვყოთ ზოგიერთი ასეთი სახის ჩვეულება. არც ისე იშვიათად ისინი არსებობენ ანალოგიური შემადგენლობის სახელშეკრულებო ნორმებთან ერ-

თად. უფრო ზუსტად, ცალკეული საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმები შესაძლოა, ატარებდნენ შერეულ ხასიათს, წარმოადგენენ ჩვეულებით სახელშეკრულებო ტიპის ნორმებს.

პირველ რიგში, ეს ეხება თავისი ტერიტორიის საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფოს სუვერენიტეტის პრინციპს. ეჭვს არ იწვევეს ის ფაქტი, რომ სანამ არ დამტკიცდა მოცემული პრინციპის 1919 წლის პარიზის კონვენციით, ჩამოყალიბებული იყო ანალოგიური შინაარსის ჩვეულებითი საერთაშორისო-სამართლებრივი ნორმა. მოცემული პრინციპების შემდგომი სახელშეკრულებო დამტკიცება ნაწილობრივ განხორციელდა ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციაში, თუმცა, ეს არ ხსნის საკითხს მისი პარალელური ჩვეულებითი სამართლებრივი ნორმის არსებობის შესახებ. ჩიკაგოს კოვენციის თანახმად, მიწა-წყლის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფოს განსაკუთრებული სუვერენიტეტის პრინციპი აღიარებულია ყველა სახელმწიფოს მიერ.

საჰაერო სივრცისა, როგორც სახელმწიფო ტერიტორიის, კვალიფიკაციას, გააჩნია, ჩვეულებითი სამართლებრივი წარმომავლობა. ამგავარად, ჩიკაგოს კონვენციაში (მუხლი 2) საჰაერო სივრცე ფორმალურად არ უკავშირდება სახელმწიფო ტერიტორიას, თუმცა, მხოლოდ სამართლებრივ დოქტრინაში გვხვდება მცდელობები, საკამათო გახადონ საჰაერო სივრცის კუთვნილება სახელმწიფო ტერიტორიებთან მიმართებაში. დღეს სახელმწიფოთა საერთო პრაქტიკა ეროვნულ კანონმდებლობაში გამოიხატება. „opinio juris"[46] -ის ქონა მოცემულ საკითხთან მიმართებაში ერთმნიშვნელოვნად მოწმობს, რომ არსებობს ჩვეულებითი საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმა, რომელიც აღიარებს საჰაერო სივრცეს, რომელიც განთავსებულია სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე და ამ ტერიტორიის ნაწილს წარმოადგენს. ზოგიერთ ორმხრივ და მრავალმხრივ შეთანხმებაში ასეთი ტიპის ფორმულებას მოცემული ჩვეულებითი ნორმის ხელშეკრულებით გაფორმებისაკენ მივყავართ.

[46] ცალკეული სახელმწიფოების მიერ ერთგვაროვანი ქცევის წესების (პრაქტიკის) შემოღება, ამ წესის სავალდებულო ნორმად გადაქცევა სახელმწიფოთა ამა თუ იმ წრისათვის, თუკი დამტკიცდა, რომ აღნიშნული პრაქტიკის მიმდევრები ამ წესს იურიდიულად სავალდებულოდ მიიჩნევენ, რაც ტერმინ opinio juris sive necessitatis-ით გამოიხატება.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში მეორე ჩვეულება არის სახელმწიფოს მიერ იურისდიქციის შენარჩუნება თავისი ტერიტორიის გარეთ, იმ საჰაერო ხომალდზე, რომელიც შეტანილია მოცემული სახელმწიფოს რეესტრში. აღიარებენ რა ჩვეულებების არსებობას, შოუკროსი და ბიუმოიტი ხშირად აღნიშნავენ, რომ იურისდიქციის დადგენასთან დაკავშირებით პრეტენზია შეიძლება გამოთქვან სხვა სახელმწიფოებმაც (ექსპლუატანტი სახელმწიფო, მგზავრების, საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფო და ა. შ.). შესაბამისად, იბადება კითხვა იურისდიქციაზე კონკურენციის შესახებ. თუმცა, უპირველეს ყოვლისა, ხდება რეგისტრაციის სახელმწიფოს იურისდიქციის პრეზუმპცია და ნებისმიერი გადაწყვეტილება სხვა ქვეყნის იურისდიქციის მიღებასთან დაკავშირებით ვერ შეარყევს „ძირითადი იურისდიქციის" ჩვეულებით სამართლებრივ პრინციპს საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფოს შესახებ. ზოგიერთი საერთაშორისო ხელშეკრულება (1969 წლის ტოკიოს კონვენცია, 1970 წლის ჰააგის კოვენცია, 1971 წლის მონრეალის კონვენცია) პრაქტიკულად იურისდიქციების კონკურენციას აწესებს.

განსახილველი ნორმის რეალიზაცია შეიცავს საჰაერო ხომალდის დაბრუნებას რეგისტრაციის სახელმწიფოსათვის (მისი თხოვნის საფუძველზე) გატაცების, კატასტროფის ან სხვა საავიაციო შემთხვევის დროს, რომლის დროსაც საჰაერო ხომალდი აღმოჩნდა სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში მესამე, საყოველთაოდ აღიარებული ჩვეულება არის ხიფათში ჩავარდნილი საჰაერო ხომალდების დახმარება, მათ შორისაა უცხო სახელმწიფო ტერიტორიის საზღვრებში არასანქცირებული ფრენების განხორციელების აღიარება. ამ საკითხზე არსებობს სახელშეკრულებო ნორმები, რომლებსაც შეიცავენ, როგორც არამრავალრიცხოვანი ორმხრივი, ასევე მრავალმხრივი შეთანხმებები. ძირითადად, მსგავსი კითხვები საერთაშორისო საჰაერო სამართალში რეგულირდება ჩვეულებითი ნორმების გზით. ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-12 დანართისა და იკაოს სხვა დოკუმენტებში ძებნისა და დახმარების სტანდარტების შემცველი საკითხები ატარებს განსკუთრებულ ტექნიკურ ხასიათს.

მიღებული ფრენების რეგულირებისას ზოგიერთი წესი, წარმოადგენს საერთაშორისო ეტიკეტის ნორმებს. ამგვარად, მთავრობის მეთაურთა საჰაერო ხომალდებს, მნიშვნელოვან დელეგაციებსა და ა.შ., როგორც წესი, ენიჭებათ პრიორიტეტი საჰაერო სივრცეში მანევრირებისა და გადაადგილებისას. არც ისე იშვიათად, ასეთი პრიორიტეტის უზრუნველყოფა კონკრეტულ რაიონში ზღუდავს ან მთლიანად წყვეტს სხვა თვითმფრინავების ფრენას. ამ ურთიერთობის მოსაწესრიგებლად ეროვნული კანონქვემდებარე აქტები შეიცავს კონკრეტულ ინსტრუქციებს. მოცემული პრაქტიკა არ შეიძლება მოვიხსენიოთ საერთაშორისო ჩვეულების ხარისხში, რადგან ის არ არის აღიარებული სახელმწიფოების მიერ, როგორც იურიდიულად სავალდებულო სამართლის ნორმა.

2. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროების სისტემა

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 ნაოს-*

ნობის რეგულირების პარიზის კონვენციის პროექტი, ანუ *პარიზის კონვენცია*, შეთანხმება (1919 წელს პარიზის მსოფლიო კონფერენციის მიერ მიღებული), რომელმაც დაადასტურა საკუთარ საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფოთა სუვერენიტეტის შესახებ დებულება[47]. ამ შეთანხმების წევრი გახდა 38 სახელმწიფო. პარიზში მუდმივი ადგილსამყოფელისა და მუდმივი სამდივნოს მქონე ორგანიზაციას *აერონავსნობის 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 აერნაოსნობის *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 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 *ზემანის 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 ტრანზი-

[47] «Международное право», Под ред. Г.И. Тункина, М., 1994, стр.304

ტისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ შეთანხმებები, ჩიკაგოს კონვენციის 12 ტექნიკური დანართის პროექტები და ორმხრივი შეთანხმების სტანდარტული ფორმა[48]. ასევე ჩიკაგოს კონფერენციაზე შემუშავებულმა *საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შუალედურმა შეთანხმებამ* დასაბამი მისცა *საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო ორგანიზაციას* **(PICAO)**, რომელიც, წარუმატებლად ცდილობდა საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო შეთანხმების უფრო ფართოდ მისაღები ალტერნატივის შემუშავებას.

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის შესახებ პირველი საერთაშორისო დოკუმენტია *აერნაოსნობის შესახებ პარიზის 1919 წლის კონვენცია*, რომლის მონაწილე გახდა 38 სახელმწიფო. მას მოსდევს *აერნაოსნობის შესახებ იბერიის (მადრიდის) 1926 წლის კონვენცია, კომერციული ავიაციის შესახებ ბუქარესტის 1928 წლის კონვენცია, ზემანის 1937 წლის შეთანხმება.*

ყველა აღნიშნული საბუთის მოქმედება გაუქმდა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მიღებით, რომელიც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სფეროში ძირითადი დოკუმენტია. იგი 1947 წლის 4 აპრილს ამოქმედდა. ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილეა 193 სახელმწიფო (აქ და შემდეგ, ხელშეკრულებების მონაწილეთა რაოდენობა მოყვანილია 2021 წლის 1 იანვრის მდგომარეობის მიხედვით). ჩიკაგოს კონვენციის II ნაწილი შეიცავს იკაოს საწესდებო დებულებებს.

1944 წელს ასევე მიღებულ იქნა ტრანზიტის ანუ „ჰაერის ორი თავისუფლების" შესახებ შეთანხმება, რომელიც 130 მონაწილეს ითვლის და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ანუ „ჰაერის ხუთი თავისუფლების შესახებ" შეთანხმება.

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის დიდი ნორმატიული ნაწილი წარმოდგენილია „ვარშავის სისტემის" საბუთებით, რომლებიც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს ეხება. ამ სისტემის საფუძველია კონვენცია „ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ", რომელიც სართაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს ეხება (ცნობილია, როგორც ვარშავის 1929 წლის კონვენცია; ამოქმედდა 1933 წლის 13 მარტს; 152 მონაწილე). ეს კონვენცია ადგენს საჰაერო გადაყვა-

[48] «Международное право», Под ред. Г.И. Тункина, М., 1994, стр.304

ნა-გადაზიდვის ბრალეული პასუხისმგებლობის პრინციპს მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების, ტვირთის (ფოსტის, ბარგის, ხელბარგის) დაზიანების ან დაკარგვისთვის ანდა გადაყვანა-გადაზიდვის დაგვიანებისათვის. დადგენილია, ასევე ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის საბუთებისადმი წაყენებული მოთხოვნები, ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის პასუხისმგებლობის ფარგლები: მგზავრის მიმართ 125 ათასი პუანკარეს ოქროს ფრანკი (დაახლოებით აშშ-ის 10.000 დოლარი), ტვირთისა და ბარგის თითოეული კილოგრამისათვის – 250 ფრანკი და ხელბარგის მიმართ – 5 ათასი ფრანკი.

1955 წელს ხელი მოეწერა ვარშავის კონვენციის ოქმს, რომლითაც პასუხისმგებლობის ფარგლები ორჯერ გაიზარდა (1955 წლის ჰააგის ოქმი ამოქმედდა 1963 წლის 1 აგვისტოს, 121 მონაწილე). 1961 წელს დაიდო კონვენცია, რომელიც ეხება ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ავიაგადამყვან-გადამზიდავისაგან განსხვავებული სხვა პირის მიერ გადაყვანა-გადაზიდვის შესრულებას (1961 წლის გვადალაჰარას კონვენცია, ამოქმედდა 1964 წლის 1 მაისს, ჰყავს 75 მონაწილე). 1971 წელს ხელი მოეწერა ჰააგის 1955 წლის ოქმით შეცვლილ 1929 წლის ვარშავის კონვენციის დამატებით ოქმს (გვატემალის 1971 წლის ოქმი, რომლითაც შემოღებულია ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის ობიექტური პასუხისმგებლობის პრინციპი; პასუხისმგებლობის ზღვარი დგინდება ოქმის მიღების დროისათვის 150 ათასი აშშ დოლარით. რატიფიცირებულია 11 სახელმწიფოს მიერ. ამოქმედებისათვის საჭიროა 30 ქვეყნის რატიფიკაცია).

1975 წელს მონრეალში ხელი მოეწერა ვარშავის სისტემის ოთხ ოქმს: ვარშავის 1929 წლის კონვენციის მონრეალის №1 ოქმს, რომელმაც შეცვალა ბოლო საანგარიშსწორებო ერთეული — ფრანკი „სესხების სპეციალური უფლებების" (**SDR-Special Drawing Rights**)[49] პირობითი ერთეულით (ამოქმედდა 1966 წლის 15 თებერვალს, 34 მონაწილე) ჰააგის 1955 წლის ოქმით შეცვლილი ვარშავის 1929 წლის კონვენციის მსგავსი მონრეალის №2 ოქმი (ამოქმედდა 1996 წლის 15

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

თებერვალს, 34 მონაწილე); გვატემალის 1971 წლის ოქმით შეცვლილი ვარშავის 1929 წლის კონვენციის მსგავსი მონრეალის №3 ოქმი (რატიფიცირებულია 22 ქვეყანაში; ამოქმედებისათვის საჭირო იყო რატიფიკაცია 30 ქვეყანაში); ჰააგის 1955 წლის ოქმით შეცვლილი ვარშავის 1929 წლის კონვენციის მონრეალის №4 ოქმი (შემოღებულია გადამყვან-გადამზიდავის ობიექტური პასუხისმგებლობის პრინციპი; რატიფიცირებულია 28 ქვეყანაში; ამოქმედებისათვის საჭირო იყო 30 ქვეყანაში რატიფიკაცია).

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის მიზნით, 1999 წლის მაისში აღნიშნული საბუთები გაერთიანდა მონრეალის კონვენციაში. მის მონაწილეთა შორის ურთიერთობებში, მისი ამოქმედების შემდეგ, შეწყდა ვარშავის სისტემის საბუთების მოქმედება.

1948 წელს დაიდო საჰაერო ხომალდზე უფლების აღიარების შესახებ კონვენცია (ჟენევის 1948 წლის კონვენცია, 96 მონაწილე).

1952 წელს დაიდო კონვენცია უცხოური სამხედრო ხომალდის მიერ მესამე პირებისთვის მიწაზე მიყენებული ზიანის ანაზღაურების შესახებ (რომის 1952 წლის კონვენცია, ამოქმედდა 1958 წლის 4 თებერვალს, 52 მონაწილე)[50]

სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებთან (უჩა) ბრძოლის სფეროში ჩამოყალიბდა საბუთების შემდეგი სისტემა: 1963 წლის კონვენცია საჰაერო ხომალდზე სამართალდარღვევებისა და ზოგიერთი სხვა აქტის შესახებ (ტოკიოს 1963 წლის კონვენცია, ამოქმედდა 1969 წლის 4 დეკემბერს, 184 მონაწილე); 2014 მონრეალის ოქმი, რომელმაც ცვლილებები შეიტანა 1963 წელს ტოკიოს კონვენციაში დანაშაულებებისა და თვითმფრინავების ბორტზე ჩადენილი სხვა აქტების შესახებ ოქმი, რომელიც ეხება ინციდენტების რიცხვის ზრდის პრობლემას, რაც თავისთავად უკავშირდება საჰაერო ხომალდებზე არასათანადო საქციელის ფაქტების მზარდ რაოდენობას, მნიშვნელოვნად აძლიერებს სახელმწიფოების შესაძლებლობას, გააფართოონ იურისდიქცია შესაბამისი დანაშაულების და აქტების შესახებ დაფრენისა და ექსპლუატანტ სახელმწიფოებზე. ოქმი, ასევე

[50] www.un.org;

ხელს უწყობს საავიაციო უსაფრთხოების მდგომარეობის გაძლიერებას მთელ მსოფლიოში, რადგან იგი შეიცავს ბორტზე უსაფრთხოების თანამშრომლების ერთმნიშვნელოვან იურიდიულ აღიარებას და მათ დაცვას.

საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის შესახებ 1970 წლის კონვენცია (ჰააგის კონვენცია, ამოქმედდა 1971 წლის 14 ოქტომბერს, 183 მონაწილე); 1971 წლის კონვენცია სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ (მონრეალის 1971 წლის კონვენცია, ამოქმედდა 1973 წლის 26 იანვარს, 188 მონაწილე); 1971 წლის მონრეალის კონვენციის დამატებითი 1988 წლის ოქმი საერთაშორისო ფრენების მომსახურე აეროპორტებში უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ (მონრეალის 1988 წლის ოქმი ამოქმედდა 1989 წლის 6 აგვისტოს, 104 მონაწილე); 1991 წლის კონვენცია პლასტიკური ასაფეთქებელი ნივთიერების აღმოჩენის შესახებ; 2010 პეკინის კონვენცია სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ (პეკინის 2010 წლის კონვენცია, ამოქმედდა 2018 წლის 1 ივლისს, 22 მონაწილე).

1992 წელს ხელი მოეწერა ხელშეკრულებას ღია ცის შესახებ, რომელიც ითვალისწინებს მონაწილე სახელმწიფოების სამხედრო-საჰაერო ხომალდების ერთმანეთის ტერიტორიაზე ფრენების შესრულებას (დადგენილი კვოტების შესაბამისად) „ნდობის ზონებისა" და სახმელეთო ობიექტების ფოტოგადაღების კონტექსტში.[51]

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში მოქმედებს არაერთი[52] რეგიონული ხელშეკრულება, მაგალითად, 1956 წლის შეთანხმება ევროპაში არარეგულარული საჰაერო მიმოსვლის შესახებ. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის დიდი ნორმატიული ნაწილი წარმოდგენილია საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი მთავრობათაშორი-

[51] 2001 წლის 16 ნოემბერს კეიპტაუნში ხელი მოეწერა კონვენციას „მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ" და ამ კონვენციის „საავიაციო მოწყობილობათა შესახებ" ოქმს.

[52] აგრეთვე 1999 წლის 28 მაისს ხელმოწერილი „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის საუნიფიკაციო კონვენციის" ძირითადი თავისებურებაა ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხების ახალი გადაწყვეტა.

სი შეთანხმებებით.

იკაოს სტანდარტები და რეკომენდაციები (sarps) მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის 19 დანართში, აერსანაოსნო მომსახურების პროცედურებში, დამატებით აერსანაოსნო პროცედურებსა და სარეკომენდაციო ნორმების შემცველ სხვა საბუთებში. ჩიკაგოს კონვენციის მეორე დანართში მოცემულია ფრენის წესები (მხოლოდ ღია ზღვის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეში ფრენების შესახებ), საბორტო ჟურნალებისადმი წაყენებული მოთხოვნები, ეკიპაჟის მოწმობების აღიარებისა და საფრენად ვარგისობის მოწმობების დადასტურების გარდა, აღნიშნულ სტანდარტებს სახელმწიფოები იცავენ თავის შეხედულებისამებრ.

იურიდიულ ლიტერატურაში გვხვდება თვალსაზრისი იკაოს ყველა ტექნიკური რეგლამენტის ვითომცდა სახელშეკრულებო (განსაკუთრებული) ბუნების შესახებ. მაგრამ, ჩიკაგოს კონვენციის 37-ე მუხლის შესაბამისად, იკაოს წევრ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ იკაოს საბჭოს საავიაციო რეგლამენტიდან (სტანდარტებიდან და რეკომენდაციებიდან) წარადგინონ ნებისმიერი შეუსაბამობის მონაცემები, ე.ი. გამომდინარეობენ თავიანთი ეროვნული პრაქტიკიდან, იკაოს სტანდარტებისა და რეკომენდაციების მხოლოდ ფრენის, საჰაერო მოძრაობის მართვის, ეკიპაჟის წევრებისათვის მოწმობის გაცემის, კავშირის, მარკირებისა და ა.შ. ერთობ მრავალნაირი წესების უნიფიკაციაში სასურველი ორიენტირის შეთავსებით. ამასთან, როგორც საერთაშორისო პრაქტიკა ადასტურებს, არსებითად ყველა სახელმწიფო ესწრაფვის, რაც შეიძლება მაქსიმალურად გამოიყენოს იკაოს უმნიშვნელოვანესი სტანდარტები და რეკომენდაციები.

საერთაშორისო ფრენების, ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების, საჰაერო მიმოსვლის სრულიად სხვადასხვა საკითხზე სახელმწიფოთაშორის თანამშრომლობა, როგორც წესი, საერთაშორისო ხელშეკრულებით რეგულირდება. საერთაშორისო ხელშეკრულება (შეთანხმება) შეიძლება იყოს მრავალმხრივი და ორმხრივი. პირველის მაგალითია 1929 წლის ვარშავის კონვენცია და 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენცია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“. ორმხრივს მიეკუთვნება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ სახელმწიფოთაშორისი შე-

თანხმება. თითქმის ყველა ორმხრივი შეთანხმება ეხება მხოლოდ რეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას, მაგრამ ზოგ შემთხვევაში, ასეთი შეთანხმების საგანი შეიძლება იყოს არარეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაც.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივ რეგულირებაში განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის დამხმარე წყაროებს. მათ, პირველ რიგში მიეკუთვნება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ექსპლუატაციის საკითხებზე ავიაკომპანიებს შორის შეთანხმებები. იურიდიულად, ეს შეთანხმებები კერძო-სამართლებრივია, მაგრამ ისინი იდება შესაბამისი სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმებების განსავითარებლად. ყველა ასეთი შეთანხმება ქმნის **Lex avia** — არასახელმწიფოთაშორის საჰაერო სამართალს.

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის დამხმარე წყაროებს ასევე მიეკუთვნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაოს) მიერ მიღებული სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა, რომელიც განკუთვნილია იმ წესების ერთგვაროვნობის უზრუნველსაყოფად, რომლებიც საერთაშორისო აერნაოსნობისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტს ეხება.

მიუხედავად იმისა, რომ იკაოს საერთაშორისო სტანდარტები არ არის მკაცრად სავალდებულო – სახელმწიფოებს უფლება აქვთ, საკუთარი შეხედულებისამებრ გამოიყენონ ან არ გამოიყენონ ისინი საკუთარ პრაქტიკაში, მათში ჩადებული და სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო გამოცდილებაზე დაფუძნებული უსაფრთხოების წესები სახელმწიფოებს აიძულებს შეასრულონ ეს მოთხოვნები. რეალურად, სწორედ ჩიკაგოს კონვენციითა და მისი 19 დანართით განისაზღვრება მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობა, უსაფრთხო და მოწესრიგებული განვითარება.

ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის დანართები:

დანართი 1. „მოწმობების გაცემა პირადი შემადგენლობისათვის";

დანართი 2. „ფრენის წესები";

დანართი 3. „საერთაშორისო საჰაერო ნავიგაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფა“;

დანართი 4. „სააერნავიგაციო რუკები“;

დანართი 5. „საზომი ერთეულები, რომლებიც უნდა გამოიყენებოდეს საჰაერო და სახმელეთო ოპერაციების დროს“;

დანართი 6. „საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია“;

დანართი 7. „საჰაერო ხომალდების ნაციონალური და სარეგისტრაციო ნიშნები“;

დანართი 8. „საჰაერო ხომალდების ვარგისობა“;

დანართი 9. „ფორმალობების გამარტივება“;

დანართი 10. „საავიაციო ელექტროკავშირი“;

დანართი 11. „საჰაერო მოძრაობის მომსახურება“;

დანართი 12. „ძებნა და გადარჩენა“;

დანართი 13. „საავიაციო შემთხვევების გამოძიება“;

დანართი 14. „აეროდრომები“;

დანართი 15. „სააერნავიგაციო ინფორმაციის სამსახური“;

დანართი 16. „გარემოს დაცვა“;

დანართი 17. „უშიშროება, საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დაცვა უკანონო ჩარევის აქტებისაგან“;

დანართი 18. „საშიში ტვირთის უსაფრთხო საჰაერო გადაზიდვა“;

დანართი 19. „ფრენების უსაფრთხოების მართვა“.

§3. საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ძირითადი პრინციპები

ყველაზე უფრო ზოგადი, უმნიშვნელოვანესი და საყოველთაოდ აღიარებული ქცევის წესები, რომლებიც წარმოადგენენ მთელი საერთაშორისო სამართლებრივი სისტემის ქვაკუთხედს, გამოხატავენ სახელმწიფოთა საერთაშორისო თანამეგობრობის საერთო ნებასა და ინტერესებს, ეფუძნებიან კაცობრიობის განვითარების პროცესის შედეგად დღეისათვის დამკვიდრებულ ზოგადსაკაცობრიო მორალურ ფასეულობებსა და პრინციპებს და სავალდებულოა ყველა არსებული, მათ შორის, ახალაღმოცენებული სახელმწიფოებისათვის, აგრეთვე სხვა სუბიექტებისათვის. შიდასახელმწიფოებრივი სამარ-

თლის პრინციპებისაგან განსხვავებით საერთაშორისო სამართლის ყოველი ძირითადი პრინციპი იურიდიული ნორმაა, რომლის სავალდებულოობა ეფუძნება საყოველთაოდ აღიარებულ ზოგად საერთაშორისო ხელშეკრულებას ან საერთაშორისო ჩვეულებას, ან ორივეს ერთად.

1. მიწა-წყლის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფოს განსაკუთრებული და სრული სუვერენიტეტის პრინციპი. ეს პრინციპი აღიარებულია, როგორც საერთაშორისო შეთანხმებებით (ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის 1-ლი მუხლით), ისე სხვადასხვა სახელმწიფოს კანონმდებლობითაც, კერძოდ, საქართველოს საჰაერო კოდექსით.

ამ პრინციპის შესაბამისად, სახელმწიფო დამოუკიდებლად ადგენს საკუთარი საჰაერო სივრცით სარგებლობის სამართლებრივ რეჟიმს. საჰაერო სივრცე იყოფა: *ზედა* (ხელსაწყოებით საფრენად) და *ქვედა* (ვიზუალური ფრენების) სივრცეებად; კონტროლირებად საჰაერო სივრცედ, რომელიც დაყოფილია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების რაიონებად, სამეთვალყურეო ზონებად, აერსაკვანძო (საკვანძო) და სააეროდრომო რაიონებად, საჰაერო ტრასების სააეროდრომო არეებად (მოცდის, აფრენის, საპილოტაჟო), საჰაერო ხომალდების მოფრენისა და გაფრენისთვის შემოსასვლელ და გასასვლელ დერეფნებად, საცდელი ფრენის ზონებად, ასაფეთქებელი სამუშაოების, სროლის რაიონებად და არაკონროლირებად საჰაერო სივრცედ, რომელშიც ხდება მხოლოდ ფრენის საინფორმაციო მომსახურება, საავარიო შეტყობინების უზრუნველყოფა და გამოიყოფა საკონსულტაციო მარშრუტები და საკონსულტაციო რაიონები.

ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-9 მუხლის „ა“ პუნქტის შესაბამისად, სახელმწიფოს ასევე შეუძლია საკუთარი ტერიტორიის ფარგლებში დაადგინოს აკრძალული საჰაერო არეები, იმ პირობით, რომ მათი რეჟიმი ერთნაირად იმოქმედებს ამ სახელმწიფოს რეგულარულ საჰაერო მიმოსვლაში მონაწილე საჰაერო ხომალდებისა და კონვენციის წევრი სხვა სახელმწიფოების ანალოგიური საჰაერო ხომალდების მიმართ. სახელმწიფოს შეუძლია (მუხლი 9, პუნქტი „ბ“) განსაკუთრებული გარემოებისას ან განსაკუთრებული მდგომარეობის პერიოდში, საზოგადოებრივი უსაფრთხოებიდან გამომდინარე,

დროებით შეზღუდოს ან აკრძალოს ფრენები მის მთელს ტერიტორიაზე ან რომელიმე ნაწილში კონვენციის მონაწილე ყველა სხვა სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდების მიმართ.

სახელმწიფოს საჰაერო სივრცე შეიძლება გამოყენებულ იქნეს უცხოეთის საფრენი აპარატების საფრენად მხოლოდ სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად (ნებართვა საჰაერო მიმოსვლათა შესახებ ხელშეკრულების ფორმით ან კომპეტენტური სახელმწიფო უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ფრენის ერთჯერადი ნებართვა). სახელმწიფო ვალდებულია საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესაბამისად საკუთარი ტერიტორიის ფარგლებში უზრუნველყოს სხვა სახელმწიფოთა უფლებების დაცვა (საერთაშორისო ფრენებისთვის მარშრუტისა და აეროპორტის გამოყოფა, უცხოეთის ავიაკომპანიებისთვის მინიჭებული კომერციული უფლებების რეალიზაციაში ხელშეწყობა და სხვ.).

სახელმწიფომ საკუთარი საჰაერო სივრცით იმგვარად უნდა ისარგებლოს, რომ ზიანი არ მიაყენოს სხვა სახელმწიფოების მართლზომიერ ინტერესებს. მაგალითად, დაუშვებელია ზებგერითი ბარიერის გასვლით საზღვრისპირა ზოლში ფრენა, თუ ბგერითი დარტყმის შედეგები (ზვავი და ნაგებობებზე, ხუროთმოძღვრების ძეგლებსა და ა.შ. აკუსტიკური ზემოქმედება) ზიანს იწვევს მეზობელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.

უცხო სახელმწიფოს ტერიტორიის საზღვრებში ფრენისა და ყოფნის დროს, ყველა საჰაერო ხომალდი ვალდებულია მკაცრად დაიცვას ამ სახელმწიფოში მოქმედი კანონები და წესები, რომლებიც ეხება ფრენის შესრულებას. საჰაერო სივრცეზე სუვერენიტეტის პრინციპის შესაბამისად, სახელმწიფო, ჩვეულებრივ, ადგენს ფრენის მარშრუტებს ან ტრასებს და, თუ საჭიროა, ფრენებისთვის აკრძალულ არეებს, ასევე განსაზღვრავს რადიოკავშირისა და ფრენის უსაფრთხოების წესებს. აეროპორტში უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის ჩასვლისას ყოველი სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოს უფლება აქვს ჩაატაროს მისი დათვალიერება და დოკუმენტების (რეგისტრაციის მოწმობის, საფრენად ვარგისობის მოწმობის, ეკიპაჟის წევრების კვალიფიკაციის მოწმობის, მგზავრების სიისა და სხვ.)

შემოწმება. სახელმწიფოში შემოსულ და იქიდან წამსვლელ უცხოეთის საჰაერო ხომალდებზე, მათ ეკიპაჟსა და მგზავრებზე ვრცელდება საპასპორტო, საბაჟო, სანიტარიული, საკარანტინო და სხვა წესები, ასევე სახელმწიფოში საქონლის (ქონების) შეტანისა და გატანის მოქმედი წესები.

ამ წესიდან გარკვეული გამონაკლისი დაიშვება ტერიტორიული წყლებით გადამკეტ საერთაშორისო სრუტეებზე სატრანზიტო და საარქიპელაგო ფრენის დროსაც, ასევე სრუტეების თავზე (მაგალითად, შავი ზღვის სრუტეებზე) ფრენის შესახებ სპეციალური შეთანხმებების არსებობის შემთხვევაში. ასეთ სიტუაციებში მოქმედებს სპეციალური წესები.

ყოველი სახელმწიფოს სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტი ვრცელდება მისი სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის მიმართ. ეს დებულება ან წანამძღვარი ასახულია მრავალი სახელმწიფოს საჰაერო კოდექსში და დადასტურებულია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის პირველი მუხლით.

საჰაერო სივრცეზე სუვერენიტეტი სახელმწიფო სუვერენიტეტის შემადგენელი ნაწილია, ამიტომ სახელმწიფო სუვერენიტეტის საერთო თვისება – მთელ ტერიტორიაზე ხელისუფლების უზენაესობა და საერთაშორისო ურთიერთობებში დამოუკიდებლობა – სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზეც ვრცელდება და სახელმწიფო საკუთარი საჰაერო სივრცის დარეგულირებაში სუვერენულია, ე.ი. მოქმედებს მხოლოდ და მხოლოდ საკუთარი კანონმდებლობისა და არა სხვა სახელმწიფოსი. სახელმწიფოს მიერ ხელისუფლების მთელი სისრულით განხორციელება, რომელიც თუ უზენაესია და გამორიცხავს რაიმე სხვა საჯარო ხელისუფლებას ეროვნული საჰაერო სივრცის ფარგლებში, ვლინდება სახელმწიფოს კანონმდებლობით, საკუთარ საჰაერო სივრცეზე სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტის პრინციპის განმტკიცებაში.

საჰაერო სივრცეზე სუვერენიტეტი სხვადასხვა ფორმით ვლინდება, მაგრამ უფრო ხშირად – იურისდიქციის ფორმით, რომელიც ხორციელდება საკუთრივ საჰაერო სივრცისა და იმ საჰაერო ხომალდების მიმართაც, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ ამ

სივრცეში. იურისდიქცია *სახელმწიფოს მბრძანებლობაა* საკუთარი ტერიტორიისა და მის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის მიმართ, ე.ი. მას აქვს უფლება, დაადგინოს (მითითებითი იურისდიქცია) და მიიღოს ისეთი კანონები და წესები (აღსრულებითი იურისდიქცია), როგორსაც ჩათვლის საჭიროდ საკუთარ საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფო ხელისუფლების განსახორციელებლად. მბრძანებლობის ფუნქცია პირდაპირ არის დაკავშირებული რეგულირების ფუნქციასთან.

სახელმწიფო საკუთარი შეხედულებისამებრ ქმნის, როგორც თავისი ქვეყნის, ისე უცხო სახელმწიფოთა პირების და ორგანიზაციების საჰაერო საქმიანობის მარეგულირებელ ეროვნულ კანონმდებლობას. სახელმწიფო რეგულირება ვრცელდება შიდა და საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვაზე, ასევე თავისი ქვეყნისა და უცხოელ ავიაგადამყვან-გადამზიდავებზე. საერთაშორისო აერნაოსნობისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დარგში ეროვნული რეგულირების მიზანი განისაზღვრება სახელმწიფოს კონკრეტული პირობებით, ხოლო ამ პირობებზე გავლენას ახდენს ტერიტორიის სიდიდე, ეკონომიკური განვითარების ხარისხი, საშინაო და საგარეო პოლიტიკა და ა.შ.

საერთაშორისო აერნაოსნობის მიზნებია:

ა) ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა;

ბ) სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების საფრენად დაშვების პირობების დადგენა;

გ) აერსანაოსნო სამსახურების მიერ ფრენების მართვა და კონტროლი;

დ) სუვერენული საჰაერო სივრცის უკანონო ხელყოფისაგან დაცვა;

ე) საფრთხეში მყოფი საჰაერო ხომალდებისათვის დახმარების აღმოჩენა.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში ეროვნული რეგულირების საგანია:

ა) საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლებში გამოყენებული საჰაერო ტრანსპორტის მიერ საერთაშორისო მოთხოვნების დაცვა;

ბ) სახელმწიფო ბაზარზე საჰაერო ტრანსპორტის დაშვების უზრუნველყოფა;

გ) ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების უფლება;

დ) ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების ნიხრი;

ე) ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის ტევადობის რეგლამენტაცია;

ვ) საჰაერო ხომალდების იჯარა;

იურისდიქციის განხორციელებისას სახელმწიფო ადგენს კანონებსა და წესებს, რომლებიც ეხება:

ა) სახელმწიფო ტერიტორიის ფარგლებში საერთაშორისო და შიდა ფრენების შესრულების წესებს;

ბ) ავიასაწარმოების კომერციული საქმიანობის რეგულირებას;

გ) საჰაერო ტრანსპორტის სრულუფლებიანი სახელმწიფო ორგანოს ფუნქციებსა და კომპეტენციას.

საჰაერო სივრცეზე სუვერენიტეტის პრინციპი ამოსავალია საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი შეთანხმებების, მრავალი დებულების განსაზღვრისას, განსაკუთრებით იმ საჰაერო ხომალდების მოფრენისა და გაფრენის მარეგულირებელი კანონებისა და წესების შემოღებისას, რომლებიც არეგულირებენ საერთაშორისო ფრენებს, მგზავრების, საჰაერო ხომალდების, ეკიპაჟისა და ტვირთების გადაყვანა-გადაზიდვას.

2. სუვერენულ საჰაერო სივრცეში საერთაშორისო ფრენებისა და გადაყვანა-გადაზიდვების ნებადამრთველი წესის პრინციპი გამომდინარეობს საჰაერო სივრცეზე სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტის პრინციპიდან. ამ პრინციპის შესაბამისად, უცხოური საწარმოებისა და უცხოელი პირების ყოველი საერთაშორისო ფრენა და ავიაგადაყვანა-გადაზიდვა შეიძლება განხორციელდეს მხოლოდ სახელმწიფოს ნებართვით. აფრენა-დაფრენასა და გადაყვანა-გადაზიდვაზე ნებართვის გაცემა არის სახელმწიფოს სუვერენიტეტზე დამყარებული ხელისუფლების გამოვლენა და რეალიზება. ნებადამრთველი წესის პრინციპი ქმნის სახელმწიფოს სახელისუფლებო უფლებამოსილებათა იურიდიულ საფუძველს საკუთარი ტერიტორიის ფარგლებში საერთაშორისო ფრენების სამართლებრივი რეგულირების მიმართ. ეს უფლებამოსილებები ვლინდება საკანონმდებლო,

აღმასრულებელ და სასამართლო სფეროში. საკანონმდებლო სფეროში სახელმწიფო, საკუთარი შეხედულებისამებრ განსაზღვრავს:

ა) საერთაშორისო ფრენების შესრულების კანონიერების საფუძველს (საერთაშორისო ხელშეკრულება, სპეციალური ნებართვა და ა.შ.);

ბ) ნებართვის გაცემის წესს, რომელიც თავისი სახელმწიფოს და უცხოელ ავიაგადამყვან-გადამზიდველს უფლებას აძლევს, განახორციელოს საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები;

გ) მოთხოვნებს, რომლებიც სავალდებულოა სახელმწიფო ტერიტორიის ფარგლებში საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას;

დ) სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე საერთაშორისო ფრენების კონტროლის ზომებს;

ე) ტერიტორიული სუვერენის თანხმობის გარეშე, სუვერენულ საჰაერო სივრცეში ფრენების დაუშვებლობისა და აღკვეთის ზომებს;

ვ) დადგენილი ნებადამრთველი წესის დარღვევისათვის სასჯელის ზომებს.

აღმასრულებელ სფეროში სახელმწიფო ნიშნავს საჰაერო ტრანსპორტზე უფლებამოსილ ორგანოებს, რომლებიც უშუალოდ აგებენ პასუხს სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტის ყველა ასპექტის, როგორც ტექნიკური, ე.ი. აერნაოსნობისა და საავიაციო უსაფრთხოების, ისე ეკონომიკური – საჰაერო ტრანსპორტის კომერციული ასპექტების რეგულირებაზე. აერნაოსნობის სფეროში ნებადამრთველი წესის დაცვაზე ზედამხედველობის ფუნქციას ასრულებენ საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოები (სმმო), რომლებიც თვალყურს ადევნებენ თავისი ქვეყნისა და უცხოური საჰაერო ხომალდების ყველა საერთაშორისო ფრენას, მათ მიერ სახელმწიფო საზღვრის გადაკვეთიდან და დადგენილ საერთაშორისო ტრასაზე ფრენიდან დაწყებული, დანიშნულების აეროპორტში დაფრენამდე. ასევე, სმმ-ის ორგანოები აკონტროლებენ აეროპორტიდან თავისი ქვეყნისა და უცხოური საჰაერო ხომალდების ფრენას სახელმწიფო საზღვრებიდან მათ გასვლამდე. სმმ-ის ორგანოები საზღვრებს არ იცავენ, ამ ფუნქციას თავდაცვის სამხედრო-საჰაერო ძალები ასრულებენ. რო-

გორც ცნობილია, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის პრაქტიკაში სრულდება რეგულარული და არარეგულარული ფრენები. თუ რეგულარული საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები ძირითადად რეგულირდება ორმხრივი შეთანხმებების საფუძველზე, არარეგულარული საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები ეროვნული კანონმდებლობის ბაზაზე წყდება.

ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია განასხვავებს უფლებებს, რომლებსაც სახელმწიფო აძლევს საერთაშორისო არარეგულარულ ფრენებს (მუხლი 5) და რეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას (მუხლი 6). მე-5 მუხლის მიხედვით, ყოველი სახელმწიფო არაკომერციული მიზნებით სატრანსპორტო ფრენისა და დაფრენის უფლებას აძლევს სხვა სახელმწიფოთა ყველა იმ საჰაერო ხომალდს, რომლებიც ახორციელებენ საერთაშორისო არარეგულარულ ფრენებს „წინასწარი ნებართვის მიღების აუცილებლობის გარეშე". შემდეგ ამ მუხლში ნათქვამია, რომ არარეგულარული ფრენები, ასევე, „სარგებლობს პრივილეგიით ჩასხას მგზავრები, მიიღოს ტვირთი ან ფოსტა იმ პირობით, რომ ნებისმიერ სახელმწიფოს, სადაც ხდება ასეთი დატვირთვა ან გადმოტვირთვა, უფლება აქვს დაადგინოს ისეთი უფლებები, პირობები ან შეზღუდვები, რომლებსაც ის საჭიროდ ჩათვლის". მე-5 მუხლის პრაქტიკული შედეგია ის, რომ საერთაშორისო არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვის რეგულირება ხორციელდება ცალკეულ სახელმწიფოებში მოქმედი წესებით. არსებობს მხოლოდ მცირე რაოდენობის ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებები, რომლებიც ერთობლივ რეგულირებას ითვალისწინებს.

ზოგადად სახელმწიფოებში უცხოეთის საჰაერო ხომალდების ერთჯერადი ფრენის ნებართვის გაცემის წესს ადგენს ეროვნული კანონმდებლობა. ნებართვა ეხება დადგენილ საერთაშორისო საჰაერო ტრასებზე ფრენებს ერთ შემთხვევაში, მეორეში – სხვა სახელმწიფოებში ამ ტრასებით საქართველოს ტერიტორიაზე ერთჯერად სატრანზიტო გადაფრენას, მათ შორის ტერიტორიაზე დაფრენის გარეშე. იმ აეროდრომებსა და აეროპორტებზე ერთჯერადი გადაფრენის ნებართვა, რომლებიც საერთაშორისო ფრენებისთვის არ არის ღია, აგრეთვე ამ ტრასების გარეთ შიდა საჰაერო ტრასებზე ფრენის

საერთაშორისო აეროპორტებში დასაფრენად, აგრეთვე უცხოეთის საჰაერო ხომალდების სატრანზიტო ფრენების ნებართვა, ასევე შეიძლება მიღებულ იქნეს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის უფლებამოსილ ორგანოსთან შეთანხმებით.

3. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრინციპში მოიაზრება სახელმწიფოს სუვერენული უფლება მიიღოს ტექნიკური, საექსპლუატაციო, ორგანიზაციული, აერსანაოსნო და ინფორმაციული ხასიათის ის ზომები, რომელიც უზრუნველყოფს ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის უსაფრთხო საერთაშორისო და შიდა ფრენების შესრულებას. ამ უფლებას შეესატყვისება სახელმწიფოს მოვალეობა, დაიცვას უსაფრთხოების მაღალი დონე ნებისმიერი ფრენის დროს. ამ მოვალეობას საერთაშორისო და საშინაო ასპექტი აქვს.

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის პრინციპების უზრუნველყოფის ურთიერთვალდებულებები სახელმწიფოებს ეკისრებათ საერთაშორისო ხელშეკრულებით. ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია მთავარ ამოცანად ისახავს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციისათვის ისეთი პირობების შექმნას, რომლის დროსაც ის შეიძლება „უსაფრთხოდ და მოწესრიგებულად" განვითარდეს. პრაქტიკულად, საჰაერო მიმოსვლის ყველა ორმხრივი შეთანხმება შეიცავს უსაფრთხოების სათანადო დონის დაცვის ურთიერთვალდებულებების დებულებებს, ასევე-სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული ან უკანონო ჩარევის აქტებთან დაკავშირებული გარემოებების აღმოფხვრის ან გადაწყვეტის საკითხებზე თანამშრომლობის განხორციელების პროცედურებს. იკაო-ს საბჭოს მიღებული აქვს საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის შესახებ ტიპობრივი მუხლი რომლის შეტანა მიზანშეწონილია „საჰაერო მიმოსვლის შესახებ" ორმხრივ შეთანხმებებში. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრინციპთან ერთად სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების საერთაშორისო-სამართლებრივი ნორმები ერთობლიობაში ქმნის შესაბამის საერთაშორისო-სამართლებრივ რეჟიმს.

სუვერენულ საჰაერო სივრცეში ფრენის უსაფრთხოების მაღალ

დონეზე უზრუნველყოფა სახელმწიფოს ფუნქციაა. განაგებს რა თავის საჰაერო სივრცეს, სახელმწიფო მოვალეა შეიმუშაოს და დაიცვას მისი პრაქტიკული გამოყენების საჭირო პირობები. გამოყენების ძირითადი პირობა არის ფრენების უსაფრთხოება, რაც ეროვნული საავიაციო კანონმდებლობის უმნიშვნელოვანესი პრინციპია. ამ პრინციპის შესაბამისად, სახელმწიფო ზუსტად განსაზღვრავს საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ვარგისობას, ადგენს აეროდრომების, აეროპორტებისა და საჰაერო ტრასებისადმი წაყენებულ ტექნიკურ მოთხოვნებსა და ნორმატივებს, იღებს ფრენებისა და მართვის წესებს, განსაზღვრავს საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის წესს. ნორმატიული წესები, მითითებები და მოთხოვნები, რომლებსაც სახელმწიფო იღებს საკუთარი საჰაერო სივრცის უსაფრთხოდ გამოყენებისათვის, ქმნის სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სახელმწიფო რეჟიმს. მასში განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს ნორმებს, რომლებიც სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე საერთაშორისო ფრენების განხორციელების წესს ეხება. ეს იმაზე მეტყველებს, *რომ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ეროვნული საჰაერო სამართლის ამოცანაა*. ამრიგად, სამოქალაქო ავიაციის ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საერთაშორისო-სამართლებრივი და სახელმწიფო რეჟიმები ერთობლივად მოქმედებს და ერთმანეთს ავსებს. ასეთი თანაარსებობისა და ურთიერთქმედების იურიდიული საფუძველია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრიციპი.

4. ნაცვალგების პრინციპი ნიშნავს სახელმწიფოს მიერ უცხოური ავიასაწარმოსათვის სახელმწიფოების მიმართ, უფლებების უპირატესობების მინიჭება იმ პირობით, რომ ანალოგიური უფლებები და უპირატესობები მიენიჭება მის შესაბამის ავიასაწარმოს იმ სახელმწიფოში, სადაც ის იმყოფება და ახორციელებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებულ საქმიანობას. მაგრამ ხაზებიც, ისევე, როგორც რეგულარული ფრენებისათვის გამოყენებული დასაფრენი პუნქტების რიცხობრივი თანასწორობა, მკაცრად არ არის დაკავშირებული ნაცვალგების პრინციპთან. ის

არ მოითხოვს შეთანხმების მონაწილეების მიერ ერთმანეთისათვის მიცემული უფლებისა და უპირატესობის აბსოლუტურ იდენტურობას. ნაცვალგება გულისხმობს რეგულარული ფრენის ორგანიზებასთან დაკავშირებული ერთმანეთის ინტერესების, შესაძლებლობებისა და რეალური ვითარების გათვალისწინებას.

ნაცვალგების პრინციპი უაღრესად მნიშვნელოვან როლს ასრულებს, როგორც სახელმწიფოების, ისე საერთაშორისო საჰაერო გადმყვან-გადამზიდველების ეკონომიკური ინტერესების დაცვასა და უზრუნველყოფაში. მათი ეკონომიკური ეფექტურობა მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული. როგორც ეროვნული საჰაერო ტრანსპორტის ბაზრის სეგმენტი, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები ერთი ქვეყნიდან მეორეში, შიდა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საპირისპიროდ, როგორც წესი, მთლიანად დახურულია უცხოური ავიაკომპანიებისთვის, საერთაშორისო პროცესს კი მხოლოდ ერთი ავიაგადამზიდველი ვერ შეასრულებს, თუმცა ესეც ხშირად გვხვდება პრაქტიკაში. უმეტეს შემთხვევაში, დამკვიდრებულ საერთაშორისო საჰაერო მომსახურებას წარმართავს ორი ავიაგადამზიდველი, რომლებიც ამისთვის სპეციალურად არიან დანიშნული მხარეების მიერ საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი ხელშეკრულებების შესაბამისად. ამ ავიაკომპანიებისათვის ორმხრივი ეკონომიკური ინტერესია ამ ხაზების ექსპლუატაციისგან მოგების მიღება.

5. სახელმწიფო ტერიტორიის ფარგლებს გარეთ ფრენის თავისუფლების პრინციპი მოქმედებს განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონისა და ღია ზღვის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის მიმართ. ასეთი საჰაერო სივრცე საერთაშორისო ანუ ღია სივრცედ ითვლება. ფრენის თავისუფლების პრინციპის შესაბამისად, ნებისმიერ საჰაერო ხომალდს (სამხედროსა და არასამხედროს) უფლება აქვს თავისუფლად იფრინოს იმ საერთაშორისო საჰაერო სივრცეში, რომელზეც რომელიმე სახელმწიფოს იურისდიქცია არ ვრცელდება. ფრენის თავისუფლება არსებობს იმ უფლებებთან ერთად, რომელთა გამოყენებაც შეუძლია ნებისმიერ სახელმწიფოს საერთაშორისო საჰაერო სივრცეში. ყველა სახელმწიფოს უფლება აქვს განახორციელოს იურისდიქცია საკუთარ საჰაერო ხომალდზე, უზრუნველყოს სუ-

ვერენული საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ ფრენის უსაფრთხოება, გამოიყენოს საჰაერო ხომალდები ღია ზღვაში უცხოეთის საზღვაო ხომალდების დევნის მიზნით, ზღვისპირა სახელმწიფოს კანონებისა და წესების დარღვევისათვის, მეკობრეობისა და მონებით ვაჭრობის აღსაკვეთად. გარდა ამისა, ფრენის განხორციელებისას, სახელმწიფოები მოვალენი არიან დაიცვან იკაოს მიერ რეკომენდებული ფრენის წესები, თავიდან აიცილონ ინციდენტები ღია ზღვის თავზე, მისი დაბინძურება, გაუწიონ დახმარება განსაცდელში მყოფ საზღვაო და საჰაერო ხომალდებს, არ დაუშვან ამოსაცნობი ნიშნების გარეშე საკუთარი საჰაერო ხომალდების ფრენა.

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებით მოქალაქეების გადაადგილების პირობების უზრუნველყოფა უმთავრესია სახელმწიფოს ტერიტორიაზე და მის ფარგლებს გარეთ, რომლის გარეშეც წარმოუდგენელია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების უზრუნველყოფა. გარკვეულწილად დამოუკიდებელი და ავტონომიური ინსტიტუტები ასრულებენ მკაცრად განსაზღვრულ ფუნქციებს საერთაშორისო საჰაერო სამართალში. **„საერთაშორისო ფრენების უფლება“** ფორმირდება პრინციპებით და ნორმებით, რომლებიც განსაზღვრავს საჰაერო სივრცის გამოყენების იურიდიულ სტატუსს და რეჟიმს ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ფრენების მიზნებისათვის, ქვეყნის ტერიტორიაზე და მის ფარგლებს გარეთ. სახელმწიფოების კუთვნილ საჰაერო სივრცეს აქვს სუვერენული საჰაერო სივრცის სტატუსი, პირდაპირი და უშუალო კავშირი სახელმწიფო ტერიტორიასთან, რომლის მიმართაც სახელმწიფო ახორციელებს სრულ და განსაკუთრებულ სუვერენიტეტს. საერთაშორისო ფრენებისათვის სუვერენული საჰაერო სივრცე დახურულია უცხოური საჰაერო ხომალდებისათვის. ამის მიუხედავად, საერთაშორისო საჰაერო ნაოსნობით დაკავებული სამოქალაქო თვითმფრინავები დიდი ხნის განმავლობაში ასრულებდნენ საერთაშორისო ფრენებს ყოველგვარი დაბრკოლების გარეშე მრავალი სახელმწიფოს სუვერენულ საჰაერო სივრცეში. ჯერ კიდევ 1919 წელს სახელმწიფოებმა გადაწყვიტეს საჰაერო სივრცის გახსნა სამოქალაქო თვითმფრინავების საერთაშორისო ფრენებისათვის, მაგრამ მხოლოდ ფრენის ნებართვის მიღების

პირობით. საჰაერო მიმოსვლებისთვის ნებართვის გაცემის პროცედურა გახდა საერთაშორისო ფრენების სარგებლობის ფუნდამენტური პრინციპი სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეში. სხვა ვითარებაა სახელმწიფო ტერიტორიის ფარგლებს გარეთ არსებული საჰაერო სივრცის შემთხვევაში, რომელიც არავის კუთვნილება არაა, შესაბამისად, მას აქვს საერთაშორისო საჰაერო სივრცის სტატუსი. ეს სივრცე ღიაა და ფართო საზოგადოებისთვის ხელმისაწვდომია, როგორც სამოქალაქო, ისე სამხედრო თვითმფრინავების შეუფერხებელი ფრენისთვის. ამ ფრენებზე ნებართვის მიღება საჭირო არ არის.

§4. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეჟიმი

1. სახელმწიფო ტერიტორიის საზღვრებში ფრენების სამართლებრივი რეგულირება. რეგისტრაციის სახელმწიფოს ტერიტორიის საზღვრებს გარეთ გასვლისას სამოქალაქო საჰაერო ხომალდი გადალახავს საკუთარი და სხვა სახელმწიფოს საზღვრებს. ეს ფაქტი არის ფრენის საერთაშორისოდ ცნობის საფუძველი.

საერთაშორისო ფრენების რეგულირება შიდა სახელმწიფოებრივი კომპეტენციის სფეროს განეკუთვნება. ამ ფაქტის აღიარებიდან ამოდის ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია. მისი მე-11 მუხლის შესაბამისად, „კანონები და წესები, რომლებიც საერთაშორისო აერნაოსნობაში დაკავებული საჰაერო ხომალდების მის ტერიტორიაზე დაშვებას ან მისი ტერიტორიიდან წასვლას ეხება, გამოიყენება ხელშეკრულების მონაწილე ყველა სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდებისათვის, მათი ეროვნულობის განუსხვავებლად და ასეთი საჰაერო ხომალდები ამ წესებს იცავენ იმ სახელმწიფოს ტერიტორიის საზღვრებში მისვლის, წასვლის ან დროებით ყოფნის დროს“. ამით ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოებმა დააფიქსირეს, რომ ყოველი ქვეყნის იმ კანონებს, რომლებიც არეგულირებენ სუვერენულ საჰაერო სივრცეში ფრენებს, ურთიერთაღიარებენ და დაიცავენ. ამავე წესიდან ამოდის საჰაერო მიმოსვლის ორმხრივი შეთანხმებები,

რომლებშიც სავალდებულოა იყოს მეორე მხარის საჰაერო ხომალდებისათვის დაშვებისა და გაფრენის კანონების გამოყენების მუხლი.

სახელმწიფოს საჰაერო კანონმდებლობით რეგულირდება საერთაშორისო ფრენების შემდეგი საკითხები:

ა) უცხოეთის საჰაერო ხომალდების სუვერენული საჰაერო სივრცის საზღვრებში დაშვება;

ბ) აერნაოსნობის განხორციელება;

გ) სახელმწიფო ტერიტორიის საზღვრების გადაკვეთა ეროვნული და უცხოეთის საჰაერო ხომალდების მიერ.

სახელმწიფოს შესაბამისი კანონი, ჩვეულებრივ, განსაზღვრავს ეროვნული საჰაერო სივრცის ფარგლებში უცხოეთის საჰაერო ხომალდის მიერ ფრენის მართლზომიერი შესრულების ორ საფუძველს. ესენია; პირველი – *საერთაშორისო ხელშეკრულება* და, თუკი ასეთი ხელშეკრულება არ არსებობს, მეორე – *განსაკუთრებული ნებართვა*. სწორედ აქედან ამოდის საქართველოს საჰაერო კოდექსი.

სახელმწიფო სმმ-ის ორგანოს ზედამხედველობით ადგენს მისი სახელმწიფო საზღვრების დადგენილ ეშელონებზე გადაკვეთის წესს.

საქართველოს საზღვრის გადაფრენისას საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი, რომელიც საერთაშორისო ფრენას ახორციელებს, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს ატყობინებს (აცნობებს) გადაფრენის ფაქტობრივ დროსა და ფრენის დერეფანს. ამ წესების დაცვას განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს. საქართველოს საჰერო კოდექსის შესაბამისად, საჰაერო ხომალდი, რომელმაც, მისი კომპეტენტური ორგანოების ნებართვის გარეშე გადაკვეთა საქართველოს სახელმწიფო საზღვარი და/ან ჩაიდინა სახელმწიფო საზღვრის გადაფრენის წესების სხვა დარღვევა, ცნობილი იქნება საჰაერო ხომალდ-დამრღვევად და გამოიყენება იძულებითი ზომები მის დასაფრენად.

სახელმწიფო განსაზღვრავს სახელმწიფო ტერიტორიის თავზე უცხოეთის საჰაერო ხომალდის ფრენის წესს: უცხოეთის საჰაერო ხომალდის ფრენის მარშრუტსა და მისი დაფრენის ადგილს. საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის გადმოკვეთის შემდეგ, საქართველოს საჰაერო სივრცეში უცხოეთის საჰაერო ხომალდების ფრენა ხორციელდება მხოლოდ დადგენილ საერთაშორისო საჰაერო ტრასაზე

და ისინი დაფრინდებიან საერთაშორისო ფრენისათვის ღია აეროპორტში.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის პრაქტიკაში ხშირად ხდება სატრანზიტო ფრენის წინასწარი შეთანხმება (დათქმა), რომელშიც უნდა აისახოს სახელმწიფო ტერიტორიის საზღვრებში უცხოეთის საჰაერო ხომალდის ფრენა, როგორც დაფრენის გარეშე, ისე წმინდა ტექნიკური, არაკომერციული ან კომერციული მიზნებისათვის დაფრენაც. საკუთარი ტერიტორიის თავზე სატრანზიტო ფრენის ნებართვის გაცემის თუ გაუცემლობის უფლება თითოეული სახელმწიფოს განსაკუთრებულ კომპეტენციას განეკუთვნება. ეს უფლება ემყარება ფრენის ნებადამრთველი წესის პრინციპს, რომლის შესაბამისად, სახელმწიფო საკუთარი შეხედულებისამებრ, წყვეტს საკუთარი ტერიტორიის თავზე უცხოეთის საჰაერო ხომალდების სატრანზიტო ფრენის საკითხებს. მაგრამ თუ სახელმწიფო ჩიკაგოს 1944 წლის მრავალმხრივი შეთანხმების მონაწილეა, მაშინ მისმა საჰაერო ხომალდმა მეორე მონაწილე სახელმწიფოს ტერიტორიის თავზე შეიძლება განახორციელოს სატრანზიტო ფრენა ან დაფრენის გარეშე, ან არაკომერციული მიზნებით – დაფრენით. გარდა ამისა, ჩიკაგოს კონვენციის მე-5 მუხლი ფორმალურად უშვებს სახელმწიფოს ტერიტორიაზე დაუფრენლად ფრენის განხორციელების შესაძლებლობას მისი წინასწარი ნებართვის გარეშე. მაგრამ მასში მოცემული წინასწარი დათქმები იმდენად ფართოა, რომ სახელმწიფოები იყენებენ საკუთარი ტერიტორიის თავზე დაუშვებლად ფრენაზე ნებართვის მიღების მოთხოვნის დასასაბუთებლად. მთლიანად საერთაშორისო საჰაერო ტრანზიტი რეგულირდება ეროვნული კანონმდებლობით ან საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი შეთანხმებებით.

2. ღია ზღვის, საერთაშორისო სრუტეების და არქიპელაგის თავზე ფრენის სამართლებრივი რეგულირება. ღია ზღვის თავზე ფრენის თავისუფლება არ არის ერთადერთი, რომელიც განსაზღვრავს ტერიტორიული წყლების საზღვრებს გარეთ არსებული საჰაერო სივრცის გამოყენების რეჟიმს. ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 მუხლის მიხედვით, ღია ზღვის თავზე მოქმედებს ამ კონვენციის მე-2 დანართით („ფრე-

ნის წესები") დადგენილი ფრენის წესები. ფრენის წესებს, რომლებიც, ღია ზღვის თავზე ფრენისას უნდა დაიცვან ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოების საჰაერო ხომალდებმა, ფრენის მხოლოდ ის წესები მიეკუთვნება, რომლებიც იკაო-ს მიერ საერთაშორისო ნორმადაა აღიარებული. ღია ზღვის თავზე საჰაერო სივრცეში იკაოს ფრენის წესების უდავო დაცვის შესახებ ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 მუხლის მოთხოვნა მოწოდებულია უზრუნველყოს ყველა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფრენის ერთიანი უსაფრთხო რეჟიმი. ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით გათვალისწინებული ფრენის წესები არ ვრცელდება სახელმწიფო ავიაციის (სამხედრო, საბაჟო, საპოლიციო) საჰაერო ხომალდზე.

სართაშორისო სრუტეების თავზე ფრენის რეჟიმი ჩამოყალიბდა ამ სრუტეებზე ნებისმიერი საფრენი აპარატის თავისუფალი და დაუბრკოლებელი ფრენის პრაქტიკის გავლენით, რომლის შედეგადაც დამკვიდრდა საერთაშორისო სრუტეებზე ფრენის თავისუფლების ჩვეულებითი ნორმა. გაეროს 1982 წლის საზღვაო სამართლის კონვენციამ არსებითად ასახა ეს პრაქტიკა, მაგრამ არა ყველა საერთაშორისო სრუტის მიმართ. კონვენციის მოქმედება არ ვრცელდება იმ სრუტეებზე, რომელთა გამოყენების რეჟიმი უფრო ადრე იყო დარეგულირებული, მაგალითად, ბალტიის, შავი ზღვისა და მაგელანის სრუტეებზე. კონვენცია არც იმ სრუტეების მიმართ გამოიყენება, რომლებიც არ გადაიკვეთება ტერიტორიული წყლებით და მათზე მოქმედებს ღია ზღვის რეჟიმი (ლა-მანში, ოტრანტო და სკაგერაკი). კონვენცია არ ვრცელდება ასევე ღია ზღვიდან (განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის ჩათვლით) ტერიტორიულ ზღვაში გამავალ სრუტეებზეც. ასეთ სრუტეებზე, შავი ზღვის სრუტეების გარდა, მოქმედებს ფრენის თავისუფლება. შავი ზღვის სრუტეების რეჟიმის 1936 წლის კონვენციის (მონტრეს კონვენციის) შესაბამისად, შავი ზღვის სრუტეების თავზე სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ფრენის უზრუნველყოფაზე გარკვეული ვალდებულება ეკისრება თურქეთს. ამ სრუტეების თავზე ფრენა შეიძლება შემდეგი პირობების დაცვით: ფრენები უნდა შესრულდეს დადგენილი მარშრუტით, რის შესახებაც უნდა ეცნობოს თურქეთის მთავრობას. სამი დღის

ვადაში მისთვის ცნობილი უნდა გახდეს არარეგულარული საჰაერო რეისების შესახებ, ხოლო რეგულარულ რეისებზე საჭიროა ფრენის თარიღის შეტყობინება.

საზღვაო სამართლის 1982 წლის კონვენციით[53] (მესამე ნაწილი) დადგინდა ტერიტორიული წყლების გადამკვეთი და ღია ზღვის სხვადასხვა ნაწილების შემაერთებელი სრუტეებით (ჰიბრალტარის, ბაბ-ელ-მანდებისა და სხვ.) სარგებლობის განსაკუთრებული რეჟიმი. იგი ძირითადად მოიცავს სატრანზიტო გავლასა და გადაფრენას, რომლებშიც მოიაზრება ნაოსნობისა და გადაფრენის თავისუფლება, რაც მხოლოდ და მხოლოდ „სრუტეზე უწყვეტი და სწრაფი ტრანზიტის" მიზნით ეძლევათ (მუხლი 39, პუნქტი 1). სატრანზიტო ფრენა შეუძლია ნებისმიერ საფრენ აპარატს იმ პირობით, რომ დაუყოვნებლივ მიემართება სრუტეზე, თავს იკავებს სრუტისპირა სახელმწიფოების სუვერენიტეტის, ტერიტორიული მთლიანობის ან პოლიტიკური დამოუკიდებლობის წინააღმდეგ მუქარის ან ძალის გამოყენებისაგან. კონვენციის მესამე კარის დებულებების საერთო აზრის მიხედვით, სატრანზიტო გადაფრენის უფლება ითვალისწინებს:

ა) ყველა სახელმწიფოს უფლებას თავისუფლად ისარგებლოს საერთაშორისო სრუტეების თავზე სატრანზიტო გადაფრენისათვის ღია საჰაერო სივრცით;

ბ) ყველა სახელმწიფოს ნებისმიერი საფრენი აპარატის უფლებას, დაუბრკოლებლად და სრუტისპირა სახელმწიფოს ნებართვის გარეშე, ტრანზიტით გავიდეს ტერიტორიული წყლებით გადამკეტ საერთაშორისო სრუტეებზე;

ამ უფლებებს საფუძვლად უდევს საერთაშორისო სრუტეებზე ტრანზიტის მიზნით ფრენის თავისუფლება, რაც მჭიდროდაა დაკავშირებული ღია ზღვის თავზე ფრენის თავისუფლებასთან.

არქიპელაგის წყლების თავზე ფრენის რეჟიმი მნიშვნელოვნად ჰგავს „სატრანზიტო ფრენას". არქიპელაგი სახელმწიფოს, რომელიც შედგება კუნძულების ერთი ან რამდენიმე ჯგუფისაგან გეოგრაფიული მდებარეობის თავისებურებამ გამოიწვია საერთაშორისო სრუტეებზე საფრენი აპარატების ტრანზიტული ფრენისაგან რამ-

[53] www.un.org

დენიმე განსხვავებული საერთაშორისო ფრენის რეჟიმის დადგენა. ამ რეჟიმთან დაკავშირებულია სახელმწიფოების ორი ჯგუფი – ვინც სარგებლობს არქიპელაგის წყლებით და მეორე თვით არქიპელაგი – სახელმწიფო. ნებისმიერი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდს ეძლევა ზღვის დერეფნების ზემოთ მდებარე საჰაერო დერეფნებით საარქიპელაგო ფრენის უფლება ღია ზღვის ერთი ნაწილიდან მეორე ნაწილში „უწყვეტი, სწრაფი და დაუბრკოლებელი ტრანზიტის მიზნით" (მუხლი 53, პუნქტი 3).

კონვენციის 41-ე მუხლის მიხედვით, არქიპელაგ-სახელმწიფოს შეუძლია მიუთითოს არქიპელაგის წყლების თავზე საფრენად მისაღები სპეციალური საჰაერო დერეფნები. თუ იგი ამას არ აკეთებს, საჰაერო ხომალდს უფლება აქვს, გაიაროს იმ საჰაერო დერეფნებით არქიპელაგის წყლების თავზე, რომლებსაც ჩვეულებრივ იყენებენ საერთაშორისო ფრენის შესასრულებლად. კონვენცია არ მიუთითებს საარქიპელაგო ფრენების თაობაზე, რომ ის არის „გადაფრენის თავისუფლების განხორციელება", როგორც ეს ნათქვამია სატრანზიტო გადაფრენის მიმართ. მაგრამ, არსებითად, ის, რომ საარქიპელაგო გადაფრენა ღიაა და ხელმისაწვდომი, შესაძლებლობას იძლევა ვილაპარაკოთ თავისუფლების რეჟიმზე.

3. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება.

ზოგადად, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა ნიშნავს - ერთზე მეტი სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში განხორციელებულ საჰაერო მიმოსვლას მგზავრების გადაყვანის, ფოსტის ან ტვირთის გადაზიდვის მიზნით, ანაზღაურებით ანუ როგორც რეგულარულ, ისე არარეგულარულ საფუძველზე დაქირავებას. ჩვეულებრივ, *რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა* არის საჯარო სარგებლობისათვის ღია საჰაერო მიმოსვლა, რომელიც ხორციელდება გამოქვეყნებული განრიგის შესაბამისად ან ისეთი რეგულარული სიხშირით, რომ იგი რეისების აშკარად სისტემატური სერიაა. ამის საპირისპიროდ, ნებისმიერი სხვა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა, რომელიც ხორციელდება რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისაგან განსხვავებით, განიხილება, როგორც *არარეგულარული საერთა-*

შორისო საჰაერო მიმოსვლა.

რეგულარული და არარეგულარული საჰაერო მიმოსვლის ფარგლებში, შესაბამისად სრულდება რეგულარული და არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები. ერთობლიობაში ისინი ქმნიან საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარს. ამ ბაზარზე დაშვების წესი განისაზღვრება, როგორც საერთაშორისო, ისე სახელმწიფო წესებით. ასეთი მდგომარეობა არსებობს დაწყებული ავიაციის სულ ადრეული პერიოდიდან, როდესაც სახელმწიფოებმა აღიარეს საჰაერო სივრცეზე თითოეული სახელმწიფოს სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტი. საერთაშორისო გადაზიდვების მიმართ მისი განხორციელება, ჩვეულებრივ, გამოიხატება სახელმწიფოს მიერ გადამზიდველისთვის ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების შესაბამისი ნებართვისა და მოწმობის გაცემით. ამ მიზეზით, საჰაერო ტრანსპორტის სახელმწიფო ბაზარზე უცხოელ ავიაგადამზიდველთა დაშვება მკაცრად არის რეგლამენტირებული.

საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე დაშვების უფლება ნიშნავს ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოს გადამზიდველისათვის უფლებებისა და პრივილეგიების კომპლექსის მიცემას. ეს უფლებები შეიძლება ეხებოდეს რეისების შეთანხმებულ განრიგებს, იმ მარშრუტების გეოგრაფიულ აღწერას, რომელზეც შეიძლება განხორციელდეს საჰაერო მიმოსვლა, ტარიფებსა და ასე შემდეგ. ავიაბაზარზე ავიაგადამზიდველის დაშვების უფლება, როგორც წესი, ეძლევათ მსგავსი უფლებების სანაცვლოდ, სახელმწიფოებს შორის შეთანხმების დადებით და, როგორც წესი, შემოიფარგლება რეგულარული საერთაშორისო მიმოსვლით.

თავისი არსით ბაზარზე დაშვების უფლება, ერთი მხრივ, იძლევა ბაზრის მომსახურების შესაძლებლობას, ხოლო მეორე მხრივ, სახელმწიფოს მხრიდან გარკვეულად იზღუდება და გამოიყენება ბალანსის მისაღწევად მომავალში შესაძლო გაცვლისა და საკუთარ გადამზიდველებზე კონკურენტული ზემოქმედების გამორიცხვით ან მინიმუმამდე დაყვანით, ასევე, საჰაერო ტრანსპორის ბაზრის ზოგიერთი სეგმენტის წახალისებისთვის ზემოქმედების ბერკეტის გაცვლითა და შენარჩუნებით.

ამრიგად, ბაზარზე დაშვების უფლება თვით შეიცავს უფლებებს, რომლებიც განსაზღვრავენ გადამზიდველის შესაძლებლობას, განახორციელოს საკუთარი კომერციული საქმიანობა უცხო სახელმწიფოში. ამ უფლებიდან ძირითადია მარშრუტის უფლება, ექსპლუატაციის უფლება და გადაზიდვის უფლება.

მარშრუტის უფლება გამოიხატება იმ მარშრუტის ან მარშრუტების შეთანხმებული გეოგრაფიული აღწერის ან აღწერათა კომბინაციის სახით, რომელზეც შეიძლება განხორციელდეს საჰაერო მიმოსვლა ან მიმოსვლები და დამტკიცებული მარშრუტების მომსახურების წესები. მარშრუტის უფლება, როგორც წესი, შესულია საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმების მარშრუტების დანართში, რომელშიც ცალკეა აღწერილი შეთანხმების თითოეული მხარის ავიაკომპანიის ან ავიაკომპანიების მიერ გამოსაყენებელი მარშრუტი ან მარშრუტები.

სახელმწიფოსთვის მარშრუტის უფლების მიცემის აღწერის ყველაზე უფრო გავრცელებული წესია ამ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ერთი ქალაქის აღნიშვნა და მეორე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მეორე ქალაქის მითითება (მაგ. თბილისი-პარიზი, თბილისი-ვენა და ა.შ.). გარდა ამისა, მარშრუტის უფლება შეიცავს მარშრუტის გარეთ მდებარე იმ შუალედური პუნქტების განსაზღვრას, რომლებიც სხვა სახელმწიფოების ტერიტორიაზეა.

თავისი არსით, მარშრუტის უფლებები განსაზღვრავს კონკრეტულ ქვეყნებს შორის ავიაგადაზიდვების ბაზარზე დაშვების იურიდიულ პირობებს. ბაზარზე დაშვების სხვა ასეთი სამართლებრივი რეგულირების ფორმა ექსპლუატაციის უფლებაა.

საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებში მგზავრის ბილეთში მითითებული უნდა იყოს გამგზავრების და დანიშნულების პუნქტები. ეს არის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლით დაკავებული თვითმფრინავის მარშრუტი. მარშრუტი სინონიმია საერთაშორისო საჰაერო ხაზის, საერთაშორისო საჰაერო მარშრუტისა და სახელშეკრულებო ხაზისა. იურიდიული თვალსაზრისით, მარშრუტი არის სუვერენული საჰაერო სივრცის გამოყენების ორგანიზაციული და სამართლებრივი ფორმა, რათა უზრუნველყოფილ იქნას საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ფუნქციონირება სახელმწიფოს მიერ დადგენილ სხვა

ქვეყნებთან. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, მარშრუტი არის სახელმწიფოს მიერ ორგანიზებული საჰაერო მიმოსვლის სქემა საერთაშორისო ფრენების პრაქტიკული მხარდაჭერისა და თავის ტერიტორიაზე ტრანსპორტირებისთვის, რომელსაც ის აკონტროლებს ყველაფერში, დაწყებული ვინ და სად მიფრინავს მარშრუტზე, როგორ ხდება მათზე დაკვირვება და შესრულება თვითმფრინავების ეკიპაჟი ფრენის წესების მარშრუტზე მოძრაობის დროს, ემორჩილება საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მითითებებს და მთავრდება მარშრუტისა და მისი საბოლოო დანიშნულების შეცვლით. თითოეულმა სახელმწიფომ ჩამოაყალიბა საერთაშორისო ფრენების მარშრუტები, რომლებიც უცხოური ავიაგადამზიდველის კომერციულ ინტერესებს წარმოადგენს. ეკონომიკურად სასარგებლო საერთაშორისო მარშრუტები საშუალებას აძლევს ავიაკომპანიებს მომგებიანად განახორციელონ რეგულარული და არარეგულარული ფრენები. ამასთან, მათზე წვდომას მკაცრად აკონტროლებენ სახელმწიფოები. მათი საკუთარი ინტერესები, რომელთა უკან ეროვნული გადამზიდველის ინტერესებია, ავალდებულებს მათ არეგულირონ საერთაშორისო მარშრუტებზე შესვლა, რომელიც სუვერენული უფლებების სფეროს მიეკუთვნება. როგორც საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე დაშვების უფლების ელემენტი, მიმოსვლას უფლებას აქვს ორმაგი მნიშვნელობა. ერთი მხრივ, მარშრუტებს ადგენენ სახელმწიფოები, ხოლო მეორე მხრივ, მათი გამოყენების უფლება ეძლევათ უცხოურ ავიაგადამზიდველებს საპასუხო ურთიერთობისა და ურთიერთსარგებლობის საფუძველზე.

ექსპლუატაციის უფლება ნიშნავს სახელმწიფოს უფლებას, დანიშნოს საჰაერო მიმოსვლის მომსახურე ავიაგადამზიდველი და საექსპლუატაციოდ განსაზღვროს საჰაერო ხომალდთა ტიპები, რომლებიც შეიძლება თუ გამოიყენონ შეთანხმებულ მარშრუტებსა და რეისებზე. პრაქტიკაში, ექსპლუატაციის უფლებები განისაზღვრება საჰაერო მიმოსვლის შეთანხმებების მარშრუტთა დანართით ან შესაბამისი მუხლებით. ექსპლუატაციის ერთ-ერთი ძირითადი უფლებაა ავიაგადამზიდველის დანიშვნის უფლება, რომელიც სახელმწიფოს განსაკუთრებული პრეროგატივაა. დანიშვნის პროცედურა გულისხმობს ერთი სახელმწიფოს მიერ დიპლომატიური ნოტით მეორი-

სათვის ფორმალურ შეტყობინებას დამნიშნავი სახელმწიფოს მიერ არჩეული ავიაგადამზიდველის სახელწოდების შესახებ ბაზარზე დაშვების ყველა ან ზოგიერთი უფლებით სარგებლობისთვის, რომლებიც ამ სახელმწიფომ მიიღო მეორე სახელმწიფოსთან საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმების შესაბამისად. შეთანხმების პირობების მიხედვით, გადამყვან – გადამზიდველის დანიშვნა სახელმწიფოს სუვერენულ უფლებათა სფეროს განეკუთვნება. მაგრამ, მეორე მხრივ, ეს უფლება შეესატყვისება სხვა სახელმწიფო უფლებას, არ დაეთანხმოს მოცემული გადამზიდველის დანიშვნას და ამიტომ მას უფლება აქვს უარი თქვას, გააუქმოს, შეაჩეროს საქმიანობა ან შემოიღოს ასეთი დანიშნული ავიაკომპანიის მიერ ექსპლუატაციის განხორციელების უფლების შეზღუდვები. ამის მოტივები სრულიად სხვადასხვა შეიძლება იყოს, მაგრამ გამორიცხული არ არის ერთ-ერთი საფუძვლიანი მიზეზი გახდეს დანიშნული ავიაკომპანიის მიმღები სახელმწიფოს იმ კანონებითა და წესებით დაუცველობა, რომლებიც ასეთი ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების ექსპლუატაციას ეხება.

პრაქტიკაში არსებობს გადამზიდველთა დანიშვნის სხვადასხვა სახე: „ერთადერთი“, როცა იფარგლებიან მხოლოდ ერთი გადამზიდველის დანიშვნით; „ორმაგი“ – ე.ი. ორამდე გადამზიდველია დანიშნული (შეცვლის უფლებით); „მრავალრიცხოვანი და განუსაზღვრელი“ – ნებისმიერი რაოდენობის გადამზიდველის დანიშვნა.

შესაბამისად, თავისი იურიდიული ხასიათის მიხედვით, დანიშვნის უფლება თითოეული სახელმწიფოს ექსკლუზიურ კომპეტენციას წარმოადგენს. ამიტომ, უპირველეს ყოვლისა, დანიშვნის საფუძველია ეროვნული კანონმდებლობა, სპეციალური შიდა პროცედურა ეროვნული გადამზიდველის საერთაშორისო მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმებისათვის, რომლებიც დადგენილია, პირველ რიგში, იკაო-ს სტანდარტებში, რის შემდეგაც სახელმწიფოს მიერ ნებადართულია საერთაშორისო საჰაერო ხაზების ოპერირება. შიდა პროცედურის შემდეგ, დანიშვნა გადადის სხვა ეტაპზე: ერთი სახელმწიფო, დიპლომატიური ნოტის საშუალებით, სხვას ოფიციალურად აცნობებს ავიაკომპანიის სახელწოდებას, რომელიც დანიშნულია სახელმწიფოს მიერ, რათა გამოიყენოს ბაზარზე დაშვების ყველა ან

ზოგიერთი უფლება, რომელიც მიღებული აქვს ამ სახელმწიფოსთან დადებული საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ხელშეკრულების შესაბამისად. სხვა სახელმწიფოს აქვს უფლება არ დაეთანხმოს კონკრეტულ გადამზიდველად არჩევას და უარი თქვას მასზე, გააუქმოს, შეაჩეროს ან დააწესოს შეზღუდვები ასეთი დანიშნული ავიაკომპანიის მუშაობის უფლებაზე. ასეთი უთანხმოების ერთ-ერთი მიზეზი შეიძლება იყოს დანიშნული სახელმწიფოს მიერ ავიაკომპანიის „შეღავათიანი საკუთრებისა და კონტროლის“ მოთხოვნის შეუსრულებლობა. საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი შეთანხმებები ადასტურებს თითოეული სახელმწიფოს სუვერენული უფლების ორმხრივ აღიარებას, განსაზღვრონ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ოპერატორის დანიშვნის პროცედურა დამოუკიდებლად, მისი კანონებისა და რეგულაციების შესაბამისად, დაადგინონ საერთაშორისო იურიდიული აღიარების პროცედურა, რომელიც შემუშავებულია საერთაშორისო საჰაერო მარშრუტების ოპერირებისათვის კონკრეტულად დანიშნული ეროვნული ავიაგადამზიდველისთვის.

შედარებისთვის, გავიხსენოთ, რომ სხვა სახელმწიფოში ელჩების დანიშვნის პროცედურა თითოეული სახელმწიფოს განსაკუთრებული კომპეტენციის სფეროა; იგი ხორციელდება ეროვნული კანონებისა და შესაბამისი რეგულაციების შესაბამისად. სხვა ქვეყანაში გაგზავნილმა ელჩმა უნდა მიიღოს მიმღები სახელმწიფოსგან შეთანხმება, ანუ მისი თანხმობა კანდიდატურაზე. თუ ის არ მიიღება, მაშინ გამგზავნი სახელმწიფო იძულებულია დანიშნოს ახალი ელჩი და ასე შემდეგ, მანამ, სანამ კანდიდატურა არ იქნება მოწონებული მიმღების სახელმწიფოს მიერ. როგორც ჩანს, გადამზიდველის დანიშვნის პროცედურა ელჩის დანიშვნის მსგავსია. ის ფაქტი, რომ იგი ხორციელდება დიპლომატიური არხებით, მიუთითებს იმაზე, რომ ასეთი დანიშვნა ხორციელდება დიპლომატიური და საკონსულო სამართლის წესების შესაბამისად, რაც იძლევა საფუძველს ვიფიქროთ, რომ დანიშნულ გადამზიდველს საერთაშორისო ხასიათის სპეციალური სტატუსი აქვს მინიჭებული. მისი ქვეყანა აღიარებულია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის უფლებამოსილ და ექსკლუზიურ ოპერატორად, რაც დასტურდება მეორე მხარის მიერ დიპლომატიური არხებით და

იმედს იტოვებს, რომ მას ექნება ფართო უფლებამოსილება, წარმოადგინოს თავისი ქვეყნის ინტერესები ორმხრივი ურთიერთობების სფეროში ყველა პრაქტიკულ საკითხზე. არსებობს სხვადასხვა ტიპის დანიშვნა, ის შეიძლება იყოს: **ერთი და შეზღუდული** მხოლოდ ერთი გადამზიდველის დანიშვნით; **ორმაგი** - ეს არის ორი გადამზიდველის დანიშვნა (შეცვლის უფლებით), **მრავალრიცხოვანი და შეუზღუდავი** (ნებისმიერი რაოდენობის გადამზიდველის დანიშვნა).

დანიშნული გადამზიდველის ტიტული ძალზე მნიშვნელოვანია: მის სატრანსპორტო საქმიანობას ეკისრება რიგი ვალდებულებები, რომლებიც წარმოიშობა 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციიდან საერთაშორისო საჰაერო ნაოსნობაში მონაწილე საჰაერო ხომალდების მიმართ. იგი ასევე ვალდებულია, შეასრულოს საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმებები, თუნდაც ისინი პირდაპირ და არაპირდაპირ ეხებოდეს მას. საერთაშორისო ავიაგადამზიდველს სრულიად განსხვავებული პასუხისმგებლობა ეკისრება მგზავრისა და მისი ბარგისთვის მიყენებული ზიანისათვის, ვიდრე ეს გათვალისწინებულია შიდა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისას. გარდა ამისა, ის ფაქტი, რომ დანიშნულ ავიაგადამზიდველს, როგორც წესი, მხარს უჭერს სახელმწიფო, მიუთითებს, რომ იგი ასრულებს საერთაშორისო საჰაერო მომსახურების ოპერატორის ფუნქციას და ამისათვის მას აქვს გარკვეული სახელშეკრულებო შესაძლებლობები, რაც საშუალებას აძლევს ანალოგიურ ავიაგადამზიდველებთან დადოს შეთანხმებები საერთაშორისო საჰაერო მომსახურების ექსპლუატაციის მრავალ პრაქტიკულ საკითხზე და პასუხისმგებელი იყოს მათზე. ამრიგად, დანიშნულ გადამზიდველს აქვს სპეციალური უფლებამოსილება მოქმედებდეს დანიშნული სახელმწიფოს სახელით და მისი სახელით საერთაშორისო საჰაერო კომუნიკაციების სფეროში, რაც შესაძლებელს ხდის განიხილულ იქნას იგი, როგორც ერთგვარი საგანგებო და სრულუფლებიანი „ელჩი", რომელიც წარმოადგენს თავისი ქვეყნის ინტერესებს.

ექსპლუატაციის უფლებების ერთობლიობაში ასევე შედის ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ავიახაზზე ან ხაზებზე საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის საკითხების რეგულირება. მათ მიეკუთ-

ვნება სატრანზიტო გადაფრენის, ტექნიკური გაჩერების, გაჩერებათა შერჩევითი გამორიცხვის, სავალდებულო გაჩერების უფლება, შესაგზავნი რეისი, დამატებით სექტორზე ფრენა და მოცულობის შეცვლა. სატრანზიტო გადაფრენის უფლების მიღება დამოკიდებულია იმ სახელმწიფოზე, რომლის ტერიტორიაზეც ის ხორციელდება. ამის შესაბამისად სახელმწიფო, როგორც წესი, ეკვივალენტურ საფუძველზე აძლევს მეორე სახელმწიფოს მის ტერიტორიაზე დაუფრენლად გადაფრენის უფლებებს ან პრივილეგიებს. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის 1944 წლის სატრანზიტო შეთანხმების მიხედვით ტრანზიტი განსაზღვრულია, როგორც „ჰაერის პირველი თავისუფლება" – რეგულარული საერთაშორისო მიმოსვლის უფლება ან პრივილეგია, რომელსაც ერთი სახელმწიფო აძლევს მეორე სახელმწიფოს (ან სახელმწიფოებს), რათა განახორციელოს მის ტერიტორიაზე დაუფრენლად გადაფრენა.

ტექნიკური გაჩერების უფლება ეწოდება სახელმწიფოსთვის მიცემულ უფლებას ან პრივილეგიას, განახორციელოს დაფრენა იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელსაც აქვს აღნიშნული უფლება, არაკომერციული მიზნებისათვის რეგულარული ან რეგულარულისაგან განსხვავებული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებისას. ეს უფლება, ჩვეულებრივ, გამოიყენება საჰაერო ხომალდის გასაწყობად, გაუთვალისწინებელი რემონტისა ან საჰაერო ხომალდის ავარიული დაფრენისთვის. გარდა ამისა, ტექნიკური დაფრენა შეიძლება განხორციელდეს სახელმწიფოს მოთხოვნით, მის საჰაერო სივრცეში შესვლისას (ამ სახელმწიფოს გადაზიდვის პუნქტამდე ფრენის გაგრძელებამდე) ტექნიკური დაფრენის უფლება გამომდინარეობს ტრანზიტზე შეთანხმებიდან და უფრო ცნობილია, როგორც „ჰაერის მეორე თავისუფლება".

ექსპლუატაციის აღნიშნული უფლებების გარდა, გადამზიდველებს ეძლევათ გაჩერებათა შერჩვითი გამორიცხვის უფლება მარშრუტის გამოყენებისთვის, რომელიც ითვალისწინებს გადაზიდვების მრავალ პუნქტს, ძირითადად იმავე რეგულარული რეისით გადაზიდვების შესრულების მარშრუტით დამატებითი რეისების განხორციელების უფლებას, თუმცა შეიძლება დამატებითი რეისი სხვა

მიზეზებითაც შესრულდეს. ასევე, ფართოდ გამოიყენება სავალდებულო დაფრენის მოთხოვნა. ასეთი გაჩერება ნაკლებად მიმზიდველს ხდის საერთაშორისო ავიაგადამყვან-გადამზიდველის მომსახურებას.

ექსპლუატაციის უფლებათა არსენალში ასევე შედის საჰაერო ხომალდებისა და მათი ნაწილების გამოყენების, ადგილების ე.წ. დაბლოკვის *(გადამზიდველის მიერ მეორე გადამზიდველის საჰაერო ხომალდზე თავისი გადაყვანა-გადაზიდვისთვის მგზავრთა სავარძლების ან სატვირთო ნაკვეთურის გარკვეული ნაწილის ყიდვა)*, კოდების ერთობლივი გამოყენების (Codeshare agreement), ე.ი. ერთი ავიაგადამზიდველის რეისის კოდური აღნიშვნის მეორე ავიაგადამზიდველის მიერ გამოყენების, ურთიერთშეცვლილი რეისით, საჰაერო ხომალდების ურთიერთგაცვლისა და სხვა საკითხების რეგულირება.

ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის უფლებაში მოაზრებული უნდა იყოს იმ უფლებების ერთობლიობა, რომლებიც უზრუნველყოფენ ნებადართული საჰაერო ხომალდით, ცალ-ცალკე ან ნებისმიერი კომბინაციით, მგზავრების გადაყვანის, ტვირთის ან ფოსტის გადაზიდვის პირობებს დადგენილი მარშრუტით ან მისი ნაწილით. ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის უფლება, იმავდროულად, ბაზარზე საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დაშვების სამართლებრივი საფუძველია. ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის უფლება მოიცავს კომერციულ ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებს და ზოგიერთი სახის არაკომერციულ გადაზიდვებს, მაგალითად, გადამზიდველის კომპანიის ტვირთისა ან ფოსტისა.

ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის უფლების საკვანძო ელემენტებია „ჰაერის თავისუფლებები". პირველი ორი თავისუფლება ტექნიკურია. ქვემოთ ჩამოთვლილი სხვა „ჰაერის თავისუფლებისათვის" საერთოა ის, რომ ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორესათვის მიცემული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის უფლებები და პრივილეგიები გამოიყენება მხოლოდ *საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ.*

„ჰაერის მესამე თავისუფლება" – ავიაგადამზიდველის რეგისტრაციის სახელმწიფოში საჰაერო ხომალდზე აყვანილი მგზავრების, მიღებული ფოსტისა და ტვირთის პირველი სახელმწიფოს ტერიტო-

რიაზე ჩამოსხმისა და გადმოტვირთვის უფლება ან პრივილეგიაა.

„ჰაერის მეოთხე თავისუფლება“ – ავიაგადამზიდველის რეგისტრაციის სახელმწიფოში მიმავალი მგზავრების, წასაღები ფოსტისა და ტვირთის პირველი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე საჰაერო ხომალდზე მიღების უფლება ან პრივილეგიაა.

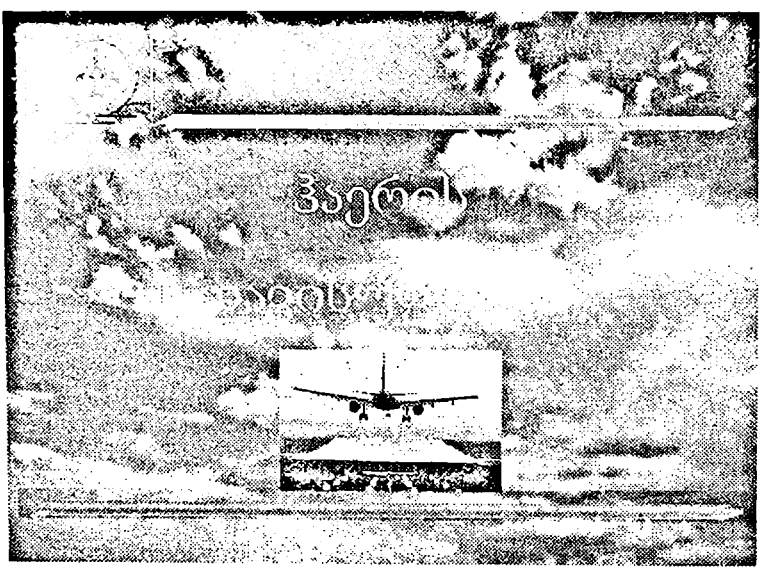
„ჰაერის მეხუთე თავისუფლება“ – მესამე სახელმწიფოდან მომავალი ან მასში მიმავალი მგზავრებისა და წამოსაღები ან წასაღები ფოსტის ან ტვირთის პირველი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე საჰაერო ხომალდიდან ჩამოსხმის და გადმოტვირთვის უფლება ან პრივილეგია.

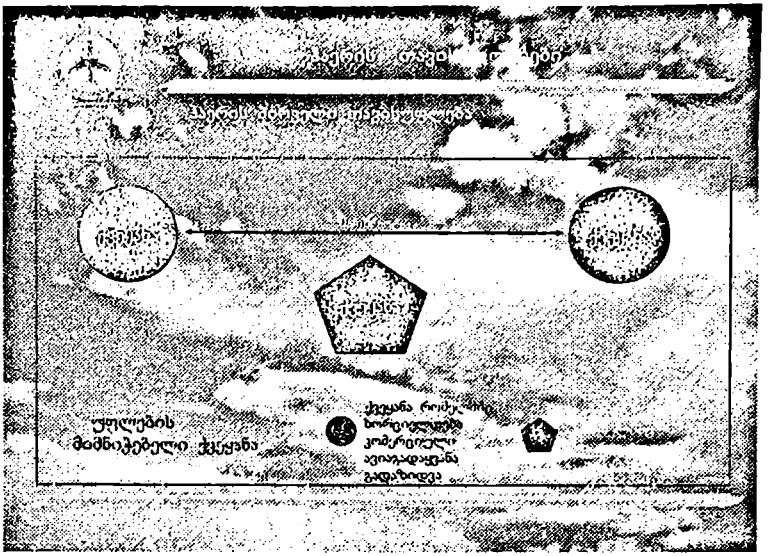
„ჰაერის მეექვსე თავისუფლება“ – ავიაგადამზიდველის რეგისტრაციის სახელმწიფოს გავლით სხვა სახელმწიფოებს შორის გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების უფლება ან პრივილეგია.

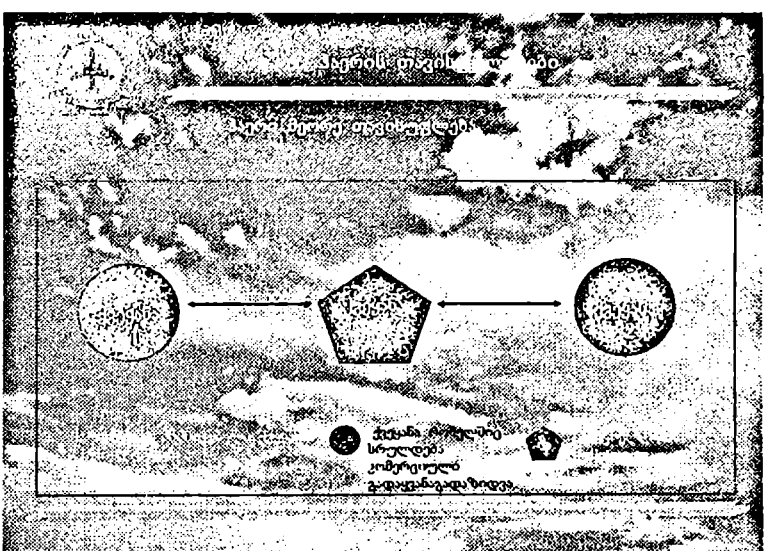
„ჰაერის მეშვიდე თავისუფლება“ – ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის უფლებისმიმცემი სახელმწიფოს ტერიტორიისა და მესამე სახელმწიფოს ტერიტორიას შორის გადაზიდვის განხორციელების უფლება ან პრივილეგია, მიმღები სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ასეთ გადაზიდვაში რომელიმე პუნქტის შეტანის რაიმე მოთხოვნის გარეშე.

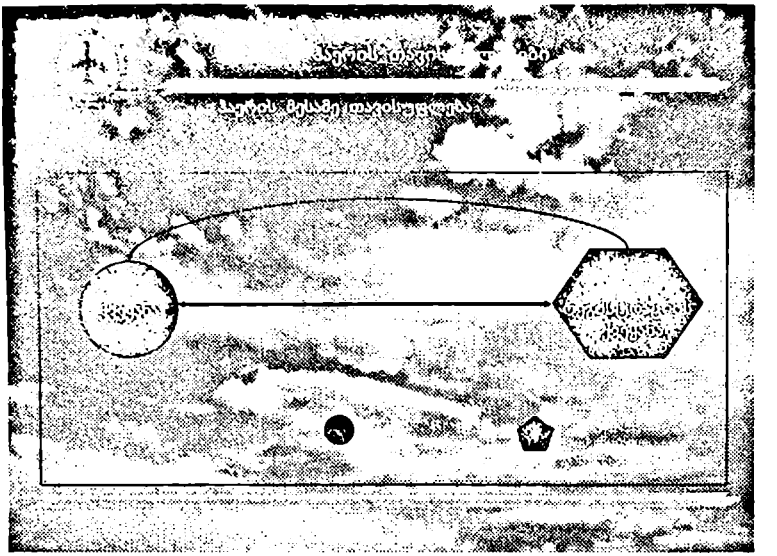
საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი ასევე ახორციელებს კაბოტაჟს და კაბოტაჟურ გადაზიდვებს. ჩვეულებრივ, კაბოტაჟის უფლება ეძლევა უცხო სახელმწიფოს ან უცხოეთის გადამზიდველს გამონაკლისის სახით. ამის მიუხედავად, პრაქტიკაში ჩამოყალიბდა *„ჰაერის მერვე თავისუფლება“*, რომლის დროსაც ორ სახელმწიფოს შორის ეძლევა კაბოტაჟური ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე განხორციელების უფლება ან პრივილეგია, რომელმაც ასეთი უფლება მისცა იმ მარშრუტზე, რომელიც იწყება ან მთავრდება უცხოეთის ავიაგადამზიდველის რეგისტრაციის ტერიტორიაზე ან უფლების მიმცემი სახელმწიფოს ტერიტორიის გარეთ. და ბოლოს, ე.წ. *„ჰაერის მეცხრე თავისუფლების“* დროს სახელმწიფოებს ეძლევათ კაბოტაჟური გადაზიდვების განხორციელების უფლება ან პრივილეგია მარშრუტით, რომელიც მთლიანად გადის ამ უფლების მიმცემი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე (ცნობილია როგორც *„ავტონომიური კაბოტაჟი“*).

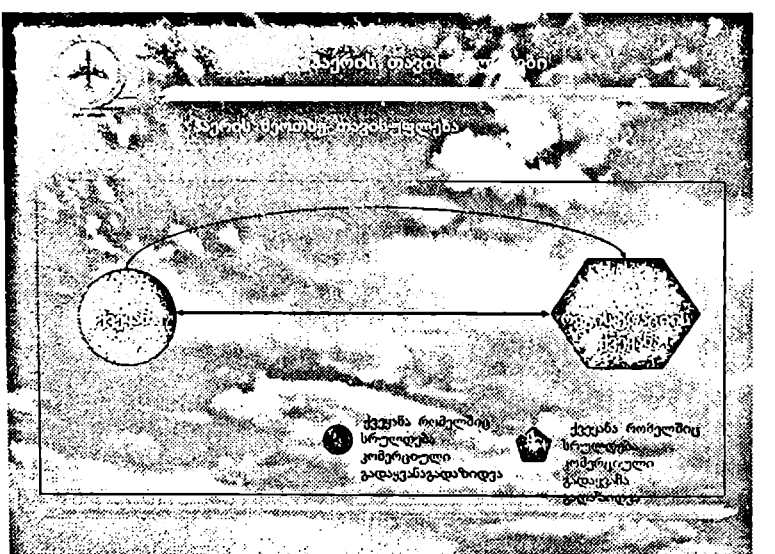
„ჰაერის თავისუფლებებში“ გამოყენებული ტერმინების – უფლების ან პრივილეგიის ერთობა ჰაერის თავისუფლებათა იურიდიულ ბუნებას ახასიათებს. ამ სფეროში უფლებების ან პრივილეგიების მიცემა, უპირატესად ხორციელდება ამ უფლების ან პრივილეგიის მიმცემი სახელმწიფოს შეხედულებით. ისინი, არსებითად, დისკრეციული უფლებებია. სახელმწიფოს შეუძლია ისინი მისცეს მეორე სახელმწიფოს ან უარი უთხრას მათ მიცემაზე, თუ იგი ამ სფეროში ვერ პოულობს ნაცვალგებას. ამიტომ სახელმწიფოებს შორის მიმდინარეობს „ჰაერის თავისუფლებათა“ აქტიური გაცვლა (ვაჭრობა) და ამით სარგებლობის უნარს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლათა ეკონომიკური ეფექტურობისათვის დიდი მნიშვნელობა აქვს.

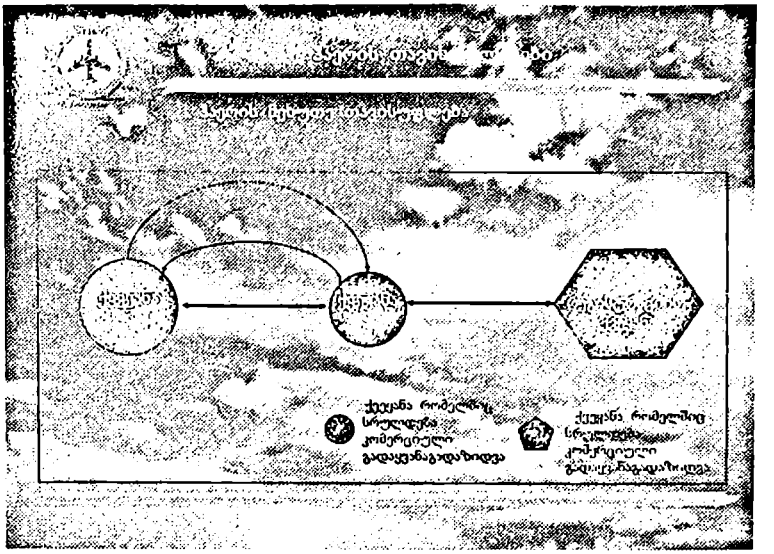


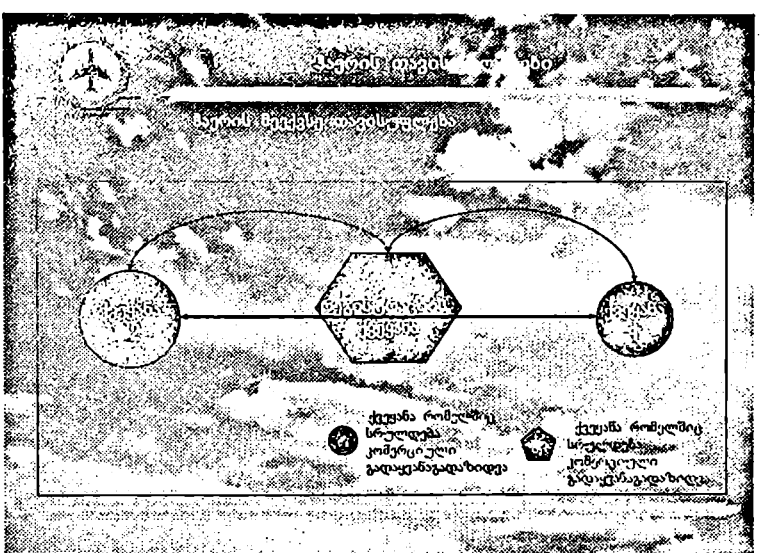


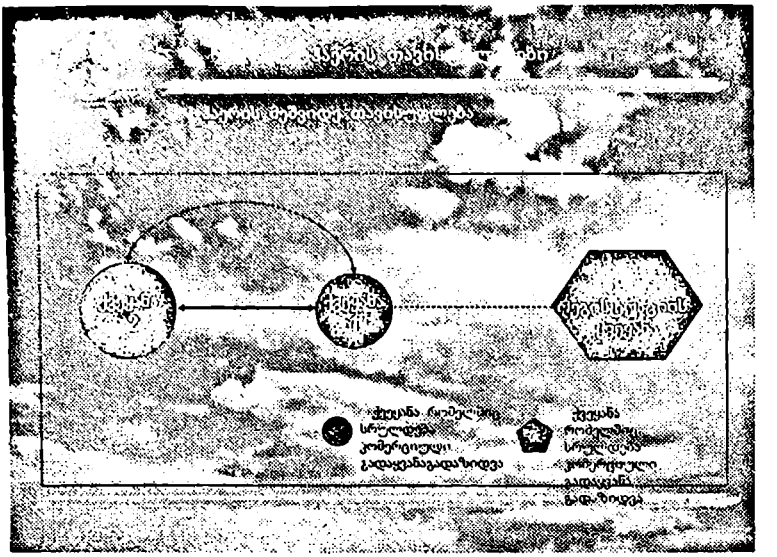


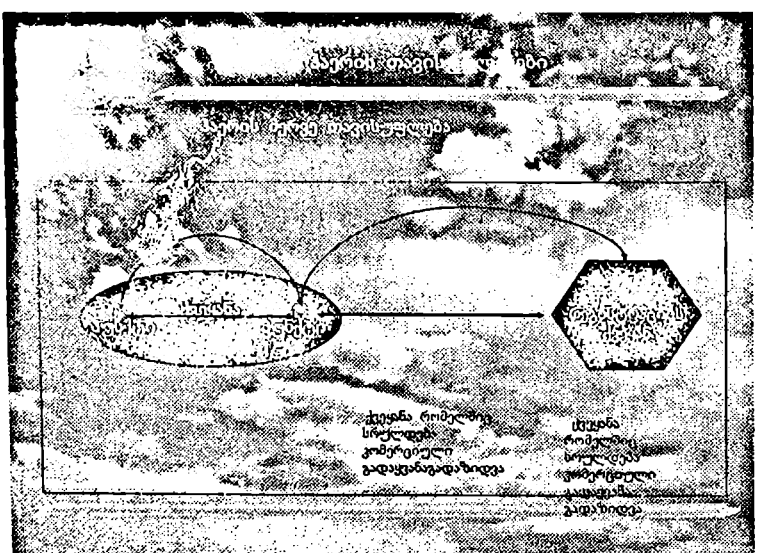


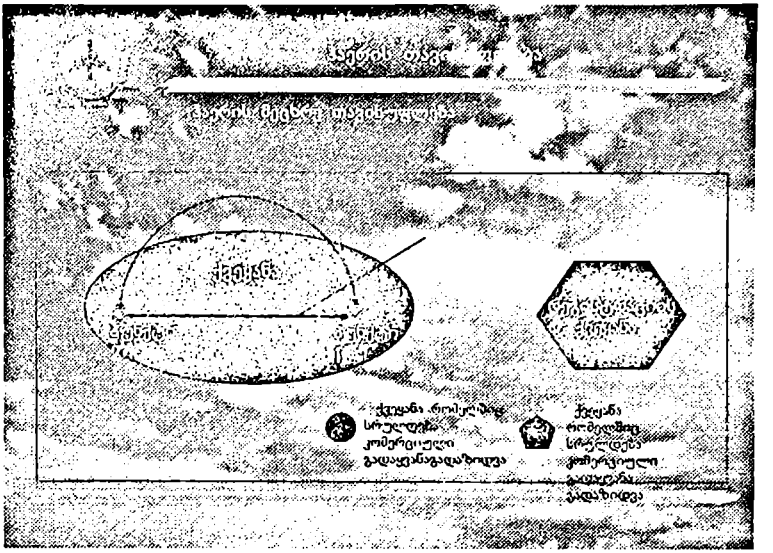

ქვეყანა რომელშიც
სრულდება
კომერციული
გადაცემა


ქვეყანა რომელზეც სრულდება კომერციული გადაფრენა გადაზიდვა
ქვეყანა რომელშიც სრულდება კომერციული გადაფრენა გადაზიდვა


ქვეყანა რომელზეც სრულდება კომერციული გადაფრენა გადაზიდვა
ქვეყანა რომელშიც სრულდება კომერციული გადაფრენა გადაზიდვა


ქვეყანა რომელიც
სრულდება
კომერციული
გადაცემაგადაზიდვა
ქვეყანა
რომელიც
სრულდება
კონტრაქტული
გადაცემა
გადაზიდვა


ქვეყანა რომელიც
სრულდება
კომერციული
გადაცემაგადაზიდვა
ქვეყანა
რომელიც
სრულდება
კონტრაქტული
გადაცემა
გადაზიდვა



4. არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება. არარეგულარული ავიაგადაზიდვები, როგორც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მნიშვნელოვანი კატეგორია, ევროპაში აღმოცენდა, ხოლო მოგვიანებით გავრცელდა ჩრდილოეთ ამერიკასა და სხვა რეგიონებში. ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის სწრაფი ზრდა აღინიშნა 1960-1970-იან წლებში, რომელიც დაჩქარდა დაბალფასიან საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე მზარდი მოთხოვნებით. არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების ზრდის ტემპებზე დიდი გავლენა იქონია 1970-2000 წლებში საერთაშორისო მასობრივი ტურიზმის განვითარებამ. რეგულარული საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებისაგან განსხვავებით, რომლებიც, ძირითადად, ორმხრივი შეთანხმებებით რეგულირდება, არარეგულარული საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები, ჩვეულებრივ, ეროვნული კანონმდებლობის საფუძველზე წყდება.

ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია განასხვავებს იმ უფლებებს, რომლებსაც სახელმწიფოები აძლევენ საერთაშორისო არარგულარულ ფრენებს (მუხლი 5) და რეგულარულ საერთაშორისო სა-

ჰაერო მიმოსვლებს. მასში ნათქვამია, რომ საჰაერო ხომალდს, რომელიც არ მონაწილეობს რეგულარულ საერთაშორისო მიმოსვლებში, უფლება აქვს განახორციელოს სატრანზიტო ფრენა დაფრენის გარეშე და დაფრინდეს არაკომერციული მიზნებით, „წინასწარი ნებართვის მიღების საჭიროების (აუცილებლობის) გარეშე", მაგრამ „იმ პირობით, რომ სახელმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზეც ფრენა ხორციელდება, უფლება აქვს მოითხოვოს დაფრენა". მეტიც, „ფრენების უსაფრთხოების მოსაზრებებით", სახელმწიფოს უფლება აქვს მოსთხოვოს საჰაერო ხომალდს, რომელიც აპირებს მიუწვდომელ რაიონებში გასვლას ან არა აქვს შესაფერისი აერსანასნო საშუალებები, მითითებულ მარშრუტზე ან მიიღოს ასეთი ფრენების სპეციალური ნებართვა".

ამავე დროს, ამ მუხლში მითითებულია, რომ არარეგულარული კომერციული ფრენები „სარგებლობს პრივილეგიით, მიიღოს ხომალდზე და გადმოსხას იქიდან მგზავრები, გადმოცალოს ტვირთი და ფოსტა იმ პირობით, რომ ნებისმიერ სახელმწიფოს, სადაც ხდება ასეთი ჩასხდომა ან გადმოსხდომა, დატვირთვა ან გადმოტვირთვა, უფლება აქვს დაადგინოს ისეთი უფლებები, პირობები ან შეზღუდვები, რომლებიც მას მიზანშეწონილად მიაჩნია". ეს საკმარისი აღმოჩნდა, რათა საერთაშორისო არარეგულარულ ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებზე მთლიანად გავრცელებულიყო ეროვნული რეგულირება, მეტიც, ჩიკაგოს კონვენციის მე-5 და მეექვსე მუხლების განმარტებისა და გამოყენების მიზნით, „არარეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლათა" განსაზღვრათა შემუშავებისას იკაოს საბჭომ ჯერ კიდევ 1952 წელს აღიარა, რომ სახელმწიფოს უფლება, შემოიღოს კომერციული არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისას ხომალდზე მგზავრების მიღების ან გადმოსხმის, ტვირთის და ფოსტის დატვირთვა-გადმოტვირთვის წესები, პირობები ან შეზღუდვები უპირობოა.

როგორც წესი, ავიაგადამყვან-გადამზიდველმა რეგისტრაციის სახელმწიფოსაგან უნდა მიიღოს საერთაშორისო არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების ნებართვა. ავიასატრანსპორტო უფლებამოსილ ორგანოებს შეუძლიათ თავიანთი ქვეყნის ან უცხოელ ავი-

აგადამზიდველებს ნება დართონ, განახორციელონ საერთაშორისო არარეგულარული ფრენები და მისცენ რეისის ან რეისების განხორციელების ლიცენზია ანუ ნებართვა. ჩვეულებრივ, სახელმწიფოები საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურში ფრენის გეგმას ან წინასწარ შეტყობინებას რაიმე სხვა ფორმით წარადგენენ, როგორც წესი, 24 საათის განმავლობაში.

ზოგიერთი სახელმწიფოს მიერ დადებულია არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ორმხრივი შეთანხმებები ან ორმხრივი შეთანხმებები, რომლებიც მოიცავს, როგორც არარეგულარულ, ისე ჩარტერულ ფრენებსაც, ურთიერთშეთანხმებული პირობების ფარგლებში არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულების ნებართვის გაცემის მიზნით. მხოლოდ ორი მრავალმხრივი შეთანხმება დაიდო რეგიონულ საფუძველზე, არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ – ევროპაში არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული უფლებების შესახებ საეკის წევრი სახელმწიფოების 1956 წლის მრავალმხრივი შეთანხმება და სამხრეთ აღმოსავლეთ აზიის სახელმწიფოების ასოციაციის (ასეანი) არარეგულარული საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველების კომერციული უფლებების შესახებ 1971 წლის მრავალმხრივი შეთანხმება. ამ შეთანხმებებით გათვალისწინებულია ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოებს შორის არარეგულარული ფრენების ნებართვის გაცემის ლიბერალიზებული (შერბილებული) რეჟიმი.

არარეგულარულ გადაყვანა-გადაზიდვებს შეიძლება ახორციელებდეს სხვადასხვა ავიაგადამყვან-გადამზიდველი და რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვებისაგან განსხვავდებოდეს შემდეგი თვისებებით: პუნქტიდან პუნქტამდე ფრენის განხორციელებით დაქირავების ხელშეკრულების შესაბამისად და ხშირად – სრული დატვირთვით (საჰაერო ხომალდის ტევადობა შეიძლება განაწილდეს რამდენიმე დამქირავებელს შორის); სპეციალური ან რეგულარული, მაგრამ სეზონური საფუძვლით; სრულად გამოუყენებელი კომერციული დატვირთვით საჰაერო ხომალდის დაქირავებისას, როდესაც ფინანსური რისკი ეკისრება დამქირავებელს და არა საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს; ავიაგადამზიდველის მიერ ტუროპერატორები-

სათვის ტვირთების შემდგენთათვის ან სხვა ორგანიზაციებისათვის საჰაერო ხომალდის ტევადობის ბითუმად მიყიდვით; ნებართვის მიღებისას ან ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის დაწყების ან დანიშნულების ქვეყანაში ან ორივე ქვეყანაში, ასევე მათგან თითოეული რეისის ან რეისების სერიის შესახებ წინასწარი შეტყობინების გაგზავნით.

საერთაშირისო არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები ხორციელდება სხვადასხვა ფორმით. მათგან აღსანიშნავია ოთხი კატეგორია. პირველ კატეგორიას მიეკუთვნება სამგზავრო ჩარტერული რეისები, რომლებიც ღიაა ფართო მასებისათვის, არის წინასწარი დაჯავშნით ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვა ან არასპეციალიზებული ჯგუფის ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვა (ამ შემთხვევაში საჰაერო ხომალდის სამგზავრო ტევადობას ან მის ნაწილს ქირაობს ჩარტერის ორგანიზატორი); მასში შედის აგრეთვე „ინკლუზივ-ტურის" ჩარტერული გადაყვანა (ასეთი გადაყვანისას საჰაერო ხომალდი ან მისი ნაწილი დაქირავებულია იმ მგზავრების გადასაყვანად, რომლებმაც ტუროპერატორებისაგან იყიდეს „ინკლუზივ-ტურის" მგზავრობა) და საზოგადოებრივი ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვა (გადაზიდვის ტევადობა საზოგადოებრიობას მიეყიდება შუამავლის გარეშე).

სამგზავრო ჩარტერული გადაყვანის მეორე კატეგორიაში, რომელიც ღიაა მხოლოდ საზოგადოების გარკვეული ჯგუფისათვის ან დამქირავებელი იყენებს პირადი მიზნებისა და არა გაყიდვისთვის, შედის: *სპეციალიზებული ჯგუფის ჩარტერული გადაყვანა* (საჰაერო ხომალდის დაქირავება ხდება მხოლოდ ჯგუფის ან ჯგუფებისათვის, რომლებიც შედგება ასოციაციების ან კლუბის წევრებისაგან); *საერთო მიზნის მქონე ჯგუფის გადასაყვანი ჩარტერული რეისი* (საჰაერო ხომალდს ქირით იღებს ორგანიზატორი იმ პირების გადასაყვანად, რომელთაც მგზავრობის საერთო მიზანი აქვთ, მაგრამ არ არიან რომელიმე ასოციაციის ან კლუბის წევრები); *სპეციალურ ღონისძიებებთან დაკავშირებული ჩარტერული რეისი* (იმ ადამიანთა გადასაყვანად, რომლებიც ესწრებიან რეგულარულ სპორტულ, კულტურულ, სოციალურ, პროფესიულ ან სხვა რაიმე ხასიათის სპეციალურ ღონისძიებებს); *სტუდენტთა გადასაყვანი ჩარტერული*

რეისი; ერთიანი ჩარტერული რეისი ან პირადი მიზნებისათვის განკუთვნილი ჩარტერული რეისი (ქირით იღებს ერთი ორგანიზაცია, მხოლოდ პირადი მიზნებისთვის მგზავრების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად და გადაყვანა-გადაზიდვის საზღაურს იხდის მხოლოდ ეს ორგანიზაცია).

მეორე კატეგორია დაკავშირებულია სატვირთო ჩარტერულ რეისებთან, იმ რეისების ჩათვლით, რომელთა დაქირავება ხდება ტვირთის ექსპედიტორების, შემდგენლების, ტვირთის გამგზავნთა ასოციაციების, სწრაფი გზავნილებისა და ამანათების სამსახურებისა და სხვა მსგავს დამქირავებელთა მიერ გადაყიდვის მიზნით და ასევე იმ რეისებთანაც, რომლებსაც დამქირავებელი იყენებს პირადი მიზნებისათვის და არა გადაყიდვისთვის.

მესამე კატეგორია მოიცავს: *შერეულ სამგზავრო/სატვირთო ჩარტერულ გადაყვანა-გადაზიდვებს,* რომლებსაც იყენებს ერთი და იგივე დამქირავებელი, როგორც მგზავრების გადასაყვანად, ისე ტვირთის გადასაზიდად (მაგ. პირები, რომლებიც მიდიან სავაჭრო ბაზარზე ან გამოფენაზე); *შედგენილი ჩარტერული რეისს* (ასეთ რეისში მონაწილეობს რამდენიმე დამქირავებელი და დაქირავებული საჰაერო ხომალდის ტევადობა ნაწილდება დამქირავებლებს შორის); *გაერთიანებულ გადაყვანას* (ერთი და იმავე რეისით გადაჰყავთ წინასწარი ჯავშნის მქონე ჯგუფები, „ინკლუზივტურის" ჯგუფები და სხვ.); *შეთავსებულ გადაყვანებს* (ერთი და იმავე რეისით გადაჰყავთ მგზავრები, რომლებიც ორ გზობაზე მგზავრობენ და მგზავრები, რომლებიც მოგზაურობას იწყებენ დანიშნულების ქვეყანაში).

საერთაშორისო არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მეოთხე კატეგორიას მიეკუთვნება ინდივიდუალურად გაფორმებული ბილეთით ან ინდივიდუალურად გაფორმებული ავიასატვირთო ზედნადებით გადაყვანა-გადაზიდვის *არარეგულარული არაჩარტერული რეისები.* ეს რეისები ხორციელდება არა გამოქვეყნებული განრიგის შესაბამისად, არამედ მიეყიდება საზოგადოების ცალკეულ წარმომადგენლებს, ჩვეულებრივ–ტვირთის გამგზავნებს. ფრენები ხორციელდება დადგენილ მარშრუტზე პუნქტებში შეჩერებით, სადაც საჭიროა გადმოტვირთვა ან დატვირთვა (ჩასხდომა-გადმოსხდომა).

5. იჯარის, დაქირავებისა (ფრახტის) და საჰაერო ხომალდების გაცვლის დროს განსაზღვრული ფუნქციებისა და მოვალეობების გადაცემა.

იჯარა - ხელშეკრულება, რომლის მიხედვითაც ერთი მხარე (გამქირავებელი) ვალდებულებას კისრულობს საზღაურის მიღების პირობით გადასცეს მეორე მხარეს (დამქირავებელს) რაიმე ქონება დროებით სარგებლობისათვის.

ფრახტი საჰაერო ხომალდით ტვირთის გადაზიდვის ქირა, საფასური. ფრახტი საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულებაა — შეთანხმება, რომელიც ადგენს მგზავრებისა და ტვირთის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის პირობებს, ავიაგადაზიდვის ხელშეკრულების თანახმად, გადამზიდავი ვალდებულებას იღებს მიიღოს და ჩაიტანოს ტვირთი დანიშნულების ადგილას და ჩააბაროს. გამგზავნი კი — გადაიხადოს განსაზღვრული გადაზიდვის გადასახადი. ავიაგადაზიდვის ხელშეკრულება, როგორც წესი, ასევე შეიცავს დატვირთვის, გადმოტვირთვის, უფლებების, მოვალეობების, მხარეთა პასუხისმგებლობების ჩარჩოებს, ფრახტის გადახდის წესსა და დავათა გადაწყვეტის პირობებს. ავიაგადაზიდვის ხელშეკრულება იდება წერილობით.

1980 წელს იკაოს ასამბლეამ მიიღო 83bis მუხლი – „განსაზღვრული ფუნქციებისა და მოვალეობების გადაცემა", რომელიც ავსებს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციას. შესწორება ძალაში შევიდა 1997 წლის 20 ივნისს. მუხლი ზოგადი ხასიათის შესწორებაა, რომლის რატიფიკაციასაც არ მოსდევს რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ საჰაერო ხომალდის სახელმწიფო-ექსპლუატანტისთვის ფუნქციებისა და მოვალეობების ავტომატურად გადაცემა. შესწორების აზრის მიხედვით, მსგავსი გადაცემა სათანადოდ უნდა გაფორმდეს შესაბამისი სახელმწიფოების მიერ ორმხრივი შეთანხმებით.

გარდა ამისა, 83bis მუხლი ადგენს გადასაცემი ვალდებულებების ფარგლებს: ნებისმიერი ამგვარი შეთანხმება შეიძლება შეეხოს მხოლოდ იმ ფუნქციებსა და მოვალეობებს, რომელთა შესახებ ლაპარაკია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-12, 30-ე, 31-ე და 32-ე მუხლებში, და რომელთა გადაცემა შეიძლება ნაწილობრივ ან მთლიანად, მაგრამ თუ ფუნქციებისა და მოვალეობების გადაცემის

შეთანხმებით ისინი არ გადადის სხვა სახელმწიფოზე, რის შესახებ ცხადად უნდა იყოს აღნიშნული მსგავს შეთანხმებაში, მაშინ მათზე პასუხისმგებლობა კვლავ რეგისტრაციის სახელმწიფოს ეკისრება. სახელმწიფოებმა, რომლებიც არ არიან ამგვარი ფუნქციებისა და მოვალეობების გადაცემის ორმხრივ შეთანხმებათა მხარეები, უნდა სცნონ სახელმწიფო-ექსპლუატანტის უფლებამოსილებანი მისთვის გადაცემული პუნქტებისა და მოვალეობების შესრულების მიმართ ორი პირობის დაცვით: მესამე სახელმწიფოებმა უნდა მოახდინონ 83bis მუხლის რატიფიცირება; საჭიროა მათი ოფიციალური ინფორმირება ფუნქციებისა და მოვალეობების გადაცემაზე. ამისთვის, შეთანხმების მხარე-სახელმწიფოები ამ შეთანხმებას დადგენილი წესით არეგისტრირებენ იკაოს საბჭოში და შემდეგ საბჭო ოფიციალურ ინფორმაციას აწვდის 83bis მუხლის სხვა მონაწილეებს, რომლებსაც შეიძლება შეეხოს უფლებებისა და მოვალეობების გადაცემა. სახელმწიფოებმა, რომლებმაც მოახდინეს მოცემული შეთანხმების რატიფიცირება, უნდა სცნონ სახელმწიფო-ექსპლუატანტი, როგორც რეგისტრაციის სახელმწიფოს შემცვლელი, შეთანხმებით დადგენილი შეზღუდვების ფარგლებში. ამასთან დაკავშირებით, იმ სახელმწიფოების მიმართ, რომლებიც 83bis მუხლის მხარეები გახდნენ, რეგისტრაციის სახელმწიფო თავისუფლდება გადაცემული ფუნქციებისა და მოვალეობების შესრულებაზე პასუხისმგებლობისაგან.

§5. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის საქმიანობის მარეგულირებელი პრინციპებისა და ნორმების სპეციალური ჯგუფი წარმოადგენს *საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლის* ინსტიტუტს; იგი მოიცავს პრინციპებსა და ნორმებს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შექმნისა და ფუნქციონირების შესახებ და ითვალისწინებს კომერციული მიზნების და „ჰაერის თავისუფლებების“ გამოყენებას. ამ კავშირს აქვს მკვეთრად გამოხატული საერთაშორისო საჯარო სამართლის ხასიათი. პრობლემების მოგვარების

მიზნით დადებული ორმხრივი ხელშეკრულებები ასახავს სახელმწიფოთა შეთანხმებას განსაზღვრული ავიაკომპანიების მიერ ფრენების დაარსების შესახებ, მათი სახელმწიფო ტერიტორიის გარკვეულ საერთაშორისო საჰაერო მარშრუტებზე მგზავრების, ტვირთისა და საფოსტო გზავნილების გადასაზიდად. ეს შეთანხმება გამოხატულია გრძელვადიანი დაგეგმილი რეგულარული ფრენების განმტკიცებაში. არარეგულარულ ფრენებთან დაკავშირებით, როგორც წესი, ნებართვების გაცემის პროცედურა დადგენილია ეროვნული კანონმდებლობით, მაგრამ ის ასევე შეიძლება განისაზღვროს ორმხრივი ხელშეკრულებით.

სახელმწიფოთა შორის მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვამ განაპირობა საერთაშორისო შეთანხმებების დადება, რომლებსაც ერთგვაროვნად უნდა განესაზღვრა საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების ძირითადი პირობები. 1929 წელს ვარშავაში მიღებულ იქნა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების კონვენცია ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ. ამან განაპირობა გადაყვანა-გადაზიდვის საბუთების დებულებების, სასამართლოთა იურისდიქციისა და პასუხისმგებლობის რეჟიმის უნიფიცირება, დადგინდა ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლები თითოეულ მგზავრზე 125.000 ფრანგული ოქროს ფრანკის (დაახლოებით 10.000 აშშ დოლარი), კილოგრამ ბარგსა და ტვირთზე 250 ოქროს ფრანკის (დაახლოებით 20 აშშ დოლარი), იმ საგნებზე, რომლებიც თან აქვს მგზავრს-5000 ფრანგული ოქროს ფრანკის (დაახლოებით 400 აშშ დოლარი) მაქსიმალური ოდენობით. პასუხისმგებლობის აღნიშნული ფარგლები არ გამოიყენება გადამზიდველის მხრიდან „წინასწარგანზრახული დაუდევრობის" შემთხვევაში[54]. კონვენცია ამოქმედდა 1933 წელს და ფართო აღიარება ჰპოვა. შემდგომში ვარშავის კონვენცია არაერთგზის შეიცვალა. 1955 წელს მიიღეს ჰააგის ოქმი „ვარშავის

[54] „წინასწარგანზრახული არასწორი მოქმედება" – 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.

კონვენციის შეცვლის შესახებ“, რომელიც ამოქმედდა 1963 წლის 1 აგვისტოს. მან გაამარტივა გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების დებულებები და დააზუსტა ცნება „წინასწარგანზრახული დაუდევრობა“, ამასთანავე, პასუხისმგებლობის ზღვარი მგზავრთა გადაყვანისას გააორმაგა (250.000 ფრანგული ოქროს ფრანკი). ოქმში მონაწილეობს 112 სახელმწიფო. გვადალახარის 1961 წლის კონვენციამ, რომელიც ძალაში შევიდა 1964 წელს, ვარშავის კონვენციის მოქმედება გაავრცელა ასევე „ფაქტობრივ გადამზიდველზე“.

ჰააგის 1955 წლის ოქმით შეცვლილმა ვარშავის კონვენციამ, გვატემალის 1971 წლის ოქმით გაზარდა მგზავრთა მიმართ გადაყვანის პასუხისმგებლობის ზღვარი 1500000 ფრანგულ ოქროს ფრანკამდე (დაახლოებით 100 000 აშშ დოლარი), გაამარტივა გადაყვანის საბუთების დებულებები, დაუშვა დოკუმენტების შეცვლა ინფორმაციის ელექტრონული შემცვლელით და დააწესა პასუხისმგებლობის მკაცრი რეჟიმი. გარდა ამისა, ოქმი ითვალისწინებდა „ეროვნული კანონმდებლობის საფუძველზე დამატებით ანაზღაურებას“, ამასთანავე, ადგენდა მისი ამოქმედების შემდგომ მეხუთე ან მეათე წელს პასუხისმგებლობის ფარგლების გაზრდას. გვატემალის ოქმის რატიფიცირება მოახდინა მხოლოდ 11-მა სახელმწიფომ და არ ამოქმედებულა.

ვარშავის კონვენციის მოდერნიზაციის მორიგი მცდელობა იყო მონრეალში. 1975 წელს, იკაოს ეგიდით მოწვეულ დიპლომატიურ კონფერენციაზე მიღებულ იქნა მონრეალის №1,2,3,4 დამატებითი ოქმები. პირველი ორის ერთადერთი მიზანი იყო (რაც მითითებულია ვარშავის 1929 კონვენციით და 1955 წლის ჰააგის ოქმით) სავალუტო ერთეულების შეცვლა საერთაშორისო სავალუტო ფონდის „სესხების სპეციალური უფლებებით“ (შემდგომში სსუ) გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფაქტობრივი ზღვარის შეუცვლელად. №3 დამატებითი ოქმი 1955 და 1971 წლებში შეცვლილ ვარშავის კონვენციაში მგზავრებისა და ბარგის მიმართ „ოქროს შენიშვნა“ შეცვალა სსუ-ს ოქმმა. მან გაამარტივა ტვირთის გადაზიდვის საბუთების დებულებები და დაადგინა ტვირთის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში მიყენებული ნებისმიერი ზარალისათვის პასუხისმგე-

ბლობის მკაცრი რეჟიმი. მაგრამ მონრეალის ოქმები არ ამოქმედდა. შედეგად წარმოიშვა „ვარშავის სისტემა“, რომელიც შედგება მოქმედი და არამოქმედი დოკუმენტებისაგან.

ვარშავის სისტემისაგან განცალკევებით არსებობს აშშ-ის სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოს მიერ 1966 წლის 13 მაისს მიღებული ე.წ. მონრეალის 1966 წლის შეთანხმება. სხვა ქვეყნების გადამზიდველები დააყენეს არჩევანის წინაშე – ან ამ დოკუმენტის მოთხოვნები უნდა დაეცვათ, ან აშშ-ში გადაზიდვების განხორციელებაზე უარი ეთქვათ. ამ შეთანხმების მხარეებმა დე-ფაქტო მოახდინეს 1955 წელს შეცვლილი ვარშავის კონვენციის დებულებების მოდიფიცირება და შეთანხმდნენ, გაეთვალისწინებინათ ტარიფებში სპეციალური ხელშეკრულება (ნაწილი), (კონვენციის დასაშვები მუხლი 22 (1)), რომელიც ითვალისწინებს თითოეული მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში პასუხისმგებლობის ზომას აშშ-ის 75.000 დოლარის ოდენობით, სასამართლი ხარჯების ჩათვლით ან აშშ-ის 58.000 დოლარის ოდენობით სასამართლო ხარჯების გარეშე. თუმცა 1966 წლის მონრეალის შეთანხმება არ არის საერთაშორისო შეთანხმება და საჭიროებდა „ვარშავის სისტემის“ რეალურ გადასინჯვას.

ამასთან ერთად, რამდენიმე სახლმწიფომ, ცალმხრივად მიიღო საკანონმდებლო ზომები ვარშავის/ჰააგის კონვენციებით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის ფარგლებსა და ავიამგზავრებისათვის კომპენსაციის სათანადო თანხებს შორის შეუსაბამობის შემცირების მიზნით. 1988 წლის ივლისში იტალიამ მიიღო საკანონმდებლო დებულება, რომელმაც მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში შემოიღო ზარალის ანაზღაურების ზღვარი არანაკლებ 100.000 სსუ-სა. ეს ზღვარი ვრცელდებოდა მსოფლიოს ნებისმიერ ქვეყანაში იტალიელ გადამზიდველებსა და უცხოურ ავიაკომპანიებზე, თუ გადაყვანის შესრულებისას გასვლის, ტრანზიტის, დანიშნულების პუნქტი იმყოფება იტალიის ტერიტორიაზე. 1992 წლის დეკემბრიდან ყველა იაპონურმა საერთაშორისო გადამზიდველმა უარი თქვა მათთვის კონვენციით მინიჭებული პრეტენზიის განცხადების უფლებაზე, მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში

100.000 სსუ-ს თანხამდე პასუხისმგებლობის შეზღუდვაზე, ხოლო 100.000 სსუ-ს თანხის ზევით სარჩელის შემთხვევაში ამ უფლების გამოყენება დაიწყეს სარჩელის იმ ნაწილის მიმართ, რომელიც ამ თანხას აღემატებოდა. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, სარჩელის იმ თანხაზე, რომელიც არ აღემატება 100.000 სსუ-ს, შემოიღეს აბსოლუტური პასუხისმგებლობა, ხოლო ამ ზღვარზე მეტი სასარჩელო თანხის დროს გადამზიდველმა შეიძლება დაამტკიცოს მისი მხრიდან დაუდევრობის არარსებობა და პასუხისმგებლობის შეზღუდვაზე პრეტენზია განაცხადოს.

1994 წლის ივნისში სამოქალაქო ავიაციის ევროპის კონფერენციამ (საეკ) მიიღო №16-1 რეკომენდაცია, რომელშიც წევრ სახელმწიფოებს მოუწოდა, გადაახალისონ საერთაშორისო ავიაგადაამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის სისტემის ცალკეული ელემენტები და წაახალისონ საკუთარი ავიაგადამზიდველებისა და მესამე ქვეყნების ავიაკომპანიები, რომლებიც ასრულებენ გადაზიდვებს საეკის წევრ-სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე არსებული დანიშნულების გასვლის ან ტრანზიტის პუნქტებიდან. აღნიშნული რეკომენდაციის მიხედვით, ასეთი შეთანხმება ადგენს პასუხისმგებლობის ზღვარს არანაკლებ 250.000 სსუ-ს დონეზე და შეიცავს სარჩელების უსწრაფეს დარეგულირებასთან, დაზარალებულებისა და მათი ნათესავებისათვის კომპენსაციის დაუყოვნებლივ გადახდასთან და ინფლაციისაგან ზღვრების დაცვის მექანიზმებთან დაკავშირებულ ზოგ დებულებას.

ყველა ზემოაღნიშნული პროცესის შედეგია „ვარშავის სისტემა", რამაც საფრთხის ქვეშ დააყენა საერთაშორისო ავიაგადაზიდვის იმ უნიფიცირებული წესების არსებობა, რომლებიც მთელ მსოფლიოში მათი განხორციელების ერთგვაროვან პირობებს უზრუნველყოფს. 90-იანი წლებისთვის მდგომარეობა ჩიხში მოექცა, რის შედეგად ზოგიერთი სახელმწიფო გადავიდა ცალმხრივ მოქმედებებზე და შეეცადა სახელმწიფოს ან რეგიონულ დონეზე „ვარშავის სისტემის" ნაკლოვანებათა გამოსწორებას. ასეთი მოქმედებები არ შეესაბამებოდა საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების რეგულირების ერთიანი გლობალური სისტემის მხარდაჭერის ამოცანებს. ამ პირობებში, 1999 წლის

მაისში, იკაო-მ ჩაატარა საჰაერო სამართალის საერთაშორისო კონფერენცია, რომელიც მოიწვიეს შეცვლილი და შევსებული ვარშავის კონვენციის მოდერნიზების მიზნით.

1999 წლის 28 მაისს ხელმოწერილი ახალი საერთაშორისო სამართლებრივი საბუთის – „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის საუნიფიკაციო კონვენციის" ძირითადი თავისებურებაა ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხების ახალი გადაწყვეტა. თუ ვარშავის 1929 წლის კონვენციამ დაადგინა მგზავრების სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში პასუხისმგებლობის ზღვარი 125.000 ოქროს ფრანკის (დაახლოებით 8300 აშშ დოლარი) ოდენობით, 1999 წლის მონრეალის კონვენციას შემოაქვს პასუხისმგებლობის ორდონიანი სისტემა. პირველი დონე ადგენს ობიექტურ პასუხისმგებლობას 100.000 სსუ-ს ოდენობით (დაახლოებით 135.000 აშშ დოლარი) ავიაგადამყვან-გადამზიდველის ბრალის მიუხედავად. მეორე დონე კი ემყარება გადამზიდველის ბრალის პრეზუმფციას და არ განიხილავს პასუხისმგებლობის შეზღუდვას.

მონრეალის 1999 წლის კონვენცია შეიცავს შემდეგ დებულებებს:

— საავიაციო შემთხვევისას ავიაგადამზიდველმა დაუყონებლივ უნდა მოახდინოს გადაუდებელი ეკონომიკური მოთხოვნების დაკმაყოფილებაში უფლებამოსილი პირებისათვის დახმარების გასაწევად წინასწარი გადახდა, ასეთი წინასწარი გადახდის თანხა უნდა განისაზღვროს ეროვნული კანონმდებლობით და გათვალისწინებულ იქნეს სარჩელის საბოლოო დარეგულირებისას;

— ავიაგადამზიდველმა უნდა წარადგინოს დაზღვევის იმ ხელშეკრულებათა არსებობის მტკიცებულებები, რომლებიც ავტომატური ფულადი გადახდის ან სასამართლო საქმის აღძვრის შემთხვევაში, ფინანსური საშუალებების მიღების გარანტიას იძლევა;

— მგზავრის სიკვდილთან ან დაზიანებასთან დაკავშირებული ზარალის ანაზღაურების შესახებ სარჩელი შეიძლება იმ ქვეყანაში იქნეს წარდგენილი, სადაც მგზავრს შემთხვევის მომენტისათვის ჰქონდა ძირითადი და მუდმივი საცხოვრებელი ადგილი, მაგრამ კონვენციის ზოგიერთი პირობის დაცვით;

— ხანგრძლივი სასამართლო პროცესის გარეშე ზარალის ანაზღაურებისას შემწეობას და მგზავრთან, ბარგთან და ტვირთთან დაკავშირებული დოკუმენტაციის გამარტივებისა და მოდერნიზაციის საკითხებს.

1999 წლის მონრეალის კონვენცია ცვლის ექვს სხვადასხვა სამართლებრივ საბუთს, რომლებიც ცნობილია **„ვარშავის სისტემის“** სახელწოდებით, ეს ხელს შეუწყობს საავიაციო შემთხვევისას ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის სარჩელთა განხილვის ამჟამად არსებული ფრაგმენტული და არაეფექტური წესის აღმოფხვრას.

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 ქაღალდის ბილეთების ნაცვლად გაეცათ ელექტრონული ბილეთები.[55]

2007 წელს ყველა საერთაშორისო ავიაგადამზიდველი უნდა გადასულიყო ელექტრონული ბილეთით სარგებლობაზე და გაეუქმებინა 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 და ევროკავშირში გადაზიდვების თითქმის 100% ელექტრონული ბილეთით ხორციელდება. ამჟამად ელექტრონული ბილეთი გაიცემა 120-ზე მეტ ქვეყანაში.[56]

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

[55] იატას 2004 წლის 16 მაისის N722f/g/h რეზოლუცია. www.icao.int/.../Council/Working%20Papers%20by%20Session;

[56] www.iata.org;

შეფასებით, ელექტრონული ბილეთის ბეჭდვაზე იხარჯება 2 აშშ დოლარი, ქაღალდის ბილეთის ბეჭდვაზე კი — 9 აშშ დოლარი. ამის გარდა, მცირდება ხარჯები წარმოებაზე, სააგენტოებსა და ავიაკომპანიის სალაროებზე ბილეთის ბლანკების განაწილებაზე.

ბილეთის ელექტრონული ვერსიით ჩქარდება შემოსავლებისა და გადაზიდვების მონაცემების დამუშავება ჩვეულებრივ ბილეთთან შედარებით. მაღლდება 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. ამჟამად ამ კონვენციის მონაწილეა 134 სახელმწიფო. 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 საჰაერო ხომალდის მეშვეობით. იგი აგრეთვე ავიასატრანსპორტო საწარმოს მიერ საჰაერო ხომალდით განხორციელებული უფასო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ გამოიყენება (მუხლი 1).[57]

მონრეალის კონვენცია გამოიყენება რეგულარული საერთაშორისო გადაზიდვებისათვის, აგრეთვე არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის, რომელიც ხორციელდება ორმხრივი

[57] http://www.icao.int/icao/en/nr/2004/pio200405_r.pdf

შეთანხმებებით ან მრავალმხრივი და რეგიონული საერთაშორისო-სამართლებრივი საბუთებით ან სახელმწიფო კანონმდებლობით. ტერმინი „ანაზღაურება“ მიუთითებს, რომ საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა კომერციული მიზნით სრულდება.

საერთაშორისო საჰაერო 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 ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის საბუთების გასაფორმებელი პროცედურების გასამარტივებლად და გადამზიდავი მხარეების მოვალეობების მკაფიოდ დასადგენად. კონვენციის დებულებებით გადამზიდველის მოვალეობები ცალსახად არის დადგენილი, არჩევანი გამორიცხულია.

მგზავრებისა და ბარგის საერთაშორისო საჰაერო 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, ავიაგადამზიდველის 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 ჰააგის ოქმით (1955წ) სამამდე შემცირდა, რაც, შემდგომში, მონრეალის კონვენციით ერთამდე შემცირდა, ტერმინი „სამგზავრო ბილეთი“ „გადაზიდვის საბუთით“ არის შეცვლილი, ეს სიახლეები ელექტრონული ტექნოლო-

გიის შემოსვლით არის გამოწვეული. 90-იან წლებში ელექტრონული ბილეთის გავრცელება, გათვალისწინებულია კონვენციის მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტით: „პირველ პუნქტში მოხსენებული გადაზიდვის საბუთის ნაცვლად, სხვა ნებისმიერი ასეთი საშუალების გამოყენება შეიძლება, რაც პირველი პუნქტით მითითებული ინფორმაციის ჩანაწერის შენახვას უზრუნველყოფს. თუ ასეთი სხვა საშუალებები გამოიყენება, გადამზიდველი მგზავრს ასეთი ხერხით შენახული ინფორმაციის წერილობით წარდგენას სთავაზობს". ამგვარად, კონვენციით ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის საბუთის ორი სახეობის არსებობა დაკანონდა: ქაღალდისა და ელექტრონული ბილეთის.

მონრეალის კონვენცია საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ახალ საბუთებზე გადასვლის ვადებს არ ადგენს, ამას სახელმწიფოს პრეროგატივად ტოვებს.

გადაზიდვის ქაღალდის საბუთის ნაცვლად, გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტებზე ინფორმაციის 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 ინფორმაციის ჩანაწერის შენარჩუნებისა და მგზავრისათვის შენახული ინფორმაციის 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 აკეთებს 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;

ბ) მგზავრისათვის ამის შესახებ წერილობითი ინფორმაციის მიწოდებას.

ამასთან, გადამზიდველი ამას მგზავრს „სთავაზობს" ზრდილობის წესების მიხედვით.

წერილობით ინფორმაციას ყველა მგზავრი არ მოითხოვს, მაგრამ არის მგზავრთა კატეგორია (მაგალითად, სახელმწიფო მოხელეები, საქმიანი ადამიანები), რომლისთვისაც ავიაბილეთი მნიშვნელოვანია, როგორც საანგარიშგებო საბუთი. ეს ვითარება 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 საჭდეს" (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 უფლების[58] 1000-ის ტოლი თანხა (1400 აშშ დოლარი). ვარშავის კონვენციით ეს თანხა შეადგენს 20 აშშ დოლარს ბარგის ყოველ კილოგრამზე. ახალი კონვენციით გადამზიდველის პასუხისმგებლობის სხვა ზღვრებიც დაწესდა.

დიდი ყურადღება ეთმობა მგზავრთა ინფორმირებას კონვენციის

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

გამოყენების თაობაზე საერთაშორისო გადაზიდვებისას. გადამზიდველი ვალდებულია მგზავრს გადასცეს „წერილობითი შეტყობინება, რომ კონვენციით სარგებლობის შემთხვევაში, ის განსაზღვრავს და შეიძლება შეზღუდოს გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მგზავრის გარდაცვალების ან სხეულის დაზიანების, ბარგის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების და შეფერხებისას“ (მუხლი 5, პ. 4). ეს პუნქტი ქაღალდის 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, 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“.[59]

ბილეთი, ქაღალდისა იქნება ის, თუ – ელექტრონული, ის იურიდიული საბუთია, რითაც საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება დასტურდება. იურიდიული კუთხით, მათში შესული ინფორმაცია არის შეტყობინება, რომლის ნამდვილობაზე გადამზიდველია პასუხისმგებელი. მგზავრის დაღუპვის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში, ეს შეტყობინება არის საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობის დამადასტურებელი საბუთი.

---

[59] Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007, стр. 192

ამგვარად, კონვენციის მე-3 მუხლის მიხედვით, მგზავრისა და ბარგის გაფორმებისას, გადამზიდველი ვალდებულია:

ა) გასცეს პირადი ან ჯგუფური გადაზიდვის საბუთი, გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტების მითითებით;

ბ) ისარგებლოს საჰაერო 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 მოქმედებს ავტომატურად და საქართველოს ავიაგადამზიდველისათვის სავალდებულოა 2010 წ. 15 ოქტომბრიდან. საქართველო მონრეალის კონვენციის წევრია.

§6. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლა

ტერორიზმი მთელი თავისი ფორმებითა და გამოვლინებით, არაადამიანურობისა და სისასტიკის გამო, ამჟამად ერთ-ერთ ყველაზე მწვავე გლობალურ პრობლემად იქცა.

ტერორიზმი იწვევს მასობრივ ადამიანურ მსხვერპლს, ანგრევს სულიერ, მატერიალურ, კულტურულ ფასეულობებს, რომელთა აღდგენა საუკუნეთა განმავლობაში შეუძლებელია. იგი სოციალურ და ეროვნულ ჯგუფებს შორის წარმოშობს სიძულვილსა და უნდობლობას. ტერორისტული აქტების გახშირებამ, მასშტაბების ზრდამ, ფორმების დახვეწამ და მრავალფეროვნებამ გამოიწვია მასთან ბრძოლის საერთაშორისო სისტემის შექმნის აუცილებლობა. ბევრი ადამიანისთვის, ჯგუფისათვის, ორგანიზაციისათვის ტერორიზმი გახდა პოლიტიკური, რელიგიური, ეროვნული პრობლემების გადაწყვეტის

ხერხი. ტერორიზმი იმ სახის დანაშაულებრივ ძალადობას მიეკუთვნება, რომლის მსხვერპლიც შეიძლება გახდეს უდანაშაულო ადამიანი, რომელსაც კონფლიქტთან არავითარი კავშირი არა აქვს.

თანამედროვე ტერორიზმის გამოვლენის მასშტაბურობა და სისასტიკე, მასთან განუწყვეტელი ბრძოლის საჭიროება, უწინარეს ყოვლისა, სამართლებრივი მეთოდებით, ადასტურებს მის აქტუალობას.

ტერორიზმი და სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევა სახელმწიფოსა და საზოგადოების ერთ-ერთი დამანგრეველი ელემენტია. იგი ზემოქმედებას ახდენს დამნაშავეობის სხვა სტრუქტურული ელემენტების გამოვლენაზე, ნეგატიურ გავლენას ახდენს პოლიტიკურ, ეკონომიკურ, სოციალურ, მორალურ-ფსიქოლოგიურ, კულტურულ პროგრესზე.

თამედროვე ტერორიზმს უდიდესი ფინანსური და ეკონომიკური შესაძლებლობები აქვს, ამიტომ ვერ აკონტროლებს ვერც სახელმწიფო, ვერც საზოგადოება. მას პოლიტიკური, ეკონომიკური და სხვ. მიზნების მისაღწევად აქვს შიდა მართვისა და სახელმწიფოს წინააღმდეგობისათვის გაწევის საკუთარი სისტემა. შექმნილია თანამედროვე ტექნიკური საშუალებებით აღჭურვილი საბრძოლო ფორმირებები და სპეციფიკური ძალოვანი სტრუქტურები. აღინიშნება ტერორიზმის ორგანიზებულ დანაშაულობასთან შეზრდა. მიზნის მისაღწევად ტერორისტები იყენებენ ფინანსურ პოლიტიკას, ისეთი სახის დანაშაულებრივ საქმიანობას, როგორიცაა ნარკოტიკებითა და იარაღით ვაჭრობა, მონებით ვაჭრობა და ა.შ. ტერორისტულ ორგანიზაციებს შეუძლიათ დაიქირავონ ეკონომიკური და სამეცნიერო საქმიანობის სხვადასხვა სფეროს მაღალკვალიფიციური სპეციალისტები.

მაგალითად, პერუს „სენდერო ლუმინოსოს“ და ლიბანის „ჰეზბოლას“ მოძრაობის დაფინანსების ძირითადი წყაროა ნარკობიზნესი, ხოლო შრი-ლანკის „თამილ ისლამის გათავისუფლების ვეფხვებისა“ – ნარკოტიკები და იარაღი, ძვირფას ქვებზე გარიგებები.

ამჟამად, ზოგიერთი სახის სისხლისსამართლებრივი შიდასახელმწიფოებრივი ძალადობა გასცდა სახელმწიფო საზღვრებს და საფრთხე შეუქმნა ყველა სახის საერთაშორისო კავშირებს შორის

უმნიშვნელოვანესს — საერთაშორისო მართლწესრიგსა და საერთაშორისო ურთიერთობებს. გაჩნდა კიდევ ერთი სახის – პირის (პირთა ჯგუფის) ჩადენილი საერთაშორისო დანაშაული, საერთაშორისო სისხლის სამართლის დანაშაული.

ამგვარ დანაშაულებათა ობიექტი საბოლოდ საერთაშორისო ვალდებულებებია საერთაშორისო მშვიდობის, უსაფრთხოების, ერებისა და ხალხთა შორის თანამშრომლობის სფეროში, რომლებიც ემყარება მშვიდობიანი თანაარსებობისა და თანამშრომლობის, სახელმწიფო სუვერენიტეტის პატივისცემის, ერთა თვითგამორკვევის პრინციპებს. მათთვის დამახასიათებელია ადამიანისათვის, დედამიწის ცივილიზაციისათვის საშიშროების მაღალი ხარისხიც.

ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ ტერმინოლოგიითა და სტრუქტურით პირთა მიერ (პირთა ჯგუფის) ჩადენილი საერთაშორისო დანაშაულის ელემენტთა აუცილებელი ნიშნები ჰგავს სისხლის სამართლის დანაშაულის ნიშნებს (ლაპარაკია სხვადასხვა ცნებაზე), საერთაშორისო დანაშაულის ელემენტები, უპირველეს ყოვლისა, განიხილება საერთაშორისო სამართლის — შიდასახელმწიფო სამართლის სისტემისაგან ძირეულად განსხვავებული სამართლის სისტემის თვალსაზრისით. იგი უნდა დაკვალიფიცირდეს ოთხი – სუბიექტის, სუბიექტური მხარის, ობიექტის, ობიექტური მხრიდან.

ამ მხარეთა გამოკვლევამ აჩვენა, რომ საერთაშორისო ტერორიზმი სახელმწიფოთა შორის მშვიდობის პირობებში ჩადენილ შემდეგ ქმედებათა ერთობლიობაა:

1. სახელმწიფოს ტერიტორიაზე პირის (პირთა ჯგუფის) მიერ უკანონოდაა წინასწარ განზრახული ძალადობის აქტის ჩადენა უცხო სახელმწიფოს, საერთაშორისო ორგანიზაციის ან დაწესებულებების, მათი პერსონალის, საერთაშორისო ტრანსპორტისა და კავშირის საშუალებების, უცხო ქვეყნისა და სხვა საერთაშორისო ორგანიზაციის მიმართ, რომლებიც საერთაშორისო სამართლის თანახმად, დაცვით სარგებლობენ;

2. მოცემული სახელმწიფოს ტერიტორიაზე უცხო სახელმწიფოს ორგანიზებული ან მის მიერ წაქეზებული პირის (პირთა ჯგუფის) უკანონო და წინასწარგანზრახული ძალადობრივი აქტის ჩადენა სახ-

ელმწიფო ორგანოების ან საზოგადოებრივი დაწესებულების, სახელმწიფო და საზოგადო მოღვაწეთა, მოსახლეობისა და ობიექტების მიმართ სახელწიფო ან საზოგადოებრივი წეს-წყობილების შეცვლის, საერთაშორისო კონფლიქტისა და ომის პროვოკაციის მიზნით.

შიდასახელმწიფო ტერორისტული აქტი ინდივიდის ან ინდივიდთა ჯგუფის ქმედებაა.

საერთაშორისო ტერორიზმის აქტს ასევე სჩადის დამოუკიდებლად ინდივიდი ან ინდივიდთა ჯგუფი და ობიექტურად მიმართულია არა მარტო სახელმწიფო, არამედ საერთაშორისო სამართლითაც დაცულ განსაზღვრულ ფასეულობათა წინააღმდეგ.

შიდასახელმწიფო ტერორისტული აქტი ქმედების ადგილის — ქვეყნის კანონმდებლობით მიჩნეულია მძიმე დანაშაულად.

რაკი საერთაშორისო ტერორისტული აქტი ხელყოფს საერთაშორისო ურთიერთობებს, ფასდება, როგორც დანაშაული, არა მარტო სახელმწიფოს სისხლის სამართლის, არამედ, საერთაშორისო სამართლის მიხედვითაც.

1. უკანონო ჩარევის აქტების ცნება

სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტების ჩადენის შემთხვევები, რომლებსაც შეუძლიათ დაემუქრონ ან ემუქრებიან საჰაერო ხომალდების ფრენის უსაფრთხოებას, აღინიშნა ამ სახის საფრენი აპარატების შექმნიდან მალევე. საკმაოდ დიდხანს ასეთი აქტები, იშვიათი გამონაკლისის გარდა, გამოიხატებოდა აერნაოსნობის მოწყობილობის დაზიანების, თვითმფრინავის მოძრაობისათვის დაბრკოლებათა შექმნის და ა. შ. სახით. უკანონო ჩარევის ყველაზე უფრო საშიში აქტი — თვითმფრინავის ხელში ჩაგდება და გატაცება, რამაც განაპირობა ბრძოლის საერთაშორისო და სახელმწიფოებრივი ზომების მიღება — შედარებით ახალი მოვლენაა. ამით აიხსნება ის, რომ ამ დარგში შესაბამისი ნორმები არ იყო შემუშავებული გასული საუკუნის 60-იანი წლების ბოლომდე.

მსგავსი ნორმების შემუშავების ერთ-ერთი პირველი მცდელობა იყო ზემოაღნიშნული დანაშაულის შემადგენლობის განსაზღვრა

გასული საუკუნის 20-იანი წლების დასაწყისში. კერძოდ, გერმანიაში 1922 წელს მიღებული კანონი უწესებდა სასჯელის ზომებს იმ პირებს, რომლებიც ადამიანთა სიცოცხლეს საფრთხეს შეუქმნიან საფრენი აპარატის განზრახ დაზიანებით, განადგურებით ან საჰაერო აპარატის გამოუსადეგარ ან/და არასაიმედო მდგომარეობაში ჩაგდებით ან საჰაერო აპარატის მოძრაობას ხელს შეუშლიან ცრუ სიგნალების მეშვეობით ან სხვაგვარად".[60]

მსგავსი დებულებები ადრეც არსებობდა ზოგი ქვეყნის კანონმდებლობაში, მაგრამ კანონმდებელი დიდხანს არ გამოყოფდა „თვითმფრინავის გატაცების", „საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდებისა" და ა.შ. სახის დანაშაულის შემადგენლობას. ამიტომ ასეთ შემთხვევაში სასამართლოს შეეძლო გამოეტანა გადაწყვეტილება სასჯელის შესახებ მხოლოდ თანამდევი სისხლისსამართლებრივად დასჯადი მოქმედებებისათვის (იარაღის უკანონო ტარება, პირთა მიმართ ძალადობა, ფრენის წესების, შემოსვლისა და გასვლის პროცედურების დარღვევა და სხვ.).

საერთაშორისო სამართალში ძალისხმევა დიდხანს მიმართული იყო მხოლოდ საჰაერო ხომალდზე ჩადენილ ჩვეულებრივ სამართალდარღვევათა (ქურდობა, მკვლელობა, ნარკოტიკების გადატანა და ა.შ.) შესახებ საერთაშორისო ნორმების შემუშავებაზე. ეს ძალისხმევა თავდაპირველად დადიოდა ასეთ საკითხებზე სახელმწიფოთა იურისდიქციის დადგენის პრინციპების განსაზღვრაზე.

კერძოდ, ამ პრობლემის შესწავლა დაიწყო საერთაშორისო სამართლის ასოციაციაში 1920 წლის 31-ე სესიიდან. ანალოგიური საკითხების შესწავლას ცდილობდნენ სხვა არასამთავრობო ორგანიზაციები და ცალკეული იურისტებიც.

ამ პრობლემის შესახებ პირველი საერთაშორისო დოკუმენტი, რომელშიც არის ცალკეული ნორმები, 1958 წლის ჟენევის კონვენციაა ღია ზღვის შესახებ.[61] მასში მეკობრეობა განსაზღვრულია, როგორც ერთი კერძო მფლობელის ხომალდის ან საფრენი აპარატის ეკიპა-

[60] Люблинский П.И., Преступления в области воздушного транспорта, М.1980, გვ. 172

[61] იხ. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea, <legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_r.pdf>

ჟის ან მგზავრთა მიერ პირადი მიზნით სხვა ხომალდის ან საფრენი აპარატისა და მასზე მყოფი პირებისა და ქონების მიმართ ჩადენილი ძალადობის, დაკავების ან ძარცვის ნებისმიერი არამართლზომიერი აქტი. ლაპარაკია საზღვაო ან საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟის ან მგზავრების მეკობრულ მოქმედებებზე[62]. ამასთან ჟენევის კონვენციის მიხედვით ასეთი აქტები მეკობრეობად შეიძლება დაკვალიფიცირდეს მხოლოდ ღია ზღვაში ან საჰაერო სივრცეში ჩადენის შემთხვევაში.

თვით ჟენევის 1958 წლის კონფერენციაში და მის შემდეგაც, ცხადი იყო, რომ ღია ზღვის შესახებ კონვენციაში დამაგრებული ცნება – „მეკობრეობა" შეიძლება მიეკუთვნოს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის ძალზე მცირე რაოდენობის აქტებს[63]. მაგალითად, ფრენის დროს მეორე თვითმფრინავის ძარცვა გამორიცხულია. ასევე შეუძლებელია ფრენისას მეორე საფრენი აპარატის დაკავება. ალბათ, ტერმინი – „დაკავება" შესაძლოა, გაგებულ იქნეს ერთი საფრენი აპარატის მიერ მეორე საფრენი აპარატის დაფრენის ან კურსის შეცვლის იძულების მნიშვნელობით. ანალოგიურად შეიძლება განიმარტოს ტერმინი „ძალადობა" თვითმფრინავების შემოფრენის, თვითმფრინავიდან სხვა თვითმფრინავისთვის სროლის შემთხვევებისა და ა.შ. მიმართ მისი გამოყენების მნიშვნელობით. უფრო რეალურია ერთი ჰიდროპლანის ეკიპაჟის ან მგზავრთა მეკობრული მოქმედებები მეორე ჰიდროპლანის წინააღმდეგ ნაოსნობის დროს. საჰაერო ხომალდზე ჩადენილი ერთ-ერთი სახის უკანონო ჩარევის (საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების) პირველი განმარტება მოცემულია ტოკიოს 1963 წლის კონვენციაში, რომელიც თვითმფრინავის უკანონო ხელში ჩაგდებას შემდეგნაირად განმარტავს: „როდესაც საჰაერო ხომალდზე მყოფმა პირმა უკანონოდ, ძალით ან ძალის გამოყენების მუქარით ჩაიდინა ჩარევის, ხელში ჩაგდების აქტი, ფრენისას სხვანაირად არამართლზომიერად ახორციელებს მფრინავ საჰაერო ხომალდზე კონტროლს ანდა დასახული აქვს ასეთი აქტის ჩადენა"[64]. ამ განმარტებაში გამოყოფილია საჰაე-

[62] Колосов Ю., Актуальные вопросы международного воздушного права, М.,Международные отношения, 1973, გვ. 136

[63] იქვე

[64] ICAO DOC. 8665, გვ. 11

რო ხომალდზე მყოფი პირის მიერ ფრენისას საჰაერო ხომალდზე კონტროლის არამართლზომიერად განხორციელების ფაქტი მიზნის მიუხედავად. მაგრამ კონვენცია არ აკვალიფიცირებს მსგავს მოქმედებებს საერთაშორისო დანაშაულად და შემოიფარგლება იმით, რომ მიუთითებს, როგორ მოქმედებებთან დაკავშირებით იღებენ ვალდებულებას სახელმწიფოები საჰაერო ხომალდზე „კანონიერი მეთაურის“ კონტროლის აღდგენის ან შენარჩუნებისათვის გამოიყენონ ზომები. ზუსტად რომ ვთქვათ, კონვენციაში ახსნილია საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების მოქმედებათა ხასიათი და არა ამ ტერმინის არსი.

გასული საუკუნის 60-იანი წლების მიწურულსა და 70-იანი წლების დასაწყისში სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტების მკვეთრმა ზრდამ, როცა დანაშაულებრივი ხელყოფის ობიექტი პრაქტიკულად ყველა საავიაციო სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდები გახდა, აიძულა სახელმწიფოები სასწრაფოდ განესაზღვრათ ასეთ აქტებთან ბრძოლის ეფექტური საერთაშორისო ზომები.

აღნიშნულ პერიოდში გაერომ მიიღო არაერთი რეზოლუცია, რომლებშიც ხაზგასმით იყო აღნიშნული, რომ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაცია სახელმწიფოთა შორის მეგობრული ურთიერთობების განვითარებისა და დაცვის მნიშვნელოვანი რგოლია და მისი უსაფრთხოება და ნორმალური ფუნქციონირება ყველა ქვეყნის ინტერესს პასუხობს. ასეთ დოკუმენტებს მიეკუთვნება გაეროს გენერალური ასამბლეის 1969 წლის 12 დეკემბრის 2551-ე (XXIV) და 1970 წლის 25 ნოემბრის 2645 (XXV) რეზოლუციები,[65] აგრეთვე, გაეროს უშიშროების საბჭოს 1970 წლის 9 სექტემბრის 286-ე რეზოლუცია[66]. მათში მნიშვნელოვანი მოწოდებაა სახელმწიფოებისადმი, მიიღონ სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის ნებისმიერი აქტის დაუშვებლობისა და მათ ჩამდენ პირთა დასჯის ყველა საჭირო ზომა. ანალოგიური მოწოდებებია გაეროს უშიშროების საბჭოს 1972 წლის 20 ივლისის (S/10705) გადაწყვეტილებაში, რომელიც, ამასთანავე, სახელმწიფოებს მოუწოდებს ერთობლივი საერთაშორისო

[65] www.icao.int

[66] www.un.org

ძალისხმევისაკენ, ზომების გაფართოებისა და გააქტიურებისაკენ გაეროს წესდებით გათვალისწინებული მოვალეობების შესაბამისად საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მაქსიმალური უსაფრთხოებისა და სანდოობის უზრუნველყოფის მიზნით.

რა თქმა უნდა, ნებისმიერმა მსგავსმა ზომამ არ უნდა დაარღვიოს საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული პრინციპები და გაეროს წესდების დებულებები. ამგვარი დარღვევა გახდა გაეროს უშიშროების საბჭოს სხდომის მიწვევის მიზეზი 1976 წლის ივლისში ისრაელის ცალმხრივი აქცია – შეიარაღებული თავდასხმა უგანდის აეროპორტ „ენტებზე“ იმ საჰაერო ხომალდის გატაცების გამო, რომელიც ამ აეროპორტში დაეშვა. გაეროს უშიშროების საბჭოში დისკუსიამ დაადასტურა, რომ სახელმწიფოთა უმრავლესობა ასეთ საპასუხო აქტებს განიხილავს სუვერენული სახელმწიფოს წინასწარგანზრახულ აგრესიად. სამწუხაროა, რომ დასავლეთის არაერთი ქვეყანა ცდილობდა, არ გაეკიცხა ისრაელის მოქმედებები საჯაროდ არსებითად, მათ ჩააგდეს უშიშროების საბჭოს რეზოლუციის მიღება, რომელიც სწორ შეფასებას მისცემდა უკანონო ჩარევის აქტებთან მსგავს მართლსაწინააღმდეგო ბრძოლის ზომებს.

1977 წელს გაეროს გენერალური ასამბლეა იძულებული იყო კვლავ დაეყენებინა უკანონო ჩარევის აქტებისაგან სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხი სომალიში გერმანული თვითმფრინავის გატაცების გამო. 1977 წლის 4 ნოემბრის რეზოლუციაში გენერალურმა ასამბლეამ განსაკუთრებით გაუსვა ხაზი, რომ სახელმწიფოთა მიერ მიღებული ნებისმიერი ერთობლივი ან ინდივიდუალური ბრძოლის ზომები უნდა შეესაბამებოდეს გაეროს წესდების პრინციპებსა და მიზნებს, რეზოლუციებს, დეკლარაციებსა და კონვენციებს და ხორციელდებოდეს ნებისმიერი სახელმწიფოს სუვერენიტეტის ან ტერიტორიული მთლიანობისათვის ზიანის მიყენების გარეშე, გაეროსა და იკაოსთან თანამშრომლობით.[67]

ზოგმა სხვა საერთაშორისო ორგანიზაციამ, პირველ რიგში, იკაომ, გააპროტესტა ძალადობის ტალღა, რამაც მოიცვა სამოქალაქო ავიაცია. გასაგებია საერთაშორისო სამართალში ის უპრეცედენტო ოპერატიულობა, რომლითაც შემუშავდა, ხელი მოეწერა და

[67] А. Белоусов, «Обеспечить безопастность полетов», <www.vilgabiz.ru/arh>;

1970 წელს ძალაში შევიდა ჰააგის კონვენცია საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის შესახებ.

ჰააგის 1970 წლის კონვენცია ტოკიოს კონვენციაზე გაცილებით უფრო შორს მიდის. უკანონო ხელში ჩაგდების განსაზღვრის გარდა, რომელიც არსებითად ემთხვევა ტოკიოს კონვენციაში მოცემულ განსაზღვრას, ჰააგის კონვენცია ასეთ მოქმედებებს აკვალიფიცირებს, როგორც დანაშაულს და სახელმწიფოებს ავალდებულებს, მიიღონ მათ მიმართ სასჯელის მკაცრი ზომები.[68]

შემდეგ, 1971 წელს, მონრეალში ხელი მოეწერა კიდევ ერთ კონვენციას — სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ.[69]

მონრეალის 1971 წლის კონვენციის პირველი მუხლიდან გამომდინარეობს განსაზღვრა „უკანონო აქტისა, რომელიც ემუქრება სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებას". ამ მუხლის შესაბამისად „ნებისმიერი პირი სჩადის დანაშაულს, თუ იგი უკანონოდ და წინასწარი განზრახვით:

ა) სჩადის ძალადობის აქტს ფრენისას საჰაერო ხომალდზე მყოფი პირის მიმართ, თუ ასეთ აქტს შეუძლია დაემუქროს საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას;

ბ) ანგრევს ექსპლუატაციაში მყოფ საჰაერო ხომალდს ან აზიანებს მას, რაც იწვევს მის მწყობრიდან გამოსვლას ან ემუქრება უსაფრთხოებას ფრენისას;

გ) ექსპლუატაციაში მყოფ საჰაერო ხომალდზე ათავსებს ან ცდილობს მასზე მოწყობილობების ან ნივთების მოთავსებას, რომელსაც შეუძლია დაანგრიოს საჰაერო ხომალდი ან მიაყენოს ზიანი, რასაც შეუძლია მწყობრიდან მისი გამოყვანა ან დაზიანება, და ამით ფრენის დროს დაემუქროს მის უსაფრთხოებას;

დ) ანგრევს ან აზიანებს აერსანაოსნო მოწყობილობას ან ერევა მის ექსპლუატაციაში, თუ ნებისმიერ ასეთ აქტს შეუძლია დაემუქროს ფრენისას საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას;

ე) ეკიპაჟისთვის წინასწარ შეგნებულად აწვდის ცრუ მონაცემებს, რითაც ფრენის დროს საფრთხეს უქმნის საჰაერო ხომალდს."

[68] ICAO Doc.8665;

[69] ICAO Doc.8966;

ზოგიერთი ქვეყნის, მაგალითად, აშშ-ის კანონმდებლობაში[70] არის ცნება „საჰაერო მეკობრეობა“ (უფრო ზუსტად – aircraft piracy), რომლის შინაარსი გაცილებით სრულად ასახავს ცნებას „საჰაერო ხომალდის უკანონო ხელში ჩაგდება“, როგორც ის განმარტებულია ჰააგის 1970 წლის კონვენციაში.

მსგავსი მნიშვნელობით, ძირითადად პრესაში, გამოიყენება ფართოდ გავრცელებული ტერმინი „hijacking”. მაგრამ მისი ეტიმოლოგია განსხვავებულია. ითვლება, რომ იგი წარმოიშვა XVIII საუკუნეში, როცა აშშ-ში მოქმედებდა ე.წ. „მშრალი კანონი“ და სპირტიანი სასმლით დატვირთული ოთხთვალების ხელში ჩაგდება ყოველდღიური მოვლენა იყო. მძარცველები იძლეოდნენ ბრძანებას: „Hi-jack“, ანუ „დაყარე იარაღი!“[71]. აქედან გამომდინარე, ეტიმოლოგიურად ეს და მისგან წარმოებული ტერმინი „skyjacking“ უნდა მიეკუთვნოს ძარცვის აქტებს მათი ტრადიციული გაგებით.

ამრიგად, აქამდე მოქმედ საერთაშორისო კონვენციებში, გაეროსა და იკაოს გადაწყვეტილებებში, სახელმწიფოთა კანონმდებლობაში მკაფიოდ არაა განსაზღვრული ცნება – „სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტი“. იგი იურიდიულ ლიტერატურაში გამოიყენება ზემოთ განხილული ყველა კონკრეტული დანაშაულებრივი აქტის დასახასიათებლად და განზოგადებისათვის და მათ მიმართ განმაზოგადებელი ცნებაა.

საქართველოს მოქმედი კანომდებლობით, კერძოდ, საქართველოს საჰერო კოდექსით, სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების წინააღმდეგ მიმართულ ქმედებად მიიჩნევა:

ა) ერთი ან რამდენიმე პირის მიერ ჩადენილი მართლსაწინააღმდეგო ძალადობრივი მოქმედება ან მისი განხორციელების მუქარა, რაც მიმართულია საჰაერო ხომალდის, მგზავრების, ეკიპაჟის წევრების, აეროპორტის ობიექტების, სახმელეთო პერსონალის წინააღმდეგ და საფრთხეს უქმნის ფრენის უშიშროებას, ადამიანთა სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას;

ბ) ტერორისტული ან სხვაგვარი ძალადობრივი მოქმედება ან

[70] Federal Aviation Act. Sec 902 (i), (2)

[71] Morris W. and M. Dictionary of Words and Phraze Origin.Air Hijicking. http://www.history.com/encyclopedia

მისი განხორციელების მუქარა მგზავრების, ეკიპაჟის წევრებისა და მესამე პირთა წინააღმდეგ, როგორც ხომალდის ფრენის, ასევე მისი მიწაზე ყოფნის დროს; აეროპორტებში, სანაოსნო და კავშირგაბმულობის სახმელეთო ობიექტებზე განლაგებული მოწყობილობების დაზიანება, რაც მიზნად ისახავს საჰაერო ხომალდის ხელში ჩაგდებასა და გატაცებას, პოლიტიკური ან სხვა მოთხოვნების დაკამყოფილებას, დეზორგანიზაცია შეაქვს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისა და საავიაციო სამუშაოების შესრულების უზრუნველყოფაში, რამაც შეიძლება უარყოფითად იმოქმედოს ფრენის უშიშროებაზე;

გ) საჰაერო ხომალდზე ისეთი მოწყობილობების ან ნივთიერებების განლაგება, რომლებმაც შეიძლება დაშალოს ან დააზიანოს იგი, დამლუპველი ზემოქმედება მოახდინოს მგზავრებსა და ეკიპაჟის წევრებზე;

დ) საჰაერო ხომალდის დაზიანება, რაც ფრენის უშიშროებას ემუქრება;

ე) მიწაზე ან ჰაერში მყოფი საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის კაბინაში შეღწევა;

ვ) საჰაერო ხომალდების, საავიაციო ობიექტების, სატრანსპორტო, საინჟინრო-ტექნიკური, საკომუნიკაციო საშუალებების და სხვა მუშაობის შეფერხება, რაც არღვევს სამოქალაქო ავიაციის ჩვეულ და უსაფრთხო მოქმედებას;

ზ) ცრუ მონაცემების განზრახ შეტყობინება, რამაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას საჰაერო ხომალდის ფრენას ან გამოიწვიოს მისი შეფერხება.[72]

„სისხლის სამართლის საერთაშორისო სასამართლოს რომის სტატუტი" პირველი საერთაშორისო ინსტრუმენტია, რომელიც მოიცავს და საკმაოდ ამომწურავად ჩამოთვლის მსოფლიოს უმრავლესი შიდასახელმწიფოებრივი სამართლებრივი სისტემების პრინციპებს. სტატუსის მე-7 მუხლში მოცემული ტერმინი „კაცობრიობის წინააღმდეგ მიმართული დანაშაული" მოიცავს ისეთი დანაშაულების ჩამონათვალს, რომელიც ჩადენილია არაადამიანური, სასტიკი ქმედებით ნებისმიერ სამოქალაქო მოსახლეობაზე ფართომასშტაბი-

[72] საქართველოს საჰაერო კოდექსი, თბ., 1997, მუხ.96

ანი სისტემატური თავდასხმის ფარგლებში, თუ ასეთი თავდასხმა ხორციელდება განზრახ.

ტერორიზმი, როგორც კაცობრიობის წინააღმდეგ მიმართული დანაშაული, მთელი თავისი ფორმებითა და გამოვლენებით, არაადამიანობისა და სისტიკის გამო ამჟამად ერთ-ერთ ყველაზე მწვავე გლობალურ პრობლემად იქცა. ტერორისტული აქტების გახშირებამ და მასშტაბების ზრდამ გამოიწვია მასთან ბრძოლის საერთაშორისო სისტემის შექმნა. საერთაშორისო საზოგადოებამ ტერორიზმის წინააღმდეგ ბრძოლა მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ გაეროს ეგიდით განაგრძო და დღევანდელი დღის მდგომარეობით მიღებულია 20 საერთაშორისო შეთანხმება, აქედან 13-კონვენცია და 7-დამატებითი ოქმი.

ტერორიზმი სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში განისაზღვრება, როგორც ყველაზე მნიშვნელოვანი, მასშტაბური უკანონო ჩარევის აქტი, რომელიც წარმოადგენს სახელმწიფოსა და საზოგადოების ერთ-ერთ დამანგრეველ ელემენტს. იგი ზემოქმედებას ახდენს დამნაშავეობის სხვა სტრუქტურული ელემენტების გამოვლენაზე, ნეგატიურ გავლენას ახდენს პოლიტიკურ, სოციალურ, მორალურ-ფსიქოლოგიურ, კულტურულ პროგრესზე. ზოგადად, აქამდე მოქმედ საერთაშორისო კონვენციებში, გაეროსა და იკაოს გადაწყვეტილებებში, სახელმწოფოთა კანონმდებლობაში მკაფიოდ და სრულყოფილად არაა განსაზღვრული ცნება - „სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტი“. იგი იურიდიულ ლიტერატურაში გამოიყენება დასახასიათებლად და წარმოადგენს განმაზოგადებელ ცნებას იმ დანაშაულებისათვის, რომელიც უქმნის საზოგადოების სიცოცხლეს საფრთხეს. ამიტომაც, სახელმწიფოები, გაერო და იკაო განსაკუთრებით დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ უკანონო ჩარევის აქტებისაგან საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დაცვას.

ჩიკაგოს 1944 წლის „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ კონვენცია წარმოადგენს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ძირითად წყაროს. ის მოიცავს სტანდარტებს და რეკომენდებულ პრაქტიკას, რომელიც ფორმდება კონვენციის დანართების სახით და ამჟამად არის ცხრამეტი. იკაოს ასამბლეის მიერ შემუშავებული

დანართებს შორის მე-17 დანართი „უშიშროება“ სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების საფუძველია და შექმნილია უკანონო ჩარევის აქტებისაგან/მართლსაწინააღმდეგო ქმედობებისგან სამოქალაქო ავიაციის დასაცავად.

კერძოდ, №17 დანართში დადგენილია, რომ ნებისმიერ შემთხვევაში:

„ხელშეკრულების დამდები თითოეული სახელმწიფოს უმთავრესი მიზანია, მგზავრთა, ეკიპაჟის, მიწისზედა პერსონალისა და მთლიანად საზოგადოების უსაფრთხოება, რომელიც დაკავშირებულია უკანონო ჩარევის აქტებთან და შემოაქვს წესები, პრაქტიკა და პროცედურები ფრენის უსაფრთხოების, რეგულარობისა და ეფექტურობის გათვალისწინებით უკანონო ჩარევის აქტებისაგან სამოქალაქო ავიაციის დასაცავად“.

გარდა ზემოთ ჩამოთვლილი ძირითადი წყაროებისა, საერთაშორისო ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ერთნაირი რეჟიმის შექმნას, რაც შესაძლებელია მხოლოდ საერთაშორისო აერნაოსნობის ერთგვაროვანი წესების საფუძველზე. დღეს ამ სამუშაოს იკაო ახორციელებს ტექნიკურ-იურიდიული დოკუმენტების მიღებით, რომელებიც საჰაერო ხომალდების, მათი ეკიპაჟებისა და აეროსანაოსნო სამსახურებისადმი ტექნიკურ-იურიდიულ მოთხოვნებს ეხება. ეს მოთხოვნები აისახება სტანდარტებში, რეკომენდებულ პრაქტიკაში, აერსანაოსნო სამსახურთა წესებში, რეკომენდაციებსა და პროცედურებში. ამგვარად, იკაოს მიერ მიღებულ სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა, რომელიც წარმოადგენენ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის დამხმარე წყაროებს, ფორმდება კონვენციის დანართების სახით.

1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის მე-17 დანართი „უშიშროება“.

XX საუკუნის 60-იანი წლების ბოლოს დანაშაულებრივი ქმედებების მკვეთრად გაზრდამ განაპირობა 1970 წლის ივნისის თვეში იკაოს ასამბლეის რიგგარეშე სესიის მოწვევა, ამ სესიის ერთ-ერთ რეზოლუციაში გათვალისწინებულ იყო ტექნიკური მოთხოვნების შემუშავება, რომელიც გულისხმობდა აღნიშნულ დანართებში გარკვეული ცვლილებების განხორციელებას ან/და ახალი დანართის მიღებას,

რომელიც კონკრეტულად უკანონო ჩარევის აქტებს შეეხებოდა, კერძოდ კი საჰაერო ხომალდის უკანონო ხელში ჩაგდებას. აერსანაოსნო კომისიის, საჰაერო ტრანსპორტის კომიტეტისა და უკანონო ჩარევის კომიტეტის მიერ განხორციელებული სამუშაოს შედეგად, 1974 წელს 22 მარტს იკაოს საბჭოს მიერ მიღებული სტანდარტებს და საერთაშორისო პრაქტიკას დაემატა ახალი, რიგით მე-17 დანართი **„უშიშროება“**. ეს დანართი შექმნილია უკანონო ჩარევის აქტებისაგან სამოქალაქო ავიაციის დასაცავად და წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სამართლებრივ საფუძველს. აღნიშნული დანართის საშუალებით განხორციელდა წესების, პრაქტიკისა და პროცედურების დანერგვა. ის მოიცავს ისეთ საკითხებს, როგორიცაა ორგანიზება და კოორდინაცია, ტექნიკური ზომების მიღება და სხვა საკითხები მიმართული სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. ვინაიდან ხდება იმისი აღიარება, რომ მგზავრთა, ქონებისა და საშუალებების უსაფრთხოება ეკისრება, პირველ რიგში, ოპერატორ-ავიაკომპანიებს, სახელმწიფოს მიერ მიიღებულ უნდა იქნას გარკვეული ზომები, რათა ავიაკომპანიების მხრიდან განხორციელდეს დამატებითი უსაფრთხოების პროგრამების შემუშავება და გამოყენება, რომლებიც დაფუძნებული იქნება მე-17 დანართის საფუძველზე. ასევე, ამ დანართის ზოგიერთ ტექნიკურ მოთხოვნებში აღიარებულია, რომ სრულყოფილი უსაფრთხოების უზრუნველყოფა შეუძლებელია, მაგრამ დანართის განსაზღვრული დებულებები მოუწოდებენ სახელმწიფოებს, რათა მათი უმთავრესი მიზანი იყოს მგზავრთა, ეკიპაჟის, მიწისზედა პერსონალისა და მთლიანად საზოგადოების უსაფრთხოება. თანამედროვე მოთხოვნების დაკმაყოფილების და ეფექტურობის გაძლიერების მიზნით, რეგულარულად ხდება დანართის გადახედვა, რომელიც ხორციელდება იკაოს საბჭოს მიერ საავიაციო უსაფრთხოების საკითხებში დანიშნული ექსპერტთა ჯგუფის (AVSEC) მიერ. ამასთანავე, რაიმე ცვლილებების მიღებამდე, AVSEC-ის მიერ კეთდება პროექტების მკაცრი ანალიზი, იქნება ეს დამატება, თუ რომელიმე დებულების ანულირება. ამგვარი განხილვის საფუძველზე დანართის გამოქვეყნების მომენტიდან დღემდე, სახელმწიფოების მოთხოვნების გათვალისწინებით, განხორციელდა

ოცამდე ცვლილების შეტანა. 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის ყველა დანართის სტრუქტურა ინდენტურია, კერძოდ, ისინი შედგება შემდეგი ნაწილებისაგან: *დანართის ძირითადი მასალა* (სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა); *დამატებები* (სტანდარტებისა და რეკომენდებული პრაქტიკის შემადგენელი ნაწილი); *გამოყენებული ტერმინების განსაზღვრებები;* იკაოს საბჭოს მიერ დამტკიცებული გამოსაქვეყნებელი მასალა სტანდარტებთან და რეკომენდებულ პრაქტიკასთან ერთობლიობაში.

ჩიკაგოს კონვენციის მე-17 დანართი ჩამოყალიბებულია და განისაზღვრება შემდეგნაირად: შესავალი - მოცემულია ისტორიული ცნობები დანართში ასახული შემუშავებული მასალების შესახებ; კონვენციის წევრი-სახელმწიფოების მიზანშეწონილი ქმედებები დანართში ასახული სტანდარტებისა და რეკომენდებული პრაკტიკის დებულებების გამოყენებაზე; ზოგადი მონაცემები დანართის სტრუქტურის შესახებ და დანართის ცვლილებების ცხრილი; პირველი თავი: განსაზღვრებები - მოცემულია დანართში გამოყენებული ტერმინების განსაზღვრებები; მეორე თავი: **ზოგადი პრინციპები** - მოიცავს სტანდარტების მიზნებსა და ამოცანებს უსაფრთხოების მისაღწევად, ასევე ასახულია რეკომენდაციები უსაფრთხოების ზომებისა და წესების დანერგვის დროს ფორმალობის გამარტივების მიზნით; მესამე თავი: - მოცემულია სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა, რომელიც ეხება საავიაციო უსაფრთხოების ეროვნული სისტემის ორგანიზებისა და საერთაშორისო თანამშრომლობის საკითხებს; მეოთხე თავი: პრევენციული უსაფრთხოების ზომები - მოცემულია სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა შემდეგ საკითხების მოსაწესრიგებლად: საავიაციო უსაფრთხოების ზოგადი მიზნები;

მგზავრთა და მათი ხელბარგის საკითხი; ბარგის და ტვირთის რეგისტრაციის საკითხები; აეროპორტის კონტროლირებად ზონებში დაშვების კონტროლის საკითხი; უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით აეროპორტების პროექტირების საკითხი. მეხუთე თავი: უკანონო ჩარევის აქტების შემთხვევაში საპასუხო მოქმედების სახელმძღვანელო — წევრი-სახელმწიფოებისათვის მოცემულია სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა, რომელითაც უნდა იხ-

ელმძღვანელონ უკანონო ჩარევის აქტის დადგომის შემთხვევაში: პრევენცია; საპასუხო ქმედება; ინფორმაციის გაცვლა და შეტყობინებების დატოვება.

მე-17 დანართის დამატებები - აქ არის მოცემული ნაწყვეტები ჩიკაგოს კონვენციის სხვა დანართებიდან, რომელიც ეხება საავიაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფას (PANS). ამგვარად „PANS" წარმოადგენს ერთგვარ კრებულს, სადაც გაერთიანებულია ყველა სტანდარტი, რეკომენდებული პრაქტიკა და წესები უსაფრთხოების საკითხებთან დაკავშირებით.

აღსანიშნავია, რომ მე-17 დანართის მოთხოვნების შესრულებისა და უკანონო ჩარევის აქტის აღკვეთისა და პრევენციის მიზნით, სამართლებრივი ჩარჩოების, წესების შექმნის გზით, 1971 წელს იკაო შეიმუშავა დამატებითი დოკუმენტი „უსაფრთხოების სახელმძღვანელო უკანონო ჩარევის აქტებისაგან სამოქალაქო ავიაციის დაცვაზე" (Doc 8973). სახელმძღვანელოს შექმნის მიზანია, სახელმწიფოებისათვის დახმარების გაწევა, ანუ სახელმძღვანელოში შეგროვილი მასალის დახმარებით სახელმწიფოებს უნდა გაუადვილდეს მე-17 დანართის დებულებების შესრულება. ამგვარად, მე-17 დანართის დებულებები მოიცავს მოთხოვნებს, ხოლო სახელმძღვანელოში (Doc 8973) აღწერილია რეკომენდაციები და მეთოდები ამ მოთხოვნებების შესასრულებლად. ეს არის უნიკალური დოკუმენტი, რომელიც შედგება 3 ნაწილისაგან და 24 დამატებისაგან, მოიცავს საშუალებებს საავიაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის, რომლის გამოყენება შეუძლია ნებისმიერ სახელმწიფოს (ანუ არ მოიცავს თითოეული სახელმწიფოს კონკრეტულ თავისებურებებს). მიუხედავად იმისა, რომ სამოქალაქო ავიაციის დასაცავად საერთაშორისო სისტემის შექმნის მიზნით, იკაო ძირითადად არის დაკავებული მრავალმხრივი ღონისძიებების განხორციელებით, ასევე ბევრი კეთდება სახელმწიფოების წახალისებისათვის ერთმანეთის დახმარების გასაწევად. მე-17 დანართი მოუწოდებს სახელმწიფოებს, მასში გამოყენებული დებულებების ჩასართავად სახელმწიფოთაშორის დადებულ შეთანხმებებში და სწამთ, რომ ერთმანეთის დახმარებისა და ერთობლივი სტანდერტებისა და რეკომენდაციების გამოყენების გზით შესა-

ძლებელია ისეთი გლობალური პრობლემის მოგვარება, როგორიც არის უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლა. დღესაც საავიაციო უსაფრთხოებას იკაო ანიჭებს უმნიშვნელოვანეს პრიორიტეტს, თუმცა უკანონო ჩარევის აქტი დღესაც სერიოზულ საფრთხეს წარმოადგენს საზოგადოებისათვის. იკაო აგრძელებს მუშაობას მის მიერ გაცემულ იურიდიულ და ტექნიკური წესებისა და პროცედურების განახლებაზე უკანონო ჩარევის აქტების აღკვეთის და პრევენციის მიზნით. იმის გათვალისწინებით, რომ მე-17 დანართი არის უმთავრესი დოკუმენტი უსაფრთხოების სფეროში და მასში მითითებული დებულებების ერთგვაროვნად და თანმიმდევრულად შესრულება, წარმოადგენს გადამწყვეტ ფაქტორს საავიაციო უსაფრთხოების სისტემის წინაშე მდგარი ამოცანების წარმატებული გადაწყვეტისათვის.

საჰაერო ტრანსპორტის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ყოველთვის იყო და კვლავ რჩება პრიორიტეტულ საკითხად მთელი მსოფლიოს მასშტაბით. უკანონო ჩარევის აქტები, რომლებიც წარმოადგენენ სახელმწიფოსა და საზოგადოების ერთ-ერთ დამანგრეველ ელემენტს, ამჟამად ყველაზე მწვავე გლობალურ პრობლემად არის მიჩნეული.

მე-17 დანართი მოუწოდებს სახელმწიფოებს მასში გამოყენებული დებულებების ჩასართავად სახელმწიფოთაშორის დადებულ შეთანხმებებში და სწამთ, რომ ერთმანეთის დახმარებისა და ერთობლივი სტანდარტებისა და რეკომენდაციების გამოყენების გზით, შესაძლებელია ისეთი გლობალური პრობლემის მოგვარება, როგორიცაა უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლა. იკაო აგრძელებს მუშაობას მის მიერ გაცემულ იურიდიულ და ტექნიკური წესებისა და პროცედურების განახლებაზე უკანონო ჩარევის აქტების აღკვეთისა და პრევენციის მიზნით. იმის გათვალისწინებით, რომ მე-17 დანართი წარმოადგენს უმთავრეს დოკუმენტს უსაფრთხოების სფეროში და მასში მითითებული დებულებების ერთგვაროვნად და თანმიმდევრულად შესრულება გადამწყვეტი ფაქტორია საავიაციო უსაფრთხოების სისტემის წინაშე მდგარი ამოცანების წარმატებით გადაჭრაში.

2. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლის საერთაშორისო შეთანხმებების გამოყენების პირობები

როდესაც საჰაერო ხომალდი იმყოფება თავისი რეგისტრაციის სახელმწიფოს ტერიტორიაზე (მათ შორის საჰაერო სივრცეშიც), მაშინ სახელმწიფო სრულად ახორციელებს ზემოთ განხილულ დანაშაულებებზე თავის იურისდიქციას; ამაშიც ვლინდება მისი სუვერენიტეტის ერთ-ერთ თვისება. სახელმწიფოს უფლება აქვს დამოუკიდებლად დაადგინოს კანონები და წესები, რომლებიც არეგულირებენ მათ ტერიტორიაზე ჩადენილი უკანონო ჩარევის აქტების თავიდან აცილებისა და აღკვეთის ზომებს, განსაზღვროს დასჯის წესები და სასჯელის ზომა. მსგავსი წესები მოქმედებს საქართველოს ტერიტორიაზეც. საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსი თვითმფრინავის გატაცებისათვის ადგენს სასჯელის არც ისე მკაცრ ზომებს.

ტოკიოს, ჰააგისა და მონრეალის კონვენციები გამოიყენება ყველა იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდი რეგისტრაციის სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაცვლად სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიის თავზე მიფრინავს.[73]

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის მოთხოვნების შესაბამისად, ყველა საჰაერო ხომალდი რეგისტრირებული უნდა იყოს რომელიმე სახელმწიფოში.

მაგრამ არის შემთხვევები, როდესაც უცხოური ავიაკომპანიები ერთიანდებიან სხვადასხვა სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდების ერთობლივი გამოყენებისათვის. საჰაერო ხომალდის ერთ სახელმწიფოში რეგისტრაცია აძნელებს კომერციული უფლებების რეალიზაციასთან, აერსანაოსნო მომსახურებასთან, სამოქალაქო-სამართლებრივ სარჩელზე პასუხისმგებლობასთან და ა.შ. დაკავშირებული მრავალი პრაქტიკული საკითხის გადაწყვეტას. ასეთ შემთხვევაში, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი ითვალისწინებს ეგრეთ წოდებულ ერთობლივ ანუ საერთაშორისო რეგისტრაციას.

მიუხედავად ამისა, მსგავს პრაქტიკას არ შეუძლია შეარყიოს

[73] თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, ლექსიკონი-ცნობარი, თბ., 2003; გვ.284

ერთი სახელმწიფოს ძირითადი იურისდიქციის პრინციპი თვით საჰაერო ხომალდისა და მასზე ჩადენილ დანაშაულთა მიმართაც. ამიტომ, თუ სახელმწიფოები ქმნიან ერთობლივ საექსპლუატაციო ორგანიზაციებს ან სააგენტოებს და იყენებენ საჰაერო ხომალდებს (არა აუცილებლად საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებისათვის), რომლებიც ექვემდებარებიან ერთობლივ ანუ საერთაშორისო რეგისტრაციას, მაშინ მკაფიოდ უნდა მიუთითებდნენ, რომელი სახელმწიფო ახორციელებს იურისდიქციას და რომელია საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფო.

ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების დებულებები გამოიყენება აგრეთვე იმ შემთხვევებშიც, როცა დამნაშავე (და არა მარტო საჰაერო ხომალდი), საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფოს ნაცვლად, იმყოფება სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. ეს უზრუნველყოფს ყველა სახელმწიფოს ბრძოლის ეფექტურობას (დამნაშავის დასჯასა და გადაცემას, აგრეთვე სახელმწიფოთა ურთიერთდახმარებას) ამ საშიშ დანაშაულებთან.

ტოკიოს კონვენცია მისი მოქმედების სფეროს მიმართ ფრენის დროს განსაზღვრავს „აფრენის მიზნით ძრავის ჩართვის მომენტიდან დაფრენისას გარბენის დამთავრების მომენტამდე“ (მუხ.1,პ.3), ხოლო ჰააგისა და მონრეალის კონვენციები — დატვირთვა ბარგების შემდეგ ყველა გარეთა კარის დახურვის მომენტიდან ნებისმიერის გაღების მომენტამდე გადმოტვირთვა-გადმობარგების მიზნით.[74]

იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში, ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების თანახმად, ფრენა მანამდე ხდება, სანამ კომპეტენტური ხელისუფალნი თავის თავზე არ აიღებენ პასუხისმგებლობას საჰაერო ხომალდსა და მასში მყოფ პირებზე.

ჰააგისა და მონრეალის კონვენციის გარდა, ყოველივე ეს განსაზღვრულია ტოკიოს კონვენციის ტექსტშიც, მაგრამ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მხოლოდ საჰაერო ხომალდის მეთაურის მიერ თავის უფლებამოსილებათა ფარგლებში. ტოკიოს კონვენცია არ გამოიყენება იმ შემთხვევაში, როცა დამნაშავე ცდილობს, ჩაიდინოს სამართალდარღვევა ან ისეთი მოქმედებები, რომლებიც საფრთხ-

[74] Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970, www.un.org/russian/documen/convents/terrorism.htm;

ეს უქმნის ფრენის უსაფრთხოებას თვითმფრინავის ყველა გარეთა კარის დახურვასა და გაფრენის მიზნით ძრავის ჩართვას შორის პერიოდში. უფრო ზუსტად, კონვენციაში მოცემული სხვადასხვა ცნება ადგენს ფრენის დროს საჰაერო ხომალდის მეთაურის უფლებების გამოყენების უფრო ხანგრძლივ პერიოდს (კარების დახურვის მომენტიდან) სახელმწიფოს უფლება-მოვალეობების მოქმედების პერიოდთან შედარებით (ასაფრენად ძრავის ჩართვის მომენტიდან).

ტოკიოს კონვენციის შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის მეთაურს ფართო უფლებამოსილებები აქვს მინიჭებული საჰაერო ხომალდზე სამართალდამრღვევ ან ისეთი მოქმედებების ჩამდენ პირთა მიმართ, რომლებიც ემუქრებიან მის უსაფრთხოებას. ეს უფლებამოსილებანი ნებას აძლევს გამოიყენოს „გონივრული ზომები იძულების ზომების ჩათვლით, თუკი საკმარისი საფუძველი აქვს ივარაუდოს, რომ პირმა ჩაიდინა ან ემზადება ჩაიდინოს აღნიშნული მოქმედებები". გარდა ამისა, ეკიპაჟის ნებისმიერ წევრს ან მგზავრს საჰაერო ხომალდის მეთაურის თხოვნით ან თხოვნის გარეშე, აგრეთვე ნებართვით შეუძლია მიიღოს ასეთი პრევენციული ზომები დამოუკიდებლად და დაუყონებლივ საჰაერო ხომალდის ან მასში მყოფი პირებისა თუ ქონების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად (მუხლი 6).

მეთაური დამოუკიდებლად წყვეტს, ჩადენილია თუ არა საჰაერო ხომალდში სისხლისსამართლებრივი დარღვევა რეგისტრაციის სახელმწიფოს კანონმდებლობის თანახმად და შეუძლია სავარაუდო დამნაშავე გადასცეს ტოკიოს კონვენციის წევრი იმ სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, რომლის ტერიტორიაზე მოხდა დაფრენა. მსგავსი წესი დამაგრებულია ტოკიოს კონვენციაში იმ პირთა მიმართ, რომლებმაც ჩაიდინეს ისეთი მოქმედებები, რაც არაა სისხლისსამართლებრივი დარღვევა, მაგრამ ემუქრება საჰაერო ხომალდის, მასში მყოფი პირებისა და ქონების უსაფრთხოებას.

საჰაერო ხომალდის მეთაურს შეუძლია ასეთი პირები გადმოსვას ნებისმიერი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, აცნობებს რა მას გადმოსმისა და მისი მიზეზების შესახებ (მუხლი 8). წევრმა-სახელმწიფოებმა საჰაერო ხომალდს უნდა მისცენ ასეთი გადმოსმის განხორციელების შესაძლებლობა (მუხლი 12).

ტოკიოს კონვენციის მიხედვით, საჰაერო ხომალდის მეთაურს შეუძლია საჭიროებისას მიმართოს მგზავრებს დასახმარებლად, გამოიყენოს იმ აქტების თავიდან აცილებისა და აღკვეთის ზომები, რომლებიც ემუქრება საჰაერო ხომალდის ფრენის, თვითმფრინავში მყოფი პირებისა და ქონების უსაფრთხოებას. იურიდიულ ლიტერატურაში ეჭვქვეშ დგება ისეთი ფართო უფლებამოსილებების დამაგრების მართლზომიერება, რომლებიც ვრცელდება არა მარტო ეკიპაჟზე, არამედ მგზავრებზეც, თუმცა ავტორთა უმრავლესობა სხვა თვალსაზრისს ემხრობა.[75]

კონვენციებში შემოთავაზებული განსაზღვრა – „ფრენა“ არ მოიცავს იმაზე მითითებას, რომ ნებისმიერ შემთხვევაში (და არა მარტო იძულებითი დაფრენის) კომპეტენტური ხელისუფალნი პასუხს აგებენ (ან შეეძლოთ აგონ) საჰაერო ხომალდის ფრენაზე დაწყებიდან და დამთავრებამდე.

ერთ-ერთი შესაძლო სიტუაციის განხილვისას, ი. მ. კოლოსოვი აღნიშნავდა, რომ დაფრენის შემდეგ დამნაშავის მიერ კარების გაღების შემთხვევაშიც კი უნდა ჩაითვალოს, რომ ხომალდი კვლავ ასრულებს ფრენას, სანამ კომპეტენტური ხელისუფალნი არ აიღებენ თავის თავზე პასუხისმგებლობას მასზე. „დაფრენაში“ ან „გადმოსხმაში“ (დატვირთვა-გადმოტვირთვაში) იგულისხმება ოპერაციები, რომლებსაც ხელმძღვანელობენ ოფიციალური ორგანოები ან ამაზე უფლებამოსილი პირები და არა დამნაშავე. ის კიდევაც რომ აღებდეს კარებს და ყველა ან რამდენიმე მგზავრს ეს თავის დაღწევის საშუალებასაც აძლევდეს და შემდეგ თვითმფრინავი აგრძელებდეს ფრენას, არ შეიძლება ნიშნავდეს, რომ ფრენა დამთავრდა ან იწყება ახალი ფრენა შესაბამისი შეთანხმებების დებულებების გამოყენების თვალსაზრისით.[76]

დამნაშავის მიერ კარების დახურვა მანამდე, სანამ დამთავრდე-

[75] Г. Мошков, Вопросы обеспечения безопастности функционирования транспорного комплекса в системе национальной безопастности страны с учетом активизации международного терроризма, М., «Право и безопастность» №1-2 (6-7) 2003;

[76] Колосов Ю., Международно-правовая борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, Актуальные вопросы международного воздушного права, 1973;

ბა დაფრენა ან მანამდე, სანამ ის დაიწყო, ასევე უნდა ნიშნავდეს ფრენის დაწყებას. ფრენა დაწყებულად უნდა ჩაითვალოს მაშინაც, როცა გაჭედილი იყო (ან ღია) კარები და დამნაშავე აიძულებს ეკიპაჟს აიყვანოს ცაში თვითმფრინავი. ფორმალურ განმარტებაზე მეტი იქნებოდა მტკიცება, რომ ვინაიდან კარები არაა დაკეტილი, ამიტომ ფრენა არ დაწყებულა და ტოკიოს, ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების დებულებები არ გამოიყენება, თუმცა თვითმფრინავი შეიძლება ჰაერში იყოს. ამიტომ აღნიშნული კონვენციების გამოყენების მიზნით, ცნების – „ფრენაში" განმარტებისას საჭიროა იმის გათვალისწინება, შეუძლია თუ არაკომპეტენტურ ორგანოებს პასუხი აგონ საჰაერო ხომალდზე ფრენის დაწყებამდე და დამთავრების შემდეგ.

2014 მონრეალის ოქმი, რომელმაც ცვლილებები შეიტანა 1963 წელს ტოკიოს კონვენციაში დანაშაულებებისა და თვითმფრინავების ბორტზე ჩადენილი სხვა აქტების შესახებ (Doc 10034). ოქმი, რომელიც ეხება ინციდენტების რიცხვის ზრდის პრობლემას, რაც თავისთავად უკავშირდება საჰაერო ხომალდებზე არასათანადო საქციელის ფაქტების მზარდ რაოდენობას, მნიშვნელოვნად აძლიერებს სახელმწიფოების შესაძლებლობას, გააფართოონ იურისდიქცია შესაბამისი დანაშაულების და აქტების შესახებ დაფრენისა და ექსპლუატანტ სახელმწიფოებზე. ოქმი, ასევე ხელს უწყობს საავიაციო უსაფრთხოების მდგომარეობის გაძლიერებას მთელ მსოფლიოში, რადგან იგი შეიცავს ბორტზე უსაფრთხოების თანამშრომლების ერთმნიშვნელოვან იურიდიულ აღიარებას და მათ დაცვას.

მონრეალის 1971 წლის კონვენცია გამოიყენება ასევე საჰაერო ხომალდის „ექსპლუატაციაში" ყოფნის პერიოდის მიმართაც. ეს პერიოდი განისაზღვრება სავარაუდო მომზადების დაწყებიდან და გრძელდება საჰაერო ხომალდის დაფრენიდან 24 საათის განმავლობაში. მონრეალის კონვენციაში „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაში ყოფნის" ცნების შეტანის აუცილებლობა გამოწვეულია თვითმფრინავის წინააღმდეგ დივერსიული აქტების შემთხვევებით აეროპორტებსა ან დგომის სხვა ადგილებში მათი ყოფნის დროს.

სამივე ეს კონვენცია არ გამოიყენება სამხედრო, საბაჟო და საპოლიციო სამსახურების საჰაერო ხომალდების მიმართ; ასეთი

ხომალდები, ჩიკაგოს კონვენციის განმარტების მიხედვით, სახელმწიფო საჰაერო ხომალდებია.

3. დამნაშავეთა გადაცემისა და დასჯის საკითხები

ტოკიოს კონვენცია ამოდის იქიდან, რომ საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფოს შეუძლია იურისდიქცია განახორციელოს უკანონო ჩარევის აქტის მიმართ. მაგრამ, ამასთანავე, კონვენცია უშვებს ნებისმიერი სხვა სახელმწიფოს იურისდიქციას, თუ თვითმფრინავში განხორციელებული მოქმედებები მიმართულია ამ სახელმწიფოს მოქალაქის წინააღმდეგ და დანაშაული შედეგებს იწვევს მის ტერიტორიაზე, საფრთხეს უქმნის მის უშიშროებას ანდა ფრენის დროს საჭიროა სახელმწიფოს ჩარევა მის მიერ მრავალმხრივი საერთაშორისო შეთანხმებით ნაკისრი ვალდებულებების შესასრულებლად. რა თქმა უნდა, ასეთმა ზომებმა არ უნდა გამოიწვიოს სხვა სახელმწიფოთა უფლებების დარღვევა. ვინაიდან კონვენცია არ გამორიცხავს ნებისმიერი სახელმწიფოს მიერ თავისი სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის გამოყენებას, ამიტომ საჰაერო ხომალდის დაფრენის ადგილის სახელმწიფო თავისი სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის დადგენის მიმართ ფაქტობრივად უფრო ხელსაყრელ მდგომარეობაშია, ვიდრე სხვა სახელმწიფო.

ამასთან, სახელმწიფოს იურისდიქციის განხორციელება შეიძლება ან მხოლოდ სისხლისსამართლებრივ დარღვევათა (რომლებიც ასეთად ითვლება თავისი იურისდიქციის განმახორციელებელი სახელმწიფოს კანონმდებლობით) ან იმ მოქმედებათა მიმართ, რომლებიც ემუქრება ფრენის უსაფრთხოებას (ამ შემთხვევაში მათი სისხლისამართლებრივ დანაშაულად კლასიფიკაციის მიუხედავად).

იურისდიქციის საკითხების გადაჭრას მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია სამივე კონვენციაში და მრავალი ქვეყნის იურისტთა ყურადღებას იქცევს.

ტოკიოს კონვენცია არ ითვალისწინებს არც საჰაერო ხომალდის უკანონო ხელში ჩაგდების დასჯას, არც მის ჩამდენ პირთა გადაცემის ვალდებულებას. იგი ასევე არ შეიძლება განიხილოს, როგორც გადა-

ცემის შესახებ მოთხოვნათა მიმართვის იურიდიული საფუძველი.

ტოკიოს კონვენციის დადების პერიოდში ზოგი სახელმწიფოს პოზიცია იმ აზრს ემყარებოდა, რომ თვითმფრინავების გატაცებას საფუძვლად პოლიტიკური მოტივები უდევს და ასეთი ქმედების პოლიტიკური ხასიათის აღიარება შეესაბამება სხვა ქვეყნებიდან (სოციალისტური ბანაკის) თვითმფრინავების გამტაცებელ პირთა ინტერესებს. ომისშემდგომ წლებში კაპიტალისტური სახელმწიფოების სასამართლო პრაქტიკაში დამნაშავეთა მფარველობის საკმარისი მაგალითია.

როდესაც 1948 წლის 30 ივნისს რამდენიმე ბანდიტმა გაიტაცა ვარნიდან სოფიისკენ მიმავალი თვითმფრინავი თურქეთში, ამ უკანასკნელმა შესაძლებლობა მისცა ერთ-ერთ მათგანს, რომელმაც ბულგარელი მფრინავი მოკლა, გამგზავრებულიყო სხვა ქვეყანაში მანამ, სანამ სასამართლო განიხილავდა დამნაშავის გადაცემის შესახებ მოთხოვნებს.[77] 1951 წელს შვეიცარიის ფედერალურმა სასამართლომ თავშესაფრის უფლება მისცა იუგოსლავურ კავიჩის ჯგუფს, რომელმაც გაიტაცა იუგოსლავიის თვითმფრინავი, მიუხედავად იმისა, რომ შვეიცარიის 1832 წლის კანონი გადაცემის, ექსტრადიციის შესახებ საკითხის თავისუფლად გადაწყვეტის შესაძლებლობას იძლეოდა იმ შემთხვევაში, როცა ქმედება უპირატესად საერთო სისხლისსამართლებრივი ხასიათისა იყო ჩადენილიც რომ ყოფილიყო პოლიტიკური მოტივებით. თვითმფრინავის გამტაცებელ დამნაშავეთა მიმართ მსგავსი „ლიბერალური" მიდგომის შემთხვევის მაგალითია ბრაზინსკასების მიერ 1970 წელს საბჭოთა კავშირის თვითმფრინავის გატაცება თურქეთში, გამტაცებლებმა მოკლეს ბორტგამცილებელი და მძიმედ დაჭრეს შტურმანი და პილოტი. მაგრამ მათ 1980 წელს თავშესაფარი მიიღეს ამერიკის შეერთებული შტატების ტერიტორიაზე.

პრაქტიკამ დაადასტურა, რომ ტოკიოს კონფერენციის დებულებები ნაკლებად ეფექტურია საჰაერო ხომალდების უკანონო ხელში ჩაგდების, მიწაზე ავიატრანსპორტის წინააღმდეგ დივერსიებისა და ანალოგიური დანაშაულების წინააღმდეგ საბრძოლველად. ამგვარმა დანაშაულმა გასული საუკუნის 60-იანი წლების ბოლოსა და 70-იანი წლების დასაწყისში საშიში მასშტაბები მიიღო. ამასთან დაკავშირე-

[77] Dönmezer S. Yurisprudence torque. Droit penal. Istambul, p.311

ბით შემუშავდა ჰააგისა და მონრეალის კონვენციები. მათ შესაბამისად პირები, რომლებიც სჩადიან უკანონო ჩარევის აქტებს, აღიარებულია გადასაცემ (თუმცა გადაცემის იმპერატიული სავალდებულობა არაა დადგენილი) და მკაცრად დასასჯელ პირებად.

ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების თანახმად, დანაშაულთა მიმართ იურისდიქციის განხორციელება შეუძლიათ: საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფოს; იმ საჰაერო ხომალდის საიჯარო საქმიანობის ძირითადი ადგილის ან იმ მუდმივი ადგილსამყოფელის სახელმწიფოს, რომელიც იჯარითაა გაცემულია ეკიპაჟის გარეშე; იმ სახელმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზე ასრულებს დაფრენას საჰაერო ხომალდი, რომელშიც ჩადენილია დანაშაული და ჯერ კიდევ იმყოფება დამნაშავე; ნებისმიერ სხვა სახელმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზეც იმყოფება დამნაშავე ან სავარაუდო დამნაშავე.

აქ გამოკვეთილია კონკურენტული იურისდიქციის პრინციპი. კონვენცია არ შეიცავს რაიმე დებულებას ყველაზე დაინტერესებული სახელმწიფოს „უპირატესი იურისდიქციის“ შესახებ (როგორც წესი, ასეთია საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფო).

როგორც ჰააგის, ისე მონრეალის კონვენციების მე-7 მუხლის შესაბამისად, „ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეც აღმოჩნდა სავარაუდო დამნაშავე, მას არ გადასცემს, ვალდებულია რაიმე გამონაკლისის გარეშე და მიუხედავად იმისა, დანაშაული ჩადენილია თუ არა მის ტერიტორიაზე, საქმე გადასცეს მის კომპეტენტურ ორგანოებს სისხლისსამართლებრივი დევნის მიზნით. ეს ორგანოები იღებენ გადაწყვეტილებას იმგვარადვე, როგორც ნებისმიერი ჩვეულებრივი სერიოზული დანაშაულის შემთხვევაში ამ სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად“.

ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების აღნიშნული მუხლის კომენტირებისას ზოგიერთი უცხოელი ავტორი უშვებს, როგორც გადაცემაზე უარის თქმის, განსაზღვრულ შემთხვევებში – ასევე დამნაშავეთა დაუსჯელობის მართლზომიერებას. მაგალითად, ამერიკელი იურისტი მ. ევანსი თვლის, რომ ჰააგის კონვენციის მე-7 მუხლის თანახმად, სახელმწიფოს ერთადერთი მოვალეობა არის ის, რომ კომპეტენტურ ორგანოებს საქმე გადასცეს სისხლისსამართლებრივი

დევნის მიზნით და საქმის ნამდვილი შედეგი დამოკიდებულია მრავალ გარემოებაზე[78]. როგორც ცნობილია, თვითმფრინავის ხელში ჩამგდებ ან გამტაცებელ დამნაშავეთა პოლიტიკური მოტივებით გამართლების საბაბს ხშირად იყენებს ზოგი სახელმწიფო. კანადელი იურისტი რ. მანკიევიჩი ასევე მიიჩნევს, რომ კანონიერ საფუძველზე სახელმწიფოს შეუძლია უარი თქვას დამნაშავის ფაქტზე, რომელიც მის გადაცემაზე არაა თანახმა, რადგან, მე-7 მუხლის ბოლო დებულების თანახმად, ყოველივე, რაც მოეთხოვება კომპეტენტურ ორგანოებს — ესაა „გადაწყვეტილების იმგვარად მიღება, როგორც ნებისმიერი ჩვეულებრივი სერიოზული დანაშაულის შემთხვევაში ამ სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად". ამიტომ, როგორც რ. მანკევიჩი ამტკიცებს, ჰააგის კონვენციის მე-7 მუხლის შესაბამისად უფლებამოსილი ორგანოები ვისაც აქვთ შესაბამისი იურისდიქცია, დამოუკიდებელნი არიან, მიიღონ საბოლოო გადაწყვეტილება თვითმფრინავის გამტაცებელი პირისა და მის თანამონაწილეთა დაუსჯელობის შესახებ.

ასეთი განმარტება არ შეიძლება მართებულად ჩაითვალოს. ჰააგის კონვენციის მე-7 მუხლის შესაბამისად, სწორედ სახელმწიფოებმა იკისრეს ვალდებულება გამოიყენონ სასჯელის მკაცრი ზომები საჰაერო ხომალდის უკანონო ხელში ჩაგდების მიმართ, რომელიც დანაშაულად არის აღიარებული.

საერთაშორისო ხელშეკრულების სუბიექტებია სახელმწიფოები და არა „კომპეტენტური ორგანოები", ამიტომ, თუ სახელმწიფო არ გადასცემს დამნაშავეს, მან იმგვარად უნდა იმოქმედოს, რომ დამნაშავის მიმართ გამოიყენონ სასჯელის მკაცრი ზომები სახელმწიფო კანომდებლობის იმ დებულებების შესაბამისად, რომლებიც ეხება ნებისმიერ სხვა ჩვეულებრივ სერიოზულ დანაშაულს, თუ არ არსებობს უკანონოდ ხელში ჩაგდების აქტების მიმართ სპეციალური ნორმები. წინააღმდეგ შემთხვევაში დამნაშავე უნდა იქნეს გადაცემული.

ის, რომ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო აქტის განმახორციელებელ პირთა სავალდებულო გადაცემა ვერ დამაგრდა ამ სფეროში არსებულ არც ერთ საერთაშორისო

[78] იხ. International Law, Edited by Malcolm Evans, 2018, p.301

დოკუმენტში, არსებით გავლენას ახდენს ამგვარ საერთაშორისო მძიმე დანაშაულთან ბრძოლის ეფექტურობაზე. ამ პრინციპის შემოღებისადმი ზოგი ქვეყნის ოპოზიციური დამოკიდებულება აიხსნება იმ შემთხვევაში გადაწყვეტილების თავისუფლების შენარჩუნებით, როცა საჰაერო ხომალდის გამტაცებელი პირი ცდილობს თავისი ქმედებები გაამართლოს პოლიტიკური ელფერის მქონე მოტივებით.

მაგრამ პოლიტიკური თავშესაფრის უფლება შეუთავსებელია იმ წინასწარგანზრახულ მოქმედებებთან, რომლებიც საფრთხეს უქმნიან ადამიანის სიცოცხლეს და ეს მოსაზრება არ შეიძლება ამუხრუჭებდეს იმ პირთა გადაცემისა და დასჯის საკითხის შემდგომ განვითარებას, რომლებმაც საფრთხე შეუქმნეს სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტს.

პრაქტიკაში ცნობილია იმ პირთა გადაცემის შემთხვევები, რომლებმაც ჩაიდინეს თვითმფრინავების გატაცება — სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტთაგან ყველაზე უფრო საშიში და გავრცელებული დანაშაული. მაგალითად, 1976 წელს ირანმა და 1977 წელს ფინეთმა სსრკ-ს გადასცეს საბჭოთა თვითმფრინავების გამტაცებელი პირები.

რაც შეეხება თვითმფრინავების გატაცების ჩამდენ პირთა დასჯას, ბევრ ქვეყანაში მიღებულ იქნა ამ დანაშაულთა მიმართ სპეციალური საკანონმდებლო აქტები. მაგალითად, შვეიცარიის სსკ შესაბამისად საჰაერო ხომალდის გატაცება ისჯება სამუდამო პატიმრობით, საქართველოს სსკ-ის შესაბამისად თავისუფლების აღკვეთით რვიდან ჩვიდმეტ წლამდე[79].

4. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლის საერთაშორისო პროექტები

ჯერ კიდევ ჰააგის კონვენციის პროექტის შემუშავების პერიოდში, იკაოს ჩარჩოებში, აქტიურად იხილებოდა იმ სახელმწიფოთა წინააღმდეგ „ერთობლივი მოქმედებების“ (სანქციების) იდეა, რომ-

[79] იხ.საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსი, <matsne.gov.ge/ka/document/view/16426?publication=232>

ლებიც არ იყენებდნენ საჰაერო ხომალდზე თავდასხმის აქტებთან ბრძოლის ჯეროვან ზომებს.[80]

შემდეგ, 1972 წლის 13 ივნისს, იკაოს საბჭომ მიიღო რეზოლუცია, რომელიც ითვალისწინებდა, რომ ამგვარი „ერთობლივი მოქმედებები" შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მხოლოდ და მხოლოდ იკაო-ს ფარგლებში. სკანდინავიის ოთხმა ქვეყანამ (დანიამ, ფინეთმა, ნორვეგიამ და შვედეთმა) მოამზადა პროექტი კონვენციისა, რომელიც ითვალისწინებდა იკაოს საბჭოსა და აგრეთვე, სავარაუდოდ, კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოთა კონფერენციის უფლებას, რეკომენდაცია მიეცათ „დამრღვევი სახელმწიფოსათვის" „მდგომარეობის გამოსასწორებლად" მიეღო ჯეროვანი ზომები. იკაო-ს საბჭოს ასევე უფლება ენიჭებოდა, შეექმნა ექსპერტთა კომისია იმ ფაქტების გამოსაძიებლად, რომლებიც უკანონო ჩარევის აქტებთანაა დაკავშირებული და ადასტურებენ რომელიმე სახელმწიფოს მიერ საერთაშორისო სამართლის შესაბამისი ნორმების დარღვევას.

ეს პროექტი სკანდინავიის ქვეყნებმა გაიტანეს რომში დიპლომატიურ კონფერენციაზე განსახილველად (1973წ. აგვისტო-სექტემბერი). სკანდინავიური პროექტი მთლიანობაში ითვალისწინებდა იმას, რომ კონვენციის მოქმედების სფერო უნდა შემოიფარგლოს მხოლოდ მისი მონაწილეებით და შეიძლება გავრცელდეს მხოლოდ იმ მესამე ქვეყნებზე, რომლებიც თანახმანი არიან მათი მოქმედება განიხილოს ექსპერტთა კომისიამ. ამასთან დაკავშირებით, საერთაშორისო სამართლის ასოციაცია აღნიშნავდა, რომ, რა თქმა უნდა, შეიძლება შემუშავდეს ახალი მრავალმხრივი კონვენცია, რომელიც გაითვალისწინებს ამ კონვენციის ნებისმიერი წევრი იმ სახელმწიფოს წინააღმდეგ სანქციების გამოყენებას, რომელიც არ ასრულებს ტოკიოს, ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების მოთხოვნებს, მაგრამ ძირითადი პრობლემა ისაა, რომ ის სახელმწიფოები, რომლებიც მიიღებენ ასეთ კონვენციას, საეჭვოა, სავარაუდო სანქციების ობიექტები აღმოჩნდნენ, ის სახელმწიფოები კი, რომელთა წინააღმდეგაცაა იგი მიმართული, უფრო სავარაუდოა, არ მიიღებენ მას. მართლაც, თუ რომელიმე სახელმწიფოს სამოქალაქო ავიაცია განსაკუთრებით არ ზიანდება უკანონო ჩარევის აქტებისაგან, ასეთი სახ-

[80] ICAO Doc. 9050-LC/169-2, გვ. 165

ელმწიფოსათვის მსგავს კონვენციასთან მიერთება ნაკლები მოტივი ექნება. გარდა ამისა, სამოქალაქო ავიაციის ნორმალური საქმიანობის წინააღმდეგ მიმართულ აქტებთან დაკავშირებით სახელმწიფოთა შორის დავათა უმეტესობა სწორედ პოლიტიკური მომენტების გამო იქნება. მაგრამ ჩიკაგოს კონვენციით იკოს საბჭოს არ გააჩნია „ერთობლივი მოქმედებებისა“ და, კერძოდ, პოლიტიკურ საკითხებზე გადაწყვეტილების მიღების უფლებამოსილება.

სახელმწიფოთა წინააღმდეგ „ერთობლივი მოქმედებების“ შესაძლებლობების შესახებ საკითხი მჭიდროდაა დაკავშირებული თავის თავზე აღებული ვალდებულებების ან საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული პრინციპების დარღვევისათვის სახელმწიფოთა პასუხისმგებლობის საერთო პრობლემასთან. აქ განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ის, რომ ერთობლივი მოქმედების მექანიზმი მიმართულია მხოლოდ იმ სახელმწიფოთა წინააღმდეგ, რომლებმაც წინათ თანხმობა განაცხადეს ასეთი მექანიზმის შექმნაზე, ასევე იმ სახელმწიფოთა წინააღმდეგ, რომლებსაც არავითარი იურიდიული ვალდებულება არ ეკისრებათ ამ მექანიზმის ამოქმედებაში მონაწილეობის მიღებაზე.

საერთაშორისო სამართლის ასოციაციის აზრით, უკანასკნელი ვარიანტი უარობს თუნდაც ორი მთავარი მიზეზის გამო. ჯერ ერთი, სახელმწიფოს ვალდებულება არ აკისრია ტოკიოს, ჰააგის, მონრეალის კონვენციების მიხედვით სანქციებზე, თუ იგი არ არის მათი მონაწილე. მეორე, გადაწყვეტილების მიმღები ორგანოს იურისდიქციასთან შესაბამისი სახელმწიფოს თანხმობის გარეშე არ შეიძლება ამ სახელმწიფოსათვის სავალდებულო ძალის მქონე გადაწყვეტილების მიღება იმის შესახებ, რომ მან დაარღვია საერთაშორისო ვალდებულება.[81]

ყოველივე ზემოაღნიშნულმა განაპირობა რომის კონფერენციაზე კონვენციის ჩავარდნა, რომელშიც მოცემული იქნებოდა რაიმე დებულებები „ერთობლივი მოქმედების“ შესახებ. მიუხედავად ამისა, „ერთობლივი მოქმედების“ შესახებ საკითხი არ შეიძლება დღის წესრიგიდან მოხსნილად ჩაითვალოს.

---

[81] ICAO Doc. 9050-LC/162-2, p. 278

იკაოში განიხილებოდა ასევე წინადადება ჩიკაგოს კონვენციაში მუხლებისა და დებულებების დამატების თაობაზე, რაც შესაძლებელს გახდიდა იაკოს წევრი სახელმწიფოებისათვის დაეკისრებინათ არამარტო საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის „ტექნიკური უსაფრთხოების" უზრუნველყოფის, არამედ ასევე უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლის ვალდებულებები.[82] ამასთან ჩიკაგოს კონვენციის ამგვარი დებულებები სამი მიმართებით ვითარდება.

პირველი მიდგომა ემყარება იაკოს საბჭოს ან რომელიმე ორგანოს უფლებამოსილებით აღჭურვის აუცილებლობას, მიიღოს გადაწყვეტილება სახელმწიფოს მიერ ტოკიოს, ჰააგის, მონრეალის კონვენციების ანდა ამ დარგში სხვა საერთაშორისო ვალდებულებების შეუსრულებლობისათვის შესაბამისი სანქციების მიღების შესახებ. ამასთან იგულისხმება, რომ ასეთი გადაწყვეტილება და სანქციები შეიძლება განხორციელდეს იაკოს ფარგლებში, ე.ი არ შეიძლება გასცდეს რეკომენდაციების გამოტანას ან ორგანიზაციის წევრი სახელმწიფოების ზოგიერთი უფლების შეჩერებას.

ჩიკაგოს კონვენცია ითვალისწინებს ზოგ მოქმედებას, რომლებიც იკაოს შეუძლია გამოიყენოს თვით ჩიკაგოს კონვენციის სავარაუდო დარღვევების შემთხვევაში. 55-ე მუხლის შესაბამისად საბჭოს შეუძლია ნებისმიერი წევრი სახელმწიფოს თხოვნით გამოიძიოს ნებისმიერი სიტუაცია, რომლის დროსაც შეიძლება წარმოიშვას საერთაშორისო აერნაოსნობის განვითარებისათვის გადასალახავი დაბრკოლებები, და ახალი გამოძიების შემდეგ მიიღოს ისეთი მოხსენებები, რომლებიც, მისი აზრით, შეიძლება სასურველი იყოს. 54-ე მუხლის 9 პუნქტის) შესაბამისად საბჭო ვალდებულია განიხილოს, კონვენციასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საკითხი, რომელიც ხელშეკრულების დამდებმა ნებისმიერმა სახელმწიფომ გადასცა მას განსახილველად.

უფრო მეტიც, 54-ე მუხლის თანახმად იკაოს საბჭოს უფლება აქვს აცნობოს იკაოს წევრ სახელმწიფოებს ჩიკაგოს კონვენციის დარღვევის ნებისმიერი შემთხვევის, აგრეთვე საბჭოს რეკომენდაციების ან დადგენილებების ნებისმიერი შეუსრულებლობის შესახებ, მიაწოდოს ინფორმაცია ასამბლეას ამ კონვენციის ნებისმიერი დარ-

[82] ICAO Doc. 8936-LC/164-2, p. 89

ღვევის შესახებ, როდესაც მისმა ერთ-ერთმა ხელმომწერმა სახელმწიფომ გონივრულ ვადაში არ მიიღო ჯეროვანი ზომები დარღვევის შესახებ მისი შეტყობინების შემდეგ.[83]

სადავო სიტუაციების წარმოშობის შემთხვევაში, ჩიკაგოს კონვენციის 87-ე და 88-ე მუხლებით გათვალისწინებულია ავიაკომპანიებისა ან ხელშეკრულების დამდებ სახელმწიფოთა დასჯა დავების რეგულირების შესახებ კონვენციის XVIII თავის შესაბამისად მიღებული საბოლოო გადაწყვეტილების შეუსრულებლობისათვის.[84]

მაგრამ ეს დებულებები ეხება ჩიკაგოს კონვენციის დარღვევასთან დაკავშირებულ დავებსა და სიტუაციებს, რომლის ტექსტი არ იძლევა საფუძველს ჩაითვალოს, რომ იკაოს წევრმა სახელმწიფოებმა ჩიკაგოს კონვენციის მიხედვით ვალდებულება იკისრეს უზრუნველყონ უკანონო ჩარევის აქტებისაგან სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოება.

1973 წელს რომში იაკოს ასამბლეის მე-20 საგანგებო სესიამ მხარი დაუჭირა ასეთი უფლებამოსილებებით იკაოს საბჭოს აღჭურვის წინადადებას.

მეორე მიდგომა დაკავშირებულია ჩიკაგოს კონვენციისა და იკაოს მექანიზმის იმ ფორმით მაქსიმალურ გამოყენებასთან, რა ფორმითაც არსებობს ამჟამად. ამასთან, გასათვალისწინებელია სხვადასხვა ხერხით „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სანდოობის“ უზრუნველყოფა. ერთ-ერთი მათგანი ეხება ძალადობით გატაცებული საჰაერო ხომალდის, მისი ეკიპაჟის, მგზავრებისა და ტვირთისადმი მოპყრობას, როგორც იმ შემთხვევაშია, როცა საჰაერო ხომალდი გასაჭირშია.

ჩიკაგოს კონვენციის 25-ე მუხლი – „უბედურებაში ჩავარდნილი საჰაერო ხომალდი“ ავალდებულებს იკაოს თითეული წევრ სახელმწიფოს, გაუწიოს მის ტერიტორიაზე გასაჭირში მყოფ საჰაერო ხომალდს ისეთივე დახმარება, როგორსაც ჩათვლის პრაქტიკულად მიზანშეწონილად. იგივე მუხლი იკაოს ანიჭებს უფლებამოსილებას, დროდადრო „რეკომენდაცია მისცეს“ თავის წევრებს, განახორ-

[83] 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, მუხ. 55. <www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1279517?publication=0>

[84] იქვე

ციელონ „შეთანხმებული ზომები", მაგრამ ეს ზომები ეხება მხოლოდ უგზოუკვლოდ დაკარგული საჰაერო ხომალდის ძებნას.

თვით კონვენციის, კერძოდ, 25-ე მუხლის ცვლილებასთან დაკავშირებული სიძნელეების გათვალისწინებით, იკაოს საბჭოს მიერ შემუშავებულია და სახელმწიფოებს დაეგზავნათ სანიმუშო სტანდარტები და რეკომენდაციები, რომლებიც ითვალისწინებენ ჩიკაგოს კონვენციის ზოგ არსებულ დანართში დამატებების შეტანას[85]. ეს დამატებები ეხება, როგორც თვით საჰაერო ხომალდს (დასაფრენად სპეციალური მოედნის გამოყოფა, სხვა საჰაერო ხომალდებთან შედარებით შემოსვლის უპირატესი წესი, უკანონო ხელში ჩაგდების შემთხვევაში კავშირის სპეციალური რადიო სიხშირეების გამოყოფა და მისთ.), ისე მიწისზედა სამსახურებს (მგზავრთა ბარგის გაშუქება, აეროპორტების სპეციალური აღჭურვა და დაგეგმვა, ბარგის შემოწმებისას ზოგიერთი ფორმალობის დაწესება და ა.შ.).

შესაბამისი სტანდარტები და რეკომენდაციები მიიღო იკაოს საბჭომ და შეტანილია კონვენციის ზოგ დანართში.

უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლაში ჩიკაგოს კონვენციის გამოყენებისადმი მესამე მიდგომა ემყარება მის ტექსტში ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების ძირითადი მუხლების შეტანის აუცილებლობას, რომლებიც ამგვარად ჩიკაგოს კონვენციის განუყოფელი ნაწილი გახდებოდა. 1977 წლის ნოემბერში იატას კონფერენციაზე დაისვა ჩიკაგოს კონვენციის ტექსტში ტოკიოს კონვენციის ძირითადი დებულებების გადატანის საკითხიც. ამასთან, რეკომენდებული იყო ჩიკაგოს კონვენციის 94-ე მუხლის მექანიზმის გამოყენება, რომლის მიხედვითაც სახელმწიფო, რომელმაც არ მოახდინა შესაბამისი შესწორების რატიფიცირება, აღარ არის კონვენციის მონაწილე და იკაოს წევრი.

იკაოს ჩარჩოებში წამოყენებულ იქნა ასევე წინადადებები საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფოს „უპირატესი იურისდიქციის" პრინციპის დადგენის შესახებ ჰააგის კონვენციის ოქმის მიღების თაობაზე მისი ინტერესებისა და უფლებების დაცვის მიზნით.

თვითმფრინავის გატაცების საყოველთაო აღიარება საერთაშორისო სისხლისამართლებრივ დანაშაულად, ხელს შეუწყობს ამ

[85] ICAO State Leters AS/2-72/260

საკითხისადმი ოპტიმალური მიდგომის ჩამოყალიბებას, ვინაიდან საფრთხე ექმნება მრავალი ადამიანის სიცოცხლეს, რაც შეუთავსებელია პოლიტიკური თავშესაფრის მიცემის პრინციპებთან.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიძლება დავსკვნათ: სახელმწიფოები, გაერო და იკაო განსაკუთრებით დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ უკანონო ჩარევის აქტებისაგან საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დაცვას. ამ მიზნით, იკაომ შეიმუშავა საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებისა და გატაცების წინააღმდეგ მიმართული 6 სამართლებრივი დოკუმენტი. პირველი დოკუმენტია ტოკიოს 1963 წლის 14 სექტემბრის კონვენცია: „საჰაერო ხომალდზე ჩადენილ დანაშაულთა და ზოგიერთი სხვა აქტების შესახებ". ეს კონვენცია ეხება არამარტო დანაშაულს, არამედ ყველა იმ აქტს, რომლებსაც შეუძლია დაემუქრონ ან ემუქრებიან საჰაერო ხომალდის ფრენის ან ხომალდზე მყოფი პირებისა და ქონების უსაფრთხოებას, იმის მიუხედავად, არის ეს დანაშაული თუ არა, აგრეთვე საჰაერო ხომალდზე სათანადო წესრიგის დაცვას.

ტოკიოს 1963 წლის კონვენცია საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდებისა და მის ექსპლუატაციაში უკანონო ჩარევისათვის იურიდიული კვალიფიკაციის მიცემის პირველი მცდელობაა. მაგრამ კონვენცია მოიცავს მხოლოდ სახელმწიფოს მოვალეობას – უზრუნველყოს მეთაურისთვის საჰაერო ხომალდზე კონტროლის დაბრუნება, სავარაუდო დამნაშავეთა დაპატიმრება და მგზავრებისა და საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟისთვის ფრენის შესრულება.

ტოკიოს 1963 წლის კონვენცია საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდებას არ აძლევს საერთაშორისო დანაშაულის კვალიფიკაციას, არ აღიარებს მას დანაშაულად საერთაშორისო სამართლის პრინციპების შესაბამისად და ასევე არც სახელმწიფოებს ავალდებულებს, რომ საჰაერო ხომალდის ხელში ჩაგდება შიდასახელმწიფო სამართლით აღიარონ დანაშაულად. მეტიც, კონვენციის საგანში არ შედის პოლიტიკური ან რელიგიური მოტივით უკანონოდ ხელში ჩაგდების აქტები, რომლებიც ფრენის უსაფრთხოებას მუქარას არ უქმნის. ის დამნაშავეთა სისხლისსამართლებრივი დევნის მიზნით ასევე არ შეიცავს სავარაუდო დამნაშავეთა კომპეტენტური ორგა-

ნოებისათვის გადაცემის არანაირ ვალდებულებას, თუ არ არის მათი გადაცემის მოთხოვნა. ამის მიუხედავად, ტოკიოს 1963 წლის კონვენციით დაიწყო საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასა და გატაცებასთან ბრძოლა.

ამ სფეროში მეორე დოკუმენტი იყო 1970 წლის 16 დეკემბერს ჰააგაში ხელმოწერილი საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის კონვენცია, რომელმაც პირველად დააკვალიფიცირა საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების აქტი დანაშაულად, რასაც თან ახლავს ძალადობა ან ძალის გამოყენების მუქარა. ამასთან საჰაერო ხომალდი უნდა იყოს ჰაერში, ხოლო დანაშაული ჩადენილ იქნეს საჰაერო ხომალდზე. კონვენციის მიხედვით, ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოები მოვალენი არიან დაადგინონ თავიანთი იურისდიქცია:

1) ეს შეიძლება იყოს საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფო;

2) სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეც საჰაერო ხომალდი ახდენს დაფრენას, როდესაც მასზე იმყოფება დამნაშავე;

3) სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეცაა მოიჯარის საქმიანობის ძირითადი ადგილი, თუ საქმე ეხება იჯარით გადაცემულ საჰაერო ხომალდს. სახელმწიფომ, რომლის ტერიტორიაზეც აღმოჩნდება დამნაშავე, უნდა დაადგინოს საკუთარი იურისდიქცია, თუ მას არც ერთ ზემოხსენებულ სახელმწიფოსთან არა აქვს დადებული დამნაშავის გადაცემის ხელშეკრულება. კონკრეტულ დამნაშავეზე საქმე უნდა გადაეცეს შესაბამისი სახელმწიფოს უფლებამოსილ ორგანოებს სისხლისსამართლებრივი დევნის მიზნით.

ჰააგის 1970 წლის კონვენციაში მნიშვნელოვანი ის იყო, რომ მან დაადგინა ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოების *უნივერსალური იურისდიქციის პრინციპი,* აღიარა უკანონო ჩარევის აქტი, როგორც საერთაშორისო დანაშაული და მოითხოვა მისი მნიშვნელოვან დანაშაულად აღიარება შიდასახელმწიფო სამართლის მიხედვით. კონვენცია გამონაკლისს არ უშვებს პოლიტიკური დანაშაულის მიმართ და ადგენს პრინციპს: „გადაეცი ან დასაჯე". ერთობლიობაში ჰააგის 1970 წლის კონვენციის ამ დებულებებმა ხელი შეუწყო ისეთი

სამართლებრივი დებულებების ჩამოყალიბებას, რომლის დროსაც საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების აქტის ჩამდენი ნებისმიერი დამნაშავე ვერ შეძლებს უსაფრთხო თავშესაფრის პოვნასა და დაუსჯელად დარჩენას.

11 სექტემბრის შემდეგ საერთაშორისო სამართლის თეორია და პრაქტიკა მკვეთრად იცვლის პოზიციას და ერთხმად აღიარებს საერთაშორისო ტერორიზმს, როგორც ადამიანურობის წინააღმდეგ დანაშაულს, რაც იმას ნიშნავს, რომ პირები, რომლებიც ეჭვმიტანილნი იქნებიან ასეთი აქტების მოწყობა-ჩადენაში, წარდგებიან საერთაშორისო იურისდიქციის მქონე სასამართლოს წინაშე. უფრო მეტიც, ის სახელმწიფო, რომელიც თავშესაფარს აძლევს საერთაშორისო ტერორისტებს, მათ ლიდერებს აძლევს უფლებას, იქონიონ იქ სასწავლო ბაზები და სხვა ინფრასტრუქტურა, შეიძლება გახდეს სამხედრო ოპერაციების ობიექტი დაზარალებული სახელმწიფოსა და მისი მოკავშირეების მხრიდან, მაგალითად, 2001 წლის ოქტომბერ-დეკემბერში აშშ-ის და ანტიტერორისტულ ალიანსში შემავალი მრავალი სხვა სახელმწიფოს ძალისხმევით განადგურებულ იქნა არა მარტო ტერორისტთა ბანაკები, შეიარაღებული ნაწილები, არამედ ავღანეთის უკანონო რეჟიმის — თალიბების შეიარაღებული ძალებიც, რასაც ქვეყანაში დემოკრატიული ხელისუფლების დამყარება მოჰყვა. საერთაშორისო ტერორისტული აქტი, რასაც მოჰყვება უდანაშაულო ადამიანების მასობრივი განადგურება და უმძიმესი მატერიალური ზარალი, დღეს განიხილება, როგორც ქმედობა, რომელიც ხელყოფს საერთაშორისო მშვიდობასა და უშიშროებას (იხ. გაეროს უშიშროების საბჭოს რეზოლუცია №1373 (2001))[86] და შეადგენს ადამიანურობის წინააღმდეგ დანაშაულს.

ინგლისში მომხდარი მოვლენები ადასტურებს, რომ ტერორისტული მომსახურების არეალზე საჰაერო ხომალდების აფეთქებაზე ყველაზე უფრო დიდი მოთხოვნაა. ასეა 1980-იანი წლების მიწურულიდან, როდესაც მარჯვედ კონსტრუირებულმა ბომბმა იმსხვერპლა ამერიკული ბოინგის 259 მგზავრისა და შოტლანდიის ქალაქ ლოკერბის იმ 11 მცხოვრების სიცოცხლე, რომლებსაც დაეცა აფეთქებული

[86] თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, ლექსიკონი-ცნობარი, თბ., 2003; გვ. 285-286

ლაინერის ნამსხვრევები. შემდეგ 11 სექტემბრის ტრაგედიამ აჩვენა, რომ ამგვარად შეიძლება ათასობით ადამიანის სიცოცხლის გაწირვა და იმის პიდაპირ ეთერში ჩვენებაც. რა თქმა უნდა, მიწაზე ტერაქტის ორგანიზება უფრო მარტივია, მაგრამ, როგორც იტყვიან, „არც ისეთი სურათია". ნუთუ მხოლოდ ვიზუალური ეფექტების ჟინი იზიდავს შაჰიდს ზეცაში?

საჰაერო სივრცის ათვისება — მხოლოდ ცივილიზაციის ერთერთი მთავარი ტექნიკური მიღწევა კი არა, მისი სიმბოლოცაა. ეს დიდი ხანია გაიგეს და ყველაფერი კარგად იცოდა ბენ ლადენმაც, რომელსაც ესმოდა სიმბოლიზმის მნიშვნელობა. დასავლეთის ცივილიზაციისათვის დარტყმის მიყენება მის შუაგულში — იდეალური ამოცანაა თანამედროვე ისლამური ტერორიზმისათვის.

საავიაციო ტერორიზმის კიდევ ერთი ახსნა არის, ვთქვათ – მეტაფიზიკური: ცასა და დედამიწას შორის სივრცე ყველა რელიგიაში განსაკუთრებულ ზონად მიიჩნევა. ეს თუ დოსტოევსკის გამონათქვამს გადავასხვაფერებთ, სწორედ ის ადგილია, სადაც ეშმაკი ღმერთს ებრძვის. მაგალითად, მუსულმანებში ალაჰმა შაითანი ურჩობისათვის ზეციდან გამოაგდო, რაც, რა თქმა უნდა, ფანატიკოსისათვის ძალზე ძლიერი სიმბოლოა. მაგრამ თუ თვით გამოგდება ღვთის სასჯელად აღიქმება, როგორც მათ თავზე დამფერფლავი ცეცხლი, ვინც ქვემოთაა, მისი გვერდის ავლა, უბრალოდ, შეუძლებელი ხდება და რადგან ასეა, თვითმფრინავები, უსაფრთხოების ყველაზე უფრო დახვეწილი სისტემების არსებობის შემთხვევაშიც კი, კვლავ რჩება ტერორისტებისათვის უპირველეს საქმედ.

ტერორიზმის პრობლემა საერთაშორისო ურთიერთობებში – სამართლებრივი და პოლიტიკური პრობლემები.

ტერორისტული ორგანიზაციები თანამედროვე მსოფლიოს ტექნოლოგიურ სიახლეებთან ფეხის აწყობით მეტად საშიშ ვითარებას ქმნიან საერთაშორისო საზოგადოებაში. ისინი ანახლებენ სხვადასხვა მეთოდსა და ტექნიკას ტერორისტული აქტების წარმატებული განხორციელებისათვის. უსაფრთხოების კონტროლისა და დაცვის არსებული მექანიზმები საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციაში მუდმივ გამკაცრებას და საქმის დროულ შესწავლას მოითხოვს, რათა დროუ-

ლად იყოს შემუშავებული ტერორისტული აქტისთვის გამიზნული მოწყობილობების გამოკვლევა და უკანონო ქმედების თავიდან აცილება.

სამოქალაქო ავიაცია მეტად მიმზიდველია ტერორისტული ორგანიზაციებისათვის. ვინაიდან მსოფლიოს ერებს თავიანთი მოსახლეობის სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვა საკმაოდ ძვირად უღირთ, ტერორისტული დაჯგუფებები ხშირ შემთხვევაში უდანაშაულო ადამიანების მანიპულაციის გზით ახდენენ სახელმწიფოებზე მათი პირადი, რელიგიური, პოლიტიკური თუ სხვა პროპაგანდისტული გზავნილების/შეტყობინებების გადაცემას.

მხოლოდ სამართლებრივი ნორმების არსებობა არაა საკმარისი ტერორიზმთან ბრძოლაში, ვინაიდან ტერორისტი თითქმის არასდროს კარგავს დროს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შიდა სახელმწიფოებრივი ნორმების შესწავლაში. საერთაშორისო სამართალი უნდა მუშაობდეს შესაბამისი პერსონალის მომზადებასთან, ტერორიზმთან ბრძოლის ერთიან პოლიტიკასთან და მისი აღმოფხვრის პროცედურებთან ტანდემში. გამომდინარე აქედან, საჭიროა სამოქალაქო ავიაციაში ტერორიზმთან ბრძოლის მექანიზმები მიმართული იყოს აწ უკვე მომხდარი ტერორისტული აქტების შესწავლისკენ და მოხდეს ახალ ტერორისტულ ტალღასთან საწინააღმდეგო „იარაღის“ დახვედრება.

თუმცა, საკითხავია, სამოქალაქო ავიაციაში ტერორიზმთან ბრძოლის ერთიანი სისტემის შექმნა იქნება თუ არა ეფექტური, გამომდინარე იქიდან, რომ ზოგიერთი ქვეყანა არაა მზად დასახოს პრიორიტეტები, განსაზღვროს იურისდიქციის საკითხები და ზოგადად, ტერორიზმთან ბრძოლის პოლიტიკა, სამოქალაქო ავიაციაში განხორციელებული ტერორისტული აქტები, რომლებმაც გავლენა იქონია მსოფლიოს ერებზე ეკონომიკური, პოლიტიკური თუ სოციალური თვალსაზრისით.

ტერორიზმი ერთობ რთული საზოგადოებრივი მოვლენაა, რომლის ზუსტად განსაზღვრა ძალზე ძნელია. გარდა სისხლის სამართლის თვალსაზრისით ტერორიზმის დამახასიათებელი სხვადასხვა იურიდიული ფორმულირებისა, ყურადღება მივაქციოთ მის სოციალ-

ურ-პოლიტიკურ ნიშნებს. შეიძლება დავეთანხმოთ მოსაზრებას, რომ ტერორიზმის განუყოფელი თვისება ძალადობის სისტემატური გამოყენებაა, ამასთან ძალადობა ასაბუთებს შესაბამის სოციალურ-პოლიტიკურ მოტივაციასა და იდეოლოგიას. ტერორისტების მიერ დასახული მიზნების მიღწევა ორ ეტაპს მოიცავს: პირველზე ხორციელდება დაშინება, მეორეზე ადამიანთა ქცევას თავისთვის ხელსაყრელი მიმართულებით წარმართავენ. მაშასადამე, ნებისმიერი ტერორისტული აქტი სტრუქტურის მიხედვით რთული მოვლენაა, რომელსაც დანაშაულებრივი ხელყოფის ორი ობიექტი აქვს. პირველადი ობიექტი შეიძლება იყოს ცალკეული ფიზიკური პირი, პირთა ჯგუფი ან მატერიალური ობიექტი; მეორეულად მართვის ობიექტი, ფართო მნიშვნელობით საზოგადოებრივი ურთიერთობები შეიძლება ჩაითვალოს.

ვინაიდან ტერორისტულ მოქმედებათა პირველადი ობიექტები ხშირად არიან სახელმწიფო მოღვაწეები ან დაწესებულებები, ხოლო მეორეული ობიექტები — საზოგადოებრივი ურთიერთობანი — მთლიანად სახელმწიფო საქმიანობის სფეროს განეკუთვნება, ტერორიზმი პოტენციური საფრთხეა ნებისმიერი სახელმწიფო ხელისუფლებისათვის იურიდიული ფორმისა და პოლიტიკურ — იდეოლოგიური არსის მიუხედავად. შემთხვევითი არაა, რომ ზოგი ქვეყნების სისხლის სამართლის კანონმდებლობა და საერთაშორისო სამართალი ტერორიზმს ყველაზე უფრო საშიშ დანაშაულთა ჯგუფს მიაკუთვნებენ.

თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი განსაზღვრაში — „ტერორისტული" — მოიაზრებს მასში შემავალ ბევრი სახის დანაშაულებრივ ქმედებას, კერძოდ, მძევალთა ხელში ჩაგდებას, საავიაციო ტერორიზმსა და ა. შ. საერთაშორისო ხასიათის დანაშაულთა ჯგუფის კვალიფიციას აძლევენ, ესე იგი, ფიზიკურ პირთა ისეთ ქმედებებს, რომლებიც ხელყოფენ ორი ან რამდენიმე სახელმწიფოს, საერთაშორისო ორგანიზაციის, ფიზიკური ან იურიდიული პირის უფლებებსა და ინტერესებს.

გასული საუკუნის სამოციანი წლებიდან ტერორიზმთან ბრძოლისათვის მრავალი საერთაშორისო კონვენციის სახით მნიშ-

ვნელოვანი იურიდიული ბაზა შეიქმნა. მათში გათვალისწინებულია სახელმწიფოთა ურთიერთვალდებულებანი სხვადასხვა სახისა და ფორმის ტერორისტული საქმიანობისათვის წინააღმდეგობის გასაწევად. მათ შორის აღსანიშნავია, ტოკიოს 1963 წლის კონვენცია, ჰააგის 1970 წლის კონვენცია, მონრეალის 1971 წლის კონვენცია, რომლებიც მიმართულია საჰაერო ტრანსპორტზე ტერორისტულ დანაშაულთან ბრძოლისაკენ, ნიუ-იორკის 1973 წლის კონვენცია დანაშაულთა თავიდან აცილებისა და იმ პირთა დასჯის შესახებ, რომლებიც საერთაშორისო დაცვით სარგებლობენ, ნიუ-იორკის 1979 წლის კონვენცია მძევალთა ხელში ჩაგდებასთან ბძოლის შესახებ, ვენის 1980 წლის კონვენცია, მონრეალის 1991 წლის კონვენცია პლასტიკური ასაფეთქებელი ნივთიერებების მარკირების შესახებ.[87]

ზოგიერთ რეგიონში არსებობს ანტიტერორისტული საკუთარი სამართლებრივი ნორმები. მაგალითად, 1977 წელს ევროპის საბჭოს ეგიდით მიღებულ იქნა ტერორიზმთან ბრძოლის ევროპის კონვენცია.

მაგრამ, როგორც საერთაშორისო ურთიერთობათა ისტორიის მაგალითები მოწმობს, ტერორიზმთან ბრძოლის სფეროში სახელმწიფოთა თანამშრომლობა ყოველთვის არ ყოფილა კეთილსინდისიერი. ცალკეული სახელმწიფოების, მათი ლიდერებისა და მმართველი ელიტის ინტერესები ამ სფეროში, არცთუ იშვიათად, არამარტო განსხვავებული, არამედ საპირისპიროც კი აღმოჩენილა. ამასთანავე უნდა გვახსოვდეს, რომ ბრძოლის ტერორისტულ ხერხებსა და საშუალებებს იყენებენ სრულიად განსხვავებული ორიენტაციის პოლიტიკური ორგანიზაციები და მოძრაობები უკიდურესი მემარჯვენეების ჩათვლით. ტერორიზმმა შეიძლება თავი იჩინოს რელიგიურ ან ნაციონალურ საფუძველზე. ვინაიდან, ყოველთვის არაა ადვილი ეროვნულ – განმათავისუფლებელი მოძრაობისაგან სეპარატიზმის განსხვავება და ამა თუ იმ პოლიტიკურ მიზნებსა და მათი მიღწევის დასაშვებ საშუალებებს შორის მკაფიო პროპორციის დადგენა, ამიტომ ფორმისა და შინაარსის მიხედვით ტერორისტული საქმიანობის შედარებისას იქმნება ორმაგი სტანდარტის ნიადაგი. ჯერ კიდევ კარლ შმიტი აღნიშნავდა, რომ პოლიტიკის ერთ-ერთი განმასხვავებელი თავისე-

[87] www.intlaw.ge

ბურებაა ყველა მოვლენის „ჩვენი-უცხო“ სკალით შეფასებისაკენ სწრაფვა. ასეთი პოლიტიზებული მიდგომის შესაბამისად, ერთი და იგივე ფაქტები იძენს დიამეტრულად საპირისპირო ინტერპრეტაციასა და შეფასებას: ადამიანებს, რომლებიც სხვა სახელმწიფოებში ეწევიან სადაზვერვო საქმიანობას, ჰყოფენ „ჩვენს“ მზვერავებად და „უცხო“ ჯაშუშებად, ხოლო ადამიანებს, რომლებიც ეწევიან შეიარაღებულ ბრძოლას, „უცხო“ ბანდიტებად და „ჩვენს“ პარტიზანებად.

ეს ორმაგი სტანდარტი სრულად გამოიყენებოდა „ცივი ომის“ წლებში, როდესაც დაპირისპირებული ზესახელმწიფოები მიილტვოდნენ თავიანთი გლობალური მიზნების მიღწევისაკენ და მაინცდამაინც არც მიუღებელი საშუალებების გამოყენებას ერიდებოდნენ. როცა საჭირო იყო, პროპაგანდისტული მიზნებით მოპირისპირე მხარეს ბრალად სდებდნენ ტერორიზმის მხარდაჭერასა და დაფინანსებას. გასული საუკუნის 80-ინი წლების დასაწყისში ასე იქცეოდა აშშ-ის პრეზიდენტ რონალდ რეიგანის ადმინისტრაცია, რომელმაც თავისი საერთაშორისო პოლიტიკის ერთ-ერთ მიზნად დაისახა „საერთაშორისო ტერორიზმთან ბრძოლა“ და მას მიაკუთვნა საბჭოთა კავშირსა და მის მოკავშირეებზე ორიენტირებული „მესამე სამყაროს“ ქვეყნებში მემარცხენე პოლიტიკური მოძრაობის გაჩაღება. ამასთანავე, აშშ ეხმარებოდა იმ ძალებსა და მოძრაობებს, რომლებიც იყენებდნენ შეიარაღებული ბრძოლის ფორმითა და შინაარსით ტერორისტულ საშუალებებს საკუთარი ინტერესებისა და მიზნებისათვის. ამერიკული დახმარება დიდი მოცულობით ეძლეოდა ავღანეთის შეიარაღებულ ანტისამთავრობო ოპოზიციას. საინტერესოა, აღინიშნოს, რომ ავღანეთში საბჭოთა სამხედრო ძალების ყოფნის წინააღმდეგ „ჯიჰადის“ მონაწილეთაგან გამოვიდა ახლანდელი „№1 ტერორისტი“ – უსამა ბინ ლადენი. ეს მაგალითი აჩვენებს, რამდენად საშიში და უმართავი შეიძლება იყოს ტერორიზმი მათთვისაც, ვინც ცდილობს თავისი მიზნებისათვის მის გამოყენებას.

ტერორიზმის შეფასებაში ორმაგი სტანდარტის არაერთი მაგალითია, როგორც წარსულში, ისე უახლოეს წლებშიც.

აღსანიშნავია, რომ ტერორიზმის პირველი შემთხვევა სამოქალაქო ავიაციაში დაფიქსირდა 1930 წელს, როდესაც პერუელი მეამ-

ბოხეები უკანონოდ დაეუფლნენ თვითმფრინავს ბუკლეტების გასავრცელებლად. თუმცა, აღნიშნული შემთხვევა ვერ გახდა რაიმე სამართლებრივი ნორმების შექმნის დასაბამი.

თანამედროვე სამოქალაქო ავიაციაში ტერორიზმის პირველი შემთხვევა მოხდა 1968 წლის 22 ივლისს, როდესაც სამმა შეიარაღებულმა პირმა გაიტაცა ისრაელის ავიახაზების მგზავრები და მოითხოვა მძევალთა გათავისუფლების სანაცვლოდ მათი თანამებრძოლების გათავისუფლება, რომლებიც ისრაელში იყვნენ დაპატიმრებულები. მიუხედავად იმისა, რომ ეს შემთხვევა 1968 წელს იყო რიგით მერვე, თავისი შინაარსითა და მიზნით საკმაოდ განსხვავდებოდა სხვა შემთხვევებისაგან. ეს იყო პირველი შემთხვევა, როდესაც თვითმფრინავი გატაცებული იყო არა რაიმე კრიმინალური ან პირადი მოტივით, არამედ კარგად განსაზღვრული პოლიტიკური წნეხის განხორციელებისათვის, რათა მსოფლიოსათვის პოლიტიკური პროპაგანდისტული შეტყობინება გადაეცათ. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მანდატი გამომდინარეობს *„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“* ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციიდან. იკაოს საქმიანობის ერთ-ერთი ძირითადი სფერო ტერორიზმთან ბრძოლაა; „იკაო“ თავისი სამართლებრივი პროგრამის განხორციელებისას მოქმედებს ძირითად საერთაშორისო-სამართლებრივი დოკუმენტების ფარგლებში, რომლებიც ეხება უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლას.

ტოკიოს 1963 წლის კონვენცია უფრო მეტად ფოკუსირებული იყო საჰაერო ხომალდზე ჩადენილ დანაშაულთან ბრძოლაზე, ვიდრე ხომალდის მიმართ ტერორისტული აქტის ჩადენის აღკვეთისაკენ. საჰაერო ხომალდის უკანონო დაუფლების (ტერორისტული აქტის) დებულება დაემატა მოგვიანებით, მე-11 მუხლის სახით. კონვენციის მიხედვით, ხელმომწერი სახელმწიფო, რომელშიც გატაცებული ხომალდი დაეშვება, ვალდებულია ყველა ზომა იხმაროს საჰაერო ხომალზე უფლებამოსილი მეთაურის კონტროლის აღდგენისთვის“ და „დართოს ხომალდის მგზავრებსა და ეკიპაჟს ფრენის გაგრძელების ნება“. „იკაოს“ კონვენცია იყო პირველი მცდელობა ტერორისტულ აქტზე განხორციელებულიყო საერთაშორისო სისხლისსამართლებრივი

კონტროლი. ტოკიოს კონვენცია კრძალავს საჰაერო ხომალდის ან/და მისი მგზავრებისათვის საფრთხის შექმნას, როდესაც საჰაერო ხომალდი ფრენის რეჟიმშია. საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის მიუხედავად, ხომალდზე ჩადენილ დანაშაულზე ვრცელდება იმ სახელმწიფოს იურისდიქცია, სადაც აღნიშნული საჰაერო ხომალდი რეგისტრირებულია, თუმცა გარკვეული გარემოებების არსებობისას, შესაძლოა სხვა სახელმწიფომაც გაავრცელოს თავისი იურისდიქცია.

ტოკიოს კონვენცია გაკრიტიკებულია იმ თვალსაზრისით, რომ იგი ვერ აწესებს განსაზღვრულ ვალდებულებას თავისი ხელმომწერი სახელმწიფოებისთვის დანაშაულის ჩამდენი პირის გასამართლებისა თუ ექსტრადირების საკითხებში არაეფექტური მოქმედებისათვის. ფაქტობრივად, კონვენცია პირდაპირ მიუთითებს, რომ ის არანაირ ვალდებულებას არ აწესებს გამტაცებლის გასასამართლებლად.

საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ მიმართული ტერორისტული აქტების ზრდა 1960-იანი წლებიდან ცხადყოფს, რომ საჭირო იყო საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ მიმართული უკანონო ქმედებების განმარტების შექმნა და კიდევ უფრო ზუსტი განსაზღვრა აღნიშნული ქმედებებისათვის შესაბამისი სასჯელების დადგენა. ჰააგის კონვენცია პირველი მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იყო გადადგმული საჰაერო ხომალდის გატაცების შესახებ ბრძოლაში საერთაშორისო სამართლის ფარგლებში, ვინაიდან აღნიშნული კონვენცია საჰაერო ხომალდის გატაცებას განმარტავდა, როგორც საერთაშორისო დანაშაულს და კიდეც შეიმუშავა ზუსტი პოლიტიკა და პროცედურული განხორციელების გზები.

ტოკიოსა და ჰააგის კონვენციების შემუშავების დროს აზრთა სხვადასხვაობა გამოიწვია სახელმწიფოების იურისდიქციის საკითხმა. ჰააგის კონვენციის მე-4 მუხლის თანახმად, სახელმწიფომ თავად უნდა დააწესოს თავისი იურისდიქცია კონკრეტულ ქმედებაზე, ვინაიდან ის ავტომატურად არ ვრცელდება მათზე. სახელმწიფოები, რომლებსაც აქვთ უფლებამოსილება განახორციელონ იურისდიქცია, შესაძლოა იყვნენ: სახელმწიფო, სადაც საჰაერო ხომალდია დარეგისტრირებული, სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეც ეშვება საჰაერო ხომალდი, რომელზეც დანაშაული მოხდა; სახელმწიფო,

რომელიც საჰაერო ხომალდის მოიჯარის საქმიანობის ან მუდმივი სამყოფელი ტერიტორიაა. მაგალითისათვის, ამერიკის შეერთებული შტატების საჰაერო ხომალდის გატაცებასთან დაკავშირებით (1985 წლის 14 ივნისს Trans World Airlines Flight 847 რეისზე მოხდა ტერორისტული აქტი საჰაერო ხომალდის აფრენიდან უმალვე ათენის საერთაშორისო აეროპორტთან) მოხდა სახელმწიფოების მიერ შესაბამისი ზომების გაუტარებლობა. კერძოდ, ტოკიოს, ჰააგისა და მონრეალის კონვენციის დარღვევით, საბერძნეთის მთავრობამ არ დაიცვა ტყვეები. იგი აწარმოებდა ტერორისტთან მოლაპარაკებას მხოლოდ ეროვნებით ბერძენი ტყვეების დაბრუნების თაობაზე. ამავე საქმეში ლიბანი, გამტაცებლების ჩაფრენის დანიშნულების ადგილი, ასევე ვალდებული იყო განეხორციელებინა ტერორისტის სისხლისსამართლებრივი დევნა, როგორც კონვენციის, ასევე საერთაშორისო ჩვეულებითი სამართლის ნორმების მიხედვით. კონვენციის ნორმების აღსრულების თვალსაზრისით, ძალიან მცირე იყო შესაძლებლობა ტერორისტების გასამართლებისა მას შემდეგ, რაც ისინი უსაფრთხო თავშესაფარს იშოვნიდნენ.

დღეის მდგომარეობით, გამტაცებელიც და ტერორისტიც, ასევე მათი დახმარება ითვლება სისხლისსამართლებრივ დანაშაულად, როგორც კონვენციის, ასევე საერთაშორისო ჩვეულებითი სამართლის მიხედვით. ამგვარი კრიმინალური ქმედების ჩამდენი პირების მიმართ სისხლისსამართლებრივი დევნის არ დაწყება გამოიწვევს სერიოზულ ეკონომიკურ სანქციებს და საჰაერო ტრანსპორტის იზოლაციას.

პოლიტიკურად მოტივირებული გამტაცებლების ქმედების პრევენციის მიზნით, ერთ-ერთ ეფექტური საშუალება საჰაერო ხომალდის დაშვებისას აეროპორტში უსაფრთხოების ზომების გაძლიერებაა. მხოლოდ უსაფრთხოების ზომების გაძლიერება არაფრის მომცემია თუ არ მოხდა დანაშაულის პრევენცია ან დევნის განხორციელება, რომ აღიკვეთოს სისხლისსამართლებრივად დასჯადი ქმედება და მოახდინოს სამართლებრივი ვალდებულების ეფექტური შესრულება.

2001 წლის 11 სექტემბრამდე ამერიკის შეერთებული შტატების უსაფრთხოების სისტემა საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ შესაძლო

სისხლისსამართლებრივი ქმედების აღკვეთისათვის საკმაოდ ეფექტური იყო. საერთაშორისო საზოგადოებამ მიიღო ზომები თავიდან აერიდებინა ტერორისტებისათვის ხელსაყრელი ადგილის არსებობა და სახელმწიფოებმა შეზღუდეს პოლიტიკური მოტივით დანაშაულების ჩადენა ექსტრადირების წარმატებული განხორციელების გზით. ტერორიზმის გლობალური პრობლემის სხვა შესაძლო გადაჭრის გზა იყო საერთაშორისო სისხლის სასამართლოს შექმნა. წლების მანძილზე, აღნიშნული სასამართლოს შექმნა ბევრი მეცნიერის რეკომენდაცია იყო[88] და საბოლოოდ, შეიქმნა კიდეც. თუმცა, ზოგიერთი ავტორის აზრით, სახელმწიფოების ნაწილი, მაგალითად, ამერიკის შეერთებული შტატები, არაა მზად შეთანხმდნენ თუ რომელი სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციით იყვნენ შემოსაზღვრულნი და რომელი სამართალი გავრცელდეს მათზე. [89]

2001 წლის 11 სექტემბრის შემდეგ ტერორიზმთან ბრძოლის საკითხებზე მსოფლიოში სიტუაცია უდავოდ შეიცვალა. მაგრამ ეს ცვლილებები რამდენად ფუნდამენტური და შეუქცევადია, ჯერჯერობით ძნელი სათქმელია. ნიუ-იორკში სექტემბრის ტერორისტულ აქტებს საერთაშორისო ურთიერთობათა თეორიისა და პრაქტიკისათვის სხვა შედეგებიც ჰქონდა. არც თუ შორეულ წარსულში ცნება „საერთაშორისო ტერორიზმი“ საერთაშორისო ურთიერთობებში ასეთი მოვლენის რეალურ, აშკარა ფაქტორს ნიშნავდა.

ჯერ კიდევ XX საუკუნის 70-იანი წლების დასაწყისში მრავალი მკვლევარი აღნიშნავდა საერთაშორისო ურთიერთობების არასახ-

[88] See, e.g., BENJAMIN B. FERENCZ, An International criminal Court, a Step Toward World Peace (1980); Francis J. Klein & Daniel Wilkes, United Nations Draft Statute for an International Criminal Court: An American Evaluation, in INTERNATIONAL CRIMINAL LAW 526, 531-78 (1965); Bart De Schutter, Bibliography on International Criminal Law 334-43 (1972); Tran-Tam, Crimes of Terrorism and International Criminal Law, in A Treatise on International Criminal Law 636-67 (1973); John W. Bridge, Case for an International Court of Criminal Justice and the Formulation of International Criminal Law, 13 INT'L & Comp. L.Q. 1255 (1964); Sandra Jamison, A Permanent International Criminal Court: A Proposal that Overcomes Past Objections, 23 DEN. J. INT'L L. & POL'Y 419 (1995); Richard I. Miller, Far Beyond Nuremberg: Steps toward International Criminal Jurisdiction, 61 KY. L.J. 925 (1973).

[89] Henry King & Theodore Theofrastous, From Nuremberg to Rome: A Step Backward for U.S. Foreign Policy, 31 Case W. Res. J. Int'l L. 47 (1999).

ელმწიფოებრივი ფაქტორების როლის წარმოჩენასა და ზრდას ზოგი სუვერენული ნაციონალური სახელმწიფოს როლის შედარებით შემცირების პარალელურად. ნეოგლობალური შეხედულებების მომხრეები ყურადღებას აქცევდნენ მსგავსი პროცესების, მათი აზრით, პოზიტიურ ხასიათს. ამასთან ერთად, დღეს გამოჩნდა მათი ნეგატიური მხარეც. ტექნიკური და ტექნოლოგიური პროგრესის, კომუნიკაციის საშუალებათა განვითარების მეშვეობით ტერორისტული მიმართულების არასამთავრობო საერთაშორისო ორგანიზაციებმა, რომელთაც უეჭველად მიეკუთვნება „ალ-ქაიდაც“, მიიღეს სხვადასხვა შესაძლებლობის მსგავსი სტრუქტურები. ახალ პირობებში ამ ორგანიზაციებს შეუძლიათ არაფრად ჩააგდონ ეკონომიკური და სამხედრო თვალსაზრისით ზემძლავრი სახელმწიფოებიც კი. როგორც გაირკვა, ეს სახელმწიფოები აღმოჩნდნენ ახალი გამოწვევებისა და იმ მოწინააღმდეგეებთაგან მომდინარე საფრთხის მიმართ, რომელთაც გაცილებით ნაკლები რესურსები აქვთ. მაშასადამე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ უსაფრთხოების საკითხები ახალ განზომილებას იძენს, როგორც სახელმწიფო, ისე საერთაშორისო დონეზე. ფრიად მნიშვნელოვანია ამის გათვალისწინება საერთაშორისო ურთიერთობათა თეორიასა და პრაქტიკაში.

პირველი რიგის ზომებად მიზანშეწონილია:

– უკანონო ჩარევის აქტებისაგან სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის დაცვის გასაუმჯობესებლად აეროპორტების აღჭურვა დათვალიერებისა და დაცვის ტექნიკური საშუალებებით;

2001 წლის 11 სექტემბრის მოვლენებმა, ერაყში ომთან დაკავშირებით დაძაბულობის ახალი რეგიონული კერების წარმოშობამ, მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში უკანასკნელ ხანს მომხდარმა ტერორისტულმა აქტებმა დაადასტურა სატრანსპორტო კომპლექსის ობიექტთა განსაკუთრებული დაუცველობა, რამაც აიძულა წამყვან სახელმწიფოთა მთავრობები შეემუშავებინათ და მიეღოთ ტრანსპორტის უსაფრთხოების გაძლიერების დამატებითი ზომები.

აშშ-ში შემუშავდა და ამოქმედდა კანონი „საავიაციო და სატრანსპორტო უსაფრთხოების შესახებ“, რომლის განსახორციელებლად აშშ-ის მთავრობამ უკვე დახარჯა 4 მილიარდ დოლარზე მეტი.

ეროვნულ სატრანსპორტო კომპლექსსა და მის შემადგენელ ნაწილებს სატრანსპორტო უსაფრთხოება ახასიათებს:

— მის ფუნქციონირებაში უკანონო ჩარევის აქტებისგან დაცულობის თვალსაზრისით;

— დივერსიულ-ტერორისტული მოქმედებებისაგან სატრანსპორტო ობიექტებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის დაცულობის თვალსაზრისით;

— დარგის პროგრესული განვითარების უნარის თვალსაზრისით, რაც შეესაბამება სახელმწიფოს ეკონომიკურ და გეოპოლიტიკურ ინტერესებს;

— მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრირების დონის თვალსაზრისით.

ამჟამად არამარტო გაიზარდა ტრანსპორტზე ტერორისტულ გამოვლინებათა რაოდენობა, არამედ მათში განსაზღვრული ხარისხობრივი ცვლილებებიც აღინიშნა: გაჩნდა თვითმფრინავის ხელში ჩაგდებისა და ტერაქტის საშუალებად მისი გამოყენების, აგრეთვე საჰაერო ხომალდებზე ტერორისტული აქტების ჩადენის საფრთხე.

პრობლემებს, რომელთა გადაწყვეტა, საქართველოში პირველ რიგში, უნდა იქნეს უზრუნველყოფილი, უნდა მიეკუთვნოს შემდეგი:

— ტერორიზმისა და უკანონო ჩარევის აქტებისაგან სატრანსპორტო კომპლექსის საქმიანობის დასაცავად საერთაშორისო მოთხოვნების შესაბამისი სატრანსპორტო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ერთიანი მიზნობრივი მიდგომების შემუშავება;

— სატრანსპორტო საწარმოთა უსაფრთხოების პროგრამების დაფინანსების წყაროების მკაფიო განსაზღვრა, რასაც უსაფრთხოების პრევენციული ზომების სისტემის სარესურსო უზრუნველყოფაში გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს.

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციამ (იკაო) და საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციამ (იმო) შეიმუშავეს საავიაციო და საზღვაო უსაფრთხოების არაერთი ახალი სამართლებრივი დოკუმენტი და საერთაშორისო სტანდარტი. საქართველო არის იკაოს და იმოს წევრი აგრეთვე ტრანსპორტის შესახებ უმეტესი საერთაშორისო შეთანხმების წევრი, ამიტომ ვალდებულია საერთაშორისო

სატრანსპორტო მომოსვლისას უზრუნველყოს ამ სტანდარტების დანერგვა.

იკაოს ასამბლეამ შეიმუშავა „დეკლარაცია სამოქალაქო ავიაციის ხომალდების განადგურებისა და სხვა ტერორისტული აქტების იარაღად მათი გამოყენების შესახებ". ჩიკაგოს 1944 წლის „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" კონვენციაში შეტანილია არსებითი შესწორებები და დამატებები. კერძოდ, №17 დანართში „უსაფრთხოება" დადგენილია, რომ ნებისმიერ შემთხვევაში „ხელშეკრულების დამდები თითოეული სახელმწიფოს უმთავრესი მიზანია მგზავრთა, ეკიპაჟის, მიწისზედა პერსონალისა და მთლიანად საზოგადოების უსაფრთხოება, რომელიც დაკავშირებულია უკანონო ჩარევის აქტებთან და შემოაქვს წესები, პრაქტიკა და პროცედურები ფრენის უსაფრთხოების, რეგულარულობისა და ეფექტურობის გათვალისწინებით უკანონო ჩარევის აქტებისაგან სამოქალაქო ავიაციის დასაცავად".

მოკლე ანალიზი

სახელმწიფოები, გაერო და იკაო განსაკუთრებით დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ უკანონო ჩარევის აქტებისაგან საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დაცვას. ამ მიზნით, იკაომ შეიმუშავა საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებისა და გატაცების წინააღმდეგ მიმართული 6 სამართლებრივი დოკუმენტი. ამ სფეროს პირველი დოკუმენტია ტოკიოს 1963 წლის 14 სექტემბრის კონვენცია: „საჰაერო სომალდზე ჩადენილ დანაშაულთა და ზოგიერთი სხვა აქტის შესახებ". ეს კონვენცია ეხება არამარტო დანაშაულს, არამედ ყველა იმ აქტს, რომლებსაც შეუძლიათ დაემუქრონ ან ემუქრებიან საჰაერო ხომალდის ფრენის ან ხომალდზე მყოფი პირებისა და ქონების უსაფრთხოებას, იმის მიუხედავად, არის ის დანაშაული თუ არა, აგრეთვე, საჰაერო ხომალდზე სათანადო წესრიგის დაცვას.

ტოკიოს 1963 წლის კონვენცია პირველი მცდელობაა საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების, მის ექსპლუატაციაში უკანონო ჩარევისათვის იურიდიული კვალიფიკაციის მიცემის შესახებ. მაგრამ კონვენცია მოიცავს მხოლოდ სახელმწიფოს მოვალეობას – უზრუნ-

ველყოს მეთაურისთვის საჰაერო ხომალდზე კონტროლის დაბრუნება და სავარაუდო დამნაშავეთა დაპატიმრება, მგზავრებისა და საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟისთვის ფრენის შემდგომ გაგრძელებას.

ტოკიოს 1963 წლის კონვენცია საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდებას არ აკვალიფიცირებს, როგორც საერთაშორისო დანაშაულს, არ აღიარებს მას დანაშაულად საერთაშორისო სამართლის პრინციპების შესაბამისად და არც სახელმწიფოებს ავალდებულებს, რომ საჰაერო ხომალდის ხელში ჩაგდება შიდასახელმწიფო სამართლით აღიარონ დანაშაულად. მეტიც, კონვენციის საგანში არ შედის პოლიტიკური ან რელიგიური მოტივით უკანონოდ ხელში ჩაგდების აქტები, რომლებიც ფრენის უსაფრთხოებას მუქარას არ უქმნის, ასევე დამნაშავეთა სისხლისსამართლებრივი დევნის მიზნით, არ შეიცავს კომპეტენტური ორგანოებისთვის სავარაუდო დამნაშავეთა გადაცემის არანაირ ვალდებულებას, თუ არ არის მათი გადაცემის მოთხოვნა. ამის მიუხედავად, ტოკიოს 1963 წლის კონვენციით დაიწყო საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასა და გატაცებასთან ბრძოლა.

2014 მონრეალის ოქმი, რომელმაც ცვლილებები შეიტანა 1963 წელს ტოკიოს კონვენციაში დანაშაულებებისა და თვითმფრინავების ბორტზე ჩადენილი სხვა აქტების შესახებ (Doc 10034). ოქმი, რომელიც ეხება ინციდენტების რიცხვის ზრდის პრობლემას, რაც თავისთავად უკავშირდება საჰაერო ხომალდებზე არასათანადო საქციელის ფაქტების მზარდ რაოდენობას, მნიშვნელოვნად აძლიერებს სახელმწიფოების შესაძლებლობას, გააფართოონ იურისდიქცია შესაბამისი დანაშაულების და აქტების შესახებ დაფრენისა და ექსპლუატანტ სახელმწიფოებზე. ოქმი, ასევე ხელს უწყობს საავიაციო უსაფრთხოების მდგომარეობის გაძლიერებას მთელ მსოფლიოში, რადგან იგი შეიცავს ბორტზე უსაფრთხოების თანამშრომლების ერთმნიშვნელოვან იურიდიულ აღიარებას და მათ დაცვას.

ამ სფეროში მეორე დოკუმენტი იყო 1970 წლის 16 დეკემბერს ჰააგაში ხელმოწერილი „საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის კონვენცია“, რომელმაც პირველად დააკვალიფიცირა საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების აქტი და-

ნაშაულად, რასაც თან ახლავს ძალადობა ან ძალის გამოყენების მუქარა. ამასთან, საჰაერო ხომალდი უნდა იყოს ჰაერში, ხოლო დანაშაული ჩადენილ იქნეს საჰაერო ხომალდზე. კონვენციის მიხედვით, ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოები მოვალენი არიან, დაადგინონ თავიანთი იურისდიქცია:

1) ეს შეიძლება იყოს საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფო;

2) სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეც საჰაერო ხომალდი ახდენს დაფრენას, როდესაც მასზე იმყოფება დამნაშავე;

3) ან სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეცაა მოიჯარის საქმიანობის ძირითადი ადგილი, თუ საქმე ეხება იჯარით გადაცემულ საჰაერო ხომალდს. სახელმწიფომ, რომლის ტერიტორიაზეც აღმოჩნდება დამნაშავე, უნდა დაადგინოს საკუთარი იურისდიქცია, თუ მას არც ერთ ზემოხსენებულ სახელმწიფოსთან არა აქვს დადებული დამნაშავის გადაცემის ხელშეკრულება. კონკრეტულ დამნაშავეზე საქმე უნდა გადაეცეს შესაბამისი სახელმწიფოს უფლებამოსილ ორგანოებს სისხლისსამართლებრივი დევნის მიზნით.

ჰააგის 1970 წლის კონვენციაში მნიშვნელოვანი ის იყო, რომ მან დაადგინა ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოების *უნივერსალური იურისდიქციის პრინციპი,* აღიარა უკანონო ჩარევის აქტი, როგორც საერთაშორისო დანაშაული და მოითხოვა მისი მნიშვნელოვან დანაშაულად აღიარება მათი შიდასახელმწიფო სამართლის მიხედვით. კონვენცია გამონაკლისს არ უშვებს პოლიტიკური დანაშაულის მიმართ და ადგენს პრინციპს: „გადაეცი ან დასაჯე". ერთობლიობაში, ჰააგის 1970 წლის კონვენციის ამ დებულებებმა ხელი შეუწყო ისეთი სამართლებრივი დებულებების ჩამოყალიბებას, რომლის დროსაც საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების აქტის ჩამდენი ნებისმიერი დამნაშავე, ვერ შეძლებს უსაფრთხო თავშესაფრის პოვნასა და დაუსჯელად დარჩენას.

70-იან წლებში სამოქალაქო ავიაციის მიმართ განხორციელებულმა საბოტაჟისა[90] და დივერსიების მრავალრიცხოვანი ფაქტი-

[90] საბოტაჟი – (ფრანგ. sabotage) – რაიმე საქმის წინასწარგანძრახვით ჩაფუშვა მასში მონაწილეობისაგან თავის არიდებით ან მისი არაკათილსინდისიერი შესრულებით. უსლ, თბ.: გამ. „განათლება", 1989, გვ. 445

სა და ჰააგის კონვენციის ხარვეზის გამო დღის წესრიგში დადგა თვითმფრინავების გატაცებასა და ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის სასწრაფოდ გაძლიერება. ამ სფეროში მესამე დოკუმენტი შედგა მონრეალში, 1971 წლის 23 სექტემბერს „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლის კონვენცია", რომლის მიზანი იყო კონკრეტული საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ მიმართული საბოტაჟისა და ძალადობის აქტების თავიდან აცილება.

მონრეალის 1971 წლის კონვენციაში მნიშვნელოვნადაა გაფართოებული ამა თუ იმ მოქმედების, როგორც სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტების განმსაზღვრელი ნიშნების ნუსხა. მასში მითითებულია, რომ ნებისმიერი პირი დანაშაულს სჩადის, თუ ის უკანონოდ და წინასწარ განზრახვით: ფრენის დროს საჰაერო ხომალდზე მყოფი პირის მიმართ სჩადის ძალადობის ან ისეთ აქტს, რომელსაც შეუძლია დაემუქროს ამ საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას; არღვევს ან აზიანებს, ექსპლუატაციაში მყოფ საჰაერო ხომალდს, რასაც ის გამოჰყავს მწყობრიდან ან შეიძლება დაემუქროს ფრენის დროს საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას; ექსპლუატაციაში მყოფ საჰაერო ხომალდზე ნებისმიერი ხერხით, ათავსებს (ან ასეთი განთავსებისთვის ასრულებს მოქმედებებს) ისეთ მოწყობილობას ან ნივთიერებას, რომლებსაც შეუძლია დაარღვიოს ან დააზიანოს ხომალდი და საფრთხე შეუქმნას მის უსაფრთხოებას ფრენის დროს; არღვევს ან აზიანებს აერსანაოსნო მოწყობილობას ან ერევა მის ექსპლუატაციაში, თუ ასეთ აქტს შეუძლია დაემუქროს ფრენის დროს საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოებას; ატყობინებს ყალბ (ცრუ) ცნობებს, რითაც ფრენის დროს საფრთხეს უქმნის საჰაერო ხომალდს.

მონრეალის კონვენციაში აისახა პრინციპი: „გადაეცი ან დასაჯე", მაგრამ, ამასთან, საერთაშორისო სამართლის შესაბამისად გაფართოვდა დამნაშავეებზე სახელმწიფოთა იურისდიქციის განხორციელების უფლებამოსილებები. საკუთარი იურისდიქციის განხორციელების უფლება მიეცა სახელმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზე ასრულებს დაფრენას ის საჰაერო ხომალდი, რომელშიც დამნაშავე

იმყოფება, ან იმ სახელმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზეც აღმოჩნდა სავარაუდო დამნაშავე. მისი გადაუცემლობის შემთხვევაში, ეს მოცემული სახელმწიფო ვალდებულია სისხლისსამართლებრივი დევნის მიზნით საქმე გადასცეს თავის უფლებამოსილ ორგანოებს.

ტოკიოს აეროპორტ „ნარიტაზე“ და 1985 წლის დეკემბერში რომისა და ვენის აეროპორტებზე თავდასხმებმა განაპირობა მეოთხე დოკუმენტის შემუშავება: 1988 წლის 24 თებერვალს მონრეალში ხელი მოეწერა „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომსახურე აეროპორტებში უკანონო აქტებთან ბრძოლის ოქმს“, რომელშიც აისახა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომსახურე აეროპორტში პირების მიმართ ძალადობის აქტი, რომელიც იწვევს ან შეუძლია გამოიწვიოს ჯანმრთელობის სერიოზული დაზიანება ან სიკვდილი; საერთაშორისო აეროპორტის მოწყობილობებისა და ნაგებობების ან ექსპლოატაციაში არმყოფი, აეროპორტში განლაგებული საჰაერო ხომალდების რღვევა ან სერიოზული დაზიანება; აეროპორტის სამსახურების მუშაობის დარღვევა თუკი ეს ემუქრება ან შეიძლება დაემუქროს ამ აეროპორტში უსაფრთხოებას. პროტოკოლის მიხედვით, მისი მონაწილე სახელმწიფო მოვალეა დაადგინოს მსგავს დანაშაულებებზე საკუთარი იურისდიქცია იმ შემთხვევაში, როდესაც მის ტერიტორიაზე იმყოფება დამნაშავე და არ შეუძლია გადასცეს იგი სახელმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზეც იქნა ჩადენილი დანაშაული. პროტოკოლმა შეავსო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული უკანონო აქტების თავიდან ასაცილებლად საჭირო საფუძველი.

1988 წლის დეკემბერში შოტლანდიაში ლოკერბის თავზე ავიაკომპანია „პან ამერიკენის“ №103 რეისის ტრაგიკულმა დაკარგვამ და 1989 წლის სექტემბერში ნიგერიის თავზე ავიაკომპანია „იუტარის“ საჰაერო ხომალდის აფეთქებამ განაპირობა პლასტიკური ფეთქებადი ნივთიერებების აღმოჩენის მიზნით, მონიშვნის კონვენციის მომზადების საჭიროება, რომელიც იქნა მიღებული მონრეალში 1991 წლის დასაწყისში. კონვენციის მიხედვით, მონაწილე სახელმწიფოებმა ვალდებულება იკისრეს მიიღონ არამარკირებული პლასტიკური ფეთქებადი ნივთიერებების არასანქცირებული დამზადების, ექსპორ-

ტისა და იმპორტის აკრძალვისა და თავიდან აცილების, ასევე – ასეთ ნივთიერებათა ყველა მარაგის განადგურების ზომები. კონვენციაში შედის იმ ფეთქებად ნივთიერებათა აღწერის ტექნიკური დანართი, რომელთა მიმართ გამოიყენება კონვენცია და ნივთიერებათა სია, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ფეთქებად ნივთიერებათა „მოსანიშნად". დროდადრო, დანართში შევა ფეთქებად ნივთიერებათა წარმოების, მონინიშვნა და აღმოჩენის სფეროში ტექნიკური პროგრესის შესაბამისი ცვლილებები.

2010 წლის 10 სექტემბერს მიღებული საჰაერო ხომალდის უკანონო ხელში ჩაგდების აღკვეთის შესახებ კონვენციის დამატებითი ოქმი, ამ საფრთხეების უკეთესად დასაძლევად, აუცილებელია მიიღებულ იქნას დებულებები, რომლებიც შეავსებს თვითმფრინავების უკანონო ჩამორთმევის აღკვეთის კონვენციის დებულებებს, ხელმოწერილი ქ. ჰააგა 1970 წლის 16 დეკემბერს, საჰაერო ხომალდების უკანონო ჩამორთმევის ან კონტროლის წინააღმდეგ ბრძოლისა და კონვენციის ეფექტურობის ამაღლების მიზნით.

საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმები (2014 წლის შესწორებების გათვალისწინებით) არ არის ეფექტური საზოგადოებრივი წესრიგის უზრუნველსაყოფად თვითმფრინავში ფრენის დროს, კერძოდ, უდისციპლინო საქციელის აღკვეთისა და მათში ბრალეული პირების დასჯისთვის. შეთავაზებულია მთელი რიგი დამატებითი შესწორებებისა კონვენციაში „დანაშაულებებისა და ზოგიერთი სხვა აქტების შესახებ", რომლებიც ჩადენილ იქნა საჰაერო ხომალდის ბორტზე (ტოკიო, 1963 წლის 14 სექტემბერი), რომელიც ითვალისწინებს: ვალდებულებას რეგისტრატორი, ექსპლუატანტი და თვითმფრინავის დაფრენის სახელმწიფოს მიერ, არა მხოლოდ დააწესონ, არამედ, აგრეთვე, განახორციელოს იურისდიქცია ფრენის დროს თვითმფრინავის ბორტზე ჩადენილ დანაშაულებებსა და სხვა სამართალდარღვევებზე; საჰაერო ხომალდის მეთაურის მიერ გამოყენებულ იქნას არა უფლება, არამედ ვალდებულება და დამრღვევების მიმართ გაატაროს იძულებითი ზომები; საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოების თანამშრომლებისთვის უფლებამოსილების გაფართოება, მათთვის საჰაერო ხომალდის მეთაურის ნებართვის გარეშე მოქმედების

უფლების მინიჭება, რათა აღკვეთონ ნებისმიერი ქმედება, რომელიც საფრთხეს უქმნის თვითმფრინავის უსაფრთხოებას ფრენის დროს, ბორტზე მყოფ პირებსა და ქონებას, აგრეთვე, დაამყარონ დისციპლინა და სათანადო წესრიგი.

აღნიშნული ცვლილებები მიმართულია ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების მოქმედების სფეროს გაფართოებისაკენ - ახალი ტიპის უკანონო ქმედებების კრიმინალიზაცია (სამოქალაქო ავიაციის არასათანადო გამოყენების აქტები, აგრეთვე თვითმფრინავებზე თავდასხმები, რომლებიც დისტანციურად ხორციელდება თანამედროვე ტექნიკური საშუალებების გამოყენებით) და იურისდიქციის დამატებითი საფუძვლების დამატება, რომლებიც ითვალისწინებენ ამგვარი აქტების სპეციფიკას. ამასთან, **ჰააგისა** და **მონრეალის** კონვენციების არსებული პრობლემების უმეტესობა არ გადაწყდა: (1) შენარჩუნდა იურისდიქციის ხარვეზი, რომელიც მოიცავს მხოლოდ იურისდიქციის შექმნის ვალდებულებას (და არა მის განხორციელებას); (2) არ არის გათვალისწინებული მკვეთრი აკრძალვა პოლიტიკური მოტივების გათვალისწინება დანაშაულის გამოძიების, დამნაშავეთა დევნისა და ექსტრადიციის დროს; (3) შენარჩუნდა ფორმულირება „მკაცრ სასჯელებზე“ მათი დაზუსტების გარეშე. გარდა ამისა, *2010 წლის ოქმი და 2010 წლის პეკინის კონვენცია* (მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტი) შეიცავს ე.წ. „დამატებას სამხედრო მოქმედებების გამორიცხვაზე“, რაც გულისხმობს, რომ ეს დოკუმენტები არ არეგულირებს „შეიარაღებული ძალების მოქმედებებს შეიარაღებული კონფლიქტის დროს“, აგრეთვე, „სახელმწიფოს სამხედრო ძალების მიერ განხორციელებული ქმედებები მათი ოფიციალური ფუნქციები „. სამოქალაქო ავიაციის უკანონო ჩარევისა და არასათანადო გამოყენების აქტების წინააღმდეგ ბრძოლის მექანიზმის გასაუმჯობესებლად, 2010 წლის ოქმიდან და 2010 წლის პეკინის კონვენციიდან შემოთავაზებულ იქნა დამატების "სამხედრო მოქმედებების გამორიცხვაზე" ამოღება და მრავალი სხვა შესწორებების შეტანა, რაც ეხება ცვლილებებს დამნაშავეთა პასუხისმგებლობის ზომების დაზუსტებასთან დაკავშირებით, აგრეთვე დანაშაულის გამოსაძიებლად საერთაშორისო საგამოძიებო ჯგუფის შექმნისა და მოქმედების პროცედურა. 1963

წლის ტოკიოს კონვენციის შესწორებები ოქმით, რომელიც შეიცავდა შეცვლილ კონვენციას დანაშაულებებისა და ზოგიერთი სხვა ქმედებების შესახებ, რომლებიც ჩადენილ იქნა თვითმფრინავზე (მონრეალი, 2014 წლის 4 აპრილი) („2014 წლის ოქმი"). უდისციპლინო მგზავრების პრობლემის კონტექსტში ტოკიოს 1963 წლის კონვენციის მთავარ ნაკლოვანებებს შორის აღნიშნულია: (1) საჰაერო ხომალდის დაფრენის სახელმწიფოს იურისდიქციისა და წესის არარსებობა; (2) აქტების კონკრეტული ელემენტების მითითების არარსებობა, რომელთა მიმართაც გამოიყენება კონვენცია. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი სახელმწიფოს იურისდიქციის შესახებ წესის არარსებობა, რაც გულისხმობს, რომ PIC-ის განხორციელება და ეკიპაჟი რეესტრის სახელმწიფოს იურისდიქცია, შეიძლება არ ემთხვეოდეს ოპერატორის სახელმწიფოს; ეს აშკარა ხარვეზია. ტოკიოს 1963 წლის კონვენციას, რომელიც შესწორებულია 2014 წლის ოქმით, დაემატა (1) იურისდიქციის ორი ახალი ტიპი — დაფრენისა და ექსპლუატანტი სახლმწიფო; (2) არასათანადო საქციელის აღწერა, რომელიც კონვენციის მოქმედების სფეროში შედის, კერძოდ: "ეკიპაჟის წევრზე ფიზიკური შეტევა ან ასეთი თავდასხმის განხორციელების საფრთხე" და "თვითმფრინავის მეთაურის კანონიერი მითითებების შესრულებაზე უარი ან მონაცემები მისი სახელით "(15 ბის მუხლის 1 პუნქტი), აგრეთვე (3) დებულებები ბორტზე უსაფრთხოების თანამშრომლების უფლებამოსილების შესახებ, კერძოდ, რომ თანამშრომლებს აქვს უფლება მიიღოს ზომები საჰაერო ხომალდის მეთაურის ნებართვის გარეშე - მაგრამ მხოლოდ თვითმფრინავის უკანონო ჩარევის ქმედებებისგან დასაცავად (მე-6 მუხლის მე-3 პუნქტი). 2014 წლის ოქმის დებულებების გაანალიზებით, მივედით დასკვნამდე, რომ 1963 წლის ტოკიოს კონვენციის ძირითადი პრობლემები გადაჭრილი არ არის, რადგან 2014 წლის ოქმი ინარჩუნებს ფორმულირებას: მხოლოდ დაადგინდეს დაფრენისა და ექსპლუატანტი სახელმწიფოს ვალდებულება, მაგრამ არ განახორციელოს იურისდიქცია, მხოლოდ დანაშაულებთან მიმართებაში (მაგრამ არა სხვა დანაშაულებებთან დაკავშირებით) ჩადენილი თვითმფრინავის ბორტზე.

შეიძლება გაკეთდეს დასკვნა, რომ საჭიროა ექსპლუატანტი

სახელმწიფოს იურისდიქციასა და დაფრენის სახელმწიფოს შორის ურთიერთობის მოდელის შეცვლა, რაც საფუძვლად დაედო 2014 წლის ოქმს. ამ დოკუმენტის პროექტის განხილვისას, აქცენტი გაკეთდა დაფრენის სახელმწიფოს იურისდიქციაზე. ამასთან, ბორტზე არადისციპლინირებული საქციელის კონტექსტში, ერთი მხრივ, პრიორიტეტი მისი აღკვეთაა, ვიდრე შემდგომი სასჯელი, ხოლო მეორე მხრივ, დაფრენის სახელმწიფო არ არის დაინტერესებული იურისდიქციის განხორციელებაში უცხოური თვითმფრინავების მიერ ჩადენილ ქმედებებზე უცხო ქვეყნის მოქალაქეების მიმართ. ამ თვალსაზრისით, მთავარი წესი უნდა იყოს ექსპლუატანტი სახელმწიფოს სავალდებულო იურისდიქცია ფრენის დროს მყოფი თვითმფრინავის ბორტზე, რომლის განხორციელების უფლებამოსილებასაც საჰაერო ხომალდის მეთაურს ანიჭებს. მიზანშეწონილია, შეიტანილ იქნას დამატებითი ცვლილებები ტოკიოს 1963 წლის კონვენციაში, კერძოდ: 1) გათვალისწინებულ იქნას დაფრენის სახელმწიფოს და საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი სახელმწიფოს ვალდებულების არა მხოლოდ დამკვიდრება, არამედ იურისდიქციის განხორციელება და არა მხოლოდ დანაშაულებზე, არამედ თვითმფრინავის ბორტზე ჩადენილი სხვა სამართალდარღვევების მიმართაც. აგრეთვე (2) უფრო თანმიმდევრულად განხორციელდეს საჰაერო ხომალდის მეთაურის სპეციალური სტატუსის კონცეფცია, როგორც სახელმწიფოს ოფიციალური წარმომადგენლისა და დაადგინოს არა უფლება, არამედ დაავალდებულოს საჰაერო ხომალდის მეთაურს, რათა გამოიყენოს იძულებითი ზომები დამრღვევების მიმართ; (3) ამოიღებულ იქნას 2014 წლის ოქმიდან ტერმინი „უკანონო ჩარევის აქტები", საჰაერო ხომალდის ბორტზე საავიაციო უსაფრთხოების თანამშრომლის უფლებამოსილების გაფართოება.

5. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლის შესახებ 2010 წლის პეკინის კონვენციის თაობაზე

ტოკიოს, ჰააგისა და მონრეალის კონვენციები „გამოიყენება ყველა იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდი იმყოფება

სხვა და არა საკუთარი ქვეყნის საჰაერო სივრცეში". უდავოა, რომ ზემოაღნიშნულმა კონვენციებმა, რომლებიც მიიღეს XX საუკუნის 60-70-იან წლებში და რატიფიცირებულია უმეტესი სახელმწიფოების მიერ, მაშინაც და ახლაც მნიშვნელოვან, დადებით როლს ასრულებენ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში, ასევე უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლის საქმეში. ამავდროულად, სამწუხაროდ, გვიწევს იმის აღნიშვნა, რომ სამოქალაქო ავიაცია, მისი ყველა შემადგენელი ელემენტის ჩათვლით (საჰაერო ხომალდები, აეროპორტები, საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურები) ისევ რჩებიან მოწყვლად ობიექტად, ტერორისტული და სხვა უკანონო ჩარევის აქტებისადმი. როგორც სამართლიანად აღნიშნავს ზოგიერთი ავტორი, სატრანსპორტო, მათ შორის საავიაციო უსაფრთხოების საიმედო უზრუნველყოფა, ერთ-ერთი ყველაზე აქტუალური ამოცანა გახდა მრავალი სახელმწიფოსთვის, რომელიც განპირობებულია ისეთი ფაქტორებით როგორებიცაა: ა) სატრანსპორტო საშუალებებზე დივერსიების და ტერორიზმის უპრეცედენტო ესკალაცია, სახელმწიფოს შიდა და საერთაშორისო ტერორისტული დაჯგუფებების მხრიდან, დივერსიული აქტების განსაკუთრებით საშიში ფორმით ჩადენა (თვითმკვლელი ტერორისტებისა და სატრანსპორტო საშუალებების, როგორც დივერსიის იარაღის მასიურად გამოყენება); ბ) ორგანიზებული დანაშაულის ნაციონალური და ტრანსნაციონალური ფორმების აქტივიზაცია, რომლებიც სპეციალიზებულნი არიან უკანონო საგარეო ეკონომიკური ოპერაციების წარმართვაში, იარაღის, საბრძოლო მასალების, ასაფეთქებელი ნივთიერებების კონტრაბანდასა და არალეგალურ მიგრაციაში, რომლებიც სატრანსპორტო არტერიებს დანაშაულებრივი მიზნებით იყენებენ; გ)სატრანსპორტო კომპლექსის ფუნქციონირებაში ისეთი არამართლზომიერი ჩარევის ფორმების უწყვეტი ზრდა, როგორიცაა: სატრანსპორტო გზებისა თუ სატრანსპორტო საშუალებების ბლოკირება, ძარცვა და ხულიგნობა ტრანსპორტში, რომლის შედეგადაც ხდება ავარიები და მათი მუშაობის დესტაბილიზაცია.[91]

2001 წლის 11 სექტემბრის აშშ-ის მოვლენები, როდესაც გატა-

[91] იხ. В.Д. Бордунов, Международное воздушное право., М.2007, стр. 74

ცებული ოთხი სამოქალაქო საჰაერო ხომალდი გამოიყენეს მსხვილი სახმელეთო სამიზნეების გასანადგურებლად (პირველ ყოვლისა, ნიუ-იორკის საერთაშორისო სავაჭრო ცენტრის შენობები), ძლიერი იმპულსი გახდა მსოფლიო საზოგადებისათვის და კერძოდ, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციისთვის (ICAO), საავიაციო უსაფრთხოების ამაღლებისა და სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევების აქტებთან საბრძოლველი, ახალი საერთაშორისო-სამართლებრივი საშუალებების მოსაძიებლად და უკვე არსებულის დასახვეწად. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის 33-ე სესიაზე, რომელიც 2001 წლის 11 სექტემბრის მოვლენების შემდეგ ჩატარდა, მიიღეს რეზოლუცია A33-1, რომლის თანახმად, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის ასამბლეამ სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს და გენერალურ მდივანს დაავალა - „მიიღონ დაუყოვნებლივი ზომები, სამოქალაქო ავიაციის ახალი და შესაძლო მუქარების განსახილველად, რომლებშიც გათვალისწინებული იქნება საავიაციო უსაფრთხოებასთან მიმართებაში არსებული კონვენციების ადეკვატურობა და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის პროგრამები, საავიაციო უსაფრთხოების სფეროში....."[92]

აღნიშნული რეზოლუცია A33-1-ის აღსრულების მიზნით, საავიაციო უსაფრთხოების სფეროში იკაოს საბჭომ დაამტკიცა სამოქმედო გეგმა, რომლის ფარგლებში იკაოს სამდივნომ მოამზადა კვლევა იმ საერთაშორისო სამართლებრივ ასპექტებთან დაკავშირებით, რომლებიც შეეხება სამოქალაქო ავიაციასთან მიმართებაში ახალ და შესაძლო საფრთხეებს. მოცემულ კვლევაში გამოიკვეთა დასკვნა, რომ თუმცა არსებული, საავიაციო უსაფრთხოების სფეროს მოქმედი კონვენციები (ტოკიოს კონვენცია, ჰააგის კონვენცია და მონრეალის კონვენცია) ფართოდ გამოიყენება სახელმწიფოების მიერ, რომლებიც აღნიშნულ სამართლებრივ დოკუმენტებს ქმედითად მიიჩნევენ, ცალკეული ასპექტების კუთხით ეს დოკუმენტები საჭიროებენ განახლებას ახალი და შესაძლო მუქარების გათვალისწინების მიზნით; ზოგიერთი ეს მუქარა, მაგალითად, საჰაერო ხომალდების იარაღად

[92] დაწვრ. იხ. http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/

გამოყენება, თვითმკვლელი ტერორისტების თავდასხმები, ელექტრონული და კომპიუტერული საშუალებების გამოყენებით თავდასხმები, ქიმიური, ბიოლოგიური და რადიოაქტიური ნივთიერებების გამოყენებით თავდასხმები - მოქმედი კონვენციები მათ ვერ მოიცავენ საკმაო ხარისხით. აღნიშნული კვლევის შედეგებისა და იკაოს წევრი-სახელმწიფოების პოზიციის გათვალისწინებით, სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონონო ჩარევის აქტებთან მიმართებაში მოქმედი საერთაშორისო შეთანხმებების შეცვლის საკითხთან დაკავშირებით, იკაოს სამდივნოს, იკაოს იურიდიული კომიტეტის და მის მიერ სპეციალურად შექმნილი ქვეკომიტეტის მიერ 2005-დან 2009 წლამდე პერიოდში, ჩატარებულია დიდი სამუშაო, რომლის შედეგად შეიქმნა ჰააგის კონვენციისა და მონრეალის კონვენციის (მონრეალის ოქმის რედაქციით) შესწორებების პროექტები.

2010 წლის 30 აგვისტოდან 10 სექტემბრამდე პეკინში (ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა), იკაოს ეგიდით ჩატარდა საერთაშორისო კონფერენცია საჰაერო სამართლის საკითხებში (დიპლომატიური კონფერენცია საავიაციო უსაფრთხოების საკითხებზე)[93], ზემოაღნიშნული ჰააგის კონვენციისა და მონრეალის კონვენციის შესწორებების მიღების მიზნით. აღნიშნული დიპლომატიური კონფერენციის მუშაობის შედეგების თანახმად, მიიღეს ორი დოკუმენტი - ოქმი, რომელიც დაემატა საჰაერო ხომალდების უკანონო გატაცებასთან ბრძოლის კონვენციას (ჰააგის კონვენცია) და საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მიმართ უკანონო აქტებთან ბრძოლის კონვენცია (შემდგომში - „პეკინის კონვენცია"). აღსანიშნავია, რომ, თუმცა, შესაბამისი დოკუმენტების დამუშავებისა და განხილვის ეტაპზე იგეგმებოდა მხოლოდ (ოქმი) ცვლილებების მიღება, მონრეალის კონვენციასთან (მონრეალის ოქმი რედაქციით) მიმართებაში, ჰააგის კონვენციის ოქმის ანალოგიურად. საბოლოოდ, 2010 წლის პეკინის დიპლომატიურ კონფერენციაზე მიიღეს ახალი საერთაშორისო ნორმა - პეკინის კონვენცია, რომელიც, ფაქტობრივად, აერთიანებს მონრეალის კონვენციის ტექსტს, მონრეალის ოქმს და იმ ახალ შესწორებებს, რომლებიც მომზადდა ICAO-ს ფარგლებში 2005-დან 2009 წლების განმავლობაში და რომელსაც, მისი ძალაში შესვლის შემდგომ მონაწილე

[93] იხ. Пекинские договоренности, Том 66, №1, <www.icao.org>

ქვეყნებს შორის ურთიერთობის ჭრილში მიენიჭება უპირატესობა მონრეალის კონვენციასა და მონრეალის ოქმთან მიმართებაში. ასეთი გადაწყვეტილება, პეკინის კონვენციის მიღების მიზანშეწონილობასთან დაკავშირებით, გამოწვეული იყო იმით, რომ მონრეალის კონვენციამ უკვე განიცადა ცვლილება მონრეალის ოქმით, ხოლო პეკინის დიპლომატიურ კონფერენციაზე შემოთავაზებული მისი შესწორებები იმდენად მოცულობითი აღმოჩნდა, რომ დოკუმენტების ფორმისა და მათი შემდგომი გამოყენების თვალსაზრისით, უფრო ხელსაყრელია ახალი საერთაშორისო შეთანხმების ჩამოყალიბება და არა უკვე არსებული მონრეალის კონვენციის კიდევ ერთი (ოქმის სახით) ცვლილება.

განვიხილოთ, მაინც რა არსებითი სიახლე შემოვიდა პეკინის კონვენციით და ოქმით, დამატებით ჰააგის კონვენციისა (შემდგომში - „პეკინის ოქმი"), სახელმწიფოების მხრიდან სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ აქტებთან ბრძოლის საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირების კუთხით.

1. უმნიშვნელოვანეს სიახლეს, რომელიც გამყარებულია პეკინის კონვენციაში, წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული დანაშაულების სახეობების ჩამონათვალის გაფართოება. იმ აქტების გარდა, რომლებიც უკვე აღიარებულია მონრეალის კონვენციისა და მონრეალის ოქმის თანახმად, როგორც დანაშაულები, რომლებსაც მოსდევს მკაცრი სადამსჯელო ზომები, მოცემული ჩამონათვალი, რომელიც გათვალისწინებულია პეკინის კონვენციით, მოიცავს „უკანონოდ და მიზანმიმართულად" ჩადენილ შემდეგ აქტებს (ქმედებებს):

ა) ექსპლუატაციაში მყოფი საჰაერო ხომალდის გამოყენება, სიკვდილის, მძიმე დაზიანების ან ქონების და გარემოს მნიშვნელოვანი ზიანის გამოწვევის მიზნით;

ბ) ექსპლუატაციაში მყოფი საჰაერო ხომალდის ბორტიდან ნებისმიერი ბიოლოგიური, ქიმიური, ბირთვული იარაღის გამოთავისუფლება ან გადმოგდება (შემდგომში, პეკინის კონვენციის ტერმინოლოგიის თანახმად - „ბ.ქ.ბ. იარაღი"), ან ასაფეთქებელი, რადიოაქტიური ან ანალოგიური ნივთიერებების ისეთნაირად გამოყენება,

რომელიც იწვევს ან შესაძლოა გამოიწვიოს სიკვდილი, სხეულის მძიმე დაზიანება ან ქონების და გარემოს მნიშვნელოვანი ზიანი;

გ) ექსპლუატაციაში მყოფი საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ ან საჰაერო ხომალდის ბორტზე ნებისმიერი იარაღის (ბ.ქ.ბ.) ან ასაფეთქებელი, რადიოაქტიური ან ანალოგიური ნივთიერებების ისეთნაირად გამოყენება, რაც იწვევს ან შესაძლოა გამოიწვიოს სიკვდილი, სხეულის მძიმე დაზიანება ან ქონების და გარემოს მნიშვნელოვანი ზიანი;

დ) საჰაერო ხომალდის ბორტზე ქვემოთ ჩამოთვლილი ნივთიერებების გადაზიდვა, გადაზიდვისკენ მიმართული ქმედებების განხორციელება, ან გადაზიდვისთვის ხელშეწყობა. ესენია:

- რაიმე სახის ასაფეთქებელი ნივთიერება ან რადიოაქტიური მასალა, როდესაც ცნობილია, რომ ისინი განკუთვნილია სიკვდილის ან სიკვდილის მუქარის წარმოქმნის, სხეულის მძიმე დაზიანების ან მოსახლეობის დაშინების, აგრეთვე, მთავრობის ან საერთაშორისო ორგანიზაციების იძულების მიზნით, რომ მათ განახორციელონ რაიმე ქმედება ან თავი შეიკავონ ასეთისგან;
- ნებისმიერი იარაღი (ბ.ქ.ბ.), როდესაც გაცნობიერებულია, რომ ის წარმოადგენს ასეთს, პეკინის კონვენციაში მოცემული განსაზღვრებების შესაბამისად;
- ნებისმიერი საწყისი მასალა, რომელიც წარმოადგენს ასეთს სპეციალური გამხლეჩი მასალისთვის ან აღჭურვილობის, ან მასალისთვის, რომლებიც სპეციალურად არის განკუთვნილი ან გამზადებული დამუშავებისთვის, გამოყენების ან წარმოებისთვის და გამიზნულია ისეთი საქმიანობისთვის, რომელიც უკავშირდება ბირთვულ ასაფეთქებელ მოწყობილობებს ან სხვა სახის ბირთვულ საქმიანობას, რომელიც არ არის მოქცეული გარანტიებში, ატომური ენერგიის საერთაშორისო სააგენტოსთან არსებული გარანტიების შესახებ შეთანხმების შესაბამისად; აგრეთვე, ნებისმიერი აღჭურვილობა, მასალა ან პროგრამული უზრუნველყოფა, ან შესაბამისი ტექნოლოგიები, რომლებსაც შეაქვთ მნიშვნელოვანი წვლილი ბ.ქ.ბ. იარაღის პროექტირებაში, წარმოებასა და მიწოდებაში კანონიერი ნებართვის გარეშე და ასეთი მიზნებისთვის, იმ პირობით, რომ მსგავსი გადაზიდვა

ან მასში მონაწილეობა არ წარმოადგენს დანაშაულს თუ აღნიშნული ხორციელდება იმ პირის მიერ, რომელსაც გააჩნია პეკინის კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოს მიერ მინიჭებული უფლებამოსილება და მასალებისა და აღჭურვილობის გადაზიდვა ხდება მოცემული მონაწილე სახელმწიფოს ვალდებულებების შესაბამის საქმიანობაში გამოყენების მიზნით, ბ.ქ.ბ. იარაღის გაუვრცელებლობის შესახებ მოქმედი მრავალმხრივი შეთანხმების თანახმად. (მაგალითად, 1968 წლის შეთანხმება ბირთვული იარაღის გაუვრცელებლობის შესახებ., 1972 წლის კონვენცია, ბაქტერიოლოგიური (ბიოლოგიური) და ტოქსიკური იარაღის შემუშავების, წარმოებისა და მარაგების დაგროვების აკრძალვისა და განადგურების შესახებ., 1993 წლის კონვენცია, ქიმიური იარაღის შემუშავების, წარმოების, დაგროვების, გამოყენების აკრძალვის და განადგურების შესახებ).

როგორც ნათლად ჩანს ზემოთ მოცემული ჩამონათვალიდან, მასში გათვალისწინებული, პეკინის კონვენციის თანახმად განხილული, როგორც დანაშაულებრივი აქტების (ქმედებების) უმრავლესობის საერთო ნიშან-თვისებას წარმოადგენს ის, რომ ისინი მიმართულია არა უშუალოდ საჰაერო ხომალდის ან სამოქალაქო ავიაციის სხვა ობიექტების (მაგალითად: საჰაერო-სანავიგაციო აღჭურვილობა, აეროპორტები და ა.შ.) უსაფრთხოების წინააღმდეგ, არამედ მიმართულია ან სიცოცხლის მუქარის, ჯანმრთელობის ან მესამე პირების იმ საკუთრებისთვის ზიანის მიყენებისკენ, რომელიც მდებარეობს არა უშუალოდ საჰაერო ხომალდზე და არ აქვთ არავითარი კავშირი სამოქალაქო ავიაციის ობიექტებთან., აგრეთვე, გარემოს ზიანი ან მასობრივი განადგურების იარაღის გავრცელების აკრძალვების დარღვევა. პეკინის კონვენციის ამგვარი მიდგომა ძირეულად განასხვავებს მას ამჟამად მოქმედ ტოკიოს, ჰააგის, მონრეალის კონვენციებსა თუ მონრეალის ოქმისაგან და, ერთი შეხედვით, შესაძლოა წარმოშვას კითხვები ზემოჩამოთვლილი ახალი ტიპის დანაშაულების იმ საერთაშორისო შეთანხმებაში შეტანის მიზანშეწონილობასთან დაკავშირებით, რომლებიც შეეხება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებას.

აუცილებელია, ყურადღების გამახვილება იმაზე, რომ ჯერ

კიდევ პეკინის კონვენციის პროექტის შემუშავებისას, კერძოდ, მისი განხილვისას იკაოს იურიდიული კომიტეტის სხდომაზე, მასში ახალი ტიპის დანაშაულების შეტანის პრობლემა, რომლებიც არ არიან პირდაპირ მიმართული საჰაერო ხომალდისა და სამოქალაქო ავიაციის სხვა ობიექტების უსაფრთხოების წინააღმდეგ. განსაკუთრებით ეს შეეხება ისეთ აქტებს, რომლებიც გულისხმობს: ასაფეთქებელი ნივთიერებებისა და რადიოაქტიური მასალების, ბ.ქ.ბ. იარაღის გადაზიდვას, ან ბ.ქ.ბ. იარაღის პროექტირებას, წარმოების ან მიწოდებისთვის მასალების, აღჭურვილობის, ტექნოლოგიების ან პროგრამული უზრუნველყოფის გამოყენებას, – აქტიური დისკუსიის საგანი გახდა. ერთი მხრივ, ცალკეული სახელმწიფოების წარმომადგენლები აცხადებდნენ, რომ ბ.ქ.ბ. იარაღსა და სხვა ხსენებულ ტვირთებთან დაკავშირებული დანაშაულებების შესახებ დებულებები არ შეეხება საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას და შესაბამისად, იკაო არ წარმოადგენს „შესაფერის ფორუმს ასეთი დანაშაულებების განხილვისთვის“. ამავდროულად, მეორე მხრივ, გამოთქმული იქნა პოზიცია იმის შესახებ, რომ აღნიშნული დანაშაულებები მაინც მჭიდროდ არის დაკავშირებული საავიაციო უსაფრთხოებასთან, ხოლო სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების გამოყენება ბ.ქ.ბ. იარაღის განზრახ და უკანონო გადაზიდვისთვის, სრულად შეესაბამება იკაოს მიზნებსა და 1944 წლის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციაში (შემდგომში - „1944 წ. ჩიკაგოს კონვენცია) შეტანილ დებულებებს. გარდა ამისა, პეკინის კონვენციაში ბ,ქ,ბ იარაღის გადაზიდვასთან დაკავშირებული დანაშაულებების შეტანის მომხრეების მიერ, საკუთარი პოზიციის დასაცავად დამატებითი არგუმენტების სახით აღნიშნული იყო, რომ „ამავდროულად, სამოქალაქო ავიაციისადმი საზოგადოების ნდობა საფრთხის ქვეშ დადგება,. რომელიმე ტერორისტული დაჯგუფების მიერ საჰაერო ხომალდის საშიში ტვირთების გადასაზიდად გამოყენების შემთხვევაში, მომავალში უკანონო აქტების განხორციელების მიზნით“.

წარმოდგენილია, რომ ზემოთ აღნიშნული იმ ახალი ტიპის დანაშაულებების საკითხის გადაწყვეტა, რომლებიც პირდაპირ არ არიან მიმართულნი საჰაერო ხომალდის და სამოქალაქო ავიაციის სხვა

ობიექტების უსაფრთხოების წინააღმდეგ, მიუხედავად ყველაფრისა, მათი შეტანა პეკინის კონვენციაში აღიქმება იმის ასახვად, რომ აშშ-ს 2001 წლის 11 სექტემბრის მოვლენები და სხვა მუქარები, რომლებიც შეეხო სამოქალაქო ავიაციას XXI საუკუნეში, აიძულა ცალკეული სახელმწიფოები და მთლიანად მსოფლიო საავიაციო საზოგადოება (პირველ რიგში, საკუთრივ იკაოს ჩათვლით), სრულიად ახლებურად შეეფასებინა სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების პრობლემები. თუ XX საუკუნის 60-70-იან წლებში, მაშინ, როდესაც მუშავდებოდა და მიიღებოდა ჰააგის კონვენცია და მონრეალის კონვენცია, სახელმწიფოების ძირითადი ყურადღება ენიჭებოდა „ფრენის" პროცესში ან „ექსპლუატაციაში" მყოფი საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოების საკითხებს. ამჟამად, სახელმწიფოებისთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა შეიძინა მავნე შედეგების გამოწვევის მიზნით, გაცილებით უფრო მნიშვნელოვანმა საკითხმა, ვიდრე საჰაერო ხომალდის გატაცება ან მისი განადგურებაა (მაგალითად, საჰაერო ხომალდის, როგორც ჰაერში ან ხმელეთზე ზიანის გამომწვევ, ან მასობრივი განადგურების იარაღის მიწოდების და გავრცელების საშუალებად გამოყენება და ა.შ.), სამოქალაქო ავიაციის არაჯეროვანი გამოყენების თავიდან აცილების პრობლემამ. სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებისადმი ასეთი მიდგომა, სახელმწიფოების და იკაო-ს მხრიდან, სავსებით მიესადაგება იკაო-ს მიზნებისა და ამოცანების ფარგლებს და აგრეთვე, იმ ვალდებულებებს, რომლებიც განსაზღვრულია საერთაშორისო საჰაერო სამართლის უმნიშვნელოვანეს დოკუმენტში - 1944 წ. ჩიკაგოს კონვენციაში, რომლის თანახმად, „თითოეული შეთანხმების მონაწილე სახელმწიფო, თანხმდება - არ გამოიყენოს სამოქალაქო ავიაცია რაიმე ისეთი მიზნებით, რომლებიც არ შეესაბამება წინამდებარე კონვენციის მიზნებს". ხოლო სამოქალაქო ავიაციის ბოროტად გამოყენებამ „შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას ზოგადად ყველას უსაფრთხოებას". აქედან გამომდინარე, შემთხვევითი არ არის, საავიაციო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით, სწორედ დიპლომატიური კონფერენციის ჩატარება, რომელიც გაიმართა იკაო-ს ეგიდით და წარმოადგენს იმ ფორუმს, რომელზეც მიიღეს პეკინის კონვენცია[94].

[94] იხ. <www.icao.int/publications/journalsreports/2011/6601_ru.pdf>

2. პეკინის კონვენციისგან განსხვავებით, პეკინის ოქმი არ ახდენს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების საწინააღმდეგო იმ აქტების ჩამონათვალის გაფართოებას, რომლებიც განხილული უნდა იყოს სახელმწიფოების მიერ, როგორც დანაშაულებები, არამედ, მისი მიზანია, როგორც ეს ჰააგის კონვენციის შემთხვევაშია, ბრძოლა ასეთი აქტების მხოლოდ ერთ ტიპთან - საჰაერო ხომალდების უკანონო გატაცებასთან. ამავდროულად, პეკინის ოქმით შემოტანილ სიახლეს წარმოადგენს იმ საშუალებების დამატება (დაზუსტება), რომელთა გამოყენებით შესაძლოა განხორციელდეს საჰაერო ხომალდების უკანონო გატაცება, რომელიც კვალიფიცირდება, როგორც დანაშაული. ამდენად, პეკინის ოქმის თანახმად, პირი ჩაითვლება დანაშაულის ჩამდენად, თუ ის უკანონოდ ეუფლება საჰაერო ხომალდს, არა მარტო ძალადობრივი გზით, ძალადობის მუქარით ან დაშინების ნებისმიერი სხვა ფორმით, არამედ ნებისმიერი ტექნიკური საშუალების გამოყენებით. მოცემული ახალი დებულება, უპირველეს ყოვლისა, მიმართულია იმისკენ, რომ პეკინის ოქმის რედაქციით, ჰააგის კონვენცია მოიცავდეს ისეთ სიტუაციებს, როდესაც საჰაერო ხომალდს იტაცებენ ან მასზე კონტროლს ამყარებენ, ფაქტობრივად, არა ძალადობის გამოყენებით, არამედ გაუმართაობის შექმნის ან სხვა სახის ჩარევის გზით, მაგალითად: საფრენი აპარატების ფუნქციონირების ან მონაცემთა გადაცემის სისტემების მიმართ. ამასთან, ამგვარი მუქარა, რომელიც დაკავშირებულია ტექნიკური მოწყობილობების გამოყენებასთან, შესაძლოა მოდიოდეს ნებისმიერ ადგილზე მყოფი, ნებისმიერი პირისაგან და არა მხოლოდ უშუალოდ საჰაერო ხომალდის ბორტზე მყოფი პირისგან.

3. პეკინის კონვენცია და პეკინის ოქმი მოიცავს ზოგიერთ ახალ დებულებას, რომლიც შეეხება სისხლის სამართლის იურისდიქციას. მოცემული დოკუმენტების თანახმად, თითოეული მონაწილე სახელმწიფო ატარებს ისეთ ზომებს, რომლებიც შესაძლოა აუცილებელი გახდეს საკუთარი იურისდიქციის დასამყარებლად დანაშაულებებზე, რომლებიც გათვალისწინებულია პეკინის კონვენციასა და პეკინის ოქმით შემდეგ შემთხვევებში:

ა) როდესაც დანაშაული ჩადენილია მოცემული სახელმწიფოს

ტერიტორიაზე;

ბ) როდესაც დანაშაული ჩადენილია მოცემულ სახელმწიფოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან მის მიმართ;

გ) როდესაც ის საჰაერო ხომალდი, რომლის ბორტზეც მოხდა დანაშაული, დაფრენას ახორციელებს მის ტერიტორიაზე და სავარაუდო დამნაშავე ისევ იმყოფება ბორტზე;

დ) როდესაც დანაშაული ჩადენილია საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან მის მიმართ და ეს საჰაერო ხომალდი ეკიპაჟის გარეშე გაცემულია იჯარით მოიჯარეზე, რომლის საქმიანობის ძირითადი ადგილი ან თუ მოიჯარეს არ აქვს ასეთი საქმიანობის ადგილი, მისი განთავსების მუდმივი ადგილი მდებარეობს ამ სახელმწიფოში;

ე) როდესაც დანაშაული ჩადენილია მოცემული სახელმწიფოს მოქალაქის მიერ.

ამგვარად, ამჟამად მოქმედ ჰააგის კონვენციასა და მონრეალის კონვენციასთან შედარებით, პეკინის ოქმი და პეკინის კონვენცია ავსებს სისხლის სამართლის იურისდიქციის განხორციელების შესაძლო ვარიანტების ჩამონათვალს, საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ დანაშაულებთან მიმართებაში ისეთი შემთხვევით, როდესაც იურისდიქცია დგება იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის მოქალაქეც არის შესაბამისი დანაშაულის ჩამდენი პირი. ასევე, ჰააგის კონვენციისგან განსხვავებით, პეკინის ოქმი ითვალისწინებს, რომ სისხლის სამართლის იურისდიქცია დგება იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც ჩაიდინეს შესაბამისი დანაშაული.

გარდა ამისა, სისხლის სამართლის იურისდიქციის განხორციელების ზემოჩამოთვლილ შემთხვევებთან ერთად სავალდებულო წესით, ახალი დებულების სახით, პეკინის კონვენცია და პეკინის ოქმი ითვალისწინებს, რომ შესაბამისი მონაწილე სახელმწიფოს შეუძლია (მაგრამ არ არის სავალდებულო) დაადგინოს საკუთარი იურისდიქცია ნებისმიერი მასში გათვალისწინებული დანაშაულებების მიმართ იმ შემთხვევაში როდესაც:

ა) მოცემული დანაშაული ჩადენილია ამ სახელმწიფოს მოქალაქის წინააღმდეგ, ან

ბ) მოცემული დანაშაული ჩადენილია მოქალაქეობის არმქონე

პირის მიერ, რომელიც ჩვეულებრივ ცხოვრობს ამ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე;

4. მნიშვნელოვან დებულებას, რომელიც შეტანილია, როგორც პეკინის კონვენციაში, ასევე პეკინის ოქმში და მიმართულია არსებითად **aut dedere, aut judicare** (გადაეცი ან დასაჯე) პრინციპის მოქმედების გამყარებისკენ, წარმოადგენს დებულებას იმის შესახებ, რომ არცერთი დანაშაული, რომელიც მითითებულია პეკინის კონვენციასა და პეკინის ოქმში არ განიხილება გადაცემის ან სამართლებრივი ურთიერთდახმარების მიზნებისთვის, როგორც პოლიტიკური დანაშაული. ამიტომ, შესაბამისი თხოვნა გადაცემის ან სამართლებრივი დახმარების შესახებ არ შეიძლება იყოს უარყოფილი მხოლოდ იმ საფუძვლით, რომ „ის შეეხება პოლიტიკურ დანაშაულს ან დანაშაულს, რომელიც უკავშირდება პოლიტიკურ დანაშაულს ან დანაშაულებს, რომლებიც ჩადენილია პოლიტიკური მოტივებით".

თუმცა, ამასთანავე, პეკინის კონვენციისა და პეკინის ოქმის თანახმად, მათში არაფერი არ განიმარტება ისე, როგორც ვალდებულების დაკისრება რომელიმე პირის გადაცემას ან სამართლებრივ ურთიერთდახმარებასთან დაკავშირებით, თუ მომთხოვნ მონაწილე სახელმწიფოს გააჩნია სერიოზული საფუძველი, რომ პეკინის კონვენციასა და პეკინის ოქმში მითითებული დანაშაულებების ჩადენის გამო, პირის გადაცემის ან ასეთ დანაშაულებებთან მიმართებაში სამართლებრივი ურთიერთდახმარების თაობაზე მისი თხოვნის „მიზანს წარმოადგენს ამ პირის სასამართლო დევნა, ან დასჯა მისი რასის, აღმსარებლობის, ეროვნების, ეთნიკური წარმომავლობის, პოლიტიკური მრწამსის, ან სქესის გამო, ან ამ თხოვნის დაკმაყოფილების შედეგად ზიანი მიადგება ამ პირს, ნებისმიერი ამ მიზეზით".

5. პეკინის კონვენციასა და პეკინის ოქმში შეტანილია დებულებები იურიდიული პირების პასუხისმგებლობის შესახებ, რომლებიც გამოიყენება მათში ჩამოთვლილი, საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის წინააღმდეგ დანაშაულების ჩადენის შეთხვევაში (მაგალითად, ფინანსირება). ორივე დოკუმენტის თანახმად, მასში მონაწილე სახელმწიფოებს შეუძლიათ გაატარონ აუცილებელი ზომები, საკუთარი შიდა სამართლის პრინციპების შესაბამისად, რათა უზრუნ-

ველყოფილი იქნას მათ ტერიტორიაზე არსებული ან მათი კანონმდებლობის მიხედვით დაფუძნებული ასეთი იურიდიული პირების, მაგალითად, ადმინისტრაციული ან სამოქალაქო წესით პასუხისგებაში მიცემა (ხოლო იმ სახელმწიფოებში, სადაც ეს დაშვებულია ქვეყნის კანონმდებლობით, სისხლის სამართლის პასუხისგებაშიც). ამასთან, იურიდიული პირების ასეთი პასუხისგება დგება შესაბამისი დანაშაულის ჩამდენი ფიზიკური პირების სისხლის სამართლებრივი პასუხისგების დაკნინების გარეშე.

თითოეული ზემოაღნიშნული დოკუმენტი, რომელიც მიღებულია 2010 წლის პეკინის დიპლომატიურ კონფერენციაზე - პეკინის კონვენცია და პეკინის ოქმი - ძალაში შევა ერთი თვის ვადაში მას შემდეგ, როდესაც იგი რატიფიცირდება 22 სახელმწიფოს მიერ და იკაო-ს გენერალურ მდივანს შესანახად ჩაბარდება შესაბამისი დოკუმენტები რატიფიკაციის შესახებ. 2018 წლის 1 იანვრიდან პეკინის კონვენციისა და პეკინის ოქმის რატიფიკაცირების შემდეგ შევიდა ძალაში.

იმ მიზნის გათვალისწინებით, რისთვისაც მიიღეს პეკინის კონვენცია და პეკინის ოქმი, სახელდობრ, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ აქტებთან ბრძოლის საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირების ეფექტიანობის ამაღლება XXI საუკუნის ახალი და შესაძლო მუქარების საპასუხოდ, შეგვიძლია იმედი ვიქონიოთ, რომ სახელმწიფოების მოცემულ საერთაშორისო შეთანხმებებში მონაწილეობა, თანდათან უფრო გაფართოვდება და პერსპექტივაში ისინი მაინც დაიკავებენ მნიშვნელოვან ადგილს სახელმწიფოთა შორის შესაბამის სფეროებში თანამშრომლობის რეგულირებაში ტოკიოს, ჰააგისა და მონრეალის კონვენციების მსგავსად. აღნიშნულის გათვალისწინებით, შეგვიძლია წარმოვიდგინოთ, რომ უკვე დღეს გვაქვს საფუძველი ხაზი გავუსვათ სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ აქტებთან ბრძოლის საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირების შემდეგ ტენდენციებს:

ა) სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების განხილვა საყოველთაო უსაფრთხოების უფრო ფართო კონტექსტში, 1944 წ. ჩიკაგოს კონვენციის დებულებების გათვალისწინებით და საერთაშორისო შეთანხმებების შესაბამისად, ეხება სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში

უკანონო ჩარევის აქტებს, არა მხოლოდ და არა იმდენად დანაშაულებზე, რომლებიც მიმართულია უშუალოდ საკუთრივ საჰაერო ხომალდის ან სამოქალაქო ავიაციის სხვა ობიექტების უსაფრთხოების წინააღმდეგ (მაგალითად: საჰაერო ხომალდის ან საჰაერო-სანავიგაციო აღჭურვილობის გატაცება ან დაზიანება), არამედ ისეთ დანაშაულებზე, რომლებიც უკავშირდება სამოქალაქო ავიაციის არაჯეროვან გამოყენებას (მაგალითად: საჰაერო ხომალდის გამოყენება სიცოცხლის, ჯანმრთელობისთვის ან მესამე პირის საკუთრების, ან გარემოსთვის ზიანის მიყენების მიზნით, ან მასობრივი განადგურების იარაღის უკანონო გავრცელებისთვის და ა.შ.);

ბ) საერთაშორისო შეთანხმებების იმ დებულებების გაუმჯობესება (დაზუსტება), რომლებიც მიმართულია სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლისათვის, სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის გათვალისწინებით, რომელიც გავლენას ახდენს შესაბამისი დანაშაულების ჩადენის საშუალებებზე (მაგალითად: საჰაერო ხომალდის უკანონო გატაცების მიზნით, ტექნიკური საშუალებების გამოყენება იმ პირის მიერ, რომელიც შესაძლოა უშუალოდ არ იმყოფება მოცემული საჰაერო ხომალდის ბორტზე);

გ) საერთაშორისო შეთანხმებების რიგი დებულებების (რომლებიც შეეხება სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებს), უფრო სრულყოფილი უნიფიკაცია, ტერორიზმთან ბრძოლის სხვა კონვენციების დებულებებთან (ნალმური ტერორიზმის წინააღმდეგ ბრძოლის 1997 წ. საერთაშორისო კონვენცია, ტერორიზმის ფინანსირების წინააღმდეგ 1999 წ. საერთაშორისო კონვენცია და ა.შ.), მაგალითად, სახელმწიფოების სისხლის სამართლის იურისდიქციის საკითხების, სავარაუდო დამნაშავეების გადაცემისა და პოლიტიკური დანაშაულებების ნაწილში.

პეკინის კონვენციის ამოქმედება საქართველოს წინაშე სვამს საკითხს: მოიცადოს თუ დაუყოვნებლივ მოახდინოს მისი რატიფიცირება. დროა დადგეს მისი რატიფიცირების საკითხი და დროს არ ჩამოვრჩეთ, რადგან მისი ამოქმედებისთანავე სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული დანაშაულების სახეობების ჩამონათვალი მნიშვნელოვნად ფართოვდება.

6. ჰუმანიტარული ინტერვენცია, როგორც ტერორიზმთან ბრძოლის ეფექტური გზა

როდესაც ტერორისტულ აქტი ხდება, უდანაშაულო ადამიანები სერიოზული საფრთხის წინაშე დგანან და ამ შემთხვევაში, ნებისმიერი დიპლომატიური შესაძლებლობების ამოწურვის შემდეგ, ერთადერთ ალტერნატივად რჩება ჰუმანიტარული ინტერვენცია.[95] მაშ, რა აძლევს რომელიმე ერს უფლებამოსილებას შეიჭრას სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე „ტყვიაშემართული იარაღით", რომ „გადაარჩინოს" ტერორისტული აქტის მსხვერპლნი? საერთაშორისო სამართლის მიხედვით, ამგავრი ჩარევის გამართლება ორ შემთხვევაშია შესაძლებელი. პირველი, როდესაც, გაერთიანებული ერების უშიშროების საბჭო გადაწყვეტს, რომ მშვიდობა დაირღვა.[96] მეორე, ერთობლივი ან ცალმხრივი ინტერვენცია დასაშვებია, „როდესაც გარკვეულ შეზღუდულ ან ექსტრაორდინალურ სიტუაციებში, კონკრეტული ერის წარმომადგენელი პირის ძირითად უფლებათა დარღვევის მზარდი და უწყვეტი ხასიათი სხვა ყველაფერზე მაღლა დგას.[97]

ზემოაღნიშნული ინტერვენციის უფლებამოსილების ადრე არსებული მაგალითი არის გაერთიანებული ერების ქმედება კორეაში. ამგვარი ტიპის ინტერვენციაზე დაყრდნობის სირთულე გამომდი-

[95] See Leslie Green, Humanitarian Intervention – 1976 version, 24 CHITTY'S L.J. 217 (1976).

[96] გაერთიანებული ერების ქარტიის ფარგლებში, უშიშროების საბჭოს შუძლია „იმოქმდოს ზღვის, საჰაერო სივრცის ან ხმელეთის გამოყენებით, როდესაც საჭიროება დგას საერთაშორისო მშვიდობისა და უსაფრთხოების შესანარჩუნებლად და აღსადგენად. ამგვარ ქმედებას შეიძლება წარმოადგენდეს დემონსტრაციები, ბლოკადა და სხვა სახმელეთო, საზღვაო თუ საჰაერო ძალების გამოყენება გაერთიანებული ერების წევრების მიერ". გაერთიანებული ერების ქარტია, მუხლი 42.

[97] Ved Nanda, Humanitarian Military Intervention, World View, at 23 (1980). See also U.N. Charter, arts. 55 and 56. გაერთიანებული ერების ქარტიის 55-ე მუხლი მოუწოდებს გაეროს წევრებს პატივი სცენ და დააკვირდნენ ადამიანის უფლებებსა და ფუნდამენტურ თავისუფლებებს. ამავე ქარტიის 56-ე მუხლი აძლიერებს და ამატებს 55'ს დებულებას შემდეგი მოთხოვნით: "[ყ]ველა წევრი პირობას დებს, რომ თავად უნდა უზრუნველყონ ერთობლივი თუ დამოუკიდებელი ზომების მიღება ორგანიზაციასთან თანამშრომლობით ქარტიის 55-ე მუხლის მიზნების მიღწევისათვის.

ნარეობს უშიშროების საბჭოს მიერ წინააღმდეგობრივ ქმედებებზე დათანხმების შეუძლებლობიდან.[98]

ავტორიზებული ინტერვენციის ბოლოდროინდელი სახე ილუსტრირებულია ისრაელის მიერ ენტების დარბევაში. 1976 წლის ივლისში, ისრაელის მთავრობამ ენტებში და უგანდაში გააგზავნა ორი საჰაერო ხომალდი, რათა მომხდარიყო საჰაერო ხომალდის გატაცების შედეგად მძევალი ისრაელის მოქალაქეების გადარჩენა. ისრაელის სამხედრო პირებმა ოცი უგანდელი ჯარისკაცის სიცოცხლის მოსპობის ხარჯზე შეასრულეს თავიანთი მისია. აღნიშნული ტიპის ინტერვენციის მომხრეები ამტკიცებენ, რომ მისი გამოყენება შესაძლებელია, როდესაც აუცილებელია სწრაფი რეაგირება უდანაშაულო პირთა სიცოცხლის შესანარჩუნებლად და მხოლოდ გონივრული ძალის გამოყენებით[99]. ამგვარი სამხედრო ქმედების განხორციელება პოტენციურ გამტაცებლებს და ტერორისტებს შესაძლოა აჩვენებდეს, რომ მათ მიერ ჩადენილი ქმედებიდან ისინი ვერაფერს მოიგებდნენ. მეორე მხრივ, ინტერვენციის მომხრეები იშველიებენ გაერთიანებული ერების ქარტიის მე-2 მუხლს, რომელიც თითოეულ წევრს ავალდებულებს არ გამოიყენონ ძალა „რომელიმე სახელმწიფოს ტერიტორიული ინტეგრაციის ანდა პოლიტიკური დამოუკიდებლობის წინააღმდეგ". აღსანიშნავია ასევე ის სიძნელეები, რომელიც შესაბამისი დოქტრინის დარეგულირებასთან და ინტერვენციის თანმხლებ სიცოცხლის საზღაურთანაა დაკავშირებული.

მიუხედავად ყველაფრისა, ჰუმანიტარულ ინტერვენციას შენარჩუნებული აქვს საერთაშორისო ტერორისტული აქტის წარმატებუ-

[98] უშიშროების საბჭო შედგება ხუთი მუდმივი და ათი დროებითი წევრისაგან. ვიდრე საბჭოს მიერ რაიმე ქმედება განხორციელდება, ყველა ხუთი ძირითადი წევრი ანონიმურად უნდა ეთანხმებოდეს ქმედების განხორციელებას.

[99] საერთაშორისო სამართალი მოითხოვს აუცილებლობისა და პროპორციულობის კრიტერიუმების დაკმაყოფილებას სამხედრო ინტერვენციის განხორციელებამდე. Paul Dempsey, Economic Agression and Self-Defense in International Law: The Arab Oil Weapon and Alternative American Responses Thereto, 9 Case W. Res. J. Int'l. 253. 276-77. 304-14 (1977); Beverly Izes, Drawing Lines in the Sand: When State-Sanctioned Abductions of War Criminals Should Be Permitted, 31 COLUM. J.L. & Probs. I (1997) Istvan Pogany, Nuclear Weapons and Self-Defense in International Law; 2 CONN J. Int'l L. 97. 104-05 (1986).

ლად განხორციელებისათვის საფრთხის შემქმნელი ბერკეტი. პოლ ს. დემპსი მიიჩნევს, რომ სამომავლოდ ჰუმანიტარული ინტერვენცია შესაძლოა მისაღები ფორმა გახდეს, თუ სამხედრო შენაერთები ინტერვენციის ძალისხმევისთვის არა მხოლოდ ერთ რომელიმე ქვეყანას, არამედ რამდენიმე ქვეყანას მოიცავს.[100]

იმ შემთხვევაში თუ საქმე არ გვაქვს სულიერ ავადმყოფობასთან, გამოსასყიდის მიღების ან სხვა ქვეყანაში გაქცევის სურვილთან, ტერორისტებს ამოძრავებთ პოლიტიკური ან/და რელიგიური მოტივი. თავად სახელმწიფო პოლიტიკაზე ძალიან ბევრია დამოკიდებული, თუ როგორ პოლიტიკას გაატარებენ ისინი სხვა ქვეყნებისა თუ თვიანთი მოსახლეობის მიმართ. შესაძლოა ძლიერი ერები რადიკალურები იყვნენ კონკრეტულ საკითხთან მიმართებაში, რაც მის მოსახლეობას რისკის ქვეშ აყენებს მსოფლიოს ნებისმიერ ადგილას მოგზაურობისას.

მხოლოდ სამართლებრივი ნორმების არსებობა არაა საკმარისი, ვინაიდან ტერორისტი თითქმის არასდროს კარგავს დროს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შიდა სახელმწიფოებრივი ნორმების შესწავლაში, ვიდრე ის ლეტალურ ქმედებას განახორციელებს. სამართალი უნდა მუშაობდეს პერსონალურ მომზადებასთან, პოლიტიკასთან და ტერორიზმთან ბრძოლისა და მისი აღმოფხვრის პროცედურებთან ტანდემში.

6.1. სახელმწიფოების მზაობა სამოქალაქო ავიაციაში თანამშრომლობაზე

მსოფლიოს საზოგადოება სერიოზულ სირთულეებს აწყდება ტერორიზმთან ბრძოლაში. რაც უფრო მეტად ვითარდება ტექნოლოგიები, მით უფრო მეტი საფრთხის წყარო მომდინარეობს ტერორისტული დაჯგუფებებისგან. იქმნება პლასტიკური ასეფეთქებელი ნივთიერებები და სხვა საშუალებები, რომლის გამოვლენასაც აეროპორტის უსაფრთხოების დეტექტორი ხშირ შემთხვევაში ვერ

[100] იხ. Paul S. Dempsey, Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism, Columbia Journal of Transnational Law, 2003, page 730.

ახერხებს. მით უმეტეს, როდესაც ტერორისტი მზადაა საკუთარი სიცოცხლეც კი გასწიროს თავისი პოლიტიკური თუ რელიგიური ანგარიშწორების აღსასრულებლად, დანაშაულის თავიდან აცილება საკმაოდ რთულდება.

ისეთი სახელმწიფოები, როგორებიცაა: ლიბია, სირია, ჩრდილოეთ კორეა, ხშირად იყვნენ დადანაშაულებული სამოქალაქო ავიაციის წინააღმდეგ ტერორისტული აქტის განხორციელებაში, რასაც უამრავი უდანაშაულო ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა მოჰყვა.[101]

დღესდღეობით, საფრთხეს წარმოადგენს იმ ერების საქმიანობა, რომელიც აფინანსებს, ამზადებს ტერორისტებს.[102] ძლიერი პოლიტიკური და ეკონომიკური სანქციების დაკისრება უნდა მოხდეს იმ ერებზე, ვინც მფარველობს, აფინანსებს, ამზადებს ან სხვაგვარად ეხმარება ტერორისტებს. გაერთიანებული ერების უშიშროების საბჭოს რეზოლუციები, რომლებიც ლიბიას PAN Am 103 რეისის აფეთქების თანამონაწილეობისათვის შოტლანდიაში იზოლაციას უწესებს, ემსახურება საერთაშორისო სამართლისა და მსოფლიოს საზოგადოებრივ მართლწესრიგს.[103] პროფესორი ბინ ჩენგი აღნიშნავს, მიუხედავად იმისა, რომ ტოკიოს, ჰააგის და მონრეალის კონვენციების რატიფიცირება საკმაოდ გავრცელებული იყო, ზოგიერთი ხელმომწერი სახელმწიფოები ვერ ასრულებენ აღნიშნული კონვენციების ნორმების შესაბამისობას შიდა კანონმდებლობასთან, რაც გამოიხატება ტერორისტული აქტის ჩამდენი პირების მიმართ მსუბუქი სასჯელის დაწესებაში ან თუნდაც ექსტრადირებისათვის შესაძლო

---

[101] მაგ: Pan Am Flight 103 ლიბიის მთავრობის მიერ ჩამოგდებული იყო ლუკერბიში, შოტლანდიაში. ჩრდილოეთ კორეა პასუხისმგებელია 1987 წელს ბურმის მიდამოებში ანდამანის ზღვაზე კორეული ავიახაზების 585-ე რეისის აფეთქებაზე. ხოლო სირიას ბრალი დაედო El Al საჰაერო ხომალდის აფეთქებაში თანამონაწილეობისათვის მადრიდისა და ლონდონის ჰიტროუს აეროპორტების ტერიტორიაზე.

[102] იხ. Paul Dempsey, Global Strategy Needed to Fight Terrorism. DALLAS TIMES HERALD, Jan. 17, 1987, at A-19

[103] მაგალითისათვის, როდესაც ცნობილი გახდა, რომ ასსადის დიპლომატიურ ჩანთაში იყო იარაღი და ასაფეთქებელი მოწყობილებები გამიზნული El Al რეისისთვის, გამოაძევა ბრიტანეთმა სირიელები და გაწყვიტა სირიასთან დიპლომატიური და საავიაციო ურთიერთობები.

ძალების გამოუყენებლობაში.[104]

თავშესაფრების შეზღუდვა საჰაერო ხომალდზე ტერორისტული ორგანიზაციებისათვის გარკვეულწილად ამცირებს საჰაერო სამოქალაქო ტერორისტული აქტების რაოდენობას. ტოკიოს, ჰააგისა და მონრეალის კონვენციები ავალდებულებენ, როგორც ექსტრადიციის ან/და მართლმსაჯულების აღსრულების, ასევე მკაცრი სასჯელების დაკისრებას წევრ სახელმწიფოებს. 11 სექტემბრის ტერორისტული აქტიდან გამომდინარე, იკაო მნიშვნელოვან როლს ანიჭებს წევრი სახელმწიფოების მთავრობების შემოწმებას, თუ როგორ ახდენენ ისინი ხელმოწერილი და რატიფიცირებული კონვენციების ნორმების სამართლებრივი ვალდებულებების შესრულებას სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სფეროში. წლების მანძილზე, ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობა შემოწმებას ახორციელებს უცხო ქვეყნის აეროპორტების უსაფრთხოების საკითხებში. საერთაშორისო სტანდარტებისა და უსაფრთხოების ნორმების შეუსაბამობა კონკრეტული ქვეყნის მიერ უსაფრთხოების ზომების გაუტარებლობასთან საკმაოდ მკაცრად ისჯება. მაგალითად, აშშ-მ რამდენიმეჯერ შეაჩერა საჰაერო მიმოსვლა ათენთან, ბეირუთთან, ბოგოტასთან, ქაბულთან, ლაგოსთან, მანილასთან და ტრიპოლთან. ბონის 1978 წლის დეკლარაციის მიხედვით, ავღანეთი და ლიბია მოკვეთილი იყო ყველა ტიპის სატრანსპორტო ურთიერთობიდან მთელი თავისი სახელმწიფოების მასშტაბით. ვაჭრობასა და ტურიზმზე ეკონომიკური გავლენა საკმაოდ მძიმეა, როდესაც მსოფლიოს მდიდარ ქვეყნებთან კავშირი მიუწვდომელი ან შეზღუდულია. მხოლოდ ცივილიზებული ერების ურთიერთთანამშრომლობის საფუძველზე შეიძლება ტერორიზმის წინააღმდეგ ეფექტურად მუშაობა. ამგვარი საერთაშორისო თანამშრომლობა შეიძლება მოიცავდეს ინტერპოლისა და სხვა აღმასრულებელი ორგანიზაციების გაზიარებას. სამართლებრივი დევნისა და შეკავების მექანიზმების უნიფიცირებული სისტემის არსებობის გარეშე სამოქალაქო ავიაცია ისევ ისეთივე იოლად ხელმისაწვდომი იქნება საჰაერო ხომალდის გამტაცებლებისა და ტერორისტებისათვის. იკაოს მცდელობის მიუხედავად, მოეხდინა შეთანხმებების დან-

[104] იხ. EUGENE SOCOR. The Politics of International Aviation 173 (1991).

ერგვა ერებს შორის საგარეო უსაფრთხოების პრინციპებზე, დღემდე ვერ მოხერხდა ერთიანი უნიფიცირებული და უნივერსალური აღსრულების სისტემის დანერგვა.

ერთ-ერთი ყველაზე ეფექტური გზა ტერორიზმის შეკავებისა, ვფიქრობთ, არის ქვეყნის შიდა კანონმდებლობის გამართულობა და შიდა აეროპორტების უსაფრთხოების ზომების გაძლიერება. საერთო ინტერესების მქონე სახელმწიფოები ვალდებულნი არიან კოლექტიურად შეთანხმდნენ საერთაშორისო აეროპორტების უსაფრთხოების გაძლიერებაზე, ტერორისტებისათვის მკაცრი სასჯელების დაწესებასა და მხარდაჭერის სისტემაზე, ასევე სანქციების დაწესება ქვეყნისათვის, რომელიც დამნაშავეებს თავშესაფარს სთავაზობს ჰუმანიტარული ინტერვენციის დოქტრინის შესაბამისად. სახელმწიფოები ცდილობენ სხვადასხვა მეთოდების შემუშავებას სამოქალაქო ავიაციის წინააღმდეგ მიმართული დანაშაულების აღკვეთისა და ბრძოლისათვის, თუმცა ჯერ კიდევ არ არსებობს საერთაშორისო სამართლებრივი სისტემა უნივერსალური მხარდაჭერისათვის. საუკეთესო საშუალება საჰაერო ტერორიზმის პრევენციის მიზნით, არის შიდა სახელმწიფოებრივი უსაფრთხოების ნორმებისა და იმ შეთანხმებებზე ხელის მოწერა, რომელიც აუქმებს თავშესაფარს.

6.2. საქართველო საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში

საქართველოს პარლამენტმა 1993 წელს მიიღო დადგენილება სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის საერთაშორისო კონვენციასთან მიერთების თაობაზე, რის საფუძველზეც საქართველოს რესპუბლიკის იუსტიციის სამინისტროს დაევალა შეემუშავებინა შესაბამისი წინადადებები შიდასახელმწიფოებრივ კანონმდებლობაში კონვენციის ნორმათა ტრანსფორმირებისთვის. [105]

[105] საქართველოს პარლამენტის დადგენილება სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების ქინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის საერთაშორისო კონვენციასთან შეერთების თაობაზე, თბილისი 1993 წლის 7 დეკემბერი, მუხლი 2.

საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 323-ე მუხლი ახდენს ტერორისტული აქტის განმარტებას, რომლის მიხედვითაც, „ტერორისტული აქტი, ესე იგი აფეთქება, ცეცხლის წაკიდება, ადამიანზე თავდასხმა, იარაღის გამოყენება ან სხვა ქმედება, რომელიც ქმნის ადამიანის სიცოცხლის მოსპობის, მნიშვნელოვანი ქონებრივი ზიანის ან სხვა მძიმე შედეგის განხორციელების საშიშროებას, ჩადენილი ტერორისტული მიზნით. ამავე მუხლის შენიშვნა განსაზღვრავს ტერორისტული მიზნის მნიშვნელობას, კერძოდ „ტერორისტული მიზანი არის მოსახლეობის დაშინება ან ხელისუფლების ორგანოს, უცხო ქვეყნის ხელისუფლების ორგანოს ან საერთაშორისო ორგანიზაციის იძულება, შეასრულოს ან არ შეასრულოს ესა თუ ის მოქმედება, ან ქვეყნის/უცხო ქვეყნის/საერთაშორისო ორგანიზაციის ფუნდამენტური პოლიტიკური, კონსტიტუციური, ეკონომიკური ან სოციალური სტრუქტურების დესტაბილიზაცია ან განადგურება." საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსი აღნიშნულ ქმედებას საკმაოდ მძიმე სასჯელის ზომას უწესებს (12-დან 17 წლამდე, ხოლო დამამძიმებელი გარემოებების არსებობისას 20 წლამდე თავისუფლების აღკვეთა ან უვადო თავისუფლების აღკვეთა). რაც შეეხება საერთაშორისო ტერორიზმში მონაწილეობის ქმედების დეფინიციას, აქ კოდექსი იშველიებს „ტერორიზმთან ბრძოლის შესახებ" საქართველოს კანონის პირველი მუხლის „დ" ქვეპუნქტში მოცემული „საერთაშორისო ტერორიზმის" განმარტებას. დ) საერთაშორისო ტერორიზმი — ტერორისტული საქმიანობა, რომელიც განხორციელდა:

დ.ა) ტერორისტების, ტერორისტული ჯგუფების ან ტერორისტული ორგანიზაციების მიერ სხვა სახელმწიფოს (სახელმწიფოების) ტერიტორიაზე (ტერიტორიებზე), ან თუ ზიანი მიადგა სხვა სახელმწიფოს (სახელმწიფოებს);

დ.ბ) ერთი სახელმწიფოს მოქალაქეთა მიერ მეორე სახელმწიფოს მოქალაქეთა მიმართ;

დ.გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც როგორც ტერორისტი, ისე ტერორიზმის მსხვერპლი არიან ერთი ან სხვადასხვა სახელმწიფოს მოქალაქეები, მაგრამ ტერორისტული აქტი ჩადენილია ამ სახელმწიფოთა ტერიტორიების გარეთ;

ვფიქრობთ, საყურადღებოა სისხლის სამართლის კოდექსის 3291 მუხლის სასჯელის ზომა საჰაერო ან წყლის ხომალდის, რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის ან სხვა საზოგადოებრივი ან სატვირთო ტრანსპორტის მართლსაწინააღმდეგო დაუფლებისათვის ტერორისტული მიზნით. კოდექსი აღნიშნული ქმედებისათვის პირს თავისუფლების აღკვეთით 5-დან 9 წლამდე სჯის. მხედველობაში თუ მივიღებთ ზემოთ აღნიშნულ განმარტებას ტერორისტული მიზნის შესახებ, ფრიად საკვირველია სამოქალაქო ავიაციაში საჰაერო ხომალდის გატაცებისათვის ტერორისტული მიზნით ქმედებისათვის გათვალისწინებული სანქცია იყოს ასეთი მსუბუქი. ტერორისტული მიზანი თავად დიდი საფრთხის წყაროა და უნდა იქნას მაქსიმალურად მკაცრად დასჯილი.

საქართველოს მთავრობა დიდი გამოწვევის წინაშე დგას, გაატაროს ტერორიზმთან ბრძოლის ეფექტური ღონისძიებები, მოახდინოს შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობის შესაბამისობაში მოყვანა საერთაშორისო სტანდარტებთან და მოახდინოს სამოქალაქო ავიაციაზე უსაფრთხოების განხორციელების კონტროლი.

ერთ—ერთი საკვანძო საკითხი, რომელიც სამოქალაქო ავიაციაში განხორციელდა, ეს გახლდათ უსაფრთხოების ნორმების გამკაცრება. საერთაშორისო ორგანიზაციებთან თანამშრომლობით დადგინდა ის ნორმები, რომლებსაც უნდა აკმაყოფილებდნენ ავიაკომპანიები. ამის გამო, რიგ ქართულ ავიაკომპანიებს შეუჩერდათ ფრენის ლიცენზია, თუმცა საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების მოთხოვნებთან თითქმის შესაბამისობაში მოვიდა ფრენის უსაფრთხოების ნორმები.

უსაფრთხოების ნორმების გამკაცრება უშუალოდ დაკავშირებულია „საქართველოსა და ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ (ECAA) შეთანხმებასთან, რომელსაც 2010 წლის 2 დეკემბერს მოეწერა ხელი. „ერთიანი ევროპის ცა“ გულისხმობს საჰაერო სივრცის ფუნქციურ ბლოკებად მოწყობას, უფრო ნაკადების, ვიდრე ეროვნული საზღვრების მიხედვით. პროექტი ითვალისწინებს ევროპის მასშტაბით, ერთიანი წესების, მოთხოვნებისა და პროცედურების დანერგვას. „ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის“ (ECAA) შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული

მოთხოვნების შესაბამისად, ცვლილებები შევიდა სამოქალაქო საავიაციო სფეროში მოქმედ რეგლამენტში.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო აქტიურად თანამშრომლობს ისეთ საერთაშორისო ორგანიზაციებთან როგორიცაა ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო (ECAA) და ევროპის საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოების ორგანიზაცია (UEROCONTROL). სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსა და ევროპის საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოების ორგანიზაციას (UEROCONTROL) შორის ხელი მოეწერა შეთანხმებას სააგენტოს ხელშეწყობის თაობაზე, რომლის თანახმად „ევროკონტროლი" დახმარებას გაუწევს ქართულ მხარეს ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის სტანდარტებით გათვალისწინებული ზედმხედველობის ეროვნული ორგანოს ჩამოყალიბების პროცესში.

6.3. ტერორიზმიდან მომდინარე საფრთხეთა კლასიფიკაცია

სამოქალაქო ავიაციაში საერთაშორისო ტერორიზმის განხილული ასპექტებიდან გამომდინარე, შესაძლოა გამოვყოთ სამოქალაქო ავიაციაში ტერორიზმთან დაკავშირებული რამდენიმე საფრთხე. მაგალითად, საჰაერო ხომალდის გატაცება მძევალთა გაცვლის მიზნით, გადაადგილების/ტრანსფერის მიზნით, საჰაერო ხომალდის განადგურების მიზნით, გარედან შემოსული საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ მიმართული პირდაპირი უკანონო ქმედება, სამოქალაქო ავიაციის სახმელეთო ინფრასტრუქტურის წინააღმდეგ მიმართული ქმედებები, ქმედების პერიფერიული კატეგორიები.[106]

მძევალთა გაცვლის მიზნით საჰაერო ხომალდის გატაცება პირდაპირ მიმართულია ხომალდზე მყოფი მგზავრების წინააღმდეგ, კერძოდ, პოლიტიკური, პროპაგანდისტული და ფსიქოლოგიური ეფექტის მოხდენის მიზნით. ტერორის კლასიკური აქტი, გამოხატული საჰაერო ხომალდზე მძევალთა იძულებით აყვანაში და მათი სიცოცხლის ხელყოფის საფრთხის დემონსტრირებაში, იწვევს ქვეყნისათვის თითქმის გადაუჭრელ პოლიტიკურ და მორალურ-

[106] იხ. Jangir Arasly, Terrorism and Civil Aviation Security: Problems and Trends, the Quarterly Journal, Sarajevo, February 2004. pg 80.

ფსიქოლოგიურ დილემას, რომელიც, ერთი მხრივ, ტერორიზმის აღკვეთასა და, მეორე მხრივ, მძევალთა სიცოცხლის გადარჩენას წარმოადგენს. ტერორიზმის ამგვარი გამოხატულება ტერორისტებს აძლევს საკმარის „შესაძლებლობების ფანჯარას", მიაღწიონ მათთვის სასურველ მიზანს.[107]

ერთ-ერთ ასეთ მაგალითს წარმოადგენს 1991 წლის ნოემბრის შემთხვევა, როდესაც ჯგუფი შამილ ბასაევის მეთაურობით Aeroflot Tupolev — 154 საჰაერო ხომალდს დაეუფლნენ და გაიტაცეს თურქეთის მიმართულებით. ისინი მძევალთა გათავისუფლების სანაცვლოდ ითხოვდნენ ჩეჩენ-ინგუშეთის ავტონომიურ რესპუბლიკაში რუსეთის მთავრობის მიერ დაწესებული საგანგებო მდგომარეობის გაუქმებას.

გადაადგილების მოტივით საჰაერო ხომალდის გატაცებისას ხომალდზე მყოფი მგზავრები არ არიან ტერორისტების სამიზნე, ისინი უბრალოდ უსაფრთხოების გარანტის ფუნქციას ასრულებენ. ამ შემთხვევაში ტერორისტების ძირითად მიზანს წარმოადგენს იმ გეოგრაფიულ არეში გადაადგილება, რომელშიც მათ შესვლა აკრძალული ან შეზღუდული აქვთ გარკვეული მიზეზების გამო. არის შემთხვევები, როდესაც ტერორისტული აქტის ეს ფორმა გარკვეულ მოულოდნელ, უფრო მძიმე შედეგებს აყენებს. მაგალითისათვის, 1996 წელს ეთიოპიის ავიახაზების ბოინგ 767 გატაცებულ იქნა სეპარატისტების მიერ. შესაბამისი მომზადების არქონის გამო, საჰაერო ხომალდი ავარიული რეჟიმით ინდოეთის ოკეანეში ჩავარდა, რასაც 125 ადამიანის სიკვდილი მოჰქვა.

საჰაერო ხომალდის განადგურების მიზნით, მისი გატაცება გულისხმობს, თავად ხომალდის გამოყენებას წინასწარ განსაზღვრული ობიექტის განადგურების იარაღად. ამ შემთხვევაში ტერორისტები განზრახ უშვებენ საჰაერო ხომალდზე მყოფი სამოქალაქო მგზავრების სიცოცხლის მოსპობის გარდაუვალობას. პირველი ასეთი შემთხვევა მოხდა 1994 წლის დეკემბერში, როდესაც ალჟირული ტერორისტული ორგანიზაციის Armed Islamic Group (GIA) წარმომადგენელმა შეიარაღებულმა პირებმა გაიტაცეს Air France Airbus-300 თვითმფრინავი ბორტზე მყოფი 240 სამოქალაქო პირით, პარიზის

[107] იხ. J.Aras, Terrorism: Yesterday, Today and Forever (Baku: Sada publishing house, 2003), 108-109.

ტერიტორიაზე ხომალდის აფეთქების მიზნით. იგივე მოხდა 2001 წლის 11 სექტემბერს, და გასაკვირი არცაა, რომ ამის შემდეგ ვაშინგტონიდან კოლომბომდე რადარები და ცეცხლსასროლი მოწყობილობებია დამონტაჟებული „დაუპატიჟებელი სტუმრებისაგან" მნიშვნელოვანი სამთავრობო ობიექტების დაცვის მიზნით.

პირდაპირი ქმედება საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ გამოიხატება, როგორც თავად ხომალდის, ასევე ხომალდზე მყოფი ეკიპაჟის წევრებისა თუ მგზავრების აფეთქებაში, როდესაც ტერორისტების მიზანია ხომალდისა და მგზავრების განადგურება ჰაერში მატერიალური, პოლიტიკური და ფსიქოლოგიური ზიანის მიყენება. ტერორისტები პრაქტიკაში იყენებენ თვითნაკეთ ასაფეთქებელ მოწლობილობებს, როგორიცაა ყუმბარმტყორცნები, ტანკ-საწინააღმდეგო რაკეტები, გამანადგურებელი ტყვიამფრქვევები და სხვ. ამ მოწყობილობების გამოყენება ეფექტურია ხმელეთთან ახლოს მფრინავ საჰაერო ხომალდების აფეთქებისათვის.

ხელნაკეთი ასეფეთქებელი მოწყობილობა წამზომით ან დეტონაციის ბარომეტრიული სამუშაო მექანიზმებით ეფექტური იარაღი იყო 80-იან წლებში საჰაერო ხომალდების განადგურებისათვის. საჭირო იყო ასაფეთქებელი მოწყობილობის მოთავსება საჰაერო ხომალდზე აფრენამდე (ძირითადად დებდნენ გაგზავნილ ბარგში, ან უდებდნენ მესამე პირს, რომელსაც არ ჰქონდა ინფორმაცია ამის შესახებ). ამგვარი მეთოდით საჰაერო ხომალდის ჩამოგდების ნათელი მაგალითებია Pan American Flight 103 (ლუკერბი, შოტლანდია, 1988 წლის დეკემბერი, მსხვერპლთა რაოდენობა 271) და French UTA Flight 722 (ნიგერია, 1989 წლის ივლისი, მსხვერპლთა რაოდენობა 170). ასევე იყო მცდელობა საჰაერო ხომალდის ისრაელის ბოინგ-747-ის აფეთქებისა (ლონდონი, 1986), როდესაც ასაფეთქებელი მოწყობილობა ტერორისტის მიერ განთავსებული იყო თავისი საცოლის ბარგში მის გაუფრთხილებლად. მგზავრებისა და ბარგის ტექნიკური და ადმინისტრაციული კონტროლის გამკაცრების შედეგად, 1990 წლებიდან თითქმის აღიკვეთა ასაფეთქებელი ნივთიერებების ატანა საჰაერო ხომალდზე, თუმცა საბოლოოდ მაინც ვერ იქნა აღმოფხვრილი, რადგან ტერორისტები გამუდმებით ეძებენ ახალ გზებს ასაფეთქე-

ბელი მოწყობილობების საჰაერო ხომალდზე განთავსებისათვის. კერძოდ, 2001 წელს ტერორისტ ჯონ რაიდს ჰქონდა მცდელობა ამერიკის ავიახაზების თვითმფრინავის განადგურებისა, როდესაც მან პლასტიკური ასაფეთქებელი მოწყობილობა განათავსა საკუთარი ფეხსაცმლის ქუსლში.

პირდაპირი ქმედება საჰაერო ხომალდის წინააღმდეგ გამოიხატება, როგორც თავად ხომალდის, ასევე ხომალდზე მყოფი ეკიპაჟის წევრებისა თუ მგზავრების აფეთქებაში, როდესაც ტერორისტების მიზანია ხომალდისა და მგზავრების განადგურება ჰაერში მატერიალური, პოლიტიკური და ფსიქოლოგიური ზიანის მიყენება. ტერორისტები პრაქტიკაში იყენებენ თვითნაკეთ ასაფეთქებელ მოწლობილობებს, როგორიცაა ყუმბარმტყორცნები, ტანკ-საწინააღმდეგო რაკეტები, გამანადგურებელი ტყვიამფრქვევები და სხვ. ამ მოწყობილობების გამოყენება ეფექტურია ხმელეთთან ახლოს მფრინავ საჰაერო ხომალდების აფეთქებისათვის.

დღესდღეობით, სირთულეს ტერორიზმთან ბრძოლაში წარმოადგენს დისტანციური მართვის ასაფეთქებელი მოწყობილობა, რომლის არსებობა თვითმფრინავზე არაა სავალდებულო.[108]

ტერორისტული აქტის ერთ-ერთი სახე სამოქალაქო ავიაციის სახმელეთო ინფრასტრუქტურის განადგურებაა. ამ შემთხვევაში ტერორისტების მიზანი პოლიტიკური, მატერიალური და ფსიქოლოგიური ზიანის მიყენებაა, და მისი ფარგლები საკმაოდ ვრცელია (შესაძლოა მოხდეს მგზავრების, ტვირთის, საწვავის ტანკერების, საჰაერო მიმოსვლის რადარების და სხვა ობიექტების განადგურება. ხშირ შემთხვევაში ხმელეთზე არსებული თვითმფრინავი ხდება ტერორისტების იოლი სამიზნე). ამის დასტურად შესაძლოა მოვიყვანოთ შრი ლანკასა და კოლუმბიაში მიმდინარე სამოქალაქო ომები.

დასაშვებია, ასევე, სამოქალაქო ავიაციის გამოყენება პროპაგან-

[108] ამგვარ მოწყობილობებს მოიხსენიებენ როგორც man-portabble air defense system (MANPAD), რომელსაც ძირითადად თვითმფრინავის შიგნით ათავსებენ. ამგვარ მოწყობილობაში ერთადაა შერწყმული როგორც ყუმბარის ფუნქცია, ასევე დისტანციური მართვის შისტემა. ზომით საკმაოდ მცირეა და ადამიანებს თავისუფლად შეუძლიათ მისი გადაადგილება, მზაობაში მოსაყვანად საკამრისია სულ რამოდენიმე წუთი. მისი ყიდვა საკმაოდ იოლია და ჯდება 5000-დან 20,000 დოლარამდე.

დისტული ან სხვა სახის ოპერაციული დოკუმენტების, ხოლო იშვიათ შემთხვევებში, იარაღის, ყუმბარების, რადიოაქტიური ან/და მომწამლავი ნივთიერების გადატანის მიზნით. ნაკლებად გავრცელებულია შემთხვევები, როდესაც სამოქალაქო ავიაცის გვერდის ავლით ხდება ტერორისტებისა და მძევლების კონკრეტულ გეოგრაფიულ ადგილზე მისაყვანად. მაგალითისათვის, სკოლის მოსწავლეების მძევლად აყვანა რუსეთის ჩრდილოეთ ოსეთის ავტონომიურ რესპუბლიკაში 1988 წელს.

საერთაშორისო ტერორიზმისა და ტრანსნაციონალური ორგანიზებული დანაშაულის ურთიერთდამოკიდებულება ახალი ფაქტორია სამოქალაქო ავიაციისათვის საფრთხის შექმნის თვალსაზრისით. უნდა აღინიშნოს, რომ სამოქალაქო ავიაცია კრიმინალური გაერთიანებების ინტერესების სფეროში შედის, რომლებიც ჩართულნი არიან უკანონო მიგრაციაში, ნარკოტიკებით ვაჭრობაში, კონტრაბანდული იარაღისა და საბრძოლო მასალების, ხელოვნების ნიმუშების გადატანასა და სხვ. ეს ყველაფერი კი ხდება სამოქალაქო ავიაციის ჩვეული რეჟიმის დარღვევის გარეშე, კანონიერი თუ ყალბი საბუთების საფუძველზე. სამოქალაქო ავიაციისათვის საფრთხის შექმნა ორგანიზებული დანაშაულით ამ შემთხვევებში უნდა ჩაითვალოს, როგორც არაპირდაპირი საფრთხე, ვინაიდან ხდება მხოლოდ სამოქალაქო ბრუნვიდან ამოღებული ნივთების გადაადგილება ერთი გეოგრაფიული ადგილიდან მეორეში, რაც შეიძლება სწრაფად და ფარულად. გამომდინარე იქიდან, რომ საერთაშორისო ტერორისტები ძირითადად ფინანსდებიან ორგანიზებული დანაშაულის შედეგად მიღებული თანხებით, არ შეიძლება ტერორიზმთან ბრძოლის საკითხები განიხილებოდეს ორგანიზებული დანაშაულის გარეშე.

მიუხედავად იმისა, რომ ამ ნაწილში არ არის სრულყოფილად ამოწურული, ვეცადეთ, წარმოგვეჩინა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციაში განხორციელებული ტერორისტული აქტების გავლენა მსოფლიოს ერებზე და მათ საფუძველზე შექმნილ საერთაშორისო სამართლებრივ აქტებზე.

მნიშვნელოვანი და აუცილებელიცაა გატარდეს გარკვეული ქმედებები სამოქალაქო ავიაციაში ტერორიზმის აღმოფხვრისათ-

ვის. კერძოდ: მოხდეს საერთაშორისო საჰაერო სატრანსპორტო უსაფრთხოების სისტემების გამკაცრება, რაც გამოიხატება მომსახურე პერსონალის კვალიფიციურ გადამზადებაში, უახლესი დეტექტორული მოწყობილობების დანერგვაში (რომელიც თუნდაც პლასტიკურად ნაკეთ უკანონო ნივთს გამოააშკარავებს), შესაბამისი სამგზავრო და სხვა საბუთების საგულდაგულო დათვალიერებაში, თვითმფრინავის ბორტისა და საბარგო საცავის შემოწმებაში, ასევე, აეროპორტის მიმდებარე ტერიტორიის უსაფრთხოების გაძლიერებაში; მოხდეს პრევენციული სახის ტექნიკური სამუშაოების გაწევა, მაგალითად, შემუშავდეს მონაცემთა ბაზები სავარაუდო საფრთხის მატარებელი მგზავრებისა, რადიკალური პოლიტიკური ჯგუფის წევრებისა, რელიგიური სექტის წარმომადგენლებისა და მოხდეს მათი საგულდაგულო შემოწმება სხვა მგზავრებთან შედარებით.

ჰააგის კონვენციის მე-4 მუხლის თანახმად, სახელმწიფომ თავად უნდა დააწესოს თავისი იურისდიქცია კონკრეტულ ქმედებაზე, ვინაიდან ის ავტომატურად არ ვრცელდება მათზე. სახელმწიფოები, რომლებსაც აქვთ უფლებამოსილება განახორციელონ იურისდიქცია, შესაძლოა იყვნენ: სახელმწიფო, სადაც საჰაერო ხომალდია დარეგისტრირებული, სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეც ეშვება საჰაერო ხომალდი, რომელზეც დანაშაული მოხდა; სახელმწიფო, რომელიც საჰაერო ხომალდის მოიჯარის საქმიანობის ან მუდმივი სამყოფელი ტერიტორიაა. აღნიშნულიდან გამომდინარე, სახელმწიფოთა შორის შესაძლოა მოხდეს დისკოორდინირება თუ რომელმა მათგანმა გაავრცელოს იურისდიქცია მომხდარ ტერორისტულ აქტზე. თუ გავითვალისწინებთ იმასაც, რომ უფლებამოსილ სამ სახელმწიფოთა შორის შესაძლოა არ არსებობდეს ერთიანი პოლიტიკა ქმედებასთან მიმართებით და არ მოახდინოს რომელიმე მათგანმა დროული რეაგირება ქმედებაზე, ამან შესაძლოა გამოიწვიოს ტერორისტის მიერ დანაშაულის წარმატებით განხორციელება და შემდგომ უკვე თავშესაფრის იოლად მოძებნა.

გამომდინარე აქედან, ვფიქრობთ, საჭიროა, საერთაშორისო სამართლებრივი მექანიზმების გაუმჯობესება გლობალური თანამშრომლობის ოპერატიული მოქმედებებისათვის. ასევე, უნდა მოხდეს

ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის ყველა ხელმომწერი სახელმწიფოსათვის იკაოს პრაქტიკულ რეკომენდაციებს გააჩნდეს შესასრულებლად სავალდებულო ხასიათი.

7. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის რეკომენდაციები და საქართველოს კანონმდებლობა

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციასთან მიერთებით (1993), საქართველო გახდა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაოს) წევრი და ამ კონვენციის მოთხოვნებისა და მის დანართებში ასახული საერთაშორისო სტანდარტებისა და რეკომენდებული პრაქტიკის შესრულების ვალდებულება იკისრა.

მსოფლიოში დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ უკანონო ჩარევის აქტებისგან საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დაცვას. ამ მიზნით, იკაომ შეიმუშავა საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებისა და გატაცების წინააღმდეგ მიმართული სამართლებრივი დოკუმენტი.

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებით მგზავრთა უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფის მიზნით, მკვლევართა ჯგუფის მუშაობის შედეგების გათვალისწინებით, იკაოს ასამბლეამ მიიღო რეზოლუცია (A-33-4) მიმართვით[109], რომელსაც თან ერთვის ჯგუფის მიერ მომზადებული ტიპობრივი კანონმდებლობა. ამ რეზოლუციით ჩამოყალიბებულია ყველა შეთანხმებულ სახელმწიფოთა მიმართვა, რაც შეიძლება სწრაფად მიიღონ ეროვნული კანონი და დებულება უდისციპლინო ან წესრიგის დამრღვევი მგზავრების პრობლემების ეფექტური გადაწყვეტის მიზნით, რომელიც, შეძლებისდაგვარად, შეიცავს ტიპობრივი კანონმდებლობის დამატებებს.

ძირითადი მოქმედების ფარგლებში, მკვლევართა ჯგუფმა საჭიროდ მიიჩნია კონკრეტულ სამართალდარღვევათა ჩამონათვლის მომზადება ეროვნულ კანონმდებლობაში შესატანად, ასეთ სამართალდარღვევებზე იურისდიქციის გავრცელება და კონკრეტუ-

[109] www. icao.org

ლი მექანიზმების განსაზღვრა.

ჯგუფმა აღნიშნა, რომ ზოგიერთმა სახელმწიფომ, კერძოდ, ავსტრალიამ, კანადამ, აშშ-მ და გაერთიანებულმა სამეფომ მიიღეს ზოგიერთ სამართალდარღვევაზე საკუთარი იურისდიქციის გავრცელების გადაწყვეტილება, რაც განხორციელდა საზღვარგარეთის იმ საჰაერო ხომალდებზე, რომლებმაც შემდეგ მოახდინეს დაფრენა მათ ტერიტორიაზე. იკაომ გააანალიზა ამ ქვეყნების შესაბამისი საკანონმდებლო დებულებები. მიჩნეულია, რომ პრაქტიკული ხასიათის ისეთი ღონისძიებების გვერდით, როგორიცაა პერსონალის სწავლება და ავიაკომპანიის სამოქმედო პროგრამის შემუშავება, სახელმწიფო კანონმდებლობაში შეტანილი ცვლილებები მოცემულ ეტაპზე მოქმედებს ძირითად და უშუალო მექანიზმად უდისციპლინო მგზავრთა პრობლემების გადასაწყვეტად.

მკვლევართა ჯგუფი თვლის, რომ აღნიშნული პრობლების გადასაჭრელად, მთავრობის მიერ უფრო ეფექტური ღონისძიებების გატარებაა საჭირო. ამიტომ, იქ, სადაც საჭირო ღონისძიებები ჯერ მიღებული არ არის, აუცილებელია შემუშავდეს შესაბამისი ზომები, მათ შორის – სამართლებრივი.

სამართალდარღვევათა ერთგვაროვანი ჩამონათვალის არსებობა საჭიროდ ითვლება ორი მიზეზით: პირველ რიგში, იმიტომ, რომ სახელმწიფოს ჰქონდეს სამართალდარღვევათა საერთო განმსაზღვრელი სამართლებრივი დევნის საფუძველი და, მეორე, ჩამოყალიბდეს ერთგვაროვანი კრიტერიუმები სახელწიფოების მიერ თავიანთი შესაბამისი იურისდიქციის გამოყენების შესახებ.

სახელმწიფო საზღვრის გადაკვეთა საჰაერო ხომალდების მიერ ნიშნავს იმას, რომ ისინი ხვდებიან სხვადასხვა კანონისა და წესის იურისდიქციაში.

სამართლებრივი და ნორმატიული დებულებების განსხვავებებთან დაკავშირებით, ქმედება ან უმოქმედობა, რომელიც ითვლება სამართალდარღვევად ერთ იურისდიქციაში, შეიძლება არ იქნეს ამ კუთხით განხილული მეორეში. იმ შემთხვევაში, თუ სამართალდარღვევის ჩადენაში ეჭვმიტანილი პირი სამართლებრივ პასუხისგებაში (დევნაში) უნდა მიეცეს ქვეყანაში, რომლის ტერიტორიაზეც დაფრინ-

და საზღვარგარეთის საჰაერო ხომალდი, შეიძლება წარმოიშვას კითხვა, ითვლება თუ არა მისი ქმედება ან უმოქმედობა სამართალდარღვევად, არა მხოლოდ იმ სახელმწიფოშიც, სადაც დაფრენა მოხდა, არამედ იმ სახელმწიფოში, სადაც რეგისტრირებულია საჰაერო ხომალდი და სადაც მოხდა ქმედება ან უმოქმედობა. ამიტომ, მკველევართა ჯგუფმა მიზანშეწონილად მიიჩნია სამართალდარღვევათა ჩამონათვალის შემუშავება.

რამდენადაც იურისდიქციის საკითხი უდისციპლინო მგზავრების მიმართ ზოგჯერ დაკავშირებულია ექსტერიტორიულობასთან, საჰაერო ხომალდის დაფრენის სახელმწიფო შეიძლება შეეჯახოს ზოგიერთ სიძნელეს საკუთარი იურისდიქციის მოქმედების სფეროში. ამგვარ შემთხვევაში, სამართალდარღვევათა ერთგვაროვანი ჩამონათვალი დაეხმარება სახელმწიფოებს, განსაკუთრებით იმას, რომელშიც დაფრინდა ეჭვმიტანილმგზავრებიანი საჰაერო ხომალდი.

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟისათვის თავდასხმისა და სხვა წინააღმდეგობების შემქმნელ აქტთა ჩამონათვალი შემდეგია:

1. ფიზიკური ან სიტყვიერი თავდასხმა, შეშინება ან მუქარა ეკიპაჟის წევრების მიმართ;

2. საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოების, თვითმფრინავის სალონში მყოფი ნებისმიერი პირისა და საკუთრების უსაფრთხოების ან სალონში დისციპლინის დაცვის მიზნით საჰაერო ხომალდის მეთაურის ან ეკიპაჟის წევრის მიერ საჰაერო ხომალდის მეთაურის სახელით გაკეთებული კანონიერი მითითების შესრულებაზე უარის თქმა;

3. „თავდასხმა და სხვა აქტები, რომლებიც საშიშროებას უქმნის უსაფრთხოებას, არღვევს წესრიგს ან დისციპლინას სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე" (რეკომენდაციებში) განიხილება სამართალდარღვევები, რომლებიც კონკრეტულად ეკიპაჟის წევრების წინააღმდეგ არ არის მიმართული;

4. ფიზიკური ან სიტყვიერი თავდასხმა, შეშინება ან მუქარა სხვა პირის მიმართ.

5. განზრახ ზიანის მიყენება, ქონების განადგურება ან ხელყოფა, ინტოქსიკაციის გამომწვევი სპირტიანი სასმელების ან ნარკოტი-

კული საშუალებების გამოყენება;

6. „სხვა სამართალდარღვევები, რომლებიც ხორციელდება სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის სალონში“, მოიცავს სხვა სამართალდარღვევებსაც, რომლებიც პირველ ორ კატეგორიაში არ ხვდება.

7. მოწევა ტუალეტში ან სხვა იმ ადგილებში, რამაც საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას შეიძლება მუქარა შეუქმნას;

8. საჰაერო ხომალდის სალონში დამონტაჟებულ მოწყობილობათა დაზიანების, ბოლის აღმოჩენის ან უსაფრთხოების უზრუნველმყოფი სხვა მოწყობილობის მწყობრიდან გამოსვლა;

9. პორტატული (ჯიბის) ელექტრონული მოწყობილობების გამოყენება, თუ ეს აკრძალულია.

ჩამონათვალში ჩართულ სამართალდარღვევათა პირველ კატეგორიაში შედის სამართალდარღვევები, რომლებიც საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრების საქმიანობაში ჩარევასთან არის დაკავშირებული.

ეკიპაჟის წევრები საჭიროებენ განსაკუთრებულ დაცვას, რადგან ისინი პასუხს აგებენ არა მხოლოდ წესრიგისა და დისციპლინის შენარჩუნებაზე, არამედ საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებაზეც. მათი სამართლებრივი მდგომარეობა, გარკვეულ ხარისხში, შეიძლება შევადაროთ პოლიციელის ან სამართალდამცავის მდგომარეობას მიწაზე. მართლაც, ზოგიერთ სახელმწიფოში საჰაერო ხომალდის მეთაური ინიშნება წესრიგის დამცველად საჰაერო ხომალდის ფრენის განმავლობაში. მრავალი ქვეყნის სისხლის სამართლის კოდექსით, სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას პოლიციელის ან სამართალდამცველის წინააღმდეგ ჩადენილი დანაშაულის დროს განსაზღვრულია სასჯელის მკაცრი ზომა, ვიდრე საზოგადოების რომელიმე რიგითი წევრის მიმართ ჩადენილი დანაშაულის დროს. ამ საყოველთაოდ მიღებული პრაქტიკის გათვალისწინებით, მოწოდებულია დაცვის ისეთი საშუალებები, ეკიპაჟის წევრებს, რომლებიც უზრუნველყოფენ ქცევის წესების დაცვას და ამყარებენ შესაბამის წესრიგს საჰაერო ხომალდის სალონში. ფრაზა „მცირდება ეკიპაჟის წევრის შესაძლებლობა შეასრულოს ეს მოვალეობები“,

პირველი თავის პირველმა პუნქტმა, უნდა მოიცვას ზოგიერთი ის ვითარება, რომელიც შეიძლება არ იყოს ნაგულისხმევი ფრაზაში: „იქმნება წინააღმდეგობანი ეკიპაჟის წევრების მიერ ამ მოვალეობების შესრულებისა“, და, ამასთან ერთად, უზრუნველყონ ეკიპაჟის უფრო მყარი და ფართო დაცვა. ეს წინადადება არ მოიცავს ეკიპაჟის წევრის მიმართ უმნიშვნელო არასასურველ ქმედების შემთხვევას, მაგალითად, ფსიქოლოგიურ ზემოქმედებას, როდესაც აქტი მიმართულია ეკიპაჟის მეორე წევრის მიმართ და, ფაქტობრივად, არ ამცირებს ეკიპაჟის წევრის შესაძლებლობას, შეასრულოს თავისი მოვალეობები.

ამავე რეკომენდაციების ჩამონათვალის მეორე ნაწილის მიმართ, მხედველობაში უნდა ვიქონიოთ, რომ მითითების მიცემის უფლება, საბოლოოდ აქვს საჰაერო ხომალდის მეთაურს. ამასთან ერთად, ეკიპაჟის წევრის გაცემული მითითებები, ითვლება მეთაურის სახელით გაცემულ მითითებებად, თუ საწინააღმდეგო არ არის დამტკიცებული.

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდში სამართალდარღვევის მეორე კატეგორიას მიეკუთვნება სამართალდამრღვევები, რომლებიც საფრთხეს უქმნის ან ხელს უშლის შესაბამისი წესრიგისა და დისციპლინის დაცვას. რეკომენდაციების ჩამონათვალის მეორე ნაწილის პირველ პუნქტში, ფიზიკური ძალადობის აქტი ასეთი პირის მიმართ, განიხილება, როგორც საჰაერო ხომალდზე, უსაფრთხოების ან შესაბამისი წესრიგისა და დისციპლინის დარღვევის ხელის შემშლელი მოქმედება.

ამ შემთხვევაში სახელმწიფო ბრალმდებელი არ არის ვალდებული დაამტკიცოს, რომ ხასიათის მიხედვით, შესაბამისი ქმედება მოსალოდნელი სამართალდარღვევისა, საფრთხეს უქმნიდა უსაფრთხოებას ან არღვევდა საზოგადოებრივ წესრიგს. ტერმინი „ფიზიკური ძალადობა პირის წინააღმდეგ“, თავისი მნიშვნელობით, ითვალისწინებს ფიზიკური კონტაქტის არსებობას, მაგრამ არ არის აუცილებელი – ზიანის მიყენებით.

ფიზიკურმა კონტაქტმა არ უნდა გამოიწვიოს სხეულის დაზიანება, არ უნდა ხელყოს ჯანმრთელობა, არ დაარღვიოს დაზარალე-

ბულის სიმშვიდე და არ ჰქონდეს უბრალოდ შემთხვევითი ხასიათი. ტერმინი „თავდასხმა და ძალადობა არასრულწლოვანზე“ გულისხმობს უზრუნველყოფას ბავშვების განსაკუთრებული დაცვისა, რომლებიც უფრო მეტად დაუმორჩილებლები არიან ასეთი სახის ქმედებების მიმართ, ვიდრე უფროსები.

მოცემული მდგომარეობის ქმედების გამოყენების მიზნისთვის, მეორე პუნქტის ნაწილში მითითებული იქნება იურისდიქციის შეზღუდვისკენ მიმართული სამართალდარღვევა.

იმ სახელმწიფოს იურისდიქცია, სადაც განხორციელდა დაფრენა, გამოყენებული იქნება იშვიათად, მაგრამ უფრო სერიოზულ შემთხვევებში. იმ შემთხვევების მიმართ, რომლებიც უშუალოდ ექცევა ტერიტორიულ ან დროშის სახელმწიფოს იურისდიქციაში, სახელმწიფო ძველებურად თავისუფალია განიხილოს, მაგალითად, უბრალო თავდასხმა, როგორც დასჯადი სამართალდარღვევა, იმისგან დამოუკიდებლად, შეუქმნა თუ არა ამ თავდასხმამ მუქარა უსაფრთხოების დაცვას ან შესაბამისი წესრიგისა და დისციპლინის დარღვევას საჰაერო ხომალდის სალონში.

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, კონკრეტული სტილისაგან და საკანონმდებლო სტილისა და მეთოდების შემუშავების მეთოდებისაგან დამოუკიდებლად, სხვადასხვა ქვეყნის საკანონმდებლო დებულებების სტილისა და მეთოდების შემუშავებით, საერთაშორისო ერთგვაროვნების უზრუნველყოფის მიზნით, საქართველომ ეს ჩამონათვალი უნდა შეიტანოს სისხლისა და ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში.

ჩამონათვალი, როგორც აღინიშნა, გამოყენებული უნდა იყოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე განხორციელებულ ზოგიერთ სამართალდარღვევებისას. მიუხედავად ექსპერტთა წინადადებისა იმის შესახებ, რომ იმ ინციდენტების ქვეშ, რომლებიც დაკავშირებულია არადისციპლინირებული მგზავრების მოქმედებასთან, იგულისხმებოდა ინციდენტები, რომლებიც მოხდა არა მხოლოდ საჰაერო ხომალდზე, არამედ მიწაზეც – სამართალდარღვევები, ჩადენილი მიწაზე (მაგ. აეროპორტის შენობებში), არ არის შეტანილი ჩამონათვალში. შეგახსენებთ, რომ აეროპორტები, როგორც წესი, იმყოფებიან საქა-

რთველოს იურისდიქციაში, რომლებზეც ვრცელდება ჩვენი ქვეყნის შიდა კანონმდებლობა.

ჩამონათვალში არსებული ტიპობრივი კანონმდებლობა სამართალდარღვევისათვის დასჯის საკითხს არ ეხება, ითვლება, რომ ეს საკითხი უნდა გადაწყდეს ქვეყნის შეხედულებისამებრ, საერთო პრინციპების მიხედვით და იმის გათვალისწინებით, რომ საჰაერო ხომალდზე ჩადენილი ასეთი სამართალდარღვევა შეიძლება ჩაითვალოს უფრო სერიოზულად, ვიდრე მიწაზე ჩადენილი დანაშაული. იკაოს მკვლევართა ჯგუფი რეკომენდაციას იძლევა, რომ სასჯელის ზომები აუცილებლად უნდა შეესაბამებოდეს სამართალდარღვევის სიმძიმეს.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით გათვალისწინებულია პასუხისმგებლობა ისეთი დარღვევისათვის, როგორიცაა: სანიტარიულ-ჰიგიენური და სანიტარიულ-ეპიდსაწინააღმდეგო წესების დარღვევა ტრანსპორტზე, ფრენის უსაფრთხოების წესების დარღვევა აეროდრომის რაიონში, სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ნივთიერებებისა და საგნების გადაზიდვის წესების დარღვევა, საჰაერო ხომალდზე ქცევის წესების დარღვევა, საჰაერო ტრანსპორტზე ტვირთის დაცვა, შენახვის უზრუნველსაყოფად გათვალისწინებული წესების დარღვევა და სხვ. მაგრამ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით გათვალისწინებული სახდელები აშკარად არ შეესაბამება იმ შესაძლო ზიანს, რომელიც შეიძლება ადამიანის სიცოცხლეს, ჯანმრთელობას, ქონებას მიადგეს.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, სწორი იქნება, თუ კანონმდებელი აუცილებლად გაითვალისწინებს იკაოს მიერ მომზადებულ რეკომენდაციებს.

§7. „უდისციპლინო მგზავრების“ საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება

უდისციპლინო მგზავრების მართლსაწინააღმდეგო ქმედებების აღკვეთის პრობლემა დღეს არ წარმოშობილა. საერთაშორისო სამო-

ქალაქო ავიაციის ორგანიზაციისა (იკაო) და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (იატა) მიერ ჩატარებულმა კვლევამ აჩვენა, რომ ხდება მგზავრების არაადეკვატური ქმედებების შემთხვევების მდგრადი ზრდა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ბორტზე. [110]

„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" ჩიკაგოს კონვენციის მე-17 დანართის თანახმად, „უდისციპლინო" ან „წესრიგის დამრღვევი" მგზავრების ცნების ქვეშ იგულისხმებიან მგზავრები, რომლებიც არ იცავენ საჰაერო ხომალდების ბორტზე ქცევის წესებს და რომლებიც არ ასრულებენ ეკიპაჟის წევრების მითითებებს და ამით არღვევენ საჰაერო ხომალდების ბორტზე წესრიგსა და დისციპლინას.

ასეთი ქმედებების შედეგად შეიძლება წარმოიშვას ფრენის შესრულების, იმ პირების სიცოცხლისათვის უსაფრთხოებისადმი საშიშროება, რომლებიც იმყოფებიან საჰაერო ხომალდის ბორტზე, გახდეს ფრენის გეგმის დარღვევის, დაუგეგმავი დაფრენის დაუსაბუთებელი ხარჯების მიზეზი და ა. შ.

ბოლო ხანებში ასეთი ინციდენტების უპრეცედენტო ზრდა სრულებით გასაგებად იწვევს მსოფლიო საავიაციო თანამეგობრობის შეშფოთებას.

„საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულთა და ზოგიერთი სხვა მოქმედების შესახებ" ტოკიოს 1963 წლის 14 სექტემბრის საერთაშორისო კონვენციის თავდაპირველ მიზანს წარმოადგენდა საჰაერო ხომალდის გატაცების შემთხვევაში ქმედებების სამართლებრივი რეგლამენტირება. შემდგომში ტოკიოს კონვენციის გამოყენების პრაქტიკამ აჩვენა მისი ცალკეული დებულებების გამოყენების შესაძლებლობა არა მხოლოდ საჰაერო ხომალდების ბორტზე დანაშაულებთან მიმართებაში, არამედ სხვა სამართალდარღვევათა მიმართაც, რომლებიც ცალკეული სახელმწიფოების ეროვნული კანონმდებლობით განეკუთვნება უფრო დაბალ დონეს.

ამრიგად, იმის მხედველობაში მიღებით, რომ ცალკეული სახელმწიფოების ეროვნული კანონები ითვალისწინებს იურისდიქციის

[110] <favt.ru/public/materials//f/b/c/e/7/fbce7cacd5a2d16e78ec70fc9951127d.pdf>

ნორმების გამოყენების სხვადასხვა სცენარებს უდისციპლინო მგზავრების მიმართ, ტოკიოს კონვენციის ავტორების მისწრაფება, მიაღწიონ გარკვეულ ერთგვაროვნობას ამ სფეროში, უნდა იქნას აღიარებული, როგორც გასაგები და დროული.

თუმცა, როგორც აჩვენა შემდგომში სამართლის გამოყენების პრაქტიკამ, სამართლებრივი რეგულირების გარეშე დარჩა მთელი რიგი დებულებები, რომელთაც პრინციპული მნიშვნელობა გააჩნიათ. სწორედ ამიტომ 2013 წლის 3 ნოემბერს იკაო-ს საბჭომ გადაწყვიტა შეეტანა იურიდიული კომიტეტის მუშაობის საერთო პროგრამაში საკითხი: „აქტები ან სამართალდარღვევები, რომლებიც იწვევენ საერთაშორისო საავიაციო თანამეგობრობის შეშფოთებას, მაგრამ არ ხვდებიან არსებული საჰაერო სამართლის დოკუმენტების მოქმედების ქვეშ".

ხარვეზების აღმოფხვრის აუცილებლობის თაობაზე საერთაშორისო საჰაერო სამართალში ინციდენტების რაოდენობის ზრდასთან დაკავშირებით, რომლებიც დაკავშირებულია უდისციპლინო მგზავრებთან, არაერთხელ იქნა გამოთქმული ასევე საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის მიერ.

იურიდიულმა კომიტეტმა მხარი დაუჭირა ამ ინიციატივას და მიღებული იქნა გადაწყვეტილება ამ პრობლემის ირგვლივ სამუშაო ჯგუფის დაფუძნების თაობაზე. იმის მხედველობაში მიღებით, რომ საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროს მოცემულ თემატიკაზე წარმოადგენს 1963 წლის ტოკიოს კონვენცია, საერთაშორისო თანამეგობრობის ყველა შემდგომი ძალისხმევა მიმართულ იქნა კონვენციის მოთხოვნების მოქმედ პრაქტიკასთან შესაბამისობაში მოყვანა, სამართლის გამოყენების პროცედურების ჰარმონიზაცია, საჰაერო ხომალდის მეთაურის უფლებამოსილებების მკაფიოდ განსაზღვრა მართლსაწინააღმდეგო ქმედებების აღკვეთის ნაწილში და ა. შ.

ორგანიზაციულად ეს განმტკიცებული იყო იკაოს იურიდიული კომიტეტის სპეციალური ქვეკომიტეტის შექმნით ტოკიოს კონვენციის განსახილველად განსაკუთრებული აქცენტით უდისციპლინო მგზავრებთან მიმართებაში.

ტოკიოს კონვენციის სამართლებრივად გამოყენების პრაქტიკის განხილვისას აღნიშნული იქნა იურისდიქციული საკითხების გადახედვის ან კორექტირების აუცილებლობა. იკაო-ს პრაქტიკულად ყველა ფორუმზე მუდმივად განიხილება ეს იურისდიქციული ხარვეზი და გამოითქმება შესაბამისი რეკომენდაციები.

საკითხის არსი მდგომარეობს იმაში, რომ აუცილებელი იურისდიქციის არარსებობა (კონვენცია იურისდიქციას ანიჭებს საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფოს) აძლევს მრავალ მგზავრს (პირებს), რომლებიც არღვევენ წესებს (საჰაერო ხომალდის ბორტზე ქცევის წესებს), შესაძლებლობას თავი აარიდონ პასუხისმგებლობას იმ შემთხვევებშიც კი, როდესაც ირღვევა ფრენის გეგმა, ხდება დაუგეგმავ აეროდრომზე დაფრენა და ა. შ.

იკაო-ს მიერ შემუშავებულ საინსტრუქციო მასალაში სამართლებრივი ასპექტების თაობაზე უდისციპლინო და წესების დამრღვევი მგზავრების პრობლემასთან მიმართებაში კონკრეტულ მაგალითზე საკმაოდ ნათლად არის ასახული ეს სამართლებრივი ხარვეზი, რომელიც დაკავშირებულია ტოკიოს კონვენციასთან.

2000 წელს ტაილანდის ავიაკომპანიის თვითმფრინავი გამოფრინდა ტაილანდის საერთაშორისო აეროპორტიდან და მიემართებოდა იაპონურ აეროპორტ ოსაკაში. მგზავრობის დროს, მგზავრმა მონღოლეთიდან ორჯერ მოუკიდა სიგარეტს ბიზნეს კლასის სალონის ტუალეტში. როდესაც ტაილანდის ავიახაზების ბორტგამყოლმა მოითხოვა ბორტზე სიგარეტის მოწევის შეწყვეტა, მას მგზავრმა მიაყენა შეურაცხყოფა და მოექცა ფიზიკური თავდასხმის ქვეშ. ინციდენტის შედეგად ბორტგამყოლმა მიიღო სხეულის მძიმე დაზიანებები. დანიშნულების აეროპორტ ოსაკაში საჰაერო ხომალდის ჩაფრენის შემდეგ რეისის კაპიტანმა მოსთხოვა სამართალდამცველებს უდისციპლინო მგზავრის დაკავება. ფიზიკური გარემოებების შეფასების შემდეგ პოლიცია მივიდა დასკვნამდე, რომ მას არა აქვს უფლება მისცეს პასუხისგებაში დანაშაულებისათვის, რომლებიც იქნა ჩადენილი: ა) საჰაერო ხომალდის ბორტზე, რომელიც რეგისტრირებულია სხვა სახელმწიფოში, იაპონიის გარდა (ტაილანდში); ბ) იაპონიის ტერიტორიის გარეთ (ანუ სადღაც ღია ზღვის თავზე); გ)

სამართალდამრღვევის მიმართ, რომელიც არ არის იაპონიის მოქალაქე. იმის მხედველობაში მიღებით, რომ იაპონიის სამართლებრივი სისტემა არ ავრცელებს იაპონიის იურისდიქციას ასეთი აქტების განხილვაზე, აეროპორტის პოლიციამ გაათავისუფლა მონღოლი მგზავრი სასამართლო განხილვის ან ჯარიმის დადების გარეშე. მონღოლი მგზავრი დარჩა თავისუფალი აბსოლუტური დაუსჯელობის პირობებში, მიუხედავად იმისა, რომ მან სერიოზული საფრთხის ქვეშ დააყენა კონკრეტული რეისის უსაფრთხოება.

იმის გათვალისწინებით, რომ რეგისტრაციის სახელმწიფო ყოველთვის არ ემთხვევა ექსპლუატანტ სახელმწიფოს და სხვადასხვა მიდგომებია სხვადასხვა სახელმწიფოში „იურიდიული პასუხისმგებლობის“ ცნების მიმართ, აუცილებელია შესაბამისი ცვლილებების შეტანა ტოკიოს კონვენციაში იმ სახელმწიფოსათვის იურისდიქციის მინიჭების გზით, რომლის სამოქალაქო საჰაერო ხომალდიც გახდა იძულებული დაფრენილიყო უდისციპლინო მგზავრის გადმოსასმელად.

თვითონ იდეა დაფრენის სახელმწიფოსათვის იურისდიქციის მინიჭებისა არახალია. მოქმედ საერთაშორისო კონვენციებს, რომლებიც არეგულირებენ ურთიერთობებს ამ სფეროში, შეიძლება მივაკუთვნოთ უკანონო აქტებთან ბრძოლის კონვენცია, რომელიც მიმართულია სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ.

ასეთი მიდგომის ერთ-ერთ უკანასკნელ შეფასებას შეიცავს საჰაერო სამართლის საერთაშორისო კონფერენციის მასალები (მონრეალი, 2014 წლის 26 მარტი — 4 აპრილი (Doc 10034).

აღნიშნულია, რომ „...ექსპლუატანტ სახელმწიფოს ჩართვა და დაფრენის სახელმწიფოს იურისდიქციის განხორციელება დაეხმარება უდისციპლინო ქცევის რაოდენობის ზრდის ტენდენციის შემცირებას საჰაერო ხომალდის ბორტზე... ძალზე სასურველია მოცემული იურისდიქციების შექმნა... დარჩა იმ საკითხის გადაწყვეტა, იქნება თუ არა ასეთი იურისდიქციები სავალდებულო თუ ფაკულტატური““.

სახელმწიფოების იურისდიქციის პრობლემების გარდა იკაო და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (იატა) აფიქსირებენ, როგორც მინიმუმ ორ პრობლემას, რომელთა გადაწყვეტაც

აუცილებელია უახლოეს მომავალში. ეს საკითხი, რომელიც დაკავშირებულია მართლსაწინააღმდეგო აქტების მკაფიო კლასიფიკაციის არარსებობასთან და ტოკიოს კონვენციის გამოყენების სფეროს საკითხი.

სახელმწიფო საზღვრის გადაკვეთისას, საჰაერო ხომალდი ხვდება სხვადასხვა კონვენციის ნორმისა და კანონქვემდებარე აქტის მოქმედების ქვეშ. ესა თუ ის ქმედებები ან უმოქმედობანი, რომლებიც ითვლება სამართალდარღვევებად ერთ ქვეყანაში, სხვა ქვეყანაში ასეთებად არ განიხილება.

ტოკიოს 1963 წლის კონვენციის ძირითადი აქტი ითვალისწინებს მის გამოყენებას შემდეგთან მიმართებაში:

1) სისხლის სამართლის დანაშაულებთან;

2) აქტებთან, რომლებიც „მიუხედავად იმისა, წარმოადგენენ თუ არა დანაშაულებს ან არა, შეიძლება შეუქმნან ან უქმნიან საფრთხეს საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას ან მასზე მყოფი პირების და ქონების, ან აქტების მიმართ, რომლებიც უქმნიან საფრთხეს ბორტზე აუცილებელი წესრიგის და დისციპლინის დაცვას“.

ტოკიოს კონვენციის გამოყენების პრაქტიკამ აჩვენა, რომ აუცილებელია ჩამოყალიბდეს ზოგადი სახით იმ სამართალდარღვევების ერთგვაროვანი ჩამონათვალი, რომელთა ჩადენასაც უნდა მოჰყვეს სისხლის სამართლებრივი დევნა.

იკაოს იურიდიული კომიტეტის საკვლევმა ჯგუფმა მიზანშეწონილად მიიჩნია სამართალდარღვევების ჩამონათვალის შემუშავება (რაიმე კრიტერიუმების მიხედვით), რომელიც საბოლოო ჯამში განხილულია, როგორც ორიენტირები (რეკომენდაციები) იკაო-ს წევრი სახელმწიფოების კანონმდებლობების შემუშავებისას, რომელიც უზრუნველყოფს დამრღვევების მიმართ სასამართლო დევნის შესაძლებლობას და მათ მიმართ შესაბამისი სანქციების გამოყენებას.

ჩვენი შეხედულებით, იკაო-ს მიერ შემუშავებული ტიპური სამართლებრივი აქტის პროექტი, რომელიც ეხება ზოგიერთ სამართალდარღვევას, წარმოადგენს ინტერესს სამართალდარღვევების ცალკეულ კატეგორიებად დაყოფის თვალთახედვით ფრენის კეთილსასურველი შედეგზე სახიფათო ზემოქმედების დონისა და

შემდგომში სხვადასხვა სახელმწიფოს ეროვნულ კანონმდებლობებში შესაძლო ჩართვის მხრივ.

ასე, სამართალდარღვევების პირველ კატეგორიაში შედის სამართალდარღვევები, რომლებიც დაკავშირებულია ეკიპაჟის წევრებზე ფიზიკურ ან მორალურ ზემოქმედებასთან. ეკიპაჟის წევრები — წარმოადგენენ ზემოქმედების ყველაზე მოწყვლად ობიექტებს, რადგანაც სწორედ მათ აკისრიათ პასუხისმგებლობა არა მხოლოდ შესაბამისი წესრიგის დამყარებაზე საჰაერო ხომალდის ბორტზე, არამედ შესასრულებელი ფრენის უსაფრთხოებაზე.

სწორედ ამიტომ ასეთ სამართალდარღვევებს განეკუთვნება:

1. „თავდასხმა, დაშინება ან მუქარა, ფიზიკური ან სიტყვიერი, ეკიპაჟის წევრების მიმართ, თუ ასეთი ქმედებების შედეგად იქმნება წინაღობები ეკიპაჟის წევრების მიერ თავისი მოვალეობების შესრულებისათვის ან მცირდება ეკიპაჟის წევრების შესაძლებლობა შეასრულოს ეს მოვალეობები“;

2. „უარის თქმა საჰაერო ხომალდის მეთაურის ან ეკიპაჟის წევრის კანონიერი მოთხოვნების შესრულებაზე, რომელიც გაკეთებულია საჰაერო ხომალდის სახელით, საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით ან ბორტზე მყოფი ნებისმიერი პირის ან საკუთრების ან ბორტზე წესრიგისა და დისციპლინის დაცვის მიზნით“.

სამართალდარღვევების შემდეგ ჯგუფს წარმოადგენს თავდასხმები და სხვა აქტები, რომლებიც ასევე უქმნიან საფრთხეს უსაფრთხოებას (ცირკულარი 288-LE/1 ICAO - საინსტრუქციო მასალები ფრენის უდისციპლინო და წესრიგის დამრღვევი მგზავრების პრობლემის სამართლებრივი ასპექტების შესახებ), მაგრამ არ არიან მიმართული კონკრეტულად ეკიპაჟის წევრების წინააღმდეგ.

მათ შეიძლება განეკუთვნებოდეს:

- ქმედებები, რომლებიც დაკავშირებულია ფიზიკური ძალადობის გამოყენებასთან რომელიმე პირის წინააღმდეგ, რომელიც იმყოფება ბორტზე;

- თავდასხმები, დაშინება და მუქარები სხვა პირებთან მიმართებაში, ქონებისათვის წინასწარი განზრახვით დაზიანებების ან განადგურების მიყენება;

- სპირტიანი სასმელების ან ნარკოტიკული საშუალებების მიღება და ა. შ.

სხვა სამართალდარღვევების რიცხვს, რომლებიც ჩადენილია სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ბორტზე, ცირკულარი 288-/1 IKAO, კერძოდ, აკუთვნებს:

- მოწევა ტუალეტებში ან სხვა ადგილებში, რომელმაც შესაძლებელია საფრთხე შეუქმნას საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას;

- კვამლის აღმომჩენი მოწყობილობის და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სხვა საშუალებების დაზიანება, რომლებიც დაყენებულია საჰაერო ხომალდის ბორტზე;

- პორტატული ელექტრონული მოწყობილობის გამოყენება, თუ ასეთი გამოყენება აკრძალულია და სხვ.

რასაკვირველია, იკაო-ს მიერ შეთავაზებული სამართალდარღვევების დაყოფა ატარებს სავსებით პირობით ხასიათს, მაგრამ უნდა ვაღიაროთ, რომ სამართალდარღვევების ფრენის უსაფრთხო დასრულებაზე ზემოქმედების დონეების მიხედვით დაყოფის მართლზომიერება იმსახურებს ყურადღებას.

რასაკვირველია, ეს მიდგომა შემდგომში შეიძლება გამოყენებულ იქნას ეროვნული კანონმდებლობის ფორმირებისას სხვადასხვა ქვეყნის მიერ.

მართლსაწინააღმდეგო აქტების იურიდიული კლასიფიკაციის პრობლემების გარდა, საკმაოდ სერიოზულ საკითხად რჩება მოქმედი კანონმდებლობის გამოყენების საკითხი სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაციის კონკრეტულ ეტაპებზე.

პრაქტიკა აჩვენებს, რომ უდისციპლინო მგზავრის მართლსაწინააღმდეგო ქმედებები შეიძლება წარმოიშვას ტრაპზე, სამოქალაქო ხომალდის სალონში კარების დაკეტვამდე, სალონში კარების დაკეტვის შემდეგ, მოხვევებისას, ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე, გაჩერების ადგილზე კარების დაკეტვამდე და ა. შ.

წარმოიშობა კითხვა: საჰაერო ხომალდის მეთაურს რომელ ეტაპზე აქვს უფლება განახორციელოს თავისი უფლებამოსილებები მართლსაწინააღმდეგო ქმედებების აღსაკვეთად.

მთელ რიგ კონვენციებში, დაწყებული ტოკიოს კონვენციით, ეს

დროითი ჩარჩოები სხვადასხვაგვარად განისაზღვრება და განსხვავებულად განისაზღვრება „ფრენის“ ცნება.

ჩვენი თვალთახედვით, „ფრენის“ ცნების ყველაზე რაციონალური განსაზღვრება ჩამოყალიბებულია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მიმართ უკანონო აქტებთან ბრძოლის კონვენციაში (პეკინის კონვენცია). საჰაერო ხომალდი ითვლება ფრენაში მყოფად „ნებისმიერ დროს მისი ყველა გარეთა კარის დაკეტვის მომენტიდან ჩატვირთვის შემდეგ ნებისმიერი ასეთი კარის გაღების მომენტამდე გადმოსატვირთად; იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში მიღებულია, რომ ფრენა მიმდინარეობს მანამდე, სანამ კომპეტენტური ხელისუფლები არ აიღებენ საკუთარ თავზე პასუხისმგებლობას საჰაერო ხომალდზე და იმ პირებსა და ქონებაზე, რომლებიც არიან ბორტზე“.

იმ საკითხების განხილვისას, რომლებიც დაკავშირებული არიან უდისციპლინო მგზავრებთან საჰაერო სამართლის საერთაშორისო კონფერენციაზე წარმოიშვა წინადადებები ტოკიოს კონვენციის მე-6 და მე-10 მუხლების ფორმულირებების ცვლილებების აუცილებლობის შესახებ საჰაერო ხომალდის მეთაურის იმუნიტეტთან მიმართებაში. ასეთი სახის წინადადებები უფრო ადრეც წარმოიშობოდა.

ტოკიოს კონვენციის მიღებამდე არ არსებობდა საერთაშორისო სამართლის ნორმები, რომლებიც განსაზღვრავდნენ საჰაერო ხომალდის მეთაურის სისრულეს და მოვალეობებს აუცილებელი ზომების მისაღებად მართლსაწინააღმდეგო ქმედებების აღსაკვეთად სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ბორტზე.

ტოკიოს კონვენციის მე-6 მუხლის არსებული რედაქციით ანიჭებს საჰაერო ხომალდის მეთაურს უფლებას გამოიყენოს „გონივრული ზომები, რომელიც აუცილებელია წესრიგის აღდგენისათვის საჰაერო ხომალდის ბორტზე, როდესაც მას გააჩნია გონივრული საფუძვლები იმისათვის, რომ რომელიღაც პირმა ჩაიდინა ან აპირებს ჩაიდინოს სისხლის სამართლის დანაშაული ან აქტი, რომელსაც შეუძლია საფრთხე შეუქმნას უსაფრთხოებას“.

ეკიპაჟის მოქმედების მსგავს ახსნას გააჩნია ძალზე ბუნდოვანი ხასიათი და მოითხოვს სერიოზულ განხილვას.

ამ მომენტისათვის, იმის განსაზღვრისათვის, თუ იყო ჩადენილი

ან თუ იქნება ჩადენილი მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებები, საჰაერო ხომალდის მეთაური ვალდებულია შეუსაბამოს ეს ქმედებები რეგისტრაციის სახელმწიფოს შესაბამის კანონებს, სხვაგვარად კი, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ადრე, უდისციპლინო მგზავრმა შესაძლებელია თავი აარიდოს პასუხისმგებლობას.

ვარაუდი იმისა, რომ საჰაერო ხომალდის მეთაური უნდა ეყრდნობოდეს გონივრულ აზრს, უსუსურია. ზოგჯერ ნებისმიერი მგზავრს შეუძლია, დაეყრდნობა რა სიტუაციის მისებურ გაგებას, მიიღოს მისი გაგებით აუცილებელი ზომები და აქ ძალზე მნიშვნელოვანია ერთიანობის პრინციპი, რომელიც დამტკიცებულია კონვენციის წევრთა უმეტესობის მიერ, რომლის თანახმადაც ზემოთ ჩამოთვლილი უფლებების გარდა საჰაერო ხომალდის მეთაურს უფლება აქვს:

ა) მოითხოვოს დახმარება სხვა მგზავრების მხრიდან; ბ) გადმოსვას ნებისმიერი პირი ნებისმიერ სახელმწიფოში იმისდა მიუხედავად, არის თუ არა ის ტოკიოს კონვენციის მხარე; გ) გადასცეს მონაწილე სახელმწიფოს ხელისუფლებას ნებისმიერი პირი, რომელმაც ჩაიდინა ან აპირებს ჩაიდინოს დანაშაული რეგისტრაციის სახელმწიფოს ეროვნული კანონების თანახმად.

კიდევ ერთი ასპექტი, რომელიც დაკავშირებულია შემზღუდავ ზომებთან საჰაერო ხომალდის ბორტზე, რომლებიც მიღებულ იქნა მეთაურის ან ეკიპაჟის წევრების მიერ, და რომელიც იწვევს აზრთა სხვადასხვაობას ტოკიოს კონვენციის მართლზომიერი გამოყენების პროცესში.

კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოების საკმაოდ დიდი რაოდენობა გამოთქვამს აზრს, შეტანილ იქნას ცვლილებები ტოკიოს კონვენციის მე-10 მუხლში. ეს მუხლი, ფაქტობრივად, ათავისუფლებს საჰაერო ხომალდის მეთაურს და სხვა პირებს, რომელთაც გამოიყენებს დაცვის ზომები, ნებისმიერი პასუხისმგებლობისაგან უდისციპლინო მგზავრისათვის ზიანის მიყენების შემთხვევაში, რომლის მიმართაც იყო გამოყენებული პრევენციული ზომები. ეს ვალდებულება მოიცავს საკუთარ თავში სისხლის სამართლის, მატერიალური და სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების შესაძლებლობას.

მე-10 მუხლი ადგენს, რომ „ქმედებებისათვის, რომლებიც გამოყენებულ იქნა წინამდებარე კონვენციის შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის მეთაურს, ეკიპაჟის ნებისმიერ სხვა წევრს, ნებისმიერ მგზავრს, მფლობელს ან ექსპლუატანტს არ ეკისრება პასუხისმგებლობა არც ერთი სასამართლო განხილვის დროს პირთან მოპყრობასთან მიმართებაში, რომლის მიმართაც იქნა გამოყენებული ასეთი ქმედებები“.

ასეთმა კარტ-ბლანშმა, რომელიც ეძლევა საჰაერო ხომალდის მეთაურს, შეიძლება პრაქტიკაში გამოიწვიოს ძალზე მკაცრი მიდგომა უდისციპლინო მგზავრის მიმართ.

მიუხედავად ამისა, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ყველა კონფერენციაზე, აღიარებს რა ეკიპაჟის სამართლებრივი დაცვის გაძლიერების აუცილებლობას უდისციპლინო მგზავრთან ურთიერთობისას, არ თვლის აუცილებლად შეცვალოს ტოკიოს კონვენციის მე-6 და მე-10 მუხლების ფორმულირება საჰაერო ხომალდის მეთაურის იმუნიტეტთან მიმართებაში.

§8. საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციები

სამოქალაქო ავიაციის საკითხებით დაკავებულია მრავალი საერთაშორისო ორგანიზაცია. მათ შორის ლიდერია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (იკაო) – გაეროს სპეციალური დაწესებულება. ასევე არსებობს რეგიონული მთავრობათაშორისი საავიაციო ორგანიზაციების ჯგუფი. ზოგი მათგანი დაკავებულია რეგიონული საერთაშორისო აერნაოსნობის უზრუნველყოფის საკითხებით, მეორენი – რეგიონული საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ეკონომიკურ-სამართლებრივი პრობლემებით. პირველს მიეკუთვნება აერნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სააგენტო (ასეკნა – დაარსდა 1959 წელს), აერნაოსნობის მომსახურების ცენტრალური ამერიკის კორპორაცია (კოკესნა – დაარსდა 1960 წელს). მეორე ჯგუფში შედის სამოქალაქო ავიაციის ევროპის კონფერენცია (ეკაკი – დაარსდა 1954 წელს), სამოქალაქო ავიაციის აფრიკის კომისია (აფკაკი – დაარსდა 1969 წელს), სამოქალაქო ავიაციის ლათინური

ამერიკის კომისია (ლაკაკი – დაარსდა 1973 წელს). მთავრობათშორისი საავიაციო ორგანიზაციების გარდა, არსებობს მრავალი არასამთავრობო საავიაციო საერთაშორისო ორგანიზაცია (დაახლოებით 200). მათგან, ზოგი მუშაობს ეკონომიკურ, ზოგიც საექსპლუატაციო-ტექნიკურ, პროფესიულ, სამეცნიერო საავიაციო საკითხებზე. ასევე, არსებობს საავიაციო დაზღვევის, საავიაციო ტურიზმისა და სპორტის, საავიაციო მედიცინისა და ა.შ. საკითხებში სპეციალიზებული არასამთავრობო ორგანიზაციები. უდავო ლიდერად უნდა ჩაითვალოს საავიაციო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (იატა), რომელიც მსოფლიოს ხუთი კონტინენტის ავიაკომპანიებს აერთიანებს. მნიშვნელობით იატა ამჟამად იკაოს შემდეგ მეორე ორგანიზაციაა, რომელიც მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში ავიაკომპანიების ერთიანი ეკონომიკური, სამართლებრივი, ტექნიკური პოლიტიკის ჩამოყალიბებაში.

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (იკაო)[111] არსებობს 1947 წლის 4 აპრილიდან. მისი ამოცანებისა და მიზნების, სტრუქტურისა და კომპეტენციის საწესდებო დებულებები მოცემულია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მეორე ნაწილის გათვალისწინებით. ამასთან იკაო-ს ნორმები გვხვდება ჩიკაგოს 1944 წლის კონვეციის I და III ნაწილებში. ესაა იკაოს წესდების თავისებურება.

იკაოს მიზნები და ამოცანები გამომდინარეობს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის 44-ე მუხლიდან. ესენია: საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო და მოწესრიგებული განვითარების უზრუნველყოფა; საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციისათვის საჰაერო ხომალდების კონსტრუირებისა და ექსპლუატაციის ხელშეწყობა, საჰაერო ტრასების, აეროპორტებისა და აერსანაოსნო საშუალებების შემუშავება-წარმოება და განვითარება; უსაფრთხო რეგულარულ, ეფექტურ და ეკონომიკურ საჰაერო ტრანსპორტზე მსოფლიო ხალხთა მოთხოვნების დაკმაყოფილება; არაგონივრული კონკურენციით გამოწვეული ეკონომიკური დანაკარგების თავიდან აცილება; ფრენების უსაფრთხოების ხელშეწყობა.

ამ მიზნების და ამოცანების განზოგადება და მათი განხილვა

[111] იხ.ორგანიზაციის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <icao.org>

თანამედროვე პრაქტიკის კონტექსტში, შესაძლებლობას გვაძლევს დავინახოთ, რომ ამჟამად იკაო, მსოფლიო გამოცდილების გაზიარებით, უდიდეს სამუშაოს ატარებს სამოქალაქო ავიაციის სფეროში. ამას ორგანიზაცია ახორციელებს იმ მიზნით, რომ შეიმუშავოს ახალი და სრულყოფილამდე მიიყვანოს არსებული წესები და ნორმები, რომლებსაც იყენებენ ყოველდღიურად სამოქალაქო საჰაერო ხომლადების ექსპლუატაციის დროს და რომლებიც გაწერილია 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართში ასახული სტანდარტების და რეკომენდებული პრაქტიკის სახით. ყოველდღიური მუშაობის რეჟიმში ორგანიზაცია უზრუნველყოფს ჩიკაგოს კონვენციაში ასახული პრინციპების და წესების რეალიზაციას, რომელიც მიმართულია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის განვითარებისათვის ხელშეწყობისაკენ, ამ მიზნით იკაოს გააჩნია საკოორდინაციო ოპერატიული, საკონტროლო და მარეგულირებელი ფუნქციები. მათ განსახორციელებლად იკაო აღჭურვილია სპეციალური კომპეტენციით, ე.ი უფლებით, მიიღოს გადაწყვეტილება ან მონაწილეობდეს საერთაშორისო აერნაოსნობისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის საკითხების გადაწყვეტაში.

იკაოს ფუნქციები და კომპეტენცია განსაკუთრებულია. საერთაშორისო ნაოსნობის პრინციპებისა და მოთხოვნების შემუშავების, საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის განვითარებისათვის ხელშეწყობის მიზნით, იკაოს აქვს საკოორდინაციო ოპერატიული, საკონტროლო, მარეგულირებელი და საარბიტრაჟო ფუნქციები. მათ განსახორციელებლად იკაო აღჭურვილია სპეციალური კომპეტენციით, ე.ი. უფლებით, მიიღოს გადაწყვეტილება ან მონაწილეობდეს საერთაშორისო აერნაოსნობისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის საკითხების გადაწყვეტაში. იკაოს მთლიანი კომპეტენცია ვლინდება მისი ორგანოების: ასამბლეის, საბჭოს, სამდივნოსა და მრავალრიცხოვანი სამუშაო ორგანოს კომპეტენციაში, მაგალითად, ასამბლეა უფლებამოსილია მიიღოს იკაოს სამუშაო პროგრამა, ახალი რეკომენდაციები, ჩიკაგოს კონვენციის შესწორებები[112]. თავის

[112] 2016 წლის ოქმები, რომლებიც ეხება ჩიკაგოს კონვენციის 50 ა) და 56 მუხლის ცვლილებებს. ოქმი, რომელიც ეხება ცვლილებებს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონვენციის 50-ე მუხლის ა) და საერთაშორისო სამო-

მხრივ, მხოლოდ იკაოს საბჭოს აქვს უფლება დანიშნოს იკაოს გენერალური მდივანი, ჩამოაყალიბოს სამუშაო ორგანოები, მიიღოს საერთაშორისო სტანდარტები და რეკომენდაციები, გადაწყვიტოს წევრსახელმწიფოთა შორის არსებული დავები.

იკაოს წესდების ზოგადი დახასიათება. იკაოს წესდებაში განსაკუთრებულ ჯგუფს ქმნის ამ ორგანიზაციის საორგანიზაციო-სამართლებრივი მექანიზმის ფუნქციონირების უზრუნველმყოფი ნორმები. სწორედ ეს ნორმები განსაზღვრავს, რა ორგანოები აქვს იკაოს, როგორ დამოკიდებულებასა და დაქვემდებარებაში იმყოფებიან ისინი, რა მეთოდების გამოყენება შეუძლიათ საკუთარი საქმიანობის განსახორციელებლად, როგორი ორგანიზაციული ფორმით უნდა განახორციელონ საქმიანობა იკაოს ორგანოებმა.

მთლიანად იკაოს წესდება განსაზღვრავს მისი წევრობის წესს, ორგანოების მუშაობის სტრუქტურასა და ორგანიზებას, პროცედურებისა და წესების გამოყენებას, საერთაშორისო აერნაოსნობის წესების გაერთგვაროვნების, ფორმალობათა გამარტივებას, ჩიკაგოს კონვენციის შესწორებების მიღებას, ახალი კონვენციების შემუშავებასა და მიღებას, წევრ-სახელმწიფოებს შორის დავებისა და უთანხმოებათა გადაწყვეტას, საერთაშორისო საავიაციო ტრანსპორტის განვითარების ხელშეწყობასა და იკაოს ადმინისტრაციული საქმიანობის განხორციელებას.

იკაოს წევრობა. იკაოს წევრად გახდომისათვის საკმარისია ჩიკაგოს კონვენციაზე ხელის მოწერა და კონვენციის დეპოზიტარისთვის (აშშ) ჩიკაგოს კონვენციასთან მოცემული სახელმწიფოს მიერთების შესახებ შეტყობინების გაგზავნა. აშშ-ის მთავრობის მიერ შეტყობინების მიღებიდან 30-ე დღეს წევრობა ძალაში შედის, რის შესახებაც დეპოზიტარი აცნობებს კონვენციის ყველა მონაწილეს. განასხვავებენ იკაოს თავდაპირველ და მიერთებულ წევრებს. პირველს

ქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციის 56-ე მუხლის დამატების ოქმისა (Doc 10076) (ორივე ოქმი შესული არ არის ძალაში). ოქმის 50-ე მუხლში შესული შესწორებები ითვალისწინებს საბჭოს რიცხვობროვი შემადგენლობის ოცდათექვსმეტიდან ორმოც წევრამდე გაზრდას, ხოლო ოქმის 56-ე მუხლში შესული ცვლილებები ითვალისწინებს, საჰაერო საერნაოსნო კომისიის რიცხვობრივი შემადგენლობის ცხრამეტიდან ოცდაერთ წევრამდე ზრდას.

მიეკუთვნება 1944 წელს ჩიკაგოს კონფერენციაში მონაწილე სახელმწიფოები, რომლებმაც, მისი დამთავრების შემდეგ, ხელი მოაწერეს ჩიკაგოს კონვენციას. მეორეს მიეკუთვნებიან სახელმწიფოები, რომლებიც კონვენციას მიუერთდნენ მისი ამოქმედების შემდეგ. მაგრამ ამა თუ იმ ჯგუფში ყოფნა კონკურენტულ სახელმწიფოს რაიმე უპირატესობას არ აძლევს.

იკაოს სტრუქტურა – ეს არის წესდების საფუძველზე და შესაბამისად ჩამოყალიბებული მუდმივი ორგანოების ერთობლიობა. იკაოს სტრუქტურა აგებულია გარკვეული ორგანიზაციული პრინციპით. მათგან მთავარია საქმიანობის სფეროების მკაფიო განაწილება იკაოს ორგანოებს შორის. ამიტომ იკაოს სტრუქტურა იძლევა იმის წარმოდგენას, როგორაა განაწილებული საქმიანობა ორგანოებს შორის და რანაირად ხდება მათ შორის მოქმედებათა კოორდინირება.

იკაოს სტრუქტურა: აერსანაოსნო კომისია, ავიასატრანსპორტო კომიტეტი, იურიდიული კომიტეტი, აერნაოსნობის უზრუნველყოფის ერთობლივი მხარდაჭერის კომიტეტი, საფინანსო კომიტეტი, სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის საკითხების კომიტეტი, კადრების კომიტეტი, ტექნიკური თანამშრომლობის კომიტეტი, სამდივნო.

იურიდიული კომიტეტი დიდ როლს ასრულებს საჰაერო სამართალში, კერძოდ, მრავალმხრივი ხელშეკრულებების პროექტების შემუშავებაში, რომლებიც შემდეგ განიხილება იკაოს ეგიდით მოწვეულ დიპლომატიურ კონფერენციებზე.

იკაოს სტრუქტურაში გათვალისწინებულია რეგიონული – ევროპისა და ჩრდილოეთ ატლანტიკის (პარიზი), აფრიკის (დაკარი), ახლო აღმოსავლეთის (კაირო), სამხრეთ ამერიკის (ლიმა), აზია-წყნარი ოკეანის (ბანგკოკი), ჩრდილოეთ ამერიკისა და კარიბის აუზის (მეხიკო), აღმოსავლეთ აფრიკის (ნაირობი) ბიუროები.

იკაოს უმაღლესი ორგანოა ასამბლეა, რომელსაც იწვევენ სამ წელიწადში ერთხელ, აერნაოსნობის, აერონავიგაციისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში იკაოს საქმიანობის მთავარი მიმართულებების განსასაზღვრავად. ასამბლეის მუშაობაში მონაწილეობს იკაოს ყველა წევრი.

იკაოს საბჭო – იკაოს აღმასრულებელი მუდმივმოქმედი ორგანო უზრუნველყოფს ასამბლეის გადაწყვეტილებების განხორციელებას და იკაოს სესიებს შორის პერიოდში ორგანიზაციის მიმდინარე საქმიანობას ხელმძღვანელობს. საბჭოს შემადგენლობაში განსაკუთრებული წესებითა და კრიტერიუმებით ირჩევენ 36 სახელმწიფოს. საბჭოს ფუნქციებისა და კომპეტენციის მოცულობა ერთობ მნიშვნელოვანია. ეს საშუალებას იძლევა ეფექტურად წარიმართოს იკაოს საქმიანობა. საბჭოს პირდაპირ ექვემდებარება აერსანაოსნო კომისია, ავიასატრანსპორტო კომიტეტი, საფინანსო კომიტეტი და სამდივნო.

იკაოს სტანდარტების შემუშავება, მიღება და გამოყენება. საერთაშორისო ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად დიდი მნიშვნელობა აქვს ერთნაირი ტექნოლოგიური რეჟიმის შექმნას, რაც შესაძლებელია მხოლოდ საერთაშორისო ნაოსნობის ერთგვაროვანი წესების საფუძველზე. დღეს ამ სამუშაოს იკაო ახორციელებს ტექნიკურ-იურიდიული დოკუმენტების მიღებით, რომლებიც საჰაერო ხომალდების, მათი ეკიპაჟისა და აერსანაოსნო სამსახურებისადმი ტექნიკურ-იურიდიულ მოთხოვნებს ეხება. ეს მოთხოვნები აისახება სტანდარტებში, რეკომენდებულ პრაქტიკაში, აერსანაოსნო სამსახურთა წესებში, რეკომენდაციებსა და პროცედურებში. თუმცა, ტექნიკურ-იურიდიული მოთხოვნები და მითითებები, როგორი ფორმითაც უნდა იყოს ისინი დაკანონებული, სარეკომენდაციოა, მათ შორის არ არსებობს მკაფიო იერარქია. სტანდარტი შეიცავს უმაღლეს ეტალონურ მოთხოვნებს, რომელთა დაცვა აუცილებელია საერთაშორისო აერნაოსნობის უსაფრთხოების ინტერესებისათვის, რაც არ შეიძლება ითქვას *რეკომენდებულ პრაქტიკაზე*. სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა ფორმდება ჩიკაგოს კონვენციის დანართების სახით, რომლებიც ამჟამად თვრამეტია.

იკაოს მიერ შემუშავებული და მიღებული ტექნიკურ-იურიდიული მოთხოვნების მთავარი თავისებურებაა ის, რომ ისინი ტექნიკურ-იურიდიული ეტალონებია, რომლებსაც აქვს მორალურ-პოლიტიკური, მაგრამ არა იურიდიული მნიშვნელობა. სახელმწიფო, რომელიც ეთანხმება ამა თუ იმ სტანდარტს, რეკომენდებულ პრაქტიკას ან წესებს, ნებისმიერ დროს შეუძლია მათი უარყოფა, თუკი ამას

საჭიროდ ჩათვლის. მაგრამ ვინაიდან იკაოს ბევრი ტექნიკურ-იურიდიული მითითება იძლევა საერთაშორისო ფრენების უსაფრთხოების საჭირო დონის გარანტიას, სახელმწიფოები ცდილობენ ზედმიწევნით შეასრულონ ისინი. მათი შესრულებისაგან თავის არიდება გარდაუვალად გამოიწვევს საერთაშორისო ფრენების უსაფრთხოების დონის შემცირებას. აი, ამიტომ ანიჭებენ სახელმწიფოები უპირატესობას იკაოს სტანდარტების შესრულებას.

2019 წელი საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ფუნდამენტური და ყველაზე მნიშვნელოვანი დოკუმენტის - *„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“* კონვენციის ხელმოწერის 75 წლის საიუბილეო წელი აღინიშნა. საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში, ამ დოკუმენტმა მიიღო საყოველთაოდ აღიარებული და გავრცელებული სახელი 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენცია, ან უბრალოდ ჩიკაგოს კონვენცია.

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ისტორიაში იყო გარკვეული პერიოდი, როდესაც სახელმწიფო გატაცებული იყო საკუთარი ეროვნული ფრენების სისტემის შექმნით. მალე გაირკვა, რომ ასეთი წესების მრავალფეროვნება იმგვარია, რომ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტზე აღნიშნული წესებით ფრენა პრაქტიკულად შეუძლებელია. აი, ამიტომ დადგა დღის წესრიგში ფრენების ერთგვაროვანი წესების შექმნის აუცილებლობა მხოლოდ კოლექტიური ძალისხმევით საერთაშორისო ორგანიზაციის ჩარჩოებში. სწორედ ასეთი ამოცანა დაუსახა იკაოს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციამ. მისი მიღება ასოცირდება მსოფლიო საზოგადოების მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების სურვილთან, საჰაერო სივრცეში ადამიანთა და ტვირთის ნაკადების რეგულარული მოძრაობის ორგანიზებასთან და ამ მიზნისთვის ავტორიტეტული და გავლენიანი ორგანიზაციის შექმნასთან, რომელსაც ეწოდება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (იკაო).

სინამდვილეში, ჩიკაგოს კონვენცია არის უნიკალური დოკუმენტი მისი შინაარსისა და დებულებების წარმოდგენის სიცხადის თვალსაზრისით. შთამბეჭდავია კონვენციის იდეოლოგიური და თანმიმდევრული სემანტიკური შენარჩუნების ფაქტი, რომელიც დღესაც

მიმდინარეობს. რასაკვირველია, ეს არ ითვალისწინებს მოგვიანებით მიღებულ არაერთ ძირეულ სამართლებრივ ცვლილებას, რომელიც უკავშირდება ახლადმიერთებულ სახელმწიფოებისა და იკაო-ს ოფიციალური სამუშაო ენების რაოდენობას. ასევე, არ იქნა დათვლილი ორი დამატებითი მუხლი (3 bis და 83 bis) იმ საკითხებზე, რომლებიც ხელმოწერის დროს შეუძლებელი იყო ყოფილიყო გათვალისწინებული. ეს მუხლები ბუნებრივად ახსნილია და არ ცვლის ამ საერთაშორისო შეთანხმების არსს და მიმართულებას.

ჩიკაგოს კონვენციის შექმნის ათვლის თარიღი დაიწყო, როდესაც მეორე მსოფლიო ომის დასრულებამდე ექვსი თვეღა იყო დარჩენილი. გამარჯვების დღის ლოდინის გარეშე, სახელმწიფოებმა წამოიწყეს თავიანთი მცდელობები, რომლებიც ომის გამო იყო შეწყვეტილი, რათა შექმნან აერნაოსნობის საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების სისტემა, და ამით „დაეხმარონ მეგობრობისა და ურთიერთგაგების დამკვიდრებასა და შენარჩუნებას მსოფლიოს ქვეყნებსა და ხალხებს შორის", როგორც მოგვიანებით იყო ნათქვამი ჩიკაგოს კონვენციის პრეამბულაში.

თვით კონვენციის შექმნა არ დაწყებულა ნულიდან და იურიდიული ვაკუუმის გარემოცვაში; ავიაციის, როგორც უაღრესად მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების ეფექტურობა, სახელმწიფოებს შორის ეკონომიკური, საქმიანი და კულტურული კავშირების გასაძლიერებლად, უკვე განსაზღვრული იყო XX საუკუნის დასაწყისში.

გასული საუკუნის ოციანმა - ოცდაათიანმა წლებმა ჩვენს მეხსიერებაში დატოვა კვალი, როგორც სამგზავრო მოძრაობის აქტიური დაწყების ხანამ, ასევე, საჰაერო ხომალდების მშენებლობის სწრაფი განვითარებისა და ფრენების სპონტანური ზრდის სპექტრით, სიჩქარითა და ფრენათა ხანგრძლივობით გამორჩეულმა პერიოდმა. სამოქალაქო ავიაციის დარგის წარმომადგენლები თავიანთი ეპოქის გმირები იყვნენ. მსოფლიო საავიაციო სფეროში სტაბილურად იზრდებოდა კოორდინაციისა და მოქმედებების რეგულირების საჭიროება.

ომის დაწყებამდე მსოფლიო საავიაციო საზოგადოებაში შედგა არაერთი მნიშვნელოვანი რეგიონული ხელშეკრულება და შეიქმნა არაერთი საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომლებიც ექვემდებარე-

ბიან უწყვეტ ფუნქციონირებას.

ევროპულ რეგიონში მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იყო 1919 წლის პარიზის კონვენციის დასკვნა, რომლის საფუძველზეც შეიქმნა საავიაციო საერთაშორისო კომისია, შემოკლებით SIN. ორგანიზაციამ განახორციელა საარბიტრაჟო ფუნქციები კონვენციის განმარტებასთან დაკავშირებით და შეიმუშავა საჰაერო ნავიგაციის საერთაშორისო წესები და პროცედურები. 1925 წელს SINA-ის ფარგლებში დაფუძნდა იურისტთა საერთაშორისო ტექნიკური კომიტეტი - ექსპერტები საჰაერო სამართალში (CITEGA).

CITEGA კომიტეტის საქმიანობამ დიდი წვლილი შეიტანა 1929 წელს ვარშავაში კონვენციის შემუშავებასა და ხელმოწერაში, რომელიც ეხებოდა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებით გარკვეული წესების უნიფიცირებას. 1929 წლის ვარშავის კონვენცია მრავალი ათწლეულის განმავლობაში ემსახურებოდა, როგორც საერთაშორისო იურიდიულ ინსტრუმენტს, რომელიც არეგულირებს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტს და ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობას.

დედამიწის სხვა კონტინენტზე, ლიმაში, პერუ, გაიმართა ავიაკომპანიის ტექნიკური პრობლემების ინტერ-ამერიკული კონფერენცია, რომელმაც 1927 წელს დააფუძნა თავისი უმსხვილესი რეგიონული ორგანო - *მუდმივმოქმედი ამერიკის საავიაციო კომისია* (CAPA). CAPA თითქმის იმავე საკითხებით იყო დაკავებული, რითაც ევროპაში SIN.

მეორე მსოფლიო ომში სახელმწიფოების ჩართვისთანავე, მიღწეული ძირითადი საერთაშორისო ხელშეკრულებები დაიშალა და საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციებმა შეწყვიტეს არსებობა, რის შედეგადაც მათ დატოვეს დოკუმენტები და დაგროვილი გამოცდილება.

1944 წლის დასაწყისში, ომის დამთავრების წინა დღეს, ანტიჰიტლერული კოალიციის სახელმწიფოებს შორის გაიმართა მოლაპარაკებათა სერია მშვიდობიანობისას მსოფლიო საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების ერთობლივი სტრატეგიის შესახებ, რამაც გამოიწვია საერთო გადაწყვეტილების მიღება - უმოკლეს დროში აშშ-ში საერ-

თაშორისო კონფერენციის ჩატარებისა.

ასეთივე კონფერენცია, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის შესახებ, გაიხსნა ჩიკაგოში 1944 წლის 1 ნოემბერს და ისტორიაში შევიდა, როგორც ჩიკაგოს კონფერენცია.

მომდევნო ხუთი კვირის განმავლობაში კონფერენციის მონაწილეთა ინტენსიური მუშაობა, მოსაზრებების მკვეთრი ჭიდილის კონტექსტში, 1944 წლის 7 დეკემბერს საზეიმო ხელმოწერით დასრულდა. აღნიშნული დოკუმენტი, თავისი სილრმითა და სრულყოფილებით, დღესაც კი გაოცებას იწვევს თანამედროვე სპეციალისტებში.

28 თვის შემდეგ, 1947 წლის 4 აპრილს, 26-ე რატიფიცირებული სიგელის ჩაბარებიდან ოცდამეათე დღეს, ჩიკაგოს კონვენცია ძალაში შევიდა მისი 91-ე მუხლის შესაბამისად.

დღეისათვის მსოფლიოს 193 ქვეყანაა ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილე, მათ შორის 1993 წლიდან საქართველო. იკაო აღიარებულია, როგორც გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ერთ-ერთი ყველაზე წარმომადგენლობითი სპეციალიზებული დაწესებულება, რომელიც მეტწილად მოწმობს ჩიკაგოს კონვენციის სრულყოფილებასა და მის მნიშვნელობას მსოფლიოს სახელმწიფოებისთვის.

იკაო-ს საქმიანობა, რომელიც პრაქტიკაში ახორციელებს ჩიკაგოს კონვენციის დებულებებს, მიზნად ისახავს სახელმწიფოების ინტერესების დაკმაყოფილებას, მიუხედავად მათი პოლიტიკური, ეკონომიკური და სოციალური განვითარების დონისა. მწარმოებელი სახელმწიფოები ინარჩუნებენ თვითმფრინავების გაყიდვების სტაბილურობას და მომარაგების გაფართოებას ეროვნული ტექნიკური მოთხოვნების სრული დაცვით, იკაოს სტანდარტებთან შესაბამისობაში. მწარმოებელი სახელმწიფოები, ასევე ცდილობენ, საერთაშორისო საჰაერო სერვისების მარეგულირებელი წესების, პროცედურების, მარეგულირებელი ნორმების ჰარმონიზაციას, მათი ეროვნული ინტერესების გათვალისწინებით.

განვითარებადი ქვეყნები იყენებენ იკაო-ს პოტენციალსა და შესაძლებლობებს ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის განვითარებაში, ეროვნული საავიაციო კომუნიკაციების ინფრასტრუქტურის ფორმირებასა და საჰაერო კვალიფიციური პერსონალის უზრუნვე-

ლყოფაში.

თავისი შინაარსით, ჩიკაგოს კონვენცია არის საერთაშორისო საჰაერო სამართლის მთავარი წყარო და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მარეგულირებელი აქტი. კონვენციის დასახელება მოცემულია მის პრეამბულაში, სადაც ვკითხულობთ, რომ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაცია: „შეიძლება განვითარდეს უსაფრთხო და მოწესრიგებული წესით“ და ა.შ. საერთაშორისო საჰაერო სერვისები "შეიძლება შეიქმნას შესაძლო თანასწორობის საფუძველზე და განხორციელდეს რაციონალურად და ეკონომიურად“ .

ეს მითითება განთავსებულია 22 თავსა და გადმოცემულია 96 მუხლში, რომლებიც თავის მხრივ გაერთიანებულია კონვენციის 4 ნაწილში. ამასთან, ყველა ხელმისაწვდომი მუხლი შეესაბამება ერთიან - უსაფრთხო, რეგულარულ, ეკონომიკურად მიზანშეწონილი ეფექტური განვითარების უზრუნველყოფის ზოგად პრინციპებს სამოქალაქო ავიაციისა. მიღებული პრინციპი ემყარება უამრავ კონცეპტუალურ საკვანძო დებულებას, რაც განმტკიცებულია კონვენციით და, უპირველეს ყოვლისა, საშუალებით საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის განვითარების შესაძლებლობებით; ამავდროულად ყოველი სახელმწიფო ფლობს სრულ და განსაკუთრებულ სუვერენიტეტს საკუთარ საჰაერო სივრცეზე.

კონვენციის დებულებები სახელმწიფოებს აკისრებს ვალდებულებებს ერთობლივად და კოორდინირებულად განავითარონ მსოფლიო გადაყვან-გადაზიდვები და საჰაერო მარშრუტები, საერთაშორისო აეროპორტის ქსელი, აერნაოსნობა და საჰაერო სივრცე, საჰაერო ხომალდების კონსტრუირება. ასევე, უზრუნველყონ საავიაციო პერსონალის მომზადება სახელმწიფოებრივი სუვერენიტეტის განუხრელი დაცვით. ამასთანავე კონვენცია სახელმწიფო პასუხისმგებლობას აკისრებს უსაფრთხო სამოქალაქო ფრენების უზრუნველყოფას, რათა მიღწეულ იქნას წესების, სტანდარტების, პროცედურების ერთგვაროვნება, რაც, თავის მხრივ, განაპირობებს საავიაციო საჰაერო სერვისების განხორციელებასა და უზრუნველყოფას (12 და 37 მუხლები).

მოცემული პოსტულატი ხორციელდება სახელმწიფოთა მიერ, საერთაშორისო სტანდარტების სრული დაცვით, რომლებიც იკაო-ს მიერ არის შემუშავებული და ეფუძნება მსოფლიოს საუკეთესო გამოცდილებას, აღნიშნული კი მოთავსებულია ჩიკაგოს კონვენციის 19 დანართში. უფრო მეტიც, ახალი და არსებული სტანდარტების შემუშავება არის მიმდინარე პროცესი, რომელიც დაკავშირებულია სტაბილურობასთან გლობალური საჰაერო სერვისების სწრაფი და მზარდი მომსახურება.

ამ პოსტულატთან ასოცირდება კონვენციის ძირითადი დებულება (მუხლი 43) სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (იკაო). კონვენცია ადგენს იკაო-ს მიზნებს და ამოცანებს (44-ე მუხლი),. რომლებიც შეიცავს შემდეგ ძირითად მოსაზრებას: - „საერთაშორისო პრინციპების და მეთოდების შემუშავებაა საჰაერო ნავიგაციის არსი და საჰაერო ტრანსპორტის დაგეგმვისა და განვითარების ხელშეწყობის უმთავრესი ბერკეტი."

იკაო-ს უმთავრესი როლი, როგორც ერთადერთი აღიარებული ფორუმი საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სფეროში, წარმოადგენს მნიშვნელოვან ასპექტს სტანდარტების შემუშავებისა და რეგულარულად განახლების კუთხით; ასევე, სახელმწიფოებს გაუწიოს დახმარება დეტალური ინსტრუქციების მომზადებაში და აღნიშნული მიზნებისათვის სახელმწიფოებს დაეხმაროს ტექნიკურად და ფინანსურად.

ძირითადი დებულებები ასევე უნდა შეიცავდეს სახელმწიფოს მიერ იმ ვალდებულების შესრულებას, რომელიც ითვალისწინებს შემდეგს: „სამოქალაქო ავიაცია არ იქნას გამოყენებული, რაიმე მიზნებისათვის, რომლებიც შეუთავსებელია ამ კონვენციის მიზნებთან" (მუხლი 4)". მოცემული პოსტულატი, კერძოდ, გაძლიერდა 1984 წელს კონვენციაში დამატებით მე-3 bis მუხლის შეტანით.

ბოლო პერიოდის სამწუხარო მოვლენები, მხედველობაში გვაქვს 2014 წლის 17 ივლისის ტრაგიკული შემთხვევა - მალაიზიის თვითმფრინავი ბოინგ 777, რეისი MH17, უკრაინის თავზე ჩამოვარდნა, ამ ფაქტმა კიდევ უფრო გაამახვილა ყურადღება ამ პოსტულატზე, რომელიც გათვალისწინებულია კონვენციის მე-9 მუხლით.

მოცემული მუხლი განამტკიცებს სახელმწიფოს უფლებას სამხედრო მიზეზების გამო ან საზოგადოებრივი უსაფრთხოების თვალსაზრისით შეზღუდოს ან აკრძალოს სხვა სახელმწიფოს თვითმფრინავების ფრენები საკუთარი ტერიტორიის გარკვეულ ზონებზე.

ამ მიზნებისათვის, სხვა საკითხებთან ერთად, საჭიროდ მიიჩნევა სახელმძღვანელო მითითებების შემუშავება, რომელიც ითვალისწინებს იკაო-სთვის სპეციალური უფლებამოსილების მინიჭებას, რის საფუძველზეც მას შეუძლია დახმარების გაწევა სახელმწიფოებისთვის ყოველმხრივი, საფუძვლიანი და დამოუკიდებელი საერთაშორისო გამოძიებების ჩატარება საავიაციო შემთხვევებისა და შეიარაღებული კონფლიქტებისას საჰაერო ზონებში.

ამჟამად, ჩიკაგოს კონვენცია აქტიურად განაგრძობს ფუნქციონირებას და კვლავ რჩება საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ეფექტურ დოკუმენტად. იკაო ატარებს თანმიმდევრულ პოლიტიკას ჩიკაგოს კონვენციის არსებული ფორმით შესანარჩუნებლად.[113]

ცალკე წინადადებები ჩიკაგოს კონვენციის შინაარსის გადახედვის საჭიროებასთან დაკავშირებით, მისი დებულებების არქაული ხასიათის გამოვლენის ნიშნების არსებობის გამო, ვერ პოულობს მხარდაჭერას მსოფლიო საავიაციო საზოგადოებაში.

იკაო-ს ეგიდით, კონვენციის განვითარების პროცესში, შემუშავდა საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ოცზე მეტი ძირითადი დოკუმენტი, რომელიც ეხება შემდეგ სფეროებს: საჰაერო ტრანსპორტში უკანონო ჩარევის აქტების წინააღმდეგ ბრძოლას; საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის მიერ პასუხისმგებლობათა რეგულირება ზიანის მიყენების შემთხვევაში მგზავრებისთვის, ბარგისა და ტვირთისთვის; მესაკუთრეთა, კრედიტორთა, მელიზინგეთა ძვირადღირებული საა-

[113] 2016 წლის ოქმები, რომლებიც ეხება ჩიკაგოს კონვენციის 50 ა) და 56 მუხლის ცვლილებებს. ოქმი, რომელიც ეხება ცვლილებებს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონვენციის 50-ე მუხლის ა) და საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციის 56-ე მუხლის დამატების ოქმისა (Doc 10076) (ორივე ოქმი შესული არ არის ძალაში). ოქმის 50-ე მუხლში შესული შესწორებები ითვალისწინებს საბჭოს რიცხვობროვი შემადგენლობის ოცდათექვსმეტიდან ორმოც წევრამდე გაზრდას, ხოლო ოქმის 56-ე მუხლში შესული ცვლილებები ითვალისწინებს, საჰაერო საერნაოსნო კომისიის რიცხვობრივი შემადგენლობის ცხრამეტიდან ოცდაერთ წევრამდე ზრდას.

ვიაციო ქონების დაცვა; არადისციპლინირებული მგზავრების ქცევის წესებს საჰაერო ხომალდზე.

ჩიკაგოს კონვენციის დებულებები ძირეულია საერთაშორისო აერსანაოსნო სატრანსპორტო სისტემის მდგრადი განვითარების მხარდაჭერის მიზნით, საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სისტემის მზარდი მოთხოვნილებების ფონზე საზოგადოებისთვის საავიაციო მომსახურების უზრუნველყოფის კუთხით.

ასეთ პირობებში სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება ობიექტური აუცილებლობაა. მთელი 75 წლის განმავლობაში ჩიკაგოს კონვენცია ემსახურებოდა და კვლავაც აგრძელებს ხელშეწყობას ავიამომსახურებათა სისტემის, ასევე მშვიდობიანი მიზნებისთვის საავიაციო ტექნიკის შექმნის საქმეში, აერნაოსნობის გლობალური სისტემის დამკვიდრებასა და გაუმჯობესებისკენ მიმართულ ღონისძიებებში, რათა კიდევ უფრო სრულყოფილი გახდეს მსოფლიო აერნაოსნობის სისტემა.

მსოფლიო ავიაკომპანიათა თვითმფრინავებს არ შეუძლიათ იფრინონ საკუთარი ფრენის წესებით - ეს სფერო წარმოადგენს სახელმწიფოთა განსაკუთრებულ კომპეტენციებს. ამ წესების დამორჩილება და ფრენისას მათი დაცვა ითვლება საერთაშორისო და ეროვნული საჰაერო სამართლის ძირითად მოთხოვნად.

სამოქალაქო ავიაციის ევროპის კონფერენცია (ეკაკი)[114] დაარსდა 1955 წელს. მისი წევრებია: ევროპის სახელმწიფოები და თურქეთი. ეკაკის წევრად ახალი სახელმწიფოს მიღება ხდება ყველა მისი წევრის თანხმობით.

მიზნები — ევროპაში საჰაერო ტრანსპორტის საქმიანობაზე სტატისტიკური მონაცემების შეგროვება, გაანალიზება, მისი განვითარებისა და კოორდინაციის რეკომენდაციების შემუშავება. კერძოდ, საერთაშირისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისა და ფრენების დროს მგზავრების, ბარგის, ტვირთის გაფორმების, საჰაერო ხომალდების გასტუმრებისა და მიღებისას ადმინისტრაციულ ფორმალობათა გამარტივების გზით; საავიაციო მოწყობილობებისადმი წაყენებული ტექნიკური მოთხოვნების სისტემატიზაცია და სტანდარტიზაცია; ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროე-

[114] იხ. ორგანიზაციის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <ecac-ceac.org>

ბის საკითხების შესწავლა.

ფუნქციები — საკონსულტაციო.

უმაღლესი ორგანოა პლენარული კომისია, რომელშიც წარმოდგენილია ორგანიზაციის ყველა წევრი-სახელმწიფო. სამ წელიწადში ერთხელ კომისია ატარებს პლენარულ სხდომებს, რომელებზეც ამტკიცებს ეკაკის სამწლიან პროგრამას და ბიუჯეტს, ირჩევს პრეზიდენტს, ვიცე-პრეზიდენტსა და ეკაკის მუდმივი კომიტეტების თავმჯდომარეებს. პლენარული კომისია, ატარებს წლიურ სესიებს, რომლებზეც სამწლიანი პროგრამის ფარგლებში მტკიცდება ეკაკის ძირითადი ღინისძიებები, ასევე – საგანგებო სესიები. ხმათა უმრავლესობით მიღებული ეკაკის გადაწყვეტილებები თავისი წევრი ქვეყნებისათვის სავალდებულოა.

აღმასრულებელი ორგანო – საკოორდინაციო კომიტეტი (პრეზიდენტის, ვიცე-პრეზიდენტის და მუდმივი კომიტეტების თავმჯდომარეთა შემადგენლობით), პლენარული კომისიის სესიებს შორის პერიოდში ხელმძღვანელობს ეკაკის საქმიანობას. სამუშაო ორგანოებია: მუდმივი კომიტეტები (რეგულარული საჰაერო ტრანსპორტის ეკონომიკური კომიტეტი, არარეგულარული საჰაერო ტრანსპორტის ეკონომიკური კომიტეტი, ტექნიკური კომიტეტი, ფორმალობათა გამარტივების კომიტეტი), სამუშაო ჯგუფები და ექსპერტთა ჯგუფი. შტაბ-ბინა განთავსებულია სტრასბურგში (საფრანგეთი).

ეკაკის ადმინისტრაციულ და ტექნიკურ ფუნქციებს ასრულებს იკაოს რეგიონული ბიურო, რომელიც ასევე ანაზღაურებს ეკაკის არაპირდაპირ (ირიბ) ხარჯებს.

ბოლო 20 წლის განმავლობაში ეკაკი აქტიურად მუშაობას ავიაკომპანიებისა და აეროპორტებისათვის საავიაციო უსაფრთხოების ნორმების შემუშავებასა და მის დანერგვაზე. აღნიშნული ნორმები, ეკაკის მიერ შემუშავებულ სხვა რეკომენდაციებთან ერთად, თავმოყრილია ერთ დოკუმენტში, კერძოდ, Doc.30 — ე.წ „ფორმალობების გამარტივებისა და საავიაციო უშიშროების სახელმძღვანელო"-ში. აღნიშნული დოკუმეტი შედგება ორი ნაწილისაგან, პირველი ნაწილი, რომელიც განიხილავს ფორმალობების გამარტივების საკითხებს, საზოგადოებისათვის ხელმისაწდვდომია და ოფიციალურად გან-

თავსებულია ეკაკის ვებ-გვერდზე, ხოლო Doc.30-ის მეორე ნაწილი, რომელიც მოიცავს უშიშროების საკითხებს, სარგებლობს კონფიდენციალობის სტატუსით ისევე, როგორც სხვა დოკუმენტაცია უშიშროების სფეროში. ანუ აღნიშნული დოკუმენტი ხელმისაწვდომია მხოლოდ წევრი სახელმწიფოებისთვის, კერძოდ კი, სახელმწიფოს იმ ორგანოებისთვის, რომელებიც მუშაობენ საავიაციო უშიშროების საკითხებზე, საქართველოში ასეთ ორგანოა სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო". ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, დოკუმენტზე ცნობილია მხოლოდ ზოგადი ინფორმაცია: Doc.30 ე.წ „საავიაციო უშიშროების სახელმძღვანელო", რომელიც წარმოადგენს ამ დოკუმენტის მეორე ნაწილს, შექმნილია იკაოს მე-17 დანართის საფუძველზე და მისი მოთხოვნების გათვალისწინებით. დღესდღეობით საავიაციო უშიშროების სფეროში ეკაკის საქმიანობა რეგულირდება მხოლოდ ამ დოკუმენტით. Doc.30 მეორე ნაწილი ადგენს, რომ ყველა საერთაშორისო აეროპორტებში წევრმა სახელმწიფოებმა ხელი უნდა შეუწყონ ერთიანი და მიღებული უსაფრთხოების დონეს, რისთვისაც სახელმწიფო ვალდებულია გაატაროს საჭირო ღონისძიებები Doc.30-ში განსაზღვრული ზოგადი პრინციპებისა და დებულებების გათვალისწინებით. Doc.30 მეორე ნაწილი შედგება სამი თავისაგან და მოიცავს სახელმძღვანელოებს ისეთ საკითხებზე, როგორიცაა რისკის მენეჯმენტი, უსაფრთხოების ზომები, ჰუმანური ფაქტორი და ტრენინგი (კვალიფიკაცია, სწავლის მეთოდები, საავიაციო უშიშროების თანამშრომელთა სერტიფიცირება და მოტივაცია). გარდა ამისა, ამ დოკუმენტის საშუალებით შემოღებულ იქნა ტერმინი *„უშიშროების კვალიფიცირებული თანამშრომელი"*. დოკუმენტის ძირითადი მიზანია, წევრ სახელმწიფოების მიერ დადგენილი სტანდარტების სტაბილური და ერთიანი შესრულება. ეკაკის მიმდინარე საქმიანობა დაფუძნებულია 1990 წლის გამართული სემინარზე შემუშავებულ სამ ძირითად პოსტულატზე:

1. მჭიდრო თანამშრომლობა სახელმწიფოს, ავიაკომპანიებსა და აეროპორტებს შორის. ეს თანამშრომლობა რეგულარული ხასიათის უნდა იყოს, რაც გულისხმობს ინფორმაციის გაცვლას იმ მიღწევებზე, რომლებიც უკავშირდება უკანონო ჩარევის აქტებთან ბრძოლის

ქმედებებს, რაც ბუნებრივია ხელს შეუწყობს განვითარებას;

2. ჰუმანური ფაქტორი იყო და რჩება უმნიშვნელოვანეს საკითხად. ტექნიკური მიღწევები ვერ შეცვლიან პასუხისმგებლობას თანამშრომელთა მიმართ, ვინაიდან საავიაციო უშიშროების თანამშრომელი ყოველთვის მოწინავე იქნება ტერორიზმთან ბრძოლაში. ამიტომ კადრების მომზადებას, განათლებას და მათ მოტივაციას უნდა დაეთმოს დიდი ყურადღება;

3. ახალი აეროპორტების აშენება თავიდანვე უნდა განხორციელდეს უსაფრთხოების მოთხოვნების შესაბამისად, ხოლო არსებულ აეროპორტებში საჭიროა განხორციელდეს ყველა ის ღონისძიება, რომელიც უზრუნველყოფს მათ მოდიფიცირებას.

აერნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ევროპის ორგანიზაცია (ევროკონტროლი)[115] დაარსდა 1960 წელს აერნაოსნობის დასავლეთ ევროპის ზედა საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) ერთობლივი ორგანიზაციის დარგში თანამშრომლობის შესახებ კონვენციის საფუძველზე. 1981 წლის ოქმის შესაბამისად, რომელმაც შეცვალა აღნიშნული კონვენცია, დასავლეთ ევროპის ზედა საჰაერო სივრცეში სმმ-ს ახორციელებენ წევრ-სახელმწიფოთა შესაბამისი ორგანოები.

მიზნები – საჰაერო სივრცის სტრუქტურის, აერსანაოსნო საშუალებების, აერსანაოსნო მოსაკრებლების მიმართ საერთო პოლიტიკის განსაზღვრა, სმმ-ის უზრუნველყოფის სახელმწიფო პროგრამის კოორდინაცია და შეთანხმება.

უმაღლესი ორგანოა აერნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მუდმივი კომისია, რომელშიც წარმოდგენილია ყველა წევრი-სახელმწიფო. კომისია შეთანხმებას დებს ნებისმიერ იმ სახელმწიფოსთან და საერთაშორისო ორგანიზაციასთან, რომლებიც ევროკონტროლთან თანამშრომლობას აპირებენ. კომისიის გადაწყვეტილებები სავალდებულოა წევრი-სახელმწიფოებისთვის.

აღმასრულებელი ორგანოა აერნაოსნობის უსაფრთხოების სააგენტო. შტაბ-ბინა განთავსებულია ბრიუსელში. დაარსდა 1960 წელს. წესდებით განსაზღვრული მიზნებია: — სამოქალაქო და სამხედრო საჰაერო ხომალდების ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

[115] იხ. ორგანიზაციის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <eurocontrol.int>

სამოქალაქო ავიაციის აფრიკის კომისია (აფკაკი)[116] დაარსდა 1969 წელს. აფკაკის წევრობის პირობაა აფრიკის ერთიანობის ორგანიზაციის (აეო) წევრობა.

მიზნები – აერსანაოსნო სამსახურების განვითარებისა და ექსპლუატაციის რეგიონული პირობების შემუშავება; საავიაციო ტექნიკისა და მიწისზედა აერსანაოსნო საშუალებების სფეროში გამოკვლევების შედეგების დანერგვის ხელშეწყობა; კომერციული საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში წევრ-სახელმწიფოთა ინტეგრაციის ხელშეწყობა; ადმინისტრაციულ ფორმალობათა საკითხებზე იკაოს საავიაციო რეგლამენტების გამოყენების ხელშეწყობა და საჰაერო მოძრაობის ინტენსიფიკაციის დამატებითი ნორმების შემუშავება; აფრიკაში საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განვითარების მასტიმულირებელი ტარიფების გამოყენების ხელშეწყობა.

უმაღლესი ორგანოა პლენარული სესია, რომელსაც იწვევენ ორ წელიწადში ერთხელ. სესია ორწლიანი ვადით განსაზღვრავს კომისიების მუშაობას, ირჩევს კომისიათა პრეზიდენტსა და ოთხ ვიცე-პრეზიდენტს, რომლებიც შეიმუშავებენ აფკაკის სამუშაო პროგრამას.

კომისიის გადაწყვეტილებები და რეკომენდაციები საკონსულტაციოა, მას უნდა ეთანხმებოდეს ორგანიზაციის ყველა დაინტერესებული წევრი სახელმწიფო. შტაბ-ბინა განთავსებულია ადის-აბებაში (ეთიოპია).

აფრიკასა და მადაგასკარზე აერნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სააგენტო (ასეკნა)[117] დაარსდა 1959 წელს აფრიკის 12 სახელმწიფოსა და საფრანგეთის მიერ.

მიზნები – წევრ-სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე (საფრანგეთის გარდა), საჰაერო ხომალდების ფრენების რეგულარულობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფა; საფრენოსნო, ტექნიკური და საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ინფორმაციის გაცემა; საჰაერო ხომალდების ფრენების მართვა, საჰაერო მოძრაობის კონტროლი; აეროდრომების მართვა, ექსპლუატაცია და მოვლა.

წევრ-სახელმწიფოსთან შეთანხმებით ასეკნას შეუძლია საკუთარ თავზე აიღოს ამ სახელმწიფოს ნებისმიერი აერსანაოსნო ობიექტის

[116] იხ. ორგანიზაციის ოფიციალური ვებ-გვერდი , <afcac.org>

[117] იხ. ორგანიზაციის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <asecna.aero>

მომსახურება, დადოს შეთანხმება მესამე სახელმწიფოსთან და საერთაშორისო ორგანიზაციასთან, როგორც შუამავალმა, წევრ-სახელმწიფოებს ხელი შეუწყოს ფინანსური და ტექნიკური დახმარების მიღებაში.

უმაღლესი ორგანოა ადმინისტრაციული საბჭო, რომლის წევრებიც არიან ყველა წევრი-სახელმწიფოს წარმომადგენლები. საბჭოს მორიგ სესიას იწვევს ასეკნას პრეზიდენტი სამ თვეში ერთხელ. რიგგარეშე სესია მოიწვევა საბჭოს წევრთა არანაკლებ ნახევრის მოთხოვნით. საბჭოს გადაწყვეტილებები სავალდებულოა, არ საჭიროებს წევრ-სახელმწიფოთა აღიარებას. ჩვეულებრივი გადაწყვეტილებები მიიღება საბჭოს წევრთა ხმების უმრავლესობით, სპეციალური გადაწყვეტილებები (მაგალითად, ასეკნას პრეზიდენტის არჩევნები) — საბჭოს წევრთა ხმების ორი მესამედით.

პრეზიდენტის წინადადებით, საბჭო ნიშნავს გენერალურ დირექტორს, რომელიც საბჭოს გადაწყვეტილებათა რეალიზებაზეა პასუხისმგებელი საბჭოს წინაშე, ასეკნა-ს წარმოადგენს მართლმსაჯულების ორგანოებში.

ასეკნას სამუშაო ორგანოებია ადმინისტრაციული, საექსპლუატაციო, სახმელეთო, მეტეოროლოგიური სამმართველოები. სააგენტოს ძირითად პერსონალს აქვს საერთაშორისო სამოქალაქო მოსამსახურეების პრივილეგიები და იმუნიტეტი. ასეკნას შტაბ-ბინა მდებარეობს დაკარში (სენეგალი).

სამოქალაქო ავიაციის ლათინური ამერიკის კომისია (ლაკაკი)[118] დაარსდა 1973 წელს. ლაკაკის წევრები არიან სამხრეთი და ცენტრალური ამერიკის სახელმწიფოები პანამისა და მექსიკის ჩათვლით, ასევე – კარიბის აუზის სახელმწიფოები.

მიზნები – წევრ-სახელმწიფოთა საჰაერო ტრანსპორტის საქმიანობის კოორდინირება, გასვლისა და დანიშნულების პუნქტებში ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების შესახებ სტატისტიკური მონაცემების შეგროვება და გამოქვეყნება, ტარიფების შესახებ რეკომენდაციების შემუშავება, ლაკაკის წევრებს შორის თანამშრომლობის განვითარება.

უმაღლესი ორგანოა ასამბლეა, რომელიც ირჩევს ლაკაკის პრე-

[118] იხ. ორგანიზაციის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <clac-lacac.org>

ზიდენტს, ამტკიცებს კომისიის ბიუჯეტს, ორგანიზაციის სამუშაო პროგრამას და იღებს გადაწყვეტილებებს, რომლებიც წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა აღიარონ. ასამბლეის სესიებს შორის აღმასრულებელი კომიტეტი ატარებს თათბირებს, ამტკიცებს ლაკაკის მიერ მიღებული პროგრამის შესრულებისთვის საჭირო ღონისძიებებს, აგროვებს სამხრეთ ამერიკის რეგიონში ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების შესახებ სტატისტიკურ მონაცემებს.

შტაბ-ბინა განთავსებულია მეხიკოში (მექსიკა).

აერსანაოსნო მომსახურების ცენტრალური ამერიკის კორპორაცია (კოკესნა) დაარსდა 1960 წელს.

მიზნები – სარპს-ის საფუძველზე აერნაოსნობის საკითხებში სახელმწიფო საავიაციო რეგლამენტების უნიფიკაციის რეკომენდაციების შემუშავება; სმმ-ის დარგში კვლევის კოორდინაცია; საჰაერო მოძრაობის მართვა, მისი კავშირით მომსახურება წევრ-სახელმწიფოების საჰაერო სივრცეში აერნაოსნობისას, ასევე საჰაერო სივრცის იმ რაიონებში, რომლებიც სპეციალურად განსაზღვრულია იკაოს რეგიონული აერსანაოსნო გეგმით, და სხვა რაიონებშიც, რომლებშიც კოკესნა პასუხისმგებელია სმმ-ზე; იურიდიული და ფიზიკური პირებისთვის სმმ-ის გაწევა მათთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

უმაღლესი ორგანოა ადმინისტრაციული საბჭო, რომელსაც უფლება აქვს საჰაერო ხომალდების მეთაურებს მისცეს შესასრულებლად სავალდებულო მითითებები. კოკესნას შტაბ-ბინა განთავსებულია ტეგუსსიგალიპაში (ჰონდურასი).

არაბული სახელმწიფოების სამოქალაქო ავიაციის საბჭო (კაკასი)[119] დაარსდა არაბული სახელმწიფოების ლიგის (ასლ) რეზოლუციის საფუძველზე 1965 წელს.

მიზნები – ასლ-ის წევრ-სახელმწიფოთა შორის სამოქალაქო ავიაციის დარგში თანამშრომლობის განვითარება; წევრ-სახელმწიფოთა პრაქტიკაში სარპსის დანერგვის ხელშეწყობა; საჰაერო ტრანსპორტის საქმიანობაში აერნაოსნობის სხვადასხვა ასპექტზე სამედიცინო კვლევების ხელმძღვანელობა; დაინტერესებულ წევრ-სახელმწიფოთათვის ამ საკითხებზე ინფორმაციის გაცემის ხელშეწყობა; წევრ-

[119] იხ. ორგანიზაციის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <acao.org>

სახელმწიფოებს შორის სამოქალაქო ავიაციის საკითხებზე დავებისა და უთანხმოებათა გადაწყვეტა; არაბული ქვეყნებისთვის საავიაციო სპეციალისტების მომზადებასა და სწავლებაში დახმარების გაწევა.

უმაღლესი ორგანოა კაკასის საბჭო, რომელშიც თანასწორ საფუძველზე წარმოდგენილია ასლის ყველა წევრი-სახელმწიფო. წელიწადში ერთხელ საბჭო ატარებს პლენარულ სხდომას, რომელზეც აჯამებს ორგანიზაციის საქმიანობას, მიმდინარე საკითხებზე იღებს გადაწყვეტილებებს, ამტკიცებს კაკასის შემდგომი წლის საქმიანობის გეგმებს, სამ წელიწადში ერთხელ ირჩევს ორგანიზაციის პრეზიდენტს და ორ ვიცე-პრეზიდენტს. აღმასრულებელი ორგანოა მუდმივი ბიურო.

შტაბ-ბინა მდებარეობს რაბათში (მაროკო).

საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (იატა)[120] – არასამთავრობო ორგანიზაცია, რომლის წევრებია მსოფლიოს ყველა რეგიონის წამყვანი საავიაციო საწარმოები. დაარსდა 1945 წელს.

მიზნები – უსაფრთხო, რეგულარული და ეკონომიური საჰაერო ტრანსპორტის განვითარებისა და საავიაციო კომერციული საქმიანობის ხელშეწყობა და ამასთან დაკავშირებული პრობლემების შესწავლა.

უმაღლესი ორგანოა ყოველწლიური საერთო კრება, რომელიც ირჩევს ასოციაციის აღმასრულებელი კომიტეტის პრეზიდენტსა და წევრებს, განიხილავს გასული წლის ანგარიშებს და ამტკიცებს მომდევნო წლის ბიუჯეტს. აღმასკომი ნიშნავს გენერალურ დირექტორს და იატას საქმიანობის სხვადასხვა საკითხზე ქმნის კომიტეტებს, რომლებსაც შემდეგ ამტკიცებს საერთო კრება.

იატა წელიწადში ორჯერ ატარებს გადაყვანა-გადაზიდვების შესახებ რეგიონულ კონფერენციებს. იატას მიერ დედამიწა დაყოფილია სამ არედ: 1 – ამერიკის ქვეყნები; 2 – ევროპა და აფრიკა; 3 – აზია (ახალო აღმოსავლეთის გარდა), ავსტრალია და ოკეანეთი.

იატა შეიმუშავებს ტარიფების გამოყენების დონისა და წესების რეკომენდაციებს, გადაყვანა-გადაზიდვების საერთო პირობებს,

[120] იხ. ორგანიზაციის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <iata.org>

მათ შორის – მგზავრთა მომსახურების სტანდარტებს, ატარებს ავიახაზების ექსპლუატაციის ეკონომიკური და ტექნიკური გამოცდილების განზოგადებისა და გავრცელების სამუშაოს, გადაზიდვის საბუთებისა და კომერციული შეთანხმებების ჩათვლით განრიგების შეთანხმებას. ეკონომიკურ და ფინანსურ საკითხებზე მისი მიღებული გადაწყვეტილებები სარეკომენდაციოა.

იატას ფარგლებში მოქმედებს კლირინგის პალატა (ლონდონში), წევრ-ავიასაწარმოთა შორის ურთიერთანგარიშსწორებისთვის და კონტროლის ბიურო (ნიუ-იორკში) – ასოციაციის წესდების, საერთო კრებისა და რეგიონული კონფერენციების გადაწყვეტილებათა შესრულებაზე კონტროლისთვის.

იატას შტაბ-ბინა განთავსებულია მონრეალში (კანადა).

§9. საჰაერო ხომალდებისათვის დახმარების გაწევა და პასუხისმგებლობა საერთაშორისო საჰაერო სამართალში

ჩიკაგოს კონვენციის 25-ე მუხლის თანახმად, „ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას იღებს, მის ტერიტორიაზე ხიფათში ჩავარდნილ საჰაერო ხომალდს დაეხმაროს იმგვარად, როგორც საჭიროდ ჩათვლის და, საკუთარი ხელისუფლების მხრიდან, ზედამხედველობის განხორციელების პირობებში საჰაერო ხომალდის მესაკუთრეს ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს ხელისუფლებას ნება დართოს მიიღოს დახმარების ის ზომები, რაც კონკრეტული ვითარებით არის ნაკარნახევი. დაკარგული საჰაერო ხომალდის ძებნის ორგანიზებისას, ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო თანამშრომლობს იმ შეთანხმებული ზომების განსახორციელებლად, რომლებიც, დროდადრო, შეიძლება რეკომენდებული იყოს ამ კონვენციის შესაბამისად“.

„საჰაერო ხომალდების ზღვაზე შველისა და დახმარების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის“ 1938 წლის საერთაშორისო კონვენციით (რომელიც არ ამოქმედებულა), საჰაერო ხომალდებისათვის დახმარების აღმოჩენის ზოგიერთი წესის გაერთსახოვნების მიზნით დგინდებოდა ზღვაზე და ჰაერში ხიფათში ჩავარდნილი პირებისათვის

დახმარების ვალდებულება (მუხლი 2).

საჰაერო ხომალდზე მყოფი პირებისათვის ფრენის დროს გარედან დახმარების აღმოჩენა საერთოდ შეუძლებელია, გარდა რადიოკავშირის არხებით რჩევების მიცემისა. ამიტომ ბუნებრივია, რომ დახმარების ობიექტი გამოდის მხოლოდ საჰაერო ხომალდი და ამ გადასახედიდან სრულიად გასაგებია ისეთი ფორმულირება, როგორიცაა: „ხელშემკვრელი სახელმწიფოები ეხმარებიან საჰაერო ხომალდს და საავიაციო შემთხვევის შემდეგ ცოცხლად გადარჩენილებს“ (ჩიკაგოს კონვენციის №13 დანართის 2.1.2 პუნქტი). ადამიანების დახმარება აქ მეორე ადგილზეა, ზემოთ აღნიშნული მიზეზით მათი სიცოცხლე და ჯანმრთელობა შველის უშუალო ობიექტად იქცევა მხოლოდ დედამიწაზე (ხმელეთზე ან წყალზე), როცა გასაჭირის ჟამი უკვე საავიაციო შემთხვევაში გადაიზარდა.

თანამედროვე საერთაშორისო სამართლებრივ პრაქტიკაში საერთაშორისო საზღვაო სამართლის წყაროების საფუძველზე, საკმაოდ მკაფიოდ გამოიკვეთა ღია ზღვაში ხიფათში ჩავარდნილი საჰაერო ხომალდების დახმარების ზოგადი საკითხების რეგულირებისაკენ მისწრაფება. ამ საკითხთან დაკავშირებულ ზოგიერთ დებულებას შეიცავს ჟენევის კონვენციის მე-12 მუხლი, რომლითაც „ხომალდის დაღუპვის“ ცნებაში იგულისხმება საჰაერო ხომალდის ზღვაზე იძულებითი დაფრენა ან ზღვაში ჩავარდნა. გარდა ამისა, არის მრავალმხრივი და ორმხრივი შეთანხმებები საზღვაო და საჰაერო ხომალდების დახმარებაზე, აგრეთვე ცალკეულ საზღვაო რაიონებში ადამიანების შველაზე.

შველის გამო დაწესებული ანაზღაურების (ჯილდოს) საკითხი, შინაარსით სამოქალაქო–სამართლებრივი ხასიათისა არის, მაგრამ მჭიდროდ უკავშირდება სახელმწიფოთა შესაბამის მოვალეობებს. ეს ურთიერთქმედება განსაკუთრებით მკაფიოდ ჩანს იმ დროს, როცა ძებნისა და შველის სამუშაოები გადაეცემა კერძო ფირმას, ნებაყოფლობით ორგანიზაციას და კერძო პირსაც კი.

რაც შეეხება, საჰაერო ხომალდის ძებნასა და შველას სახელმწიფო ტერიტორიაზე, სახელმწიფო, როგორც წესი, საკუთარ ტერიტორიაზე სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტიდან გამომდინარე,

ამ საქმიანობას ახორციელებს დამოუკიდებლად. პრაქტიკულად, მხოლოდ ის ქვეყანა, რომელსაც არა აქვს ძებნისა და შველის ეფექტურად ჩატარებისათვის საჭირო ტექნიკური საშუალებები, დასახმარებლად იწვევს უცხოეთის საძებნ-სამაშველო სამსახურებს.

სახელმწიფოთა პასუხისმგებლობა. სახელმწიფოები პოლიტიკურად პასუხისმგებელნი არიან საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნორმებისა და პრინციპების დარღვევაზე, კერძოდ, ის შეიძლება გამოიხატოს, იკაოს ასამბლეაში ხმის უფლების შეჩერების ფორმით (ჩიკაგოს კონვენციის 88-ე მუხლი).

სახელმწიფოებს ეკისრებათ საერთაშორისო პასუხისმგებლობა უცხო ქვეყნის საჰაერო სივრცეში სუვერენიტეტის დარღვევის გამო.

ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობა. ავიაგადამზიდველს (ავიასაწარმოს) ეკისრება სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობა ზარალისათვის, რომელიც მიადგა მგზავრს ან ტვირთის მფლობელს.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა საჭიროებს ერთმნიშვნელოვან მიდგომას ავიაგადამზიდველის მატერიალური პასუხისმგებლობის მიმართ. საჰაერო ტრანსპორტის მომხმარებელთა ინტერესებშია, ასევე ავიაკომპანიათა მიერ სხვადასხვა პასუხისმგებლობის პირობების გამოყენების თავიდან აცილება კონკურენტულ ბრძოლაში. მოცემულ სფეროში სახელმწიფოთა თანამშრომლობა გამოიხატა შეთანხმებათა სერიით, რომელთაც უწოდეს „ვარშავის სისტემა". იმდენად, რამდენადაც ამ შეთანხმებათა პირობების პასუხისმგებლობის სუბიექტები არიან შეთანხმების მხარეები (კონტრაქტი მომსახურების შესყიდვაზე), ეს საკითხები მიეკუთვნება საერთაშორისო კერძო სამართლის სფეროს.

ვარშავის 1929 წლის და მონრეალის 1999 წლის კონვენციების მიხედვით, გადამზიდველს ეკისრება პასუხისმგებლობა იმ ზიანისათვის, რაც გამოიხატება მგზავრის სიკვდილითა და სხეულის ყველა სახის დაზიანებით, ასევე – გადაზიდვების დაგვიანებისათვის. (დაწვრილებით იხ.: კარი „საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროები")

მონრეალის 1999 წლის კონვენციით დადგენილია ავიაგადამზიდ-

ველთა მაქსიმალური პასუხისმგებლობა (პასუხისმგებლობის განსაზღვრა თანხის მიხედვით), რაც გამოხატავს სახელმწიფოთა პოლიტიკას ეროვნულ ავიაგადამზიდველებთან მიმართებაში, დამყარებულია ზარალის პრინციპზე (განსაზღვრული პასუხისმგებლობა), ასევე რეგლამენტირებულია ზიანის ანაზღაურების პროცედურა.

ბოლო წლებში აქტუალური გახდა მწარმოებელთა მიმართ უშუალოდ საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მიზეზით მომხდარ საავიაციო შემთხვევათა დროს სარჩელის წარდგენა. საჰაერო მოძრაობის ორგანოების მიმართ წამოიჭრება პასუხისმგებლობის საკითხები, რომლებიც კი საერთაშორისო სამართალში არ არის დარეგულირებული.

მესამე პირის მიმართ მიყენებული ზიანისათვის პასუხისმგებლობა. 2009 წელს რომში ხელი მოეწერა კონვენციას „უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის მიერ მესამე პირის მიმართ მის ტერიტორიაზე მიყენებული ზიანის ანაზღაურების შესახებ“. იგი ზღუდავს ანაზღაურების ოდენობას ამ სახის ზარალისათვის, საჰაერო ხომალდის წონიდან გამომდინარე. პასუხისმგებლობის სუბიექტია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი (პირი, რომელიც სარგებლობს ხომალდით ზიანის მიყენების მომენტში). ზიანში იგულისხმება: მგზავრის სიკვდილი, სხეულის დაზიანება და ზიანი, რომელიც მიადგა მის ქონებას ხომალდის კორპუსის ფიზიკური ზემოქმედების შედეგად ან ხომალდიდან გადმოვარდნილ პირს ან საგანს.

§10. საჰაერო ხომალდისა და ეკიპაჟის სტატუსი

საჰაერო ხომალდის სამართლებრივი სტატუსი. საჰაერო ხომალდს აქვს ეროვნული კუთვნილება, რომელიც განსაზღვრულია ამა თუ იმ სახელმწიფოში მისი რეგისტრაციით. (საქართველოს საჰაერო კოდექსის მუხლი 24) ეროვნული კუთვნილების პრინციპი ქმნის უშუალო (საჯარო-სამართლებრივ) კავშირს რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და საჰაერო ხომალდს შორის. ეს უკანასკნელი სარგებლობს ამ სახელმწიფოს დაცვით. რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდი შეაქვთ სახელმწიფო რეესტრში.

აღნიშნული პრინციპისაგან უნდა განვასხვავოთ საჰაერო ხომალდის საკუთრების, ფლობისა და სარგებლობის სამოქალაქო-სამართლებრივი საკითხები. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდი შეიძლება იყოს სახელმწიფო, კოოპერაციული და საზოგადოებრივი ორგანიზაციების საკუთრებაში.

ბევრ ქვეყანაში სამოქალაქო საჰაერო ხომალდი სამოქალაქო სამართლის, კერძო საკუთრების უფლების ობიექტია, შეიძლება მისი გაყიდვა, ყიდვა, დაგირავება, იჯარით აღება, ჩუქება, ასევე შესაძლებელია შედიოდეს სამემკვიდრეო ქონების შემადგენლობაში და ა.შ. საქართველოს საჰაერო კოდექსის მიხედვით, საჰაერო ხომალდი შეიძლება იყოს საქართველოს მოქალაქის საკუთრება.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაში პრინციპული მნიშვნელობა აქვს საჰაერო ხომალდების სამოქალაქო და სახელმწიფო ხომალდებად დაყოფას. ჩიკაგოს კონვენციის მე-3 მუხლის მიხედვით უკანასკნელს მიეკუთვნება სამხედრო, საბაჟო და საპოლიციო სამსახურში გამოყენებული საჰაერო ხომალდები.

ეკიპაჟის სამართლებრივი სტატუსი მოქმედებს რა სამსახურებრივ უფლებამოსილებათა ფარგლებში, ეკიპაჟის წევრები წარმომადგენლები არიან ხომალდის ექსპლუატანტისა (მფლობელისა), რომელიც პასუხს აგებს მათ მოქმედებებზე.

ეკიპაჟის თითოეული წევრი ასრულებს ზუსტად განსაზღვრულ ფუნქციებს. გარკვეული დროის განმავლობაში საჰაერო ხომალდის მეთაური პასუხისმგებელია საჰაერო ხომალდის, ეკიპაჟის სხვა წევრების, მგზავრებისა და ტვირთისათვის.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალში არ არსებობს დოკუმენტი, რომელიც ზოგადად განსაზღვრავდა ეკიპაჟის სამართლებრივ მდგომარეობას. ფრენის დროს ხომალდზე დანაშაულებრივი მოქმედებების თავიდან აცილებისა და აღკვეთის ზომების მიღების მიმართ ეკიპაჟისა და მეთაურის ცალკეულ უფლებებს შეიცავს ტოკიოს 1963 წლის კონვენციის III თავი.

ეკიპაჟის წევრთა მოწმობების მიმართ ზოგიერთი საერთო მოთხოვნა დაფიქსირებულია ჩიკაგოს კონვენციის 32-ე და 33-ე მუხლებში, ასევე მის დანართში.

საზოგადოდ კი ეკიპაჟის სამართლებრივი მდგომარეობა განისაზღვრება საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფოს კანონმდებლობით. ბევრ ქვეყანაში ეკიპაჟის შემადგენლობაში არ შეიძლება იყოს უცხოელი მოქალაქე. მაგრამ ზოგი ქვეყანა, რომელსაც არ ჰყავს საკმარისი საავიაციო კადრები, სარგებლობს უცხოელი საავიაციო პერსონალის მომსახურებით.

§11. საერთაშორისო აერნაოსნობის ადმინისტრაციული ფორმალობები და საერთაშორისო აეროპორტის ცნება და სამართლებრივი სტატუსი

საერთაშორისო აერნაოსნობისას გამოყენებულია შემდეგი ადმინისტრაციული ფორმალობები: საერთაშორისო საჰაერო სმართლისა და შიდასახელმწიფოებრივი სამართლის ის ნორმები, რომლებიც მიმართულია საერთაშორისო აერნაოსნობისათვის ხელშემწყობი პირობების შექმნისაკენ, საჰაერო ტრანსპორტის მომხარებლებისა და მესამე პირების, აგრეთვე, სახელმწიფოების ინტერესების დაცვისაკენ.

ადმინისტრაციული ფორმალობების დადგენისა და გამოყენების ზოგად პრინციპებს შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის მე-16, 22-ე და 23-ე მუხლები, საერთაშორისო აეროპორტებში გამოყენებულ კონკრეტულ წესებს კი – ამ კონვენციის №9 დანართი.

ადმინისტრაციული ფორმალობები არის ზოგადი (საბაჟო, სავალუტო, საპასპორტო, სანიტარიული, საკარანტინო, საიმიგრაციო) და განსაკუთრებული (საჰაერო ხომალდების შემოწმება, მგზავრებისა და მათი ბარგის შემოწმება, გადაზიდვის საბუთების შემოწმების პროცედურები, აეროპორტებში გამოყენებული კონტროლის ზომები). გამგზავრების ან დანიშნულების აეროპორტში მგზავრის ან ტვირთის გამგზავნის (მიმღების) მიერ ადმინისტრაციული ფორმალობების გავლაზე უარის შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველმა შეიძლება საჰაერო გადაყვანის (გადაზიდვის) ხელშეკრულება გააუქმოს. ადმინისტრაციული ფორმალობები შეიძლება შეასრულოს საჰაერო ხომალდის მეთაურმა (ან მისი მითითებით ეკიპაჟის წევრმა)

დამატებით ან განმეორებით, ფრენის დროს, მიუხედავად მგზავრისა და ტვირთის ან ფოსტის გამცილებელი პირის უარისა.

უცხოეთის აეროპორტში მისულ საჰაერო ხომალდს, როგორც წესი, უმოწმებენ სახომალდე და საბორტო საბუთებს. საჰაერო ხომალდის შემოწმება მრავალმხრივია. შემოწმების მიზანია, მგზავრის, მისი ბარგისა და ხელბარგის შემოწმება (პირადი შემოწმება), აგრეთვე, საჰაერო ხომალდისა და ტვირთის შემოწმება საჰაერო ხომალდით გადასატანად აკრძალული ნივთიერებებისა და საგნების (ფეთქებადი, რადიოაქტიური, ადვილაალებადი, მომწამლავი ნივთიერებები, იარაღი, საბრძოლო მასალები, ნარკოტიკები და სხვ.) გამოვლენა. ამ შემოწმების დროს, გადასატანად აკრძალული და საბაჟო კონტროლს დაქვემდებარებული საგნებისა და ნივთიერებების აღმოჩენის შემთხვევაში, როგორც წესი, დგება საბაჟო წესების დარღვევისათვის პასუხისმგებლობის საკითხი.

მგზავრის (ტვირთის გამგზავნის/მიმღების) მხრიდან შემოწმებაზე უარის თქმა გადამზიდველს აძლევს საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების გაუქმების საფუძველს (გადაზიდვის ღირებულების დაბრუნებით). შემოწმებაზე უარის შემთხვევაში, თუ არის საკმაო საფუძველი იმისა, რომ პირს გადააქვს ფრენის უსაფრთხოებისათვის მუქარის შემქმნელი საგნები ან ნივთიერებები, ამ პირის მიმართ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ძალა.

როგორც წესი, ადმინისტრაციული ფორმალობები მაღალი დონის პირთა დელეგაციების გადამყვანი საჰაერო ხომალდის მიმართ არ ტარდება.

ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილე ყველა სახელმწიფო შეთანხმდა შემსრულებელი საჰაერო ხომალდების საერთაშორისო მიმოსვლის (რეისების) დაჩქარების, ხელშეწყობისა და თანამშრომლობის აუცილებლობის შესახებ, რათა სასაზღვრო, საბაჟო, საკარანტინო შემოწმების და კონტროლის დროს ეროვნული კანონმდებლობით გათვალისწინებული კანონებისა და წესების გამოყენებისას თავიდან იქნეს აცილებული შეფერხებები. იმისათვის, რომ გადასაზიდი, საპასპორტო, საბაჟო და სხვა სახის დოკუმენტების გაფორმება აეროპორტებში დაყვანილ იქნას მინიმუმამდე, ამასთან ერთად, შემ-

ცირდეს მიმოსვლის დრო, მაქსიმალურად იქნეს გამოყენებული საჰაერო ტრანსპორტის უპირატესობა — სიჩქარე, სახელმწიფოებმა ივალდებულეს, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, გაამარტივონ ადმინისტრაციული ფორმალობები იმ ეროვნული წესებისა და კანონების გამოყენებისას, რომლებიც ეხება საერთაშორისო აერონაოსნობას, ჩიკაგოს კონვენციის მიერ დაწესებული და რეკომენდებული პრაქტიკის შესაბამისად.

ზემოთ აღნიშნული კონვენციის დებულების კონკრეტიზაცია განხორციელებული იყო იმ სტანდარტებისა და რეკომენდაციების გამომუშავების გზით, რომლებიც შეადგენს დამატებას „9“ „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების ფორმალობების გამარტივების შესახებ“ სტანდარტებისა და რეკომენდაციის პრაქტიკული გამოყენება განაპირობებდა საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრების მიერ სასაზღვრო, საბაჟო, საპასპორტო და სხვა სახის კონტროლის განხორციელებისას დროის ეკონომიკას და ხელს უწყობდა აეროპორტებში საჰაერო ხომალდების შეფერხებების თავიდან აცილებას.

სტანდარტებისა და რეკომენდაციების დებულება №9 დამატება შეიძლება გამოყენებული იქნეს საჰაერო ხომალდების ფრენის ყველა კატეგორიასთან, რეგულირებულის და არარეგულირებულის, იმ შემთხვევების გამონაკლისით, როდესაც ცალკეული დებულება პირდაპირ ეხება ფრენის მხოლოდ ერთ კატეგორიას და არ ეხება დანარჩენებს.

ფორმალობების გამარტივების სტანდარტები და რეკომენდაციები გამოხატულია ორი ფორმით. პირველი გულისხმობს სახელმწიფო ვალდებულებას არ დააწესოს იმაზე მეტი მოთხოვნები, რომლებიც განსაზღვრულია დოკუმენტაციის თავისუფალი გადაადგილების შეფერხების და მსგავს დოკუმენტაციასთან მიმართებაში და მათი შერბილების შესაძლებლობებში. მეორე, პორიქით, ითვალისწინებს მგზავრებისათვის მაქსიმალურად მოხერხებული პირობების შექმნას ტრანზიტული გადაადგილებისას და ა.შ. და უშვებს დადგენილი მინიმუმის ღონისძიებების გამოყენებას.

სტანდარტები და რეკომენდაციების მე-9 დამატება იყოფა რეგულირებადი საკითხების წრეში. სპეციალური თავი ეძღვნება საჰაერო

ხომალდების შემოსვლას და გაფრენას. ამ განყოფილების საერთო დებულებას წინასწარ უწერენ, რომ შიდა სახელმწიფოებრივი წესები და პროცედურები, საჰაერო ხომალდების გაფორმებისას გამოყენებული, სასურველი იქნებოდა და განხორციელდებოდა ისეთნაირად, რომ საჰაერო ტრანსპორტი შეინარჩუნებდა მისთვის დამახასიათებელ უპირატესობას — სიჩქარეს; ამისათვის, საჰაერო ხომალდების აეროპორტში შემოსვლასა და გაფრენის გაფორმებისას კომპეტენტური სახელმწიფო ორგანოები არ უნდა ითხოვდნენ ექსპლუატანტებისაგან დოკუმენტებს დამატებით დადგენილი ჩამონათვალის ზემოთ.

დანართში თავმოყრილია აღწერის სტანდარტები და რეკომენდაციები, ხომალდების დანიშვნისა და გამოყენების დოკუმენტები, საჰაერო ხომალდების აფრენისა და შემოსვლის პროცედურების დაცვა, შემდგომი ორ ან მეტი გაჩერებით საერთაშორისო აეროპორტში ერთსა და იმავე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, ხომალდების დოკუმენტაციის შევსების, რომლებიც ეხება საჰაერო რეისებს, რომლებიც სრულდება განრიგის გარეშე, რომლებსაც არეგულირებენ საერთაშორისო საჰაერო ურთიერთობები.

დიდ მნიშვნელობას წარმოადგენს ფორმალურობის გამარტივება იმ პირებისათვის, რომლებიც საჰაერო ტრანსპორტით სარგებლობენ. დამატებაში სპეციალური ადგილი აქვს დათმობილი სტანდარტებსა და რეკომენდაციებს, რომლებიც შეიცავენ დებულებას, მიმართულს მგზავრის მიერ სასაზღვრო, საბაჟო, სავალუტო და სხვა სახის კონტროლსა და შემოწმების დროის შემცირებას. კერძოდ, მათში წამოჭრილია მგზავრთა გამოცხადებისა და წასვლასთან დაკავშირებული საკითხები, მათ მიერ საკარანტინო შემოწმების გავლის, საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრობის დამადასტურებელი საბუთების გაფორმება და სხვა.

მე-9 დანართი, სხვა სტანდარტები და რეკომენდაციები ეხება ტვირთების შემოტანასა და გატანას, ტვირთისა და მგზავრების ტრანზიტს საზღვარგარეთის ქვეყნის გავლით, საშუალებებსა და სამსახურებს, მოწოდებულს ტვირთების დამუშავებისა და მათი უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის.

ფორმალობების გამარტივების, სტანდარტებისა და რეკომენდაციების გამარტივების, სტანდარტებისა და რეკომენდაციების პრაქტიკაში დანერგვის მიზნით, იკაო-ს წევრმა ბევრმა ქვეყანამ დააფუძნა ეროვნული კომიტეტი, რომელშიც შედიან სხვადასხვა ქვეყნის ორგანოები.

ასეთი კომიტეტის ძირითადი ამოცანაა ღონისძიებების შემუშავება ფორმალობების გამარტივების შესახებ ნაციონალური კანონების გამოყენების შესახებ სასაზღვრო, საბაჟო, სანიტარული და სხვა კონტროლისა და შემოწმების გათვალისწინებით 9 დამატება.

თანამედროვე აეროპორტის ცნება.

თანამედროვე აეროპორტი ტექნიკური თავალსაზრისით წარმოადგენს საინჟინრო-ტექნიკური მოწყობილობების რთულ კომპლექსს, რომელიც შეიცავს აეროდრომს, სამგზავრო ტერმინალს, რომელიც განკუთვნილია გაფრენამდე და გაფრენის შემდეგი მომსახურებისათვის, სატვირთო ტერმინალი, სამოსამსახურეო ტექნიკური ტერიტორია, აეროდრომის წინა ტერიტორია და სხვა. იურიდიული თვალსაზრისით „აეროპორტი" განისაზღვრება, როგორც ავიასაწარმო, რომელიც ახორციელებს მგზავრების, ხელბარგის, ტვირთების მიღებას და გაგზავნას და საჰაერო ხომალდების მომსახურებას. სხვა სახელმწიფოების კანონმდებლობაში „აეროპორტის" განსაზღვრება არ არის მოცემული, თუმცა მასში თვით ეს ტერმინი ზოგჯერ გამოყენებულია.

სახელმწიფო თავის ტერიტორიაზე არსებული აეროპორტებიდან სპეციალურად გამოყოფს აეროპორტებს საერთაშორისო საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისათვის, სადაც ახორციელებენ აფრენასა და დაფრენას საზღვარგარეთისა და ეროვნული ავიაკომპანიების საჰაერო ხომალდები, რომლებიც მოძრაობენ საერთაშორისო ავიახაზებზე. ასეთ აეროპორტებში განლაგებულია სასაზღვრო, საპასპორტო, სამედიცინო და სხვა სახის პუნქტები, სადაც კონტროლს ახორციელებენ სახელმწიფოს შესაბამისი კომპეტენტური ორგანოები.

საქართველოს საჰაერო კოდექსი განსაზღვრავს საერთაშორისო აეროპორტის ცნებას, რომელიც ყველა აეროპორტებისათვის დამახასიათებელ საერთო ნიშნებთან ერთად შეიცავს სპეციალურ ნიშნებს

— საბაჟო, სასაზღვრო და სხვა ორგანოების არსებობას.

მსგავსი განსაზღვრა — თავის მხრივ ერთადერთია, იგი არ გვხვდება ბევრი ქვეყნის საკანონმდებლო პრაქტიკაში, თუმცა აეროპორტი, რომელიც ემსახურება საერთაშორისო ფრენებს, არის თითქმის ყველა ქვეყანაში.

მაგრამ საერთაშორისო პრაქტიკაში მიღებული იყო სახელმწიფოს მიერ თავის ტერიტორიაზე გამოყოფილი ნებისმიერი აეროპორტის საერთაშორისო აეროპორტად ცნობის ცნება, სადაც ხორციელდება საჰაერო ხომალდების საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების მიღებისა და გაგზავნისათვის საჭირო საბაჟო, საემიგრაციო, სანიტარული, საკარანტინო (მცენარეების და ცხოველების გადასაყვანად) და სხვა პროცედურები. ზემოთ ნახსენებ განსაზღვრებაში აქცენტი გაკეთებულია იმაზე, რომ საერთაშორისო აეროპორტი გამოყოფილია საჰაერო ხომალდების მიღებისა და გაგზავნისათვის „რომელიც ასრულებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას" და არა საჰაერო ხომალდების „მომსახურებას, რომლებიც ასრულებს საერთაშორისო მიმოსვლებს".

საერთაშორისო აეროპორტში იწყება და სრულდება საერთაშორისო მიმოსვლები. საჰაერო ხომალდების ზუსტად ასეთი მომსახურებისათვის, რომელიც ასრულებს ასეთ მიმოსვლებს, სახელმწიფოს მიერ გამოიყოფა შესაბამისი აეროპორტები. ზოგჯერ, საერთაშორისო რეისის დამთავრებისას ავიაგადაზიდვა შეიძლება გაგრძელებული იქნას შიდა ხაზებში მაგ.: მგზავრმა შეიძინა ბილეთი „ბერლინი-თბილისი". ის ბერლინიდან ჩადის ბათუმში შესაბამისი ავიაკომპანიის თვითმფრინავით, ამის შემდეგ გრძელდება მოკლე პუნქტი-ბათუმი-თბილისი აეროპორტის შიდა რეისით. შედეგად ვიღებთ, რომ ფრენის დროს შიდა ხაზებით, შეიძლება დასრულდეს საერთაშორისო ავიაგადაზიდვები. ერთადრთი საერთაშორისო გადაზიდვის შესრულების თვითონ ფაქტი, რომელიმე აეროპორტის გავლით, არ გადააქცევს მას საერთაშორისოდ.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, „საერთაშორისოდ" უნდა მივიჩნიოთ აეროპორტი, რომელიც გამოყოფილია სახელმწიფოს მიერ საჰაერო ხომალდების მიღებისათვის, გაშვებისათვის და მომ-

სახურებისათვის, რომელიც ასრულებს საერთაშორისო აფრენებს და რომელსაც გააჩნია ამ მოვალეობის შესრულებისათვის სამგზავრო ტერმინალი, აეროდრომი, სასაზღვრო, საბაჟო და საკარანტინო შემოწმების პუნქტები და ასევე აეროდრომი და სხვა სახმელეთო აღჭურვილობა და აუცილებელი მოწყობილობები.

აეროპორტის მთავარი ელემენტია – აეროდრომი, განკუთვნილი და აღჭურვილი გაფრენისათვის, დაფრენისათვის, მოხვევისათვის, განლაგებისათვის და საჰაერო ხომალდების მომსახურებისათვის.

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართში მოცემულია „აეროდრომის" ტერმინის სტანდარტული განსაზღვრა. ზოგიერთმა სახელმწიფომ მაგ.: საფრანგეთმა თითქმის მთლიანად შეიტანა იგი თავის კანონმდებლობაში, რომლის ქვეშაც იგულისხმება „მიწის ან წყლის ზედაპირის განსაზღვრული ნაკვეთი (შენობა-ნაგებობანი და მოწყობილობების ჩათვლით), განკუთვნილი საჰაერო ხომალდების მთლიანი ან ნაწილობრივი მიმოსვლის ან გადაადგილებისათვის. „აეროდრომის" გაგების განსაზღვრებას შეიცავს სხვა ქვეყნების ეროვნული კანონმდებლობა. თითქოს, თვით ეს ფაქტი ხსნის ყველა კითხვას. თუმცა 14 დანართის შესწორებათა განხილვისას, მთელი რიგი ქვეყნების წარმომადგენლებმა გამოთქვეს მოსაზრება, რომ მითითებული განსაზღვრა, ფაქტობრივად, ნიშნავს „აეროპორტს". როცა ცნობილია, რომ ტერმინ „აეროდრომს" გააჩნია მკაცრად ტექნიკური აზრი, ხოლო „აეროპორტს" ეკონომიკური – საჰაერო ტრანსპორტის კომერციული საქმიანობის მომსახურება. ამის შესახებ იყო აღნიშნული, რომ ტერმინი „აეროდრომი" არის შემკრები, რომელიც ჩართულია ნებისმიერ ნაკვეთში და რომელიც გამოიყენება, საჰაერო ხომალდების დასაფრენად ან აფრენისათვის, დაწყებული გრუნტით და დამთავრებული თვით თანამედროვე აეროდრომით, რომლებიც შედიან აეროპორტის შემადგენლობაში. ამიტომ, ნებისმიერი აეროპორტი შედგება აეროდრომისაგან, მაგრამ ყველა აეროდრომი არ შედის აეროპორტის სისტემაში.

ბევრი ქვეყნის ეროვნულ კანონმდებლობაში არის უამრავი შემთხვევა, როცა არ არის აღნიშნული განსხვავება „აეროპორტის" და „აეროდრომის" ცნებებს შორის. ერთადერთი, პრაქტიკაშია ის, რომ

აეროდრომი წარმოადგენს აეროპორტის შემადგენელ ნაწილს და არა პირიქით. აქედან გამომდინარეობს, რომ, როცა ეს გათვალისწინებულია კანონით და ასეთი განსხვავებები არის მოყვანილი, რაიმე პრობლემები მოყვანილ ტერმინებთან არ წარმოიშობა. იურიდიულ ლიტერატურაში ასევე აღნიშნულია, ამ და სხვა ტერმინების ზუსტი განსაზღვრის აუცილებლობა, ამ ყველაფრის გათვალისწინებით, შეიძლება ვიგულისხმოთ, რომ აშკარად გამოკვეთილი დიფერენციაცია „აეროპორტის“ და „აეროდრომის“ ცნებებს შორის გათვალისწინებული უნდა იყოს საერთაშორისო – სამართლებრივ პრაქტიკაში.

11.1. საერთაშორისო აეროპორტის სამართლებრივი მდგომარეობა

თითოეული ქვეყანა სამართლის ეროვნული სისტემის ფარგლებში აძლიერებს ნორმებს, რომლებიც არეგულირებენ აეროპორტების შექმნის, მართვისა და საქმიანობის წესრიგს.

აღნიშნული საკითხები წყდება ამა თუ იმ ქვეყნის სამართლის ეროვნული სისტემისათვის დამახასიათებელი განსაკუთრებული ნიშნების შესაბამისად. ამიტომ განსხვავება, საერთაშორისო აეროპორტების მოქმედების რეგულირების წესებს შორის ატარებს სავსებით მნიშვნელოვან თვისებას. ცხადია, სამართლებრივი სისტემის თავისებურება კონკრეტულ სახელმწიფოს მიხედვით გათვალისწინებაში უნდა იქნეს მიღებული იმ აეროპორტის მდგომარეობის შესწავლისას, რომელიც გამოყოფილია სახელმწიფოს მიერ საერთაშორისო ფრენებისათვის.

საერთაშორისო აეროპორტების დაქვემდებარებაში მყოფი აეროდრომები და არსებული ქვედანაყოფები ემსახურებიან საჰაერო ხომალდებს, ასრულებენ საერთაშორისო ფრენებთან დაკავშირებულ საქმიანობას, მათ გააჩნიათ სასაზღვრო გამშვები, საბაჟო და საკონტროლო პუნქტები, რომლებიც ასევე უზრუნველყოფენ მგზავრების მომსახურებას და გადაყვანას, მათ მიღებას, გაგზავნას, ტვირთისა და ფოსტის გაფორმებას, ფოსტის შენახვას და ა.შ..

საჰაერო ხომალდების მომსახურებისათვის, აეროპორტის გამო-

ყოფას წინ უსწრებს შესაბამისი პროცედურები. ასეთმა აეროპორტმა უნდა გაიაროს შესაბამისი კლასიფიკაცია, რომელიც განისაზღვრება წლიური სამგზავრო გადაზიდვის მოცულობით ე.ი. ჯამური რაოდენობით ყველა ჩამოფრენილი და გაფრენილი მგზავრის, ტვირთზიდვის ჩათვლით; რეგისტრაცია სახელმწიფო რეესტრში, რომელიც სრულდება მოწმობის გაცემით — წლიური ექსპლუატაციის სერტიფიკატი, ანალოგიური მოთხოვნა ხორციელდება, რა თქმა უნდა, სპეციფიკის ჩათვლით აეროდრომზეც, რომლებიც შედიან აეროპორტების შემადგენლობაში და, რომელიც განკუთვნილია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის მომსახურებისათვის.

საერთაშორისო რეისების მგზავრებთან დაკავშირებით ეროვნული წესები ითვალისწინებს საბაჟო — ადმინისტრაციული ფორმალობის დაცვას, რომელსაც წარმოადგენს **საბაჟო შემოწმება; სანიტარიული — საკარანტინო კონტროლი, საპასპორტო კონტროლი; სპეციალური კონტროლი.**

საბაჟო კონტროლი შედგება საბაჟო დეკლარაციის შევსებისაგან და საკუთარი ტვირთის წარმოდგენისაგან საბაჟო დეკლარაციაში და პასპორტის შემოწმება საბაჟო ინსპექტორის მიერ;

სანიტარული-კარანტინის კონტროლი შედგება პირად შემოწმებისაგან, ჩამოფრენილი და გასაფრენი მგზავრების შემოწმების სამედიცინო სერტიფიკატით, რომელიც აუცილებელია ქვეყანაში ტრანზიტის შეტანისათვის. აცრების დამადასტურებელი სერტიფიკატის გარეშე მგზავრი შეიძლება არ დაიშვას გაფრენისთვის;

საპასპორტო კონტროლი გულისხმობს, ჩამოსასვლელი და წამსვლელი ვიზების სინამდვილესთან შემოწმებას და ასევე ტრანზიტული ვიზის არსებობას განსაკუთრებულ შემთხვევაში;

სპეციალური კონტროლი გულისხმობს იმას, რომ მგზავრები გადიან ფრენის უსაფრთხოებისათვის შემოწმებას, რომელიც შედგება მგზავრის ნივთების შემოწმებით, არის თუ არა ფრენისათვის დაშვებული ნივთები საჰაერო ტრანსპორტში. მასში ნაგულისხმევია ცეცხლსასროლი და ცივი იარაღი, საბრძოლო და არაფეთქებადი ხელსაწყოები, საწამლავი, შხამიანი, ფეთქებად საშიში და ა.შ.

სხვა ქვეყნებში საერთაშორისო აეროპორტების შექმნისა და

საქმიანობის ორგანიზაციისას, ასევე, გათვალისწინებულია აეროპორტების და აეროდრომების კლასიფიკაციის საკითხები, მათი მარკირება, საბაჟო და საპასპორტო კონტროლის განხორციელება და სხვა. რა თქმა უნდა, ეს საკითხები რეგულირდება ეროვნული კანონმდებლობისა და წესების სისტემების ჩარჩოებში. განსაკუთრებით მათი გადაწყვეტა მიუთითებს უწინარეს ყოვლისა აეროპორტის გამართლებულ სტატუსზე, რომელიც გამოყოფილია საერთაშორისო ფრენის მომსახურებისათვის. მაგ.: *აშშ-ში* აეროპორტების, მათ შორის საერთაშორისოების მესაკუთრეებად ითვლებიან იმ ქალაქის მუნიციპალიტეტები, რომლებთანაც ისინი მდებარეობენ, თუმცა ყველა აეროპორტის საქმიანობის კოორდინაცია, მათი საქმიანობის წესების გამოცემა, სხვადასხვა საერთაშორისო გაფრენების მომსახურებისათვის. ამა თუ იმ აეროპორტის გამოყოფა ხორციელდება ფედერალური საავიაციო ხელისუფლების მიერ.

ასე რომ, კენედის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი წარმოადგენს ნიუ-იორკის მუნიციპალიტეტის საკუთრებას. მხოლოდ საბაჟო და საპასპორტო შემოწმებაში, საჰაერო მოძრაობების მართვა და სხვა სრულდება საერთაშორისო აეროპორტებში ჩართული სახელმწიფო ორგანოების მიერ, რომელთაც აქვთ სპეციალური კომპეტენცია.

საფრანგეთის კანონმდებლობის შესაბამისად, ქალაქების აეროპორტები: ბორდო, მარსელი, ნიცი, ლიონი და სხვა ექსპლუატაციას ეწევა კონცესიის რეჟიმის საფუძველზე, რომლის მხარეებს წარმოადგენენ შესამაბისი ქალაქის მუნიციპალიტეტები და სახელმწიფო ინტერესების გამომხატველი სავაჭრო პალატა. მართვისა და ექსპლუატაციისთვის საფრანგეთის ყველა აეროპორტის დეკრეტის საფუძველზე 1945წ. 24 ოქტომბრიდან შექმნილი იყო სახელმწიფო საწარმო „პარიზის აეროპორტი", ცალკე, ეგრეთ წოდებული, ავტონომიური სტატუსით. საფრანგეთის აეროპორტები ექვემდებარებიან სამოქალაქო ავიაციის სამინისტროს, რომელსაც ხელმძღვანელობს ადმინისტრაციული საბჭო, რომელიც 24 წევრისაგან შედგება, რომელთა ნახევარი — სახელმწიფო მოსამსახურეა, ხოლო დანარჩენი საფრანგეთის მუნიციპალური საბჭოს – სახელმწიფო

ავიაკომპანიის „ერფრაინსი"-ს წარმომადგენლები და ა.შ. სხვა „ავტონომიური სტატუსით" არის შექმნილი ასევე აეროპორტი ქალაქ ბალ-მიულუზში.

ინგლისში აეროპორტების მართვის შესახებ არსებული აქტის საფუძველზე, 1965 წელს შექმნილი იყო აეროპორტების ბრიტანული სამმართველო, რომელსაც ემორჩილებოდა ლონდონის აეროპორტი - ჰიტროუ; გეიტ-უიკი, სტენსტედი და სხვა. აღნიშნული სამმართველოს მთავარი ამოცანაა, ზემოჩამოთვლილი აეროპორტების საქმიანობის ორგანიზაცია და კონტროლი. ამ აეროპორტების საქმიანობას ხელმძღვანელობს ადმინისტრაციული საბჭო, რომლის წევრებიც ინიშნებიან ტრანსპორტის სამინისტროს მიერ.

გერმანიაში აეროპორტების ექსლუატაციას ეწევა აქციონერთა საზოგადოება, რომელთა წევრებიც არიან სახელმწიფო და ადგილობრივი მუნიციპალიტეტები. ამ აქციონერთა კრებას აქვს იურიდიული პირის სტატუსი და ენიჭება პასუხისმგებლობა გადაზიდვის წინ განსაზღვრული აუცილებლობების შესრულებით. ბერლინის, ბონის, ჰანოვერის, ნიურნბერგის, ფრანკფურტის, შტუტგარტის აეროპორტების ექსპლუატაციას ახორციელებენ სახელმწიფო კერძო აქციონერთა საზოგადოებები, მაშინ როდესაც სხვა — მიუნხენის, ბრემენის, დიუსელდორფის, აუგსბერგის — შერეული აქციონერთა საზოგადოებები, რომელშიც შედის მუნიციპალიტეტები და კერძო კაპიტალი.

ბელგიაში 1946წ. 20 ნოემბრიდან დაწესებულია, რომ აეროპორტების კონტროლი და მართვა სრულდება სახელმწიფო ადმინისტრაციის მიერ, რომელიც ეკუთვნის ტრანსპორტის სამინისტროს: სახელმწიფო კონტროლის ქვეშ იგულისხმება აეროპორტების საქმიანობა ავსტრალიასა და კანადაში. ამავე დროს, *იტალიასა და ნიდერლანდებში* აეროპორტების ექსპლუატაცია ხდება კონსორციუმებით, რომლის მონაწილენიც არიან სახელმწიფო და იმ ქალაქის მუნიციპალიტეტები, რომელთა სიახლოვესაც ისინი არიან განლაგებულნი.

უნდა აღვნიშნოთ, რომ საერთაშორისო აეროპორტები ჩეულებრივ ასრულებენ მომსახურებას, როგორც საერთაშორისო, ასევე შიდა გაფრენისას. ასევე ფუნქციონირებს თბილისის აეროპორტი,

აეროპორტი სკიპჰოლი (ნიდერლანდები) და სხვა.

რაც შეეხება, იმ აეროპორტების სამართლებრივ მდგომარეობას, რომელიც ემსახურება საერთაშორისო აფრენებს შიდა სამართლებრივი ნორმების შესაბამისად, ასეთი აეროპორტი არის ან ავიასაწარმო, რომელსაც მინიჭებული აქვს შესაბამისი სამართლებრივი ელემენტი, ან მას ექსპლუატაციას უწევენ სააქციო კომპანიები და კონსორციუმები (საფრანგეთი, იტალია, ნიდერლანდები). იმართება ამ ან სხვა ფორმით, სახელმწიფოს შიდა კანონმდებლობის გათვალისწინებით და ის მუნიციპალიტეტის საკუთრებაშია, ნებისმიერ შემთხვევაში, ამა თუ იმ საერთაშორისო აეროპორტის განცალკევება სხვადასხვა სამართლებრივი ფორმის მიხედვით ის მაინც სახელმწიფოს რეგულირების კომპეტენციაშია. როგორი ფორმითაც არ უნდა იყოს გამოხატული მისი სტატუსი საერთაშორისო აეროპორტის ძირითადი ფუნქციების განხორციელებისას - ეროვნული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სისტემის უფლება, საბაჟო — სასაზღვრო შემოწმების უფლება, საჰაერო მოძრაობის მართვა აეროპორტის ზონაში სრულდება შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოების მიერ.

კითხვების უმრავლესობაა დაწესებულების ფუნქციონირებასთან და აეროპორტის სამართლებრივ მდგომარეობასთან დაკავშირებით, რომელიც სახელმწიფოს მიერ გამოყოფილია საერთაშორისო საჰაერო მოძრაობების მომსახურებისათვის და რომელიც რეგულირდება სახელმწიფოს შიდა კანონმდებლობის განსაკუთრებული ნორმებით. ამასთან ერთად, ასეთი აეროპორტების მდგომარეობის განსაზღვრას შეიცავს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ.

11.2. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის ნორმები აეროპორტებთან დაკავშირებით

აეროპორტების შესახებ დებულებები იკავებს არც თუ ისე დიდ ადგილს ჩიკაგოს კონვენციაში, თავის მხრივ ეს დებულებები ატარებს ან დეკლარაციულ ხასიათს ან შეიცავს ნორმებს, რომლებ-

საც უნდა იცავდნენ სახელმწიფოები, აეროპორტების საქმიანობაში არსებული საკითხების გადაწყვეტისას, რომლებიც განკუთვნილია საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის უზრუნველსაყოფად.

ასე რომ, ჩიკაგოს კონვენციის მიხედვით, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისათვის ღია აეროპორტები, უნდა იყოს წარმოდგენილი სტანდარტებისა და მასში დამატებების სახით არსებული რეკომენდაციების და მოთხოვნების მიხედვით. ამ მოთხოვნების შესრულება განპირობებულია სახელმწიფოში ტექნიკური და ეკონომიკური სტანდარტების შესაძლებლობასთან დაკავშირებული რეკომენდაციების დასანერგავად. რა თქმა უნდა, ამასთან ერთად უნდა იქნეს დაცული ამა თუ იმ სტანდარტის მთლიანი ან ნაწილობრივი მიღების ან უარყოფის პროცედურა 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის მიხედვით.

თითოეული სახელმწიფოს კომპეტენციას მიეკუთვნება აეროპორტების გამოყოფა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლების მომსახურებისათვის. ჩიკაგოს კონვენცია ადასტურებს ნებისმიერი სახელმწიფოს უფლებას თავისი შეხედულებისამებრ დაადგინოს „აეროპორტები, რომლებიც შეიძლება იქნეს გამოყენებული ნებისმიერი ასეთი მიმოსვლისათვის". ასეთ აეროპორტებში საზღვარგარეთის საჰაერო ხომალდების მოსვლის ან წასვლის დროს შესაბამისი სახელმწიფოს კომპეტენტური მთავრობა უფლებამოსილია შეასრულოს მათი ჩხრეკა და ყველა დიკუმენტაციის შემოწმება, რომელიც მათ თან ახლავთ.

აეროპორტებით სარგებლობისათვის საზღვარგარეთის საჰაერო ხომალდების მიღებისას, სახელმწიფოს აქვს უფლება აიღოს შესაბამისი მოსაკრებელი, ამიტომ ამ საკითხთან დაკავშირებით ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოში შეთანხმდნენ იმის შესახებ, რომ:

არავითარი მოსკრებლები, რომლებიც შეიძლება გადაახდევინოს ან ნება დართოს ხელშემკვრელმა სახელმწიფომ იმისათვის, რომ ნებისმიერი სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდებმა ისარგებლონ ასეთი აეროპორტებით და აეროსანავიგაციო საშუალებებით, არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) იმ საჰაერო ხომალდებისათვის, რომლებიც რეგულარულ

საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე არ დაფრინავენ, მოსაკრებლებს, რომლებიც შეიძლება გადაახდევინონ ანალოგიურ ხაზებზე მომუშავე იმავე კლასის თავის ეროვნულ საჰაერო ხომალდებს;

ბ) იმ საჰაერო ხომალდებისათვის, რომლებიც რეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე დაფრინავენ, მოსაკრებლებს, რომლებსაც თავის ეროვნულ საჰაერო ხომალდებს გადაახდევინებენ ანალოგიურ საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე.

ყოველგვარ ასეთ მოსაკრებლებზე ინფორმაცია ქვეყნდება და ეცნობება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას. ამასთან, დაინტერესებული ხელშემკვრელი სახელმწიფოს განცხადებით მოსაკრებლებს, რომლებსაც აეროპორტებისა და სხვა საშუალებებისათვის ახდევინებენ, განიხილავს საბჭო, რომელიც ამის თაობაზე მოხსენებას წარადგენს და რეკომენდაციას აძლევს დაინტერესებულ სახელმწიფოს თუ სახელმწიფოებს განსახილველად არც ერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფო არ ახდევინებს რაიმე ბაჟს, გადასახადს თუ სხვა მოსაკრებლებს მარტოოდენ მის ტერიტორიაზე ტრანზიტის უფლებისათვის ან მის ტერიტორიაზე შესვლისა და მისი ტერიტორიდან გასვლისათვის ხელშემკრელი სახელმწიფოს რომელიმე საჰაერო ხომალდს, ან ამ ხომალდებში მყოფ მგზავრებს თუ ქონებისათვის.

აეროპორტების მომსახურების გამოყენებისათვის მოსაკრებლის და გადასახადის რაოდენობა, ასევე, როგორც მათი ამოღება, განისაზღვრება ეროვნული კანონმდებლობის დებულებით. ასეთი მოსაკრებლების შესახებ მონაცემები გროვდება იკაო-ს მიერ და პერიოდულად ქვეყნდება.

ჩიკაგოს კონვენციის შესაბამისად, დაინტერესებულ სახელმწიფოებს შეუძლიათ განაცხადონ, რომ მოსაკრებლები, რომლებიც იკრიბება აეროპორტების გამოყენებისათვის, განხილულ იქნეს იკაოს საბჭოს სხდომაზე. აღნიშნული საკითხის შესწავლის შემდეგ, საბჭო წარმოადგენს თავის მოხსენებას და იძლევა რეკომენდაციებს განხილვისათვის დაინტერესებული ქვეყნის ან ქვეყნებისათვის (მუხ. 15).

იმავე მუხლით იგულისხმება, რომ თითოეული აეროპორტი, რომელიც ემსახურება ეროვნულ საჰაერო ხომალდებს, რომლებიც ასრულებენ საერთაშორისო რეისებს, „იმავე პირობებით გახნილია ყვე-

ლა სხვა შეთანხმებული ქვეყნების საჰაერო ხომალდებისათვისაც".

ეს ნიშნავს, რომ ასეთი აეროპორტებით სარგებლობის პირობები ერთნაირი უნდა იყოს ყველა საზღვარგარეთის ხომალდებისთვის ეროვნულ კანონმდებლობაში მისაწვდომობის წესების მიღებისა და დანერგვისათვის. ჩვეულებრივ მსგავსი წესები ინერგება ეროვნულ საჰაერო კოდექსებში.

1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის სხვა დებულებები ეხება საბჭოს უფლებამოსილებას იმ აეროპორტებთან მიმართებით, რომლებიც საჭიროებენ სრულყოფილებას და ვერ პასუხობენ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, კერძოდ, იკაო-ს საბჭო, თუ ჩათვლის, რომ საერთაშორისო მნიშვნელობის აეროპორტი ვერ პასუხობს მოთხოვნებს, წარდგენილს ისეთი აეროპორტების მიმართ საერთაშორისო პრაქტიკაში, შეუძლია გამოიჩინოს ინიციატივა მისი სრულყოფისათვის.

კონსულტაციების შემდეგ, უშუალოდ დაინტერესებული სახელმწიფოებისა და სხვა სახელმწიფოების მიერ, რომელთა ინტერესებს ეხებიან, შექმნილი მდგომარეობის გამოსწორების მიზნით შესაბამისი საშუალებების მოძებნისას საბჭოს შეუძლია მისცეს შესაბამისი რეკომენდაციები. მათი შესრულება არ არის სავალდებულო, და სახელმწიფო არ შეიძლება იყოს მიჩნეული დამნაშავედ ამ რეკომენდაციების დარღვევისთვის. რეკომენდაციების ცხოვრებაში რეალიზაციისათვის დაინტერესებულ სახელმწიფოს შეუძლია დადოს საბჭოსთან ხელშეკრულება მასთან თანამშრომლობის შესახებ კონკრეტული საკითხების მოგვარების შესახებ აეროპორტის სრულყოფისათვის. (მუხ. 69)

ყოველი ასეთი შეთანხმების ხარჯებს გაიღებს ან თვით სახელწიფო, ან მისი თხოვნით საბჭო ფარავს მათ მთლიანად ან ნაწილობრივ. (მუხ. 70)

იკაო-ს საბჭოს დახმარება მოცემული საერთაშორისო აერონავიგაციის სფეროში შეიძლება აგრეთვე გამოიხატოს მის შეთანხმებაში „პერსონალით დაკომპლექტების უფლების მინიჭებაში, ასევე აეროპორტის შენახვისა და ადმინისტრირების ხელმძღვანელობაში. (მუხ. 71)

თუ იკაო-ს საბჭო თანხმდება, თავის თავზე აიღოს ხარჯები, დაკავშირებული აეროპორტებთან, მაშინ აუცილებელი ხარჯები ეძლევათ ჩიკაგოს კონვენციის შესაბამისი დადგენილების საფუძველზე. კერძოდ, მიწის ნაკვეთის, როგორც საშუალების ყიდვისას, საბჭოს მთლიანი ან ნაწილობრივი დაფინანსებისას, დაინტერესებული სახელმწიფოს თხოვნით, ისინი ეძლევათ ან თვით ამ სახელმწიფოებს საკუთრების უფლების შენარჩუნებით, ან ასეთი სახელმწიფო ეხმარება მათ გამოყენებას საბჭოს მიერ სამართლებრივ და გონიერ პირობებში და ამ ქვეყნის კანონმდებლობის ფარგლებში. (მუხ. 72)

აერსანაოსნო საშუალებების სრულყოფის ღონისძიებების დასაფინანსებლად ანსამბლეას შეუძლია გამოუყოს საბჭოს გარკვეული ფონდები მიმდინარე ხარჯების შესრულების მიზნით, რომელთაც საბჭო ანაწილებს „წინასწარ შეთანხმებული პროპორციებით შესაბამისი დროის პერიოდში დაინტერესებულ სახელმწიფოებს შორის (მუხ. 73), თუმცა საბჭოს შეუძლია ასევე სახელმწიფოებს შორის გაანაწილოს, (თუ ისინი თანახმანი არიან) ნებისმიერი აუცილებელი საბრუნავი სახსრების დაფარვა.

შეთანხმება საბჭოსა და შესაბამის სახელმწიფოებს შორის აერსანაოსნო სახსრების დაფინანსების შესახებ შეიძლება ითვალისწინებდეს ტექნიკურ დახმარებას აეროპორტების საქმიანობის მართვისა და ექსპლუატაციისათვის, ასევე მიმდინარე ხარჯების გადახდას მათი ექსპლუატაციისა და სხვა საკითხების მოგვარებისათვის. (მუხ. 74)

პრაქტიკულად, სახელმწიფოს ნებისმიერ დროს შეუძლია უარი თქვას შეთანხმებაში არსებული მოვალეობების შესახებ იკაო-სთან და თავის ზედამხედველობის ქვეშ აიღოს აეროპორტი და სხვა საშუალებები, ორგანიზაციის მიერ თავის ტერიტორიაზე წარმოდგენილი, იმ თანხის გადახდით, რომელიც დანიშნა საბჭომ. (მუხ. 75) თუ სახელმწიფო დანიშნულ თანხას ჩათვლის გადამეტებულად, რომელიც გადის გონიერ ზღვარს, მას შეუძლია გაასაჩივროს იგი ანსამბლეის წინაშე, რომელსაც შეუძლია დაამტკიცოს ან შეცვალოს საბჭოს გადაწყვეტილება.

ამრიგად, ჩიკაგოს კონვენცია წყვეტს, ფაქტობრივად, საერთა-

შორისო საჰაერო მიმოსვლების მომსახურე აეროპორტების საქმიანობაში წამოჭრილი პრაქტიკული საკითხების უმნიშვნელო რაოდენობას, უტოვებს რა სახელმწიფოს უფლებას თვითონ დააწესოს რეგლამენტი აეროპორტების ფუნქციონირების კანონით გათვალისწინებულ მრავალ ასპექტზე. ჩიკაგოს კონვენციის არარსებობის წლებში არ ყოფილა წამოჭრილი არანაირი პრაქტიკული საკითხები, რომლებიც გამოიწვევდა კონვენციით გამაგრებულ აეროპორტებთან დაკავშირებული არსებული დებულების ან მისი დამატების შეცვლის აუცილებლობას. განსაკუთრებით გამონაკლისი გახდა სასაზღვრო, საბაჟო და სხვა სახის კონტროლის ფორმალობის გამარტივების საკითხი.

§12. ჩარტერული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება

რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შემსრულებელი ავიასაწარმოების უმრავლესობა სიფრთხილით ეკიდება რეგულარულ სახელშეკრულებო ხაზებზე ჩარტერული რეისების ორგანიზებას და ცდილობს მის შეზღუდვას. ამისთვის გამოიყენება:

– *ჩარტერული რეისების პირდაპირი აკრძალვა ან მათი რაოდენობის შეზღუდვა;*

-- *ჩარტერულ ფრენებზე მაღალი ფასის დაწესება;*

– *და ბოლოს, ჩარტერების შეზღუდვის მესამე ხერხი* – ესაა „პულით"[121] ამ რეისებისათვის შემოსავლების მიღების ისეთი პირობების დადგენა, რომლებიც ამ რეისებს ან არახელსაყრელს, ან, ყოველ შემთხვევაში, ისეთს გახდიდა, რომელიც ეკონომიკურად მიზანშეუწონელია.

ზოგიერთი კომერციული შეთანხმება ითვალისწინებს ორივე მხარის მიერ შესრულებული ჩარტერული რეისების სავალდებულო

[121] პული (ინგლ. – Pool) – კაპიტალისტური მონოპოლიების ერთ-ერთი ფორმა, რომლის დროსაც ყველა მონაწილის მოგება მიდის საერთო ფინდში და შემდეგ ნაწილდება წინასწარ დათქმული პროპორციით. უცხო სიტყვათა ლექსიკონი. შეადგინა მ. ჭაბაშვილმა, მესამე შესწორებული და შევსებული გამოცემა, თბ. 1989.

ერთნაირ რაოდენობას, ე.ი. თუ ერთმა მხარემ შეასრულა გარკვეული რაოდენობის ჩარტერული რეისი, მაშინ მეორე მხარეს შეუძლია შეასრულოს ზუსტად იმდენივე რეისი. ჩარტერული რეისების შესახებ შეთანხმებებში გვხვდება ამგვარი რეისების რაოდენობრივი შეზღუდვები (პერიოდის, წლისა და ა.შ. განმავლობაში).

„პულის" შეთანხმებებში გამონაკლისია ისეთი პირობა, რომლის მიხედვით თუ ჩარტერული რეისით ისეთი ტვირთი გადააქვთ, რომლის გადატანაც, თავისი თვისებების გამო, სარეისო თვითმფრინავით არ შეიძლება, მაშინ ასეთი ტვირთი და ასეთი რეისები „პულში" არ შედის (სხვადასხვანაირი ქიმიკატების, ზოგიერთი სახის ცოცხალი ცხოველების, რომელთა გადატანა არ შეიძლება სარეისო თვითმფრინავით, დიდგაბარიტიანი ტვირთის და ა.შ. გადაზიდვა). და, მაინც, ჩარტერული რეისები, ისეთი ტვირთის გადატანა, რომელთა გადატანა შესაძლებელია სარეისო თვითმფრინავებით (როგორც – მგზავრებისა, ასევე – ტვირთისაც) როგორც წესი, შეაქვთ „პულში". ამით, ამ ხაზებზე ჩარტერული ფრენების მთელი სისტემა „პულით" დადგენილი შემოსავლების შესატან განაკვეთებზე ხდება დამოკიდებული. თუ ის მეტად მაღალია, ჩარტერული რეისების შესრულება არახელსაყრელი ხდება, ისინი არ იკრძალება, მაგრამ არ არის სარფიანი, რადგან მათგან მიღებულ შემოსავლებს შემსრულებელი მხარე, პრაქტიკულად, მეორე მხარეს აძლევს. ზემოთ გადმოცემული კომერციულ შეთანხმებათა პირობები, უწინარეს ყოვლისა, ეხება იმავე მარშრუტებზე შესრულებულ ჩარტერულ რეისებს, სადაც გადის ის რეგულარული ხაზები, რომლებსაც შესაბამისი ავიასაწარმოები ემსახურებიან.

ცალკეულ შემთხვევაში შეიძლება დადგინდეს შეზღუდვები რეგულარული ხაზებისაგან განსხვავებული მარშრუტით შესრულებულ ჩარტერულ რეისებზე. უწინარეს ყოვლისა, ესაა - ასეთი ჩარტერების რაოდენობის, მათზე მინიმალური ფასების შეზღუდვა და, ასევე, შეთანხმებით, პარტნიორებს შორის მათი თანაბარი განაწილების პირობა.

არარეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები ხორციელდება ერთჯერადი ფრენის ნებართვების საფუძველზე

და იყოფა დამატებით, სპეციალურ და ჩარტერულ ფრენებად.

დამატებითი ფრენები - ის რეისებია, რომლებიც იმავე ავიახაზებით ხორციელდება, რომლითაც რეგულარული, მაგრამ სპეციალური განრიგით. დამატებითი ფრენის განხორციელება შესაძლებელია პარტნიორის თანხმობით, იმ პირობით, რომ კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვა შეუძლებელია რეგულარულ რეისებზე. როგორც წესი, დამატებითი ფრენა ხორციელდება ჩვეულებრივ, იმავე დღეს, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში ფრენის განრიგში მითითებული ფრენის დაგეგმილი დროიდან არა უგვიანეს და არა უადრეს 24 საათისა.

სპეციალური ფრენები - არის სპეციალური დავალების შემსრულებელი ფრენები, როგორც რეგულარული ფრენების მარშრუტზე, ასევე სპეციალური მარშრუტით. როგორც წესი, სპეციალური ფრენების ნებართვა გამოითხოვება დიპლომატიური არხებით.

ჩარტერული ფრენები - არის რეისები, რომლებიც ხორციელდება გადამზიდველსა და მომხმარებელს შორის სპეციალური ხელშეკრულების საფუძველზე.

საერთაშორისო არაგეგმური საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთო მოცულობა მთელ მსოფლიოში შედგება ჩარტერული გადამზიდავების მიერ შესრულებული მოცულობისა და დაგეგმილი გადამზიდავების მიერ განხორციელებული მოცულობისგან. ისევე, როგორც რეგულარული, საერთაშორისო არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვები დაყოფილია სამგზავრო და სატვირთო-საფოსტო გზავნილად.

არარეგულარული ტრანსპორტირება ხორციელდება, როგორც სპეციალიზებული ჩარტერული, ასევე რეგულარული ავიაკომპანიების მიერ.

ყველა ჩარტერული რეისი ხორციელდება მომხმარებელსა და გადამზიდავს შორის სპეციალური ხელშეკრულების (კონტრაქტის) საფუძველზე. როგორც წესი, მომხმარებელი ყიდულობს თვითმფრინავის მთელ მოცულობას ტრანსპორტირების გარკვეულ პუნქტებსა და გარკვეულ პირობებში. მას უფლება აქვს საკუთარი შეხედულებისამებრ გამოიყენოს დაქირავებული თვითმფრინავის ტევადობა. ჩარტერული ფრენების შესრულების შეკვეთები გამოიყენება, როგორც

ინდივიდუალურ ფრენებზე, ასევე ფრენების სერიაზე მიზნობრივი ტრანსპორტირებისთვის, მაგალითად, რეგულარული ავიაკომპანიების მიერ არა დაკავშირებულ წერტილებს შორის ტრანსპორტირებისთვის.

ორგანიზაციის მეთოდის მიხედვით, საჰაერო ჩარტერული ფრენები კლასიფიცირდება შემდეგ ტიპებად:

დაკეტილი ჩარტერი არის არაკომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, რომლის მომხმარებელი, როგორც წესი, ნებისმიერი ორგანიზაციაა, რომელსაც თანამშრომლები სამუშაო, საქმიანი შეხვედრისა თუ დასვენების ადგილზე მიჰყავს. მომხმარებელი პირდაპირ უკავშირდება ავიაკომპანიას და მოგზაურობა ორგანიზებულია მათ შორის შეთანხმებულ ფასებში. ამ ტიპის ჩარტერის ტრაფიკის წილი ამჟამად თანდათან მცირდება.

Effinity charter არის ნახევრად კომერციული (ნახევრად დახურული) მიზანმიმართული მოგზაურობა, რომელიც მისი წევრებისთვის ორგანიზებულია კლუბებისა თუ ასოციაციების მიერ და აერთიანებენ იმავე პროფესიის პირებს ან ინტერესთა გარკვეული საზოგადოების წარმომადგენლებს (სპორტული კლუბები, ვეტერანთა კავშირი და ა.შ.). კლუბის ან ასოციაციის მენეჯმენტი, დამოუკიდებლად ან ტურისტული კომპანიის საშუალებით, აფორმებს ხელშეკრულებას ავიაკომპანიასთან, რომელიც გამოდის, როგორც იურიდიული პირი ფინანსური პასუხისმგებლობით და კისრულობს მგზავრების ჯგუფების დაქირავებისთვის იატას მიერ დადგენილი წესების შესრულების ვალდებულებას.

ჩარტერული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების საერთაშორისო პრაქტიკა

ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების საერთაშორისო პრაქტიკის განზოგადებით, შეიძლება გამოიყოს მათი ოთხი ძირითადი ტიპი:

1. „სპეციალიზებული ჯგუფის“ ტიპის ჩარტერული გადაყვანა;
2. „არასპეციალიზებული ჯგუფის“ ტიპის ჩარტერული გადაყვანა;
3. „ინკლუზივ ტურის“ ტიპის ჩარტერული გადაყვანა;
4. ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვა პირადი მიზნებისათვის.

„სპეციალიზებული ჯგუფის“ ტიპის ჩარტერული გადაყვანა, უმრავლესობაში სახელმწიფოთა, სრულდება იატას №045 რეზოლუციის დებულებებით განსაზღვრული წესებით. ეს რეზოლუცია ითვალისწინებს მგზავრთა „სპეციალიზებული ჯგუფის“ ძირითად მიზნებსა და ამოცანებს, რომლებიც უნდა იყოს სხვა რამ, ვიდრე, უბრალოდ, მგზავრობა. გარდა ამისა, მგზავრები უნდა იყვნენ რომელიმე ორგანიზაციის წევრები (გარკვეული სტაჟის მქონე), რაც შესაძლებელს გახდიდა ფართო საზოგადოებიდან მათ გამოყოფას. ჩარტერის ღირებულება ყველა მგზავრს შორის თანაბრად და პროპორციულად უნდა განაწილდეს.

70-იანი წლების დასაწყისში იმ მგზავრთა რაოდენობის მკვეთრმა ზრდამ, რომლებიც ამ სახის ჩარტერული გადაყვანით სარგებლობენ, ჩრდილოეთ ამერიკისა და დასავლეთ ევროპის ზოგ სახელმწიფოში გამოიწვია იმ წესების დაცვის ეფექტურ კონტროლთან დაკავშირებული სიძნელეები, რომლებიც ჯგუფების შემადგენლობას ეხება. გარდა ამისა, აღიარებდნენ, რომ „სპეციალიზებული ჯგუფის“ გადასაყვანი, ჩარტერი თავისი არსით მომხმარებელთა წრის შეზღუდვის გამო – დისკრიმინაციულია. ამიტომ, ოტავის 1972 წლის დეკლარაციის დებულების შესაბამისად, სამოქალაქო ავიაციის ევროპის კომისიის (საეკ) წევრმა ქვეყნებმა, ასევე აშშ-მ და კანადამ მიიღეს კლასიკური ჩარტერული გადაყვანის „არასპეციალიზებული ჯგუფის“ ტიპის ჩარტერული გადაყვანით თანდათანობით შეცვლისკენ მიმართული ზომები და ისინი 1973 წელს შემოიღეს ჩრდილოეთ ატლანტიკის მარშრუტებზე.

„არასპეციალიზებული ჯგუფის“ ტიპის ჩარტერულ გადაყვანას, კანადასა და საეკის წევრ ზოგ სახელმწიფოში, უწოდეს „წინასწარ დაჯავშნული ჩარტერი“, ხოლო აშშ-ში – „ჯგუფური მოგზაურობის ჩარტერი“. ამ სახის ჩარტერული გადაყვანების ძირითადი პირობაა გაფრენამდე 60 დღით ადრე მაინც, საჰაერო ხომალდის ტევადობის წინასწარი დაჯავშნა. გადასაყვანი ჯგუფის რაოდენობა 40 კაცზე ნაკლები არ უნდა იყოს. პირველი და მეორე ტიპების ჩარტერულ გადაყვანებს შორის განსხვავება ის არის, რომ პირველი ტიპის ჩარტერული გადაყვანისას, საჰაერო ხომალდის ტევადობა წინას-

წარ იჯავშნება მაშინ, როცა მეორე ტიპის ჩარტერის შესრულებისას ძირითადი მოთხოვნაა წინასწარი გადახდა. მეორე ტიპის ჩარტერის საბოლოო ღირებულება პროპორციულად ნაწილდება მგზავრებს შორის, გამგზავრების დროს მათი რაოდენობის შესაბამისად, ხოლო პირველი ტიპის ჩარტერის ღირებულება ფიქსირებულია. პირველი ტიპის ჩარტერისაგან განსხვავებით, მეორე უნდა გაუქმდეს რეისის დაწყებამდე 45 დღით ადრე იმ შემთხვევაში, თუ არ არის მგზავრთა საკმარისი რაოდენობა.

„ინკლუზივ ტურის" ტიპის ჩარტერი ტურისტული ჯგუფის „იქეთ-აქეთ" მიმართულებით ან „წრიული" გადაყვანაა, რომელიც ტურის ნაწილია და გადაყვანის გარდა, გათვალისწინებულია სხვა სახის მომსახურებაც (სასტუმრო, კვება, სახმელეთო გადაყვანა და ა.შ.). ეს ტიპი ყალიბდება ტურის ორგანიზატორის მიერ და ანაზღაურდება გამგზავრების წინ.

ხმელთაშუა ზღვის რეგიონში „ინკლუზივ ტურის" ტიპის ჩარტერული გადაყვანა უძველესი და უპირატესი ფორმაა. ევროპაში მისი გადაყვანის მარეგულირებელი წესები უფრო ლიბერალურია, ვიდრე ამ ტიპის ჩარტერული გადაყვანის ტრანსატლანტიკური ნაირსახეობისათვის მიღებული პირობები, რომლებიც ითვალისწინებს მინიმალური დროით გაჩერებას, ჯგუფის წევრთა მინიმალურ რაოდენობას.

პირადი მიზნებით განხორციელებული ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელი სახელმწიფო წესები სხვა ტიპის ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის წესებთან შედარებით საკმაო განსხვავდება. ამგვარი ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის შესასრულებლად საჭიროა, რომ დაფრახტვა[122] მოხდეს საკუთარი მგზავრებისა და ტვირთის გადასაყვან-გადასაზიდად, იმ პირობით, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის ღირებულება, პირდაპირ თუ არაპირდაპირ, მგზავრებს შორის არ განაწილდეს.

არსებობს სხვა ტიპის ჩარტერული გადაყვანაც. „სპეციალიზებული ჯგუფის" ტიპის ჩარტერული გადაყვანის ნაირსახეობაა სტუდენტური ჩარტერული გადაყვანა, რომლის დროსაც საჰაერო ხომალდის

[122] ფრახტი (გერმ.– fracht) 1. გემით გადაზიდვის ქირა, საფასური;
2. დაქირავებული (დაფრახტული) გემით გადაზიდული ტვირთი. უცხო სიტყვათა ლექსიკონი გვ. 535.

მთელი ტევადობა იფრახტება უმაღლესი სასწავლო დაწესებულების დღის განყოფილების სტუდენტებისა და, ასაკის გარკვეული შეზღუდვებით, საშუალო სკოლის მოსწავლეთა გადასაყვანად. ამ ტიპის ჩარტერის შესრულება ნებადართულია მრავალ სახელმწიფოში.

საკმაოდ გავრცელებული სახეობაა განსაკუთრებულ ღონისძიებასთან დაკავშირებული ჩარტერული გადაყვანა, რომელიც ნებადართულია იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის პირველი ტიპის ჩარტერული გადაყვანის მიხედვით წინასწარი დაჯავშნის პირობის შესრულების შესაძლებლობა და საჰაერო ხომალდის დაქირავება ხდება სპორტული, კულტურული, პროფესიული ხასიათის მასობრივი მივლინების ადგილას ჯგუფის გადასაყვანად.

ჩარტერული გადაზიდვები, ჩვეულებრივ, სრულდება პირადი მიზნებით შესრულებული ჩარტერის მიმართ გამოყენებული წესების შესაბამისად, მაგრამ, ზოგ სახელმწიფოში შემოღებულია სპეციალური წესები. თითქმის ყველა სახელმწიფოში მგზავრებისა და ტვირთის ერთობლივი გადაყვანა-გადაზიდვა აკრძალულია.

ზოგიერთ სახელმწიფოში ნებადართულია დანაწევრებული და შერეული ჩარტერული, ე.ი. ერთი თვითმფრინავით ერთზე მეტი ჯგუფის ან სხვადასხვა ტიპის ჩარტერული გადაყვანის განხორციელება.

ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელი სახელმწიფო წესების ერთგვაროვნება და ტიპების გამიჯვნის კრიტერიუმების უქონლობა აძნელებს ამ წესების შესრულებაზე ზედამხედველობას. ამის გამო ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების განმახორციელებელი ავიაკომპანიების მხრიდან ხშირია მათი დარღვევები, რაც, თავის მხრივ, აბრკოლებს მთლიანად საავიაციო გადაყვანა-გადაზიდვების განვითარებას. ამასთან დაკავშირებით, განსაკუთრებით გამართლებულად და სასარგებლოდ იკვეთება ზოგიერთი სახელმწიფოს ძალისხმევა, რომელიც მიმართულია ასეთი წესების უნიფიკაციისკენ.

მაგრამ, მეორე მხრივ, აღინიშნება ჩარტერული რეისების მიმართ ოდესლაც ერთობ მკაცრი მოთხოვნების შესუსტების ტენდენცია.

საქართველოს „საჰაერო კოდექსი“ შეიცავს შემდეგი შინაარსის 64-ე მუხლს: „ჩარტერის მიხედვით, ერთი მხარე (გამქირავებელი) განსაზღვრულ საფასურად გადასცემს მეორე მხარეს (დამქირავებ-

ელს) ერთი ან რამდენიმე საჰაერო ხომალდის მთლიან ტევადობას ან მის ნაწილს, ერთ ან რამდენიმე რეისზე მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვისათვის ან სხვა მიზნებისათვის".

არავითარ სხვა განსაკუთრებულ ნორმას, რომელიც ეხება ჩარტერულ გადაყვანა-გადაზიდვებს, კოდექსი არ შეიცავს. მაშასადამე, ისინი რეგულირდება ზოგადი ნორმებით, რომლებიც ყველა გადაყვანა-გადაზიდვას ეხება.

§13. საჰაერო ხომალდის ლიზინგის სამართლებრივი რეგულირება

ლიზინგი არის საიჯარო ურთიერთობების, საკრედიტო დაფინანსების, სახელშეკრულებო მოვალეობების მიხედვით ურთიერთანგარიშსწორებისა და სხვა საფინანსო ელემენტების ერთობლიობა. ამის შედეგად, ავიასაწარმოს ეძლევა აღჭურვილობის მინიმალური დანახარჯებით ექსპლუატაციის საშუალება.

ნებისმიერი ავიასაწარმო დაინტერესებულია, ჰქონდეს შესაძლებლობა, რომ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ან საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას რეალურად გამოიყენოს შესაბამისი საჰაერო ხომალდები.

ლიზინგის შესახებ ხელშეკრულება შეიძლება დაიდოს სხვადასხვა პირობით. მისი ძირითადი სახეობებია იჯარა ან დაქირავება. ერთდროულად მასში შეიძლება შევიდეს ყიდვა-გაყიდვისა და, გარკვეულ შემთხვევებში (სრული იჯარის დროს), განსაკუთრებული მომსახურების გაწევა (ტექნიკური მომსახურება, საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის გადაცემა, კადრების მომზადების ვალდებულება და სხვ.).

იჯარის შემთხვევაში ობიექტი იჯარით ამღებს გადაეცემა მფლობელობაში, ლიზინგის დროს – სარგებლობაში. ამასთან, იჯარის ხელშეკრულებაში მონაწილეობს ორი მხარე: იჯარის ამღები და გამცემი. სხ-ს მიმართ, როგორც წესი, ეს არის ორი ავიასაწარმო, რომელთაგან ერთი მის მფლობელობაში მყოფ საჰაერო ხომალდს განსაზღვრული ვადით გადასცემს მეორე ავიასაწარმოს გარკვეული რეისების ან სამუშაოების შესასრულებლად, ეკიპაჟით ან მის

გარეშე. ლიზინგის დროს ხელშეკრულების მონაწილეა სამი მხარე: აღჭურვილობის მწარმოებელი, სალიზინგო კომპანია (ორგანიზაცია, რომელიც აღჭურვილობას ყიდულობს პირველი მხარისაგან მესამე მხარის ანუ ლიზინგით ამღების განაცხადის მიხედვით) და ლიზინგით ამღები (ავიასაწარმო), რომელთანაც სალიზინგო კომპანია დებს საჰაერო ხომალდის ლიზინგის შესახებ ხელშეკრულებას.

ლიზინგის სამართლებრივი რეგულირება ხორციელდება ლიზინგის გამცემი და ამღები ქვეყნების კანონმდებლობით, აგრეთვე საერთაშორისო ხელშეკრულებებით.

მაგალითად, ლიზინგი მჭიდროდ არის დაკავშირებული კრედიტებთან და, აქედან გამომდინარე, მისი დაცვის უზრუნველმყოფი გარანტიების სისტემასთან. გარანტიისათვის ძირითადად გამოიყენება ლიზინგით გადასაცემი საჰაერო ხომალდის გირაოს უფლება. რას სამართლებრივად უნდა იყოს დაცული ყველა ქვეყანაში და შესაბამისად გათვალისწინებული იყოს ამ გირაოს შესაძლებლობა საჰაერო ხომალდების რეესტრში რეგისტრაციის დროს. 1948 წლის ჟენევის კონვენცია „საჰაერო ხომალდებზე უფლებების აღიარების შესახებ" საშუალებას იძლევა უფრო ეფექტურად, სამართლებრივი დაცვის უფრო მეტი ხარისხით იქნეს გამოყენებული საჰაერო ხომალდის ლიზინგის, იჯარისა და ქირავნობის სამართლებრივი სისტემა და ბანკები, როგორც წესი, საჰაერო ხომალდისათვის გაცემულ კრედიტს უზრუნველყოფილად განიხილავენ თუ ლიზინგის მიმღები სახელმწიფო არის ამ კონვენციის წევრი.

„საერთაშორისო ფინანსური ლიზინგის შესახებ" 1988 წლის კონვენცია განმარტავს ლიზინგის არსს და არეგულირებს მონაწილე მხარეების ურთიერთობებს (არეგულირებს ლიზინგში მონაწილე მხარეთა ურთიერთობებს და პასუხისმგებლობის ფარგლებს).

ლიზინგისათვის დიდი მნიშვნელობა ენიჭება საგადასახადო კანონმდებლობას, რადგან შეუძლია უზრუნველყოს ზოგიერთ ქვეყანაში საგადასახადო შეღავათები (მაგალითად, შეღავათები ახალ ტექნიკაში ჩადებული ინვესტიციებისას).

მსოფლიო პრაქტიკაში ლიზინგის დროს ფართოდ გამოიყენება დაფინანსება -სესხის სახით – კრედიტი ექსპორტის მიზნებისათვის,

რომელსაც გამოყოფს მთავრობა ექსპორტის ხელშეწყობის მიზნით. კრედიტის გაცემის ეს პროგრამები გათვალისწინებულია სპეციალიზებული სახელმწიფო უწყებების მიერ გაცემული კრედიტის რისკის დასაფარავად.

საერთაშორისო პრაქტიკაში არსებობს ლიზინგის მრავალი სახეობა:

ლიზინგი განსაზღვრული ვადით

- **ფინანსური ლიზინგი**

საჰაერო ხომალდი გადაეცემა სარგებლობაში ხანგრძლივი ვადით. ხელშეკრულების მოქმედების ვადის დამთავრებისას მომხმარებელს შეუძლია შეიძინოს საკუთრებაში, თუ ეს გათვალისწინებულია ხელშეკრულებით (ე.წ. „ოპციონი"). ამგვარად, ფინანსური ლიზინგი არის კრედიტირების ალტერნეტივა.

- **ოპერატიული ლიზინგი**

– საჰაერო ხომალდის ლიზინგის ყველაზე გავრცელებული ფორმაა. ხელშეკრულების დადება ხდება მოკლე ვადით, ვიდრე ექსპლუატაციის ვადაა ან ხელშეკრულების დარღვევის (გაუქმების) უფლებით ექსპლუატაციის ვადის გასვლამდე. ხელშეკრულების ვადის გასვლის შემდეგ შეიძლება მასში გათვალისწინებული იყოს:

1. საჰაერო ხომალდის დაბრუნება ლიზინგის მიმცემისათვის;
2. ხელშეკრულების გაგრძელება შემდეგი ვადით.

- **ობიექტის მომსახურებაზე**

(ე.წ. სუფთა (მშრალი) ლიზინგი)

– ლიზინგის ობიექტის (საჰაერო ხომალდის) მომსახურება და მასთან დაკავშირებული ყველა ხარჯი ეკისრება ლიზინგის მიმღებს.

(ე.წ. სრული (სველი) ლიზინგი)

– ლიზინგის გამცემი უზრუნველყოფს გადასაცემი ობიექტის მომსახურებას უკვე შეთანხმებული და მოლაპარაკებული ხელშეკრულების ფარგლებში. საჰაერო ხომალდებთან მიმართებაში ეს შეიძლება იყოს ტექნიკური მომსახურება, მომზადება და მფრინავი ტექნიკური პერსონალის ინსტრუქტირება.

- **ლიზინგი დაფინანსებით**

(ე.წ. პირდაპირი ლიზინგი)

ლიზინგის ობიექტის შეძენა ხდება ლიზინგის გამცემის მიერ მხოლოდ საკუთარი საშუალებით ბანკიდან და სხვა ორგანიზაციებიდან მის მიერ მიღებული კრედიტების ჩათვლით.

(ე.წ. უკულიზინგი)

დამატებითი ფინანსური რესურსების მიღება ხდება ლიზინგის მიმღების საკუთრებაში მყოფი ძირითადი საშუალების დაგირავების მეშვეობით. ამავდროულად, დამკვეთი გამოდის, როგორც ლიზინგის მიმღები.

- **ლიზინგი გადახდით**

(სწრაფი)

გადახდა ხდება ხელშეკრულებით განსაზღვრული ლიზინგის ვადაში და ამ ხელშეკრულებით განსაზღვრულ ფარგლებში.

ლიზინგის საფასურის განსაზღვრისას გასათვალისწინებელია:

– საჰაერო ხომალდის შესყიდვის ღირებულება;

– გრძელვადიანი კრედიტის საპროცენტო განაკვეთი;

– ლიზინგის ხელშეკრულების მოქმედების ვადა და შენატანების პერიოდულობა;

– ამორტიზაციის თანხების დარიცხვის მეთოდი, გამოსყიდვის ნარჩენი ღირებულების ჩათვლით.

ლიზინგის გამცემი ვალდებულებას იღებს შეიძინოს ლიზინგის ამღებთან შეთანხმებული საჰაერო ხომალდი და გადასცეს მას ამ საჰაერო ხომალდით სარგებლობის უფლება, მაგრამ შეინარჩუნოს ფლობის უფლება.

ლიზინგის ხელშეკრულებით, როგორც წესი: საჰაერო ხომალდის ლიზინგით გამცემი პასუხს არ აგებს მომწოდებლის მხრიდან საჰაერო ხომალდის მიწოდების შეფერხებაზე ან საჰაერო ხომალდის ნებისმიერ დეფექტზე. ამ საკითხებზე ყველა პრეტენზია განიხილება ამღებსა და მომწოდებელს შორის. ლიზინგის ამღები პასუხისმგებელია საჰაერო ხომალდის შენარჩუნებაზე, მესამე პირების მიერ საჰაერო ხომალდებისათვის მიყენებულ ზიანზე. ხელშეკრულებით უნდა განისაზღვროს საჰაერო ხომალდის დამზღვევი და გამოყენებისას მისთვის მიყენებულ ზიანზე პასუხისმგებელი პირი. დაზღვევა, როგორც წესი, ლიზინგით ამღების ხარჯზე ხდება.

ლიზინგის ხელშეკრულების მოქმედება წყდება, თუ:

– მომწოდებელმა არ შეასრულა მოწოდების ხელშეკრულების პირობები;

– ლიზინგის ამღები არღვევს ქირის პირობებსა და ვადებს, არ ასრულებს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის პირობებს და სხვ.

ლიზინგის ხელშეკრულების ხელმოწერისას, ლიზინგის ამღები რიცხავს პირველ შენატანს, ხელს აწერს საჰაერო ხომალდის მიღება-ჩაბარების აქტს (ლიზინგით საჰაერო ხომალდის გამცემის თანდასწრებით). ლიზინგის გამცემი მომწოდებელს აძლევს ყიდვის შეკვეთას, ახდენს მასთან ანგარიშსწორებას, ხსნის საბალანსო და არასაბალანსო ანგარიშებს, აგვარებს შენატანების აღრიცხვას. ამასთან, ლიზინგის გამცემი არ ერევა ლიზინგის ობიექტის შერჩევაში და ზემოქმედებას ვერ ახდენს მის თვისებებსა და ხარისხზე.

ვადის მიხედვით ლიზინგი იყოფა: **ხანგრძლივად** (სამი და მეტი წელი), **საშუალო ხანგრძლივობისად** (1,5-დან სამ წლამდე) და **მოკლევადიანად** (1,5 წლამდე).

ლიზინგის ძირითადი სახეობებია: ფინანსური, უკუ და ოპერატიული.

საქართველოში, ზოგადად, ლიზინგის ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ურთიერთობებს არეგულირებს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის მე-4 თავი, ქირავნობისას – მე-3 თავი და იჯარისას – მე-5 თავი, ასევე „სალიზინგო საქმიანობის ხელშეწყობის შესახებ".

განხილული საკითხები საქართველოში რეგულირდება საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნორმებით და, სამწუხაროდ, ნორმატიული აქტი ან კანონი საავიაციო ლიზინგის შესახებ, ჯერჯერობით არ არსებობს.

„მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ" კონვენციისა და ამ კონვენციის ოქმის – „საავიაციო მოწყობილობათა შესახებ" თაობაზე

2001 წლის 16 ნოემბერს კეიპტაუნში იკაოს და კერძო სამართლის უნიფიკაციის საერთაშორისო ინსტიტუტის ეგიდით ჩატარებულ დიპლომატიურ კონფერენციაში, რომელშიც მონაწილეობდა 98 სახელმწიფო და 14 საერთაშორისო ორგანიზაცია, ხელი მოეწერა

კონვენციას „მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ და ამ კონვენციის „საავიაციო მოწყობილობათა შესახებ“ ოქმს. (საქართველო არის ამ კონვენციის მონაწილე 2007 წლიდან)

სამოქალაქო ავიაციის სფეროსთვის აღნიშნულ კონვენციასთან მიერთების აუცილებლობა გამოიხატება იმაში, რომ მას შეუძლია მნიშვნელოვნად შეუწყოს ხელი საავიაციო ინვესტიციების მოზიდვას. მითითებული კონვენცია და ოქმი, „საჰაერო ხომალდებზე უფლების საერთაშორისო აღიარების შესახებ“ 1948 წლის ჟენევის კონვენციასთან ერთად ქმნის ისეთ სამართლებრივ ჩარჩოს, რომელიც ხელს შეუწყობს:

ა) საჰაერო ხომალდებსა და მოძრავ მოწყობილობებზე კერძო-სამართლებრივი უფლებების აღიარებასთან დაკავშირებით უნიფიცირებული წესების ჩამოყალიბებას;

ბ) საავიაციო მოწყობილობების შეძენასთან, ლიზინგით გაცემასთან, დაგირავებასთან და ეკონომიკურ ურთიერთობებში ჩართული მხარეების უფრო მეტი გარანტიებით აღჭურვას და, შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის ლიზინგისათვის გადასახდელი თანხების შემცირებას. აღნიშნული სამართლებრივი ბაზა, უდავოდ ქართული ავიაკომპანიების ინტერესებში უნდა იყოს, რადგანაც ისინი ძირითადად ექსპლუატაციას უწევენ ლიზინგით აღებულ საჰაერო ხომალდებს.

კონვენცია ადგენს, რომ ძვირადღირებული საავიაციო ტექნიკისა და მოწყობილობების დამფინანსებელი კრედიტორი უზრუნველყოფილია საერთაშორისო გარანტიით და ეს აღიარებულია სხვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა მიერ. პირველი ასეთი დოკუმენტი იყო საერთაშორისო კონვენცია საჰაერო ხომალდზე უფლების აღიარების შესახებ, რომელიც მიღებულ იქნა 1948 წელს ჟენევაში სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაო) ეგიდით ჩატარებულ კონფერენციაზე. მიუხედავად იმისა, რომ ამჟამად ჟენევის კონვენცია რატიფიცირებულია 85 სახელმწიფოს მიერ, რაც საერთაშორისო კერძო სამართლის დოკუმენტისათვის აღიარების უმაღლესი დონეა და ემსახურება ამ დასახული მიზნების მიღწევის განხორციელებას, დღეს მისი შესაძლებლობა – დაიცვას კრედიტორის ინტერესები სა-

ჰაერო ხომალდებთან მიმართებაში – ძლიერ შეზღუდულია, ძირითადად იმ პრობლემის გამო, რომელიც წარმოიქმნება მოვალის მიერ თავისი ფინანსური ვალდებულებების შეუსრულებლობის შემთხვევაში უცხოელი კრედიტორების უფლებების უზრუნველყოფისას, იმ შემთხვევაში, როდესაც ქვეყანა-მხარე გამოიყენებს შიდასახელმწიფო პროცედურებს.

ამჟამად, მსოფლიო პრაქტიკაში კრედიტორები დიდ სიძნელეს აწყდებიან, როდესაც ცდილობენ ავიატექნიკის ღირებულება ამოიღონ კანონიერი გზით იმ ავიაკომპანიებისაგან, რომლებსაც არ შეუძლიათ ამ ტექნიკის შეძენისათვის მიღებული კრედიტის დაფარვა. ამიტომ ბანკები და სალიზინგო კომპანიები საჰაერო ხომალდების კრედიტის გაცემისას ითვალისწინებენ რისკს, რომლებიც დაკავშირებულია კრედიტის დაბრუნების მყარ გარანტიებთან და ბუნებრივია, საზღვარგარეთ იმ ქვეყნების ავიაკომპანიებისათვის მისაცემი კრედიტების რისკსაც, სადაც თვითმფრინავები და სხვა ავიატექნიკა არ იწარმოება. აქ კრედიტორები იკვლევენ ადგილობრივ კანონმდებლობას, ადგენენ, რამდენად არის შესაძლებელი ამ კანონებით კრედიტორების უფლებებისა და ინტერესების დაცვა. გარდა ევროპისა და ჩრდილოეთ ამერიკის ქვეყნების უმეტესი ნაწილისა, მრავალ ქვეყანაში საკუთრების მარეგულირებელი უფლება საჰაერო ხომალდზე და მათი იჯარით ან ლიზინგით გადაცემა ძლიერ განსხვავებულია. უფრო მეტიც, ზოგ ქვეყანაში ისინი პრაქტიკულად უმოქმედოა და ამ მიზეზით კრედიტორებს თავიანთი სახსრების დაბრუნების ძალიან მცირე შანსი აქვთ.

აღნიშნული კონვენციისა და ოქმის თანახმად, რაც ძალზე მნიშვნელოვანია თანამედროვე საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციისათვის, კრედიტორს შეუძლია თავისი უფლებების დასაცავად გამოიყენოს შემდეგი ხერხები:

– მოითხოვოს იმ მოვალისაგან სესხის საშუალებით ლიზინგით შეძენილი საავიაციო ობიექტი, მიიღოს ის თავის მფლობელობაში და დააწესოს მასზე კონტროლი მოვალეობის შესრულების უზრუნველსაყოფად;

– გაყიდოს ან გადასცეს ლიზინგის ვალით დამძიმებული საავი-

აციო ობიექტი;

– მიიღოს გამოსასყიდი ან ნებისმიერი მოგება მართვიდან, მოიხმაროს ვალით დამძიმებული საავიაციო ობიექტი.

იმ ქვეყნების ავიასაწარმოებმა, რომლებიც წყვეტენ, რომ მთლიანად იხელმძღვანელონ კონვენციითა და ოქმის დებულებით, შეიძლება მიიღონ დაფინანსების უფრო ხელსაყრელი პირობები შემდეგი სახით:

– დაბალი საპროცენტო განაკვეთი;

– ლიზინგის გადახდის სასურველი პირობების შექმნა;

– სესხების გაზრდა;

– სხვა მოსაკრებლებისა და შენატანების შემცირება;

– კრედიტის აღების ისეთი დამატებითი პირობების შერბილება ან აღმოფხვრა, როგორიცაა პირადი, საბანკო ან სახელმწიფო გარანტიები, გირაოს შეტანა, აკრედიტივები და სხვა.

საერთაშორისო ორგანიზაციების – იკაო-სა და იატა-ს მონაცემებით საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების განმახორციელებელი ავიაკომპანიებისათვის, საავიაციო დაფინანსებისა და ლიზინგის ღირებულებები შეადგენს საერთო საექსპლუატაციო ხარჯების დაახლოებით 8%-ს. მოსალოდნელია, რომ ახალი საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმა ხელს შეუწყობს საავიაციო დარგის დანახარჯების შემცირებას. კერძოდ, საერთაშორისო უზრუნველყოფის გარანტიები საშუალებას მისცემენ კრედიტორებს მნიშვნელოვნად (50%-მდე) შეამცირონ კრედიტების საპროცენტო განაკვეთები. თავის მხრივ, მათი გაიაფება უფრო მისაწვდომს გახდის ავიატექნიკის შეძენას არამარტო მსხვილი, არამედ საშუალო და მცირე ავიაკომპანიებისათვის, ხოლო მათ შეძენაზე დანახარჯების შემცირება საგრძნობლად იმოქმედებს ავიაბილეთების ფასის დაკლებაზე, რაც, ცხადია, მგზავრებისა და ავიაგადამზიდველების ინტერესებში შედის, რადგანაც სწორედ ეს ქმნის წინაპირობას ავიაგადაზიდვების ტევადობების გაზრდისათვის, ეს კი საბოლოოდ პროპორციულად გაზრდის შემოსავლებს.

კონვენციისა და ოქმის დასკვნითი დებულებები უფლებას აძლევს ხელშემკვრელ სახელმწიფოს გააკეთოს განცხადებები კონვენციისა

და ოქმის მოქმედების გარკვეულ საკითხებთან დაკავშირებით.

გასათვალისწინებელია, აგრეთვე, ის გარემოება, რომ აღნიშნული კონვენცია და შესაბამისი ოქმი ძალაში შესულია.

§14. „ღია ცის“ პოლიტიკა. სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო ტენდენციები

გამოცდილების გათვალისწინებით, მსოფლიოში ინტეგრაციული პროცესების სისწრაფიდან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ უახლოეს მომავალში განვითარების ძირითად მაჩვენებლად აღებული იქნება არა ნედლეულის რესურსების მოცულობა, არამედ მსოფლიო ეკონომიკაში ინტეგრირება. ამ მიზნით, გლობალურ ბაზარზე წარმატებული კონკურენტუნარიანობისთვის, განვითარებად ქვეყნებს საჭიროა ჰქონდეთ დაშვება საერთაშორისო სატრანსპორტო მიმოსვლებზე.

მგზავრი „ა“ წერტილიდან „ბ“ წერტილში აუცილებლად მინიმალური დანახარჯებითა და მაქსიმალური სერვისით უსაფრთხოდ უნდა მოხვდეს; ეს კი შესაძლებელია მხოლოდ ნამდვილი თავისუფალი ბაზრის ორგანიზაციისას ჯანსაღი კონკურენციის პირობებში. ნახევარი საუკუნეა, რაც ევროპაში მიმდინარეობს ეკონომიკური ინტეგრაცია, რის ბოლო რგოლია ევროპის ქვეყნებს შორის დანაწევრებული საავიაციო ბაზრის კოორდინაციაა. ყველა ქვეყანას ჰყავდა თავისი სახელმწიფო გადამზიდველი, რომელიც იძულებული იყო კონკურენციის უმკაცრეს პირობებში ემუშავა. რას იწვევს ეს კონკურენცია, ნათლად ჩანს ისეთი ავიაკომპანიების გაკოტრების მაგალითზე, როგორიცაა **Swissair, Sabena**. ევროკავშირის ჩარჩოებში 90-იან წლებში გატარებული რეფორმების შესაბამისად, საავიაციო გადაზიდვების ბაზრის ლიბერალიზაციამ გამოიწვია საჰაერო ტრანსპორტის სწრაფი განვითარება, განსაკუთრებით მცირებიუჯეტიანი ავიაკომპანიებისა, რომლებმაც შემოგვთავაზეს ფრენის დაბალი ტარიფები. ხდება მსხვილი ავიაგადამზიდველების თანდათანობითი გაერთიანებაც, მაგალითად, ეირ ფრანსმა და კლმ-მა (ნიდერლანდების ავიაკომპანია) შექმნეს უმსხვილესი ავიაკომპანია მსოფლიოში.

ევროკავშირი აწარმოებს აშშ-თან მოლაპარაკებას საავიაციო გადაზიდვების ბაზრის ლიბერალიზაციის შესახებ, „ღია ცა“ საშუალებას მისცემს ამერიკულ და ევროპულ ავიაკომპანიებს, განახორციელონ ფრენები ატლანტის ოკეანის თავზე, ასევე ამერიკასა და ევროპაში შიდა მარშრუტებზე, რაც გამოიწვევს ავიაკომპანიების გამსხვილების (ალიანსის) ახალ ტალღას და კიდევ უფრო გააიაფებს ავიაგადაზიდვებს.

ასეთივე ტენდენცია შეინიშნება მსოფლიოს სხვადასხვა ნაწილში. არაბეთის გაერთიანებული საამიროები არაბული სამყაროს ერთ-ერთი ქვეყანაა, რომელმაც საავიაციო ინდუსტრიის განვითარება პრიორიტეტად მიიჩნია. „ღია ცის“ პოლიტიკის გატარებამ მკვეთრად გააქტიურა ტურიზმის ინფრასტრუქტურა, ამჟამად, სპარსეთის ყურის რაიონში მოხვედრილი ტურისტების 70% მოდის ქ. დუბაიზე. დუბაის აეროპორტი ამჟამად უმსხვილესი სატრანსპორტო კვანძია, მან თავისკენ მიიზიდა მგზავრთა და ტვირთების ნაკადი სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიიდან სამხრეთ აფრიკაში. ამასთანავე, არაბეთის გაერთიანებულ საამიროებში წარმატებით ოპერირებს ეროვნული გადამზიდავი კომპანია „emirates airlines“. იგი მსოფლიოში ერთ-ერთი საუკეთესო ავიაკომპანიაა, რომელიც ასრულებს ფრენებს ევროპის, აზიისა და აფრიკის 80 სახელმწიფოში. მისი წლიური საერთო შემოსავალი 2019 წლის მონაცემებით 62 მილიონი ამერიკული დოლარია.[123]

რას აძლევს სახელმწიფოს „ღია ცის“ პოლიტიკა

ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო, ტრანზიტული გადაზიდვების შესრულებაში საქართველოს დიდი პოტენციალი აქვს, რასაც დღესდღეობით მთელი სისრულით ვერ იყენებს.

ტრანზიტული ფრენების რაოდენობის გაზრდით მიღებული დამატებითი შემოსავალი სახელმწიფოს საშუალებას მისცემს, განახორციელოს ავიამოწყობილობა-დანადგარების მოდერნიზაცია და გახსნას ახალი ავიახაზები. მთლიანად უზრუნველყოფილი იქნება აეროპორტებისა და აერონავიგაციის შემოსავალი, ხოლო გადაზიდვების ორგანიზაციის კომერციული მხარე დააწვება სხვა ქვეყნის

[123] იხ. ოფიციალური ვებ-გვერდი <www.theemiratesgroup.com/index.html?aspxerrorpath=/english/facts-figures/annual-report.aspx>

ავიაკომპანიებს.

- *რა სიკეთეს მოუტანს „ღია ცა“ მგზავრებს*

გაიაფდება ტარიფები – მაგალითად, „ღია ცის“ გატარების პოლიტიკის საწყის ეტაპზე გადაფრენები ამერიკიდან ევროპაში შემცირდა 13,7%-ით, რის გამოც, ავიაბილეთების გაიაფებამ ავიაგდაზიდვები გაზარდა 16,6%-ით.

მკვეთრად გაფართოვდება ფრენების გეოგრაფია – გაჩნდება ახალი მარშრუტები, მოხდება მათი მსოფლიო ავიასისტემაში ინტეგრირება.

გაიზრდება მომსახურების ხარისხი – საერთაშორისო ალიანსის მონაწილეები შემოგვთავაზებენ მომსახურების თვალსაზრისით შესაბამის სერვისს ავიაბილეთის იმავე ფასად და ნდობის დიდ კრედიტს.

- *როგორ აისახება ყოველივე ეს ეროვნულ გადამზიდველებზე*

არსებობს აზრი, რომ „ღია ცის“ პოლიტიკის გატარებით ეროვნული გადამზიდველების ბედი გადაწყდება. გარდა ამისა, როგორც ამას საზღვარგარეთის ქვეყნების გამოცდილება გვაჩვენებს, ეს პოლიტიკა აძლევს ეროვნულ გადამზიდველებს მარშრუტების ქსელის გაფართოების დამატებით შესაძლებლობას კოოპერაციული თანამშრომლობით სხვა ავიაკომპანიებთან მგზავრებისა და ტვირთების გადაზიდვაზე.

მომსახურების სტანდარტების ამაღლება მსოფლიო ავიაკომპანიებს არსებულ ალიანსში შესვლის საშუალებას აძლევს. თანაბარი თანამშრომლობისათვის აუცილებელია ეროვნული ავიაგადამზიდველებისათვის გათვალისწინებულ იქნეს პრეფერანციის მინიჭების საშუალება შეღავათების სახით ფრენების შესრულებისას, კომერციული შეთანხმების დადებით და ა.შ. ფრენების გეოგრაფიის გაფართოება ეროვნული გადამზიდველებისაგან მოითხოვს მნიშვნელოვან ფინანსურ „გადასხმას“, შესაბამისი საავიაციო პარკის არსებობას. მაგალითად, საზღვარგარეთის ავიაკომპანიებთან შეთანხმების შემთხვევაში, ადგილობრივი გადამზიდველები, რეგიონული ცენტრიდან მხოლოდ ერთი მარშრუტით, ავიასატრანსპორტო ცენტრის გავლით, უზრუნველყოფენ კავშირს სამყაროსთან საქართველოს ნებისმიერი კუთხიდან.

საქართველოში ფრენების რაოდენობის გაზრდა მძლავრი იმპულსი იქნება მთელი ავიაციის ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის, გაჩნდება ახალი სამუშაო ადგილები. საავიაციო დარგი მრეწველობის მაღალტექნოლოგიური ნაწილია და მისთვის საჭირო იქნება სპეციალისტების საკმაოდ დიდი რაოდენობა, რომელთა მომზადება შესაძლებელი იქნება საქართველოს უმაღლესი სასწავლებლის ცენტრში. სატრანზიტო აეროპორტების ქალაქებში დაიწყება ბიზნესის განვითარება ფრენების თანმხვედრ სფეროებში (მომსახურება, ტურიზმი, ვაჭრობა და სხვ.). მოხერხებული საერთაშორისო ავიატრანზიტული სატრანსპორტო კავშირის არსებობა ხელს შეუწყობს მაღალტექნოლოგიური საწარმოების შექმნას, რაც შესაძლებელს გახდის ოპერატიულად განხორციელდეს წარმოებული საქონლის დისტრიბუცია მთელ მსოფლიოში. მსოფლიო პრაქტიკაში მსხვილ საავიაციო ცენტრებთან ახლოს, როგორც წესი, განვითარებას იწყებს სხვა სატრანსპორტო საშუალებებიც, მაგალითად, ჩქაროსნული რკინიგზა, საავტომობილო და სანაოსნი ტრანსპორტი.

ავიასატრანსპორტო აქტიური განვითარება თავისთავად ხელს შეუწყობს ვაჭრობის განვითარებასაც. სატრანსპორტო ხარჯების ორჯერ შემცირება ხუთჯერ გაზრდის საქონელბრუნვას.

„ღია ცის" პოლიტიკა საშუალებას გვაძლევს უმოკლეს დროში განხორციელდეს ეროვნული სატრანსპორტო სისტემის ინტეგრაცია. ევრაზიის ერთიანი სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც უმნიშვნელოვანეს როლს შეასრულებს სახელმწიფოთაშორისი სატრანსპორტო საშუალებებისა და ეკონომიური ინტეგრაციის საქმეში, გააქტიურდება საავიაციო მრეწველობის მთელი ინფრასტრუქტურის მუშაობა, ავიატრანსპორტი ხელმისაწვდომი გახდება საქართველოს მოსახლეობისათვის, ამაღლდება ფრენების უსაფრთხოებისა და მომსახურების დონე, გაუმჯობესდება საქართველოს საინვესტიციო კლიმატი.

უსაფრთხოება, მისაწვდომობა, სისწრაფე, ეფექტურობა, დასაქმება, მოქნილობა — აი, „ღია ცის" პოლიტიკის საფუძველი.

რა არის „ღია ცა"

„ღია ცის" შეთანხმება საშუალებას იძლევა, შეიქმნას ლიბერალ-

ური საფუძველი საერთაშორისო ავიაციის ბაზრისთვის და მინიმუმამდე დაჰყავს ხელისუფლების ჩარევის შესაძლებლობა. „ღია ცის“ დებულება მოიცავს სამგზავრო, სატვირთო და შერეულ გადაზიდვებს და როგორც რეგულარულ, ასევე ჩარტერულ რეისებს.

„ღია ცის“ შემთხვევაში:

თავისუფალია საბაზრო კონკურენცია. მოხსნილია შეზღუდვები ფრენებზე ნებისმიერ მარშრუტზე, დადგენილი მარშრუტების რაოდენობაზე, მოცულობაზე, საჰაერო ხომალდების რეისების სიხშირესა და ტიპებზე;

ფასები დგინდება საბაზრო ეკონომიკის პრინციპებით;

კონკურენციის სამართლიანი და თანაბარი შესაძლებლობები. მაგალითად, სუყველა გადამზიდველს შეუძლია შექმნას ოფისი გაყიდვისათვის, მიწისზედა მომსახურების საკუთარი სამსახურები ან გამოიყენოს ადგილობრივი პროვაიდერები;

უფლებამოსილ ავიაკომპანიებს შეუძლიათ ხელშეკრულება დადონ ორივე მხარის ან მესამე ქვეყანის ავიაკომპანიებთან;

სადავო საკითხები წყდება კონსულტაციების მეშვეობით და განსაზღვრული დებულებების საფუძველზე;

ლიბერალური ჩარტერული ხელშეკრულებების გაფორმებით;

უზრუნველყოფილია ყველა სახის უსაფრთხოება.

დამატებითი უფლება ენიჭება მესამე ქვეყნიდან ტვირთების გადაზიდვაზე.

საქართველოს „ღია ცის“ კონცეფცია

მსოფლიოში მიმდინარე ეკონომიკური პროცესები და გლობალიზაციის ტენდენცია სულ უფრო აქტუალურს ხდის ცალკეულ სფეროებში თავისუფალი კონკურენციის ხელშეწყობას, მათ შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებების ფარგლებში საერთაშორისო ავიასატრანსპორტო ქსელის გაფართოების ხელშეწყობასა და აღნიშნული შეთანხმებებით გათვალისწინებული ნორმატიული ჩარჩოების (შეზღუდვების) ლიბერალიზაციას, ასევე, ითვალისწინებს დანიშნული ავიაგადამზიდველების დაშვებას ქვეყნის ავიაბაზარზე ყოველგვარი შეზღუდვების გარეშე (მარშრუტებზე, მოცულობაზე, სიხშირეების განაწილებაზე, კოდების

ერთობლივ გამოყენებაზე, ტარიფებზე).

„ღია ცა"

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის გარიჟრაჟიდანვე მსოფლიოს ყველა ქვეყანა მივიდა დასკვნამდე, რომ მას სჭირდება რეგულირება, რაც, თავისი არსით, მისი ფუნქციონირებისათვის სასურველი დონის წესრიგის შესაქმნელად საჭირო ავტორიტეტულ ქმედებას გულისხმობს.

სახელმწიფო რეგულირება ვრცელდება, როგორც ქვეყნის შიდა, ასევე საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებზე, როგორც ეროვნული ასევე უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდველებზე. იგი მრავალმხრივია და საჭიროებს სახელმწიფოს საერთაშორისო ვალდებულებებისა და სხვა (პარტნიორი) სახელმწიფოების ინტერესების გათვალისწინებასაც. სახელმწიფო რეგულირების კონკრეტული მიზნები შეიძლება იცვლებოდეს ამ სახელმწიფოში არსებული პირობების შესაბამისად. მასზე გავლენას ახდენს ეკონომიკური პოლიტიკა, ტერიტორიის გეოგრაფიული მდებარეობა, ეროვნული განვითარების დონე და სხვა. ამასთან, სახელმწიფო დაინტერესებული და ვალდებულია, ამ მიზნებმა მოიცვას შემდეგი საკითხები:

ქვეყნის პოლიტიკური, ეკონომიკური და კულტურული კავშირურთიერთობების ხელშეწყობა;

მომსახურების კონკრეტული სექტორის (მაგალითად ტურიზმის) წახალისება;

დასაქმების უზრუნველყოფა;

უცხოური ვალუტის შემოტანა და ა.შ..

ჩამოყალიბებული პრაქტიკით, სახელმწიფოები საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირებას ახორციელებენ სამი ძირითადი ელემენტით:

1. ბაზარზე დაშვებით (მარშრუტის უფლება, ექსპლუატაციის უფლება, გადაყვანა-გადაზიდვის უფლება);

2. ტარიფების დაწესებითა და გამოყენებით;

3. გადაზიდვების ტევადობის დაწესებით.

სახელმწიფოს მიერ ამ სამი ელემენტის თანდათანობითი ან სრული ლიბერალიზაციის დაშვებას სწორედ „ღია ცის" პრინციპის გამო-

ყენებისკენ მივყავართ. თანამედროვე ეტაპზე ძნელად თუ მოიპოვება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის წევრი ქვეყანა, რომელიც რაღაც ფორმით არ იყენებს ამ პრინციპს.

„ღია ცის“ სტრატეგიას სახელმწიფოები ატარებენ თავიანთი ქვეყნის პოლიტიკურ პრიზმაში და იგი აჰყავთ პოლიტიკის უმაღლეს დონეზე. ყველა ქვეყანა გრძნობს, რომ სამოქალაქო ავიაციის დარგი, თავისი ბუნებით, არ შეიძლება იყოს ლოკალური, ვინაიდან მასზე და მის განვითარებაზე მოქმედებს ისეთი ფაქტორები, როგორიცაა: მსოფლიო ეკონომიკის გლობალიზაცია, წარმოებისა და რეალიზაციის ახალი ბაზრების ჩამოყალიბება, საქმიანი ურთიერთობების ტრანსნაციონალიზაცია, დარგში პრივატიზაციის სულ უფრო და უფრო მზარდი როლი, კონკურენციის ზრდა ავიაგადამზიდველებს შორის, ალიანსების ჩამოყალიბება, ტურიზმის მსოფლიო ინდუსტრიის განვითარება და სხვა მრავალი. ამავე დროს, სულ უფრო აქტუალური ხდება მომხმარებლის ინტერესების გათვალისწინება და მისი მოთხოვნების დაკმაყოფილება ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებზე, რის გამოც ავიაგადამზიდველები „იძულებულნი“ არიან შეიმუშავონ ურთიერთხელსაყრელი თანამშრომლობის სხვადასხვა ფორმა და მეთოდი, რაც გამოიხატება ალიანსების შექმნაში, სამარშრუტო ქსელის ოპტიმიზაციაში, „ინტერლაინ“ და სხვა კომერციული ურთიერთსასარგებლო შეთანხმებების გაფორმებაში, ელექტრონული გაყიდვის სისტემებისა და ხელსაყრელი ტარიფების, აგრეთვე ბაზარზე დაშვების სხვადასხვა ფორმის გამოყენებაში და სხვა.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, დღის წესრიგში დგება იმ სამართლებრივი ბარიერების შერბილებისა და, ზოგ შემთხვევაში, მოხსნის საკითხი, რომელიც ხელს უშლის მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციის განვითარებასა და მომხმარებლის მოთხოვნების დაკმაყოფილებას, ოღონდ იმის გათვალისწინებით, რომ სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო თანამეგობრობა უცილობლად უნდა იცავდეს სამ უმნიშვნელოვანეს პრინციპს, რომლებსაც უნდა ეყრდნობოდეს ლიბერალიზაციის ნებისმიერი დონე და ეტაპი, კერძოდ:

უზრუნველყოფილ იქნეს ფრენის უსაფრთხოება და საავიაციო უშიშროება;

მაქსიმალურად იყოს დაცული მომხმარებლის უფლებები;

დაცულ იქნეს ავიასაწარმოებს (აეროპორტები, ავიაგადამზიდველები) შორის სამართლიანი კონკურენციის პირობები.

მნიშვნელოვანია, რომ აღნიშნული სამართლებრივი ბარიერების, რომლებიც ჩამოყალიბებულია, როგორც ქვეყნებს შორის ორმხრივ საერთაშორისო საავიაციო ხელშეკრულებებში, ასევე სახელმწიფო კანონმდებლობაში შერბილების (ანუ ლიბერალიზაცია) პროცესს აქვს, როგორც რეგიონული, ასევე ნაციონალური ხასიათი და მსოფლიოს ცალკეული რეგიონების ეკონომიკური გაერთიანებები და ფაქტობრივი მდგომარეობა განსაზღვრავს სხვადასხვა ქვეყანაში ან ქვეყნების ჯგუფში ლიბერალიზაციის ეტაპობრივი განხორციელების განსხვავებულ მიდგომებსა და გზებს. აღსანიშნავია ისიც, რომ, როგორც მსოფლიოს სხვა რეგიონულ დაჯგუფებაში (სამხრეთი ამერიკა, აფრიკა), ევროგაერთიანების ქვეყნებიც საჰაერო ტრანსპორტის სფეროს ლიბერალიზაციას ეტაპობრივად ატარებდნენ და ატარებენ.

ლიბერალიზაციის ანუ „ღია ცის" ადეკვატური სისტემის განვლილმა ეტაპმა დაგვანახა, რომ მისი რეალიზაციით, უპირველეს ყოვლისა, *განვითარებული* ქვეყნების საავიაციო სტრუქტურები (ავიაგადამზიდველები, აეროპორტები, ნავიგაციის მომსახურე ორგანოები) ღებულობენ სარგებელს და, შესაბამისად, ლიბერალიზაციის განხორციელება მათ ინტერესებს შეესაბამება.

ეს ამოცანა მიმართულია მომავალში დარგის რეგულირების რეფორმების პროცესში ბალანსის ძიებისაკენ და ისეთი პრაქტიკული ინსტრუმენტის ან სისტემის შექმნისაკენ, რომლის დახმარებითაც კომერციული საჰაერო ტრანსპორტი გლობალიზაციის პირობებში შეძლებდა მორგებოდა XXI საუკუნის საავიაციო ბაზრის რეალობას.

ამდენად, „ღია ცის" პრინციპი მოიცავს ეკონომიკის აღორძინებისა და განვითარების ფუძემდებლურ პრინციპს – *მუდმივ საბაზრო კონკურენციას*. ამავე დროს, განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს „ღია ცის" განხორციელებით გამოწვეული უარყოფითი შედეგების შესწავლა და აღნიშნული სტრატეგიის ეტაპობრივი ამოქმედებისას მათი თავიდან აცილების ეფექტური მექანიზმების შექმნა. უნდა აღინიშნოს, რომ „ღია ცის" სტრატეგიის ამოქმედებამ ამა თუ

იმ ქვეყანაში (იმის და მიხედვით, თუ რა დონეზე იყო ამ ქვეყანაში ავიაცია განვითარებული) გამოიწვია უარყოფითი შედეგებიც, რაც გამოიხატებოდა:

— ბაზარზე შემოსული ახალი ავიაგადამზიდველების კონცენტრაციაში მთავარ მაგისტრალურ მარშრუტებზე. ეს უარყოფითად მოქმედებდა რეგიონული (შიდა) მიმოსვლების განვითარებაზე, რაც თავის მხრივ იწვევს არაეკონომიური, მაგრამ მნიშვნელოვანი მიმოსვლების გაუქმებას;

— ეროვნული ავიაგადამზიდველის შეუგუებლობაში უფრო ღია სავაჭრო გარემოცვასთან;

— ძლიერი კონკურენციის ზეწოლის გამო ავიაკომპანიების უსაფრთხოებისა და უშიშროების საკითხების უზრუნველმყოფი ღონისძიებებისათვის დაფინანსების წყაროების შემცირებაში.

ამ გარემოებათა გათვალისწინებით, „ღია ცის“ პრინციპის გამოყენება განხილულ უნდა იქნეს:

– თითოეული აღნიშნული უმთავრესი კომპონენტისა (ტევადობა, დაშვება, ტარიფი) და სხვა დამხმარე კომპონენტების (გაყიდვების ავტომატიზებული სისტემები, ფორმალობების გამარტივება და სხვ.) ჭრილში;

– „ღია ცის“ პრინციპების მუდმივი, მაგრამ ეტაპობრივი განხორციელების აუცილებლობის კუთხით;

– გარკვეული ეტაპის შემდეგ მისი შედეგების განხილვის, ანალიზისა და შეფასების, აგრეთვე შემდგომი ეტაპების კორექტირების კუთხით.

საქართველომ უნდა გამოიყენოს, სხვა, უპირველესად, ევროპის ქვეყნების, გამოცდილება ამ კუთხით, საქართველო, როგორც განვითარებადი და ამავე დროს ევროპა-აზიის გზაჯვარედინზე მდებარე ქვეყანა, გულგრილი ვერ იქნება და ვერ განუდგება მსოფლიო საავიაციო თანამეგობრობაში მიმდინარე ლიბერალიზაციის პროცესებს. იგი აქტიურად უნდა ჩაებას ამ პროცესებში.

ქართული ავიაციისათვის უცხო არ არის არც ე.წ. მე-6, მე-7 და მე-8 თავისუფლების მინიჭება, არც სატარიფო პოლიტიკის ნაწილობრივი ლიბერალიზაცია და ა.შ. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, საქა-

რთველოს სამოქალაქო ავიაციაში ლიბერალიზაცია ფეხს იკიდებს პრაქტიკულ დონეზე და ვინაიდან „ღია ცისადმი" მიდგომა აისახა ქვეყნის პოლიტიკაში, ეს საქმიანობა ინტენსიური და თანმიმდევრული გახდება.

არ შეიძლება არ აღინიშნოს ეროვნული ავიაგადამზიდველების მიდგომა „ღია ცისა" და თუნდაც ლიბერალიზაციის პრინციპის განხორციელებისადმი. ისინი ცალსახად მოითხოვენ, რომ სახელმწიფომ დაიცვას მათი ინტერესები, რაც თავისთავად სწორია. მაგრამ, ინტერესების დაცვაში ისინი გულისხმობენ, პირველ ყოვლისა, იმას, რომ მათ უცხო ავიაგადამზიდველებთან შედარებით უნდა ჰქონდეთ გარკვეული ფინანსური ან სხვა შეღავათები, დაცული იყოს პარიტეტი, რომ უცხო ქვეყნის გადამზიდველებმა აუცილებლად გააფორმონ მათთან კომერციული ხელშეკრულებები, შეათანხმონ ტევადობა, რეისების სიხშირე და ა.შ., რომ, თუ ისინი ცალმხრივად ითვისებენ საქართველოს ბაზარს, უნდა გადაუხადონ კომპენსაცია (მაგ.: თურქეთი, ინგლისი) ან ეცადონ, არ დაუშვან ისინი საქართველოს ბაზარზე და სხვ.

„ღია ცისა" და ლიბერალიზაციის პრინციპი კი ამ, და კიდევ ბევრი სხვა, მოთხოვნის დასაძლევადაა „გამოგონებული". ამავე დროს, „ღია ცის" დროსაც კი, სახელმწიფომ მართლაც უნდა დაიცვას ეროვნული ავიაგადამზიდველების ინტერესები, უნდა განახორციელოს ხელშემწყობი ღონისძიებები.

მაგრამ, მეორე მხრივ, საჭიროა შეიცვალოს პოზიცია, რომ: ავიაკომპანიას, რომელიც ასრულებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს, უნდა ჰქონდეს ასეთივე დონის მენეჯმენტი; მიდგომა „პარიტეტი" დავიწყებული იქნეს; ხელოვნური დეფიციტით შექმნილი პრივილეგია მხოლოდ დროებითი წარმატების მომტანია და მრავალი სხვა. უნდა გავათვითცნობიეროთ, რომ მსოფლიო საავიაციო სისტემა არ მიდის ურთიერთშეზღუდვის გზით, პირიქით — საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაცია ხსნის ყველა საზღვარს.

I ეტაპი

„ღია ცის" პრინციპების ჩამოყალიბებისა და ეფექტურად განხორციელებისათვის აუცილებელი გამოცდილების შესწავლა, ანალ-

იზი და შესაბამისი ღონისძიებების გატარება. კერძოდ:

1. „ღია ცის“ (ლიბერალიზაციის) განხორციელების ევროკავშირის გამოცდილების შესწავლა;

2. ე.წ. „ცალმხრივი აბსოლუტური ღია ცის“ მოდელის შედეგების შესწავლა;

3. ევროკავშირის კანონმდებლობით დადგენილი პრინციპებისა და დებულებების ცხოვრებაში გატარება (იმპლემენტაცია);

4. ეროვნული ავიაგადამზიდველებისათვის სახელმწიფო ხელშემწყობი ღონისძიებების განხორციელებას;

5. ფორმალობების გამარტივების სახელმწიფო პროგრამის შედგენა და შესაბამისი ღონისძიებების გატარება;

6. საქართველოში „ღია ცის“ განმსაზღვრელი სამართლებრივი ჩარჩოს (კანონმდებლობის) დადგენა.

გასათვალისწინებელია, რომ I ეტაპზე განსახორციელებელი ღონისძიებები მაქსიმალურად იქნეს გამოყენებული „საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ასოცირების შესახებ“ შეთანხმებით გათვალისწინებული ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოთა ტექნიკური დახმარება და თანამშრომლობა.

მიზანშეწონილია, რომ განხორციელდეს შემდეგი ღონისძიებები:

— ევროპის სამართლისა და ეკონომიკის ექსპერტების მოწვევა, რომლებიც სემინარის სახით დეტალურად გააცნობენ ევროპის გაერთიანების საავიაციო სამართლებრივ ბაზას და საავიაციო საქმიანობის რეგულირების მეთოდებსა და მიზნებს „ღია ცის“ პრინციპების დანერგვით დაინტერესებულ უწყებებსა და ექსპერტებს;

— ტექნიკურ დახმარებაში იგულისხმება: ა) ექსპერტთა გაცვლა; ბ) წინასწარი ინფორმაციის მიწოდება, განსაკუთრებით შესაბამისი კანონმდებლობის შესახებ; გ) სემინარების მოწყობა; დ) სტაჟირება; ე) ევროპული კანონმდებლობის თარგმნაში დახმარების გაწევა.

— საქართველოს სპეციალისტების მიერ მომზადებული „ღია ცის“ კონცეფციის (და პროგრამის) ექსპერტიზა ევროკავშირის საავიაციო სპეციალისტების მიერ.

ყურადსაღებია ის გარემოება, რომ ჩიკაგოს (1944 წ.) კონვენციის მე-8 დანართის საფუძველზე განსაზღვრულმა „ფორმალობების

გამარტივების სახელმწიფო პროგრამამ" უნდა გაითვალისწინოს სატრანსპორტო საავიაციო ოპერაციების გამარტივება და მაქსიმალურად შეუწყოს ხელი „ღია ცის" პრინციპების დანერგვას.

ყველა ზემოაღნიშნული საკითხის დარეგულირებისა და შესაბამისი ზომების გატარებისათვის საჭიროდ მიგვაჩნია საქართველოს მთავრობის მხარდაჭერა და შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღება „ღია ცის" განმსაზღვრელი სამართლებრივი ჩარჩოს დადგენის მიზნით.

II ეტაპი

II ეტაპი, რომელიც მოიცავს I ეტაპის განხორციელების გარკვეულ ნაწილსა და მის შემდგომ პერიოდს, „ღია ცის" გარდამავალი ეტაპია. იგი მოიცავს:

1. კონკურენტული გარემოს შესაქმნელად სათანადო ღონისძიებების გატარებას სამოქალაქო აეროპორტებისა და ეროვნული ავიაგადამზიდველების ინტერესების გათვალისწინებით (ერთზე მეტი ავიაგადამზიდველის დანიშვნის შემოღებას, შეთანხმებული ხაზების არეალის გავრცობას, შეთანხმებული პუნქტების რაოდენობის გაზრდას, ავიაგადამზიდველების რაოდენობაზე შეზღუდვების მოხსნას, მთავრობათაშორის შეთანხმებაში შესაბამისი ცვლილებების შეტანას);

2. ალიანსებში გაწევრიანების ხელშეწყობა სახელმწიფო კანონმდებლობისა და მსოფლიოში მიმდინარე პროცესების გათვალისწინებით;

4. მცირე ტევადობის (30 ადგილამდე) საჰაერო ხომალდების შიდა საჰაერო გადაზიდვების (ტარიფების, დაშვებისა და ტევადობისა) სრული ლიბერალიზაცია;

5. რეგიონული საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის ხელშეწყობა და ლიბერალიზაცია (მთავრობათაშორისი ხელშეკრულების დონეზე);

6. სამოქალაქო აეროპორტებში სატრანსპორტო ოპერაციების გაზრდის სტიმულირებაზე ორიენტირებული მომსახურების ტარიფების მოქნილი და ეფექტური მექანიზმის ჩამოყალიბება.

III ეტაპი

1. მგზავრთა გადაყვანის საბაზისო (ეკონომიკური) ტარიფების

განსაზღვრა „ორმხრივი უარყოფის“ პრინციპით ან სრული ლიბერალიზაცია, სატვირთო ტარიფების სრული ლიბერალიზაციის შენარჩუნებით;

3. ლიბერალიზაციის II და III ეტაპის ნორმების ასახვა მთავრობათაშორის შეთანხმებებში;

4. განხორციელებული ღონისძიებების სისტემური ანალიზი და შემდგომი სრულყოფა.

ცხადია, ლიბერალიზაციის აღნიშნული ეტაპების განსახორციელებლად სამოქალაქო აეროპორტების მატერიალურ-ტექნიკური ბაზას ესაჭიროება გაუმჯობესება, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ფრენების უსაფრთხოება, საავიაციო უშიშროება, მგზავრთა ტრანზიტული და ტრანსფერული მომსახურება, ფორმალობების გამარტივება.

აუცილებელია, მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციაში ლიბერალიზაციის განხორციელების კუთხით არსებული გამოცდილების დადებითი და უარყოფითი შედეგების გათვალისწინება, რათა საქართველოში შედარებით მოკლე პეროდში და, რაც მთავარია, მაღალეფექტურად განხორციელდეს ლიბერალიზაციის შეუქცევადი პროცესი. ამ კუთხით, მნიშვნელოვანი მომენტია მიზნობრივი გრანტებისა და დაფინანსების სხვა ანალოგიური წყაროების მოძიება და მოზიდვა, რაც მოგვცემს როგორც ადგილობრივი ინტელექტური პოტენციალის გამოყენების, ასევე უცხოელი ექსპერტების საქართველოში მოწვევისა და სამოქალაქო ავიაციის პოტენციალის ლიბერალიზაციის განხორციელების გზით ამოქმედების საშუალებას.

- **ეკონომიკური პროგნოზი**

საქართველოს მიერ „ღია ცის“ პრინციპების დანერგვა ხელს შეუწყობს:

- *მომხმარებელთა ინტერესების სრულ დაკმაყოფილებას;*
- *საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების არეალის გაფართოებას;*
- *საქართველოს ავიასაწარმოთა შემოსავლებისა და თანამშრომელთა ანაზღაურების ზრდას;*
- *ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას;*
- *მომსახურების კულტურის ამაღლებას;*

- *ინფრასტრუქტურის განვითარებას;*
- *ტურიზმის განვითარებას;*
- *საბიუჯეტო (როგორც ცენტრალური, ასევე ადგილობრივი) შენატანების ზრდას.*

„ღია ცის" პრინციპების დანერგვის პროცესში მოსალოდნელია საქართველოს ავიაბაზარზე მოქმედი ავიაგადამზიდველების ფრენის სიხშირის გაზრდა და ახალი ავიაგადამზიდველების შემოსვლა.

„ღია ცა" დადებითად იმოქმედებს, აგრეთვე, სხვა ავიასაწარმოთა (საწვავ-გასამართი, საჰენდლინგო, სატვირთო ტერმინალები და სხვ.) საბიუჯეტო შენატანებზე გაზრდაზე

ევროპის გამოცდილება

საჰაერო ტრანსპორტი სტრატეგიული მნიშვნელობის მქონეა და ამიტომ ყველა ქვეყანა მიისწრაფვის უზრუნველყოს, როგორც საჰაერო მომსახურების დონის დაცვა, ასევე მათი ეროვნული ინდუსტრიის სიჯანსაღე. ევროპის ქვეყნების გამოცდილება გვაჩვენებს, რომ პოტენციური პრობლემების დასაძლევად შეიძლება მრავალი საშუალების გამონახვა.

იმ პროცესამდე, რომელმაც ხელი შეუწყო ევროკავშირის შიგნით ერთიანი ბაზრის ჩამოყალიბებას 1993 წელს, საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარი მთელი ევროპის მასშტაბით მოიცავდა სახელმწიფოს ბაზრების ჯგუფს. თითოეულ ქვეყანაში შიგნით საშინაო საჰაერო მიმოსვლები იმართებოდა სახელმწიფო წესების მიხედვით, რომლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდა კონკურენციის დაშვებისა და ხელშეწყობის დონით. ევროპაში საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი იმართებოდა თითოეულ წყვილ სახელმწიფოს შორის არსებული საჰაერო მიმოსვლების შესახებ ორმხრივი ხელშეკრულებით. მიუხედავად იმისა, რომ ზოგიერთი ეს ხელშეკრულება შედარებით ლიბერალური იყო, ყველა შეიცავდა საკუთრებისა და კონტროლის შეზღუდვებს. ბევრი ზღუდავდა ბაზარზე შესვლას და ტევადობას, იშვიათად თითოეული ქვეყნიდან მხოლოდ ერთ ავიაკომპანიას აძლევდნენ მიმოსვლის უფლებას (ხშირად სპეციალიზებული მარშრუტების შეზღუდულ რაოდენობაზე). იატას პროტექციით ავიაკომპანიები ზოგადად ათანხმებდნენ საერთაშორისო ტარიფებს

და, როგორც საერთაშორისო, ასევე შიდა ტარიფებს, ჩვეულებრივ, მთავრობა არეგულირებდა.

ლიბერალიზაციის თანმიმდევრულმა პროცესმა გააუქმა არსებული ინსტიტუციური ბარიერები ბაზარზე შესვლასა და კონკურენციაზე და შექმნა ნამდვილად ერთიანი ბაზარი ევროკავშირში. ევროპის ეკონომიკური ზონის შექმნით იგი გავრცელდა და მოიცვა ასევე ისლანდია, ნორვეგია, ლიხტენშტაინი. ამჟამად, შვეიცარიაც დაკავშირებულია ამ ბაზართან ორმხრივი ხელშეკრულებით.

პირველი პაკეტი

1987 წელს მიღწეული შეთანხმება ითვალისწინებდა ლიბერალიზაციის პოლიტიკის გავრცელებას რეგიონულ და ძირითად აეროპორტებს შორის საჰაერო მიმოსვლაზე, რამაც წევრ-სახელმწიფოებს ამ აეროპორტებს შორის ავიაგადამზიდველებისათვის მე-5 თავისუფლების გამოყენების საშუალება მისცა. „მრავალი დანიშვნის“ პრაქტიკა შემოღებულ იქნა გადაზიდვების მოცულობის გათვალისწინებით, ხოლო ტევადობების რეგულირების ზომები, რომელიც ეფუძნებოდა პრინციპს 50/50-ზე, თანდათან შერბილდა. ავიატარიფების შესახებ დებულებები ითვალისწინებდა ტარიფის დამტკიცებას იმ შემთხვევაში, თუ გადამზიდველი შეძლებდა ამის საფუძვლიანობის დადგენას საკუთარი დანახარჯების მიხედვით.

შეზღუდვები და გარანტიები ადაპტირებული იყო შექმნილ სიტუაციისადმი. ზოგიერთი აეროპორტი პირდაპირ გათავისუფლდა. მე-5 თავისუფლების რეალიზაციის შესაძლებლობა შეზღუდული იყო მისი გამოყენების სფეროს მიხედვით.

მეორე პაკეტი

1990 წელს მიღწეულ იქნა შეთანხმება ლიბერალიზაციის შემდგომი ზომების გატარების შესახებ. ბაზარზე დაშვება თავისუფალი გახდა ჰაერის მე-3, მე-4 და მე-5 თავისუფლების გამოყენებით ყველა აეროპორტთან მიმართებაში. შენარჩუნდა ცალკეული ავიაგადამზიდველების მიერ ავიატარიფების დადგენის პრინციპი გადამზიდველის დანახარჯების შესაბამისად. დაბალი ტარიფების ავტომატური დამტკიცების ზონები გაფართოვდა. შემოღებულ იქნა ზედმეტად დაბალი მთლად მოქნილი ტარიფის ორმხრივი უარყოფა, შენარჩუნ-

და შემხვედრი ტარიფების წარმოდგენის უფლება.

შემდგომში, ჰაერის მე-5 თავისუფლების ფარგლებში, გადაზიდვებსა და „მრავალი დანიშვნისათვის“ ტევადობის მაჩვენებლების ზღვრებზე დაწესებული შეზღუდვები თანდათან შემსუბუქდა. წევრ-სახელმწიფოებს მიეცათ უფლება, დაეწესებინათ საზოგადოებრივი ინტერესების შესაბამისი აუცილებელი საჰაერო მიმოსვლები. შენარჩუნდა ტევადობების სტაბილიზაციის შესაძლებლობა სერიოზული ეკონომიკური სირთულეების შემთხვევაში, მოქმედებდა აეროპორტების შესაბამისი წესები და დებულებები ექსპლუატაციის შესახებ, შემოღებულ იქნა ზედმეტად მაღალი ტარიფების უარყოფის ვალდებულება.

რაც შეეხება სატვირთო გადაზიდვებს, ისინი პრაქტიკულად სრულად ლიბერალიზებულ იქნენ 1991 წლის დებულების შესაბამისად.

მესამე პაკეტი

ლიბერალიზაციის მესამე პაკეტი, რომელიც ძალაში შევიდა 1993 წლის 1-ელ იანვარს, არის ორმხრივი შეზღუდვების გაუქმების თანმიმდევრული პროცესის კულმინაცია. იგი დაიწყო პირველი პაკეტით, 1987 წლის დეკემბერში. საჰაერო ტრანსპორტის სექტორში მესამე პაკეტმა მთელი ეკ-ის მასშტაბით დააწესა ლიცენზირების საერთო კრიტერიუმები. მან სახელმწიფო საკუთრება და კონტროლის შეზღუდვა შეცვალა ერთიანი საჰაერო გადამზიდველის მნიშვნელობით, რომლის თანახმადაც, ევროკავშირის ქვეყნების ავიაკომპანიები უნდა იყოს საწარმო, რომელიც უპირატესად ეკუთვნის და ეფექტურად კონტროლდება ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების ან მისი მოქალაქეების მიერ. ნებისმიერი ავიაკომპანია, რომელიც შეესაბამება ამ (და სპეციფიკურ ფინანსურ და უსაფრთხოების) მოთხოვნებს, ლიცენზირებული უნდა იყოს ევროკავშირის იმ წევრი სახელმწიფოს მიერ, რომელშიც აქვს რეგისტრირებული ოფისი და საქმიანობის ძირითადი ადგილი. როგორც კი ავიაკომპანიას მიეცემა ლიცენზია, იგი აღიჭურვება ევროკავშირის ნებისმიერი წევრი სახელმწიფოს მიერ იმ უფლებებით, რომელიც დადგენილია ბაზარზე შესვლის მარეგულირებელი წესით. ეს შესაძლებლობას აძლევს ავიაკომპანიებს ევროკავშირის შიგნით ნებისმიერ მარშრუტზე გამოიყენოს

გადაზიდვის უფლებები. საჰაერო ტარიფების მარეგულირებელი წესები, ასევე, უფლებას აძლევს ავიაკომპანიებს თავისუფლად დააწესონ თავიანთი ტარიფები.

ყველაზე მნიშვნელოვანი შეზღუდვა, რომლის გამოყენებაც 1993 წლის 1 იანვრიდან გაგრძელდა, უკავშირდებოდა კაბოტაჟურ მიმოსვლას – ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოში შიდა მიმოსვლას, რომელსაც ახორციელებს ევროკავშირის წევრ სხვა სახელმწიფოში ლიცენზირებული გადამზიდველი. 1997 წლის 1 აპრილამდე ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოები არ იყვნენ ვალდებულნი, ევროკავშირის მიერ ლიცენზირებული ყველა გადამზიდველისათვის გაეხსნათ თავიანთი შიდა ბაზარი თავისუფალი კონკურენციისათვის, თუმცა ავიაკომპანიებს მიეცათ უფლება განეხორციელებინათ თანმიმდევრული კაბოტაჟური მიმოსვლა, თუ მიმოსვლა გაგრძელდებოდა ან დაიწყებოდა მათ სახელმწიფოში, იმის გათვალისწინებით, რომ კაბოტაჟური სექტორის მოცულობა არ აღემატებოდეს 50%-ს. დებულება შეიქმნა ასევე წევრი სახელმწიფოებისათვის, რათა დაწესებულიყო საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებები მარშრუტებზე, რომლებიც ხორციელდება მათ ტერიტორიაზე არსებული რეგიონული აეროპორტების ფარგლებში და ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით მიიჩნევა უმნიშვნელოვანესად, იმისთვის, რომ საჰაერო მიმოსვლის უზრუნველყოფა იყოს გარანტირებული.

კონკურენციის წესები

შეზღუდვების გაუქმებამ ბაზარზე შესვლაზე, ტევადობაზე, სიხშირესა და ფასებზე, გამოიწვია ყურადღების გამახვილება ჩვეულებრივი კონკურენციის კანონის გამოყენებაზე ანტიკონკურენტული მოქმედებისა და საბაზრო ძალაუფლების ბოროტად გამოყენებისაგან დასაცავად. ფაქტობრივად, 1987 წელს ეს წესები უკვე დაკანონდა, რამაც ევროპულ კომისიას მიანიჭა უფლება აემოქმედებინა ევროკავშირის შიგნით საჰაერო ტრანსპორტის მიმოსვლის მიმართ ევროკავშირის შეთანხმების კონკურენციის წესები (81-ე და 82-ე მუხლები) და ასევე გარკვეული ჯგუფებისათვის დაეკანონებინა შეღავათები. 81-ე მუხლი კრძალავს ფირმებს შორის შეთანხმებას, რომელიც ხელს უშლის, ზღუდავს და ფორმას უცვლის კონკურენციას, იმ შემთხ-

ვევის გარდა, თუკი ეს შეთანხმებები არ მიიჩნევა ტექნიკური და ეკონომიკური პროგრესისათვის ხელის შემწყობად და მომხმარებელი იღებს ხელსაყრელ შედეგებს. 82-ე მუხლი კრძალავს დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებას. კომისიას აქვს, აგრეთვე, ექსკლუზიური კომპეტენცია კონკურენციის საკითხების შეფასებისა, რომელიც ექცევა ევროკავშირის წესების მოქმედების ფარგლებში. კომისიას ჯერჯერობით არ გააჩნია ეკვივალენტური კვლევითი და სხვა უფლებამოსილება ევროკავშირისა და მესამე ქვეყნებს შორის საჰაერო ტრანსპორტირებისათვის, რაც მეტად მნიშვნელოვანია მათთან ჩვენი მომავალი ურთიერთობების წესის თვალსაზრისით.

საჰაერო ტრანსპორტის სექტორში გარკვეული კატეგორიის შეთანხმებებთან დაკავშირებით მიღებულ იქნა სპეციფიკური შეღავათების ბლოკი, თუმცა შემდეგ ზოგიერთი შეღავათი გაუქმდა, მაგრამ ძალაში დარჩა ისეთები, რომლებიც ეხებოდა კონსულტაციებს ევროკავშირის შიგნით რეგულარულ საჰაერო მიმოსვლებზე მგზავრობის ტარიფებს და ევროკავშირის აეროპორტებში გრაფიკის დადგენას. შეღავათების მთავარი შედეგი იყო ის, რომ ექსპლუატანტებს არ სჭირდებოდათ კომისიისათვის მიმართვა ცალკეული შეღავათის მისაღებად.

სახელმწიფო დახმარება

ადრეული ლიბერალიზაციის პროცესში კომისიამ გაატარა მკაცრი პოლიტიკა, რათა გამოყენებული ყოფილიყო ევროკავშირის შეთანხმების დებულებები ავიაკომპანიებისათვის სახელმწიფოს დახმარებაზე. უფრო ზუსტად, კომისიამ განუსაზღვრა მოწონებულ ნებისმიერ სახელმწიფო სუბსიდიას განესაზღვრა სრულიად ნათელი პირობა – „პირველი და უკანასკნელი", ამასთან, მცირედი გამონაკლისი დაუშვა იმის თაობაზე, რომ მთავრობის მიერ განხორციელებული მეორე ინიექცია განხილულ იქნება მხოლოდ ყველაზე გამონაკლისი გარემოებებისა და კომპანიისაგან დამოუკიდებლად დამდგარ წინასწარ განუჭვრეტელი შემთხვევების დროს.

ლიბერალიზაციის ეფექტურობაზე მოქმედი ფაქტორები

ევროკავშირის ლიბერალური ბაზარის განვითარებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა ევროპის გეოგრაფიულმა მდებარეო-

ბამ და დემოგრაფიულმა მდგომარეობამ. ევროკავშირში არაპირდაპირ მარშრუტებზე კონკურენციის ფარგლები უფრო შეზღუდული იყო, ვიდრე ამერიკის შეერთებულ შტატებში. ეს აგრეთვე ნიშნავდა, რომ ბევრი შედარებით მოკლე მარშრუტი ევროკავშირის შიდა საჰაერო მიმოსვლები, გაუმჯობესებული მიწისზედა ტრანსპორტის სულ უფრო და უფრო ძლიერი კონკურენციის პირისპირ დგება. მაღალსიჩქარიანი სარკინიგზო ტრანსპორტი სულ უფრო და უფრო მეტ მგზავრს იზიდავდა საჰაერო მომსახურებიდან.

ბევრ შედარებით მარშრუტზე ახალი გადამზიდავების ოდენობა და კონკურენცია შეზღუდულ იქნა ევროპის ზოგიერთ აეროპორტში ტევადობის სიმცირის გამო. მაშინ, როცა არსებულმა საავიაციო ინფრასტრუქტურამ წარმოაჩინა მნიშვნელოვანი შესაძლებლობა გაზრდილი მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, ზოგმა აეროპორტმა (როგორიცაა ჰითროუ), მიაღწია გარკვეულ დონეს და არსებული ინფრასტრუქტურის შიგნით შემდგომი გაფართოების ფარგლები მკაცრად შეზღუდა. მართალია, ევროკავშირის ზოგიერთ ნაწილში აეროპორტის მოცულობას აფართოებენ, მაგრამ ამგვარ სირთულეებს უქმნის გარემოზე ნეგატიური ზეგავლენის პრობლემა.

არსებობდა გარკვეული მოლოდინი, რომ „გაერთიანების საჰაერო გადამზიდველის" დაფუძნება, რომელიც ეყრდნობოდა ლიცენზირების ზოგად კრიტერიუმებსა და ევროკავშირის შიგნით ნებისმიერ ადგილზე დაფუძნების უფლებას, გამოიწვევდა ევროკავშირის უფრო დიდი ავიაკომპანიების კონსოლიდაციას. ეს არ მოხდა და ამაში დიდი წვლილი მიუძღვის ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების მიერ მიღებულ ორმხრივ ხელშეკრულებას მესამე ქვეყნებთან. ბევრ შემთხვევაში მათ მიეცათ უფლება, უარი განეცხადებინათ გადამზიდველის დანიშვნაზე, რომელიც არ ეკუთვნის და არ კონტროლდება განსაზღვრული სახელმწიფოს მიერ. ევროკავშირის წევრი ერთზე მეტი სახელმწიფოს ავიაკომპანიებს ნებისმიერი საერთაშორისო შერწყმა რისკის წინაშე აყენებს მესამე ქვეყნისაკენ ამ გაერთიანებული საწარმოს მიერ გადაზიდვის უფლებების გამოყენების შესაძლებლობას, როგორც ეს მოხდა ჩვენს შემთხვევაში.

ლიბერალიზაციის ეფექტები – ძირითადი ნიშნები

მიუხედავად ზემოთ აღნიშნული ფაქტორებისა, ზოგადად აღიარებულია, რომ ევროკავშირში საჰაერო ტრანსპორტის ბაზრის ლიბერალიზაციამ ხელი შეუწყო უფრო დიდ კონკურენციას მგზავრებისა და ტვირთგამგზავნთა სასარგებლოდ.

ინდუსტრიის სტრუქტურა

ევროკავშირის ქვეყნებში დაფუძნებული ავიაკომპანიების საერთო რაოდენობა, რომლებიც ასრულებენ რეგულარულ საჰაერო გადაყვანას, მცირედ შეიცვალა 1992 წლიდან 2020 წლამდე პერიოდში. ამ დროის განმავლობაში ავიაკომპანიების რიცხვი 124-დან 200-მდე გაიზარდა. მიუხედავად ამისა, ეს ნიშნავს, რომ ისინი ბაზარზე ფართოდ შემოდიოდნენ და ქრებოდნენ, უნდა ითქვას, რომ ეს მონაცემები აჭარბებს ბაზრის არამდგრადობას, რადგან ავიაკომპანიები, რომლებიც გახდნენ სხვა ავიაკომპანიების სრული ფრენშაიზერები, მიიჩნევიან გაუქმებულად. მიუხედავად ამისა, შემოსვლაზე ბარიერის შესუსტებამ ხელი შეუწყო ინოვაციასა და მეწარმეობას. კერძოდ, ლიბერალიზაციამ ხელი შეუწყო ბევრი ახალი ავიაკომპანიის დაარსებას, რომლებიც მოქმედებენ მთლიანად ლიბერალიზებულ არეალში. ეს აღვივებს კონკურენციას, განსაკუთრებით კი შიდა მარშრუტებზე.

საქმიანობის დაწყებისას შესაძლებელია უმნიშვნელოვანესი იყო დაბალფასიანი და არაკომფორტული ავიაკომპანიების აღმოცენება, რომლებიც ახლა შიდა და ევროკავშირის შიგნით არსებული ბაზრის 10%-ს მოიცავენ და სწრაფად ფართოვდებიან. დღესდღეობით ამგვარი არაკომფორტული ავიაკომპანიები ძირითადად დაფუძნებულია გაერთიანებულ სამეფოსა და ირლანდიაში, სადაც მათი წილი კიდევ უფრო მნიშვნელოვანია.

პროდუქცია

ლიბერალიზაციის შემდგომი პერიოდი გამოირჩევა ევროკავშირის შიგნით რეგულარული მარშრუტების, განსაკუთრებით კი საერთაშორისო მარშრუტების (დაახლოებით 75%-იანი ზრდა) გამოყენების ინტენსიური ზრდით. თუმცა, ზოგჯერ ზრდა უნდა მიეწეროს ყოფილ ჩარტერულ მიმოსვლებს, რომლებიც გარდაიქმნა რეგულარულად, პირდაპირი მიმოსვლის შესაძლებლობის გაფართოებამ

სარგებელი მოუტანა მგზავრებს. გაიზარდა შიდა მარშრუტების მომსახურების რიცხვიც.

რეგულარული ავიაკომპანიების პროდუქციის დონე უფრო სწრაფი ტემპით გაიზარდა, ვიდრე მარშრუტების რაოდენობა.

ავიაგადამზიდველები

მსოფლიოს რეგულარული ავიაგადამზიდველები სულ უფრო მეტი ეფექტურობით ერთვებიან ლიბერალიზაციის პროცესებში. უფრო მეტიც, მათ, აღნიშნული პროცესის ჩასახვისა და განვითარების ტემპები მიიჩნიეს სრულიად არასაკმარისად, რის გამოც იატას წევრმა ავიაგადამზიდველებმა შექმნეს კონტინენტური და ტრანსკონტინენტური ალიანსები (სტარ ალიანსი, ქვალიფლაიერი და სხვ.), რაც ამ ალიანსების მონაწილე ავიაგადამზიდველების პოტენციალის ეფექტური გამოყენების საშუალებას იძლევა. მათ მიერვე შემუშავებულ და ამოქმედებულ იქნა სამგზავრო ტევადობების რეალიზაციის მსოფლიო გლობალური ავტომატიზებული სისტემები (ამადეუსი, გაბრიელი, საბრე, გალილეო), მგზავრთა გადაყვანის უნიფიცირებული დოკუმენტები და ა.შ, რაც კიდევ უფრო ეფექტურს ხდის მათი პოტენციალის გამოყენებას.

ამ ნიშნით, უნდა გამოიკვეთოს, რომ ძლიერი ავიაგადამზიდველების მცდელობით შემოღებულ იქნა და პრაქტიკული განხორციელდა ე.წ. ჰაერის მე-6 თავისუფლების ფაქტორი, რომლის საშუალებითაც უზრუნველყოფენ რომელიმე ქვეყნიდან თავიანთი ბაზირების აეროპორტის გავლით მესამე ქვეყანაში მგზავრთა გადაყვანას. ასევე, მათი პოტენციალისა და გლობალური საექსპედიტორო-სადისტრიბუციო ქსელის გამოყენებით, პრაქტიკულად ლიბერალიზებულ იქნა საავიაციო სატვირთო გადაზიდვები. ავიაგადამზიდველების მიერ ლიბერალიზაციის უზრუნველმყოფი პრაქტიკული ნაბიჯების გადადგმას ხელი შეუწყო აგრეთვე ავიაგადამზიდველებს შორის ისეთი კომერციული შეთანხმებების გაფორმებამ, როგორიცაა სამგზავრო ბილეთების ურთიერთაღიარება, კოდების ურთიერთგაზიარება, სავარძლების ადგილების ურთიერთგაცვლა, შემოსავლის პრორეიტული განაწილება და სხვ.

უნდა აღინიშნოს, რომ ავიაგადამზიდველების მიერ ლიბერ-

ალიზაციის კუთხით განხორციელებული პრაქტიკული ნაბიჯები, ყოველთვის წინ უსწრებდა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციაში არსებულ საკანონმდებლო-ნორმატიულ ბაზას, რის გამოც ჩიკაგოს კონვენციის წევრ სახელმწიფოებს შორის (მათ შორის საქართველოშიც) ხშირად იქმნებოდა კონფლიქტური სიტუაციები ბაზარზე ავიაგადამზიდველთა დაშვებასთან და კომერციული უფლებების გამოყენებასთან დაკავშირებით.

ახლანდელი მდგომარეობით, საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია, ნებით თუ უნებლიეთ ჩართულია ლიბერალიზაციის გლობალურ სისტემაში. ქართული ავიაციისათვის უცხო არ არის არც ე.წ. ჰაერის მე-6 თავისუფლებისა და არც ჰაერის მე-7 და მე-8 თავისუფლებათა მინიჭება, არც სატვირთო გადაზიდვებისა და სატარიფო პოლიტიკის ნაწილობრივი ლიბერალიზაცია და სხვ. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში ლიბერალიზაცია ფეხს იკიდებს პრაქტიკულ დონეზე და რომ არა სამოქალაქო ავიაციისა და მისი ინფრასტრუქტურის დაბალი დონე (რასაც მთლიანობაში სახელმწიფოში არსებული სოციალური, ეკონომიკური და პოლიტიკური სიტუაცია განსაზღვრავს), ლიბერალიზაციის მასშტაბები უფრო დიდი იქნებოდა.

§15. თანამედროვე სამოქალაქო ავიაციის ალიანსების განვითარების ტენდენციები

შესავალი

მიმდინარე მოვლენებმა კიდევ უფრო მჭიდროდ დაუკავშირა ერთმანეთს ქვეყნის ეკონომიკა და ცალკეული დარგი, კიდევ უფრო ცხადად წარმოაჩინა ამ ორი სფეროს ურთიერთდამოკიდებულება. შეიქმნა ერთგვარი ჯაჭვი: განვითარებული, მდგრადი ეკონომიკის გარეშე წარმოუდეგენელია ცალკეულ დარგთა განვითარება და პირიქით, ქვეყნის ეკონომიკის განვითარება წარმოუდგენელია ცალკეულ დარგთა განვითარების გარეშე. როგორც ჩანს, ერთი მხრივ, ეკონომიკა განსაზღვრავს ცალკეულ დარგთა განვითრებას, ხოლო მეო-

რე მხრივ, ცალკეული დარგები განაპირობებს, ზოგადად, ეკონომიკურ მდგომარეობას. საქართველოში სახარბიელო მდგომარეობა არც ერთ დასახელებულ სფეროში არ გვაქვს, მაშასადამე, მხოლოდ საკუთარი რესურსები საკმარისი ვერ იქნება. ასეთ პირობებში განსაკუთრებული სიმძაფრით იჩენს თავს სხვა ქვეყნებთან ურთიერთობის საკითხი, იმ ქვეყნებთან, რომლებსაც საკმარისი გამოცდილება აქვთ და სათანადო სახსრებიც.

საერთოდ, ურთიერთთანამშრომლობას განმსაზღვრელი როლი ეკისრება, როგორც პოლიტიკურ ისე ეკონომიკურ ასპარეზზე. სხვა ქვეყნებთან თანამშრომლობა, მნიშვნელოვანია არა თუ ისეთი ქვეყნებისთვის, როგორიც საქართველოა, არამედ მაღალგანვითარებულ სახელმწიფოებისთვისაც. კავშირები შეიძლება განხორციელდეს, როგორც სახელმწიფოთაშორის, ასევე ცალკეული დარგების დონეზე. მხარეთა შორის ურთიერთშეთანხმების საფუძველი და, ამასთანავე, შედეგი არის ხელშეკრულება.

ხელშეკრულება, სამოქალაქო სამართალში, ასეა განმარტებული: ხელშეკრულება არის ორი ან რამდენიმე მხარეს შორის დადებული შეთანხმება სამოქალაქო მართლურთიერთობის დადგენის, შეცვლისა თუ შეწყვეტის შესახებ. ხელშეკრულებას უწოდებენ მხარეთა შეთანხმების შედეგად წარმოშობილ კონკრეტულ მართლურთიერთობასაც.

საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობის თვალსაზრისით კი ხელშეკრულება არის მხარეთა შორის შეთანხმება, რომელსაც მოაქვს მოგება.

როცა ჩვენ ვსაუბრობდით ცალკეულ დარგებზე, უწინარესად ვგულისხმობთ ისეთ განვითარებად სფეროებს, რომლებსაც გამოკვეთილი პერსპექტივები აქვთ და საჭიროებენ გარკვეულ მხარდაჭერას. ასეთი დარგებია სოფლის მეურნეობა, განათლების სისტემა, მრეწველობა, ენერგეტიკა და ტრანსპორტი. მათ შორისაა სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც უდავოდ, ქვეყნის განვითარების მნიშვნელოვანი სფეროა. აქ, აშკარად, იკვეთება თანამედროვე ტექნიკური აღჭურვილობის, მომსახურებისა და უსაფრთხოების მაღალი დონის აუცილებლობა.

ყველა ავიაკომპანია დაინტერესებულია ფრენების შესრულების უფლების მიღებით სხვა ქვეყნის საჰაერო სივრცეში. ამასთან, ის დაინტერესებულია აწარმოოს გადაზიდვები საერთაშორისო დონეზე და მიიღოს მისგან შესაბამისი მოგება. საერთაშორისო ფრენების განხორციელების საერთო საფუძველი არის საერთაშორისო ხელშეკრულებები და სპეციალური შეთანხმებები, რომლებიც იდება სახელმწიფოებს შორის განსაზღვრული წესების მიხედვით.

სახელშეკრულებლო ბაზას აქვს ერთი მხრივ, იურიდიული, ხოლო მეორე მხრივ, ეკონომიკური საფუძვლები. იურიდიული მხარე განსაზღვრავს ხელშეკრულების სამართლებრივ საფუძვლებს, პარტნიორთა უფლება-მოვალეობას, არეგულირებს მათი ურთიერთობის ყველა მხარეს.

რაც შეეხება ეკონომიკურ საფუძვლებს, იგი გულისხმობს ამა თუ იმ დადებული ხელშეკრულების სარგებლიანობის განსაზღვრას, ავიაკომპანიისათვის მომგებიანი გადაწყვეტილების მიღებას საკუთარი რესურსებისა და პოტენციური პარტნიორის შესაძლებლობების გათვალისწინებით.

საქართველოს სტაბილური განვითარების ერთ-ერთ უმთავრეს პირობას წარმოადგენს მისი წარმატებული საგარეო ეკონომიკური საქმიანობა, რომელიც შეუძლებელია არასაიმედო სატრანსპორტო სისტემის გარეშე. ტრანსპორტი, მათ შორის საჰაეროც, ემსახურება არა მხოლოდ ქვეყნის საგარეო ეკონომიკურ კავშირებს, არამედ თავად წარმოადგენს ეკონომიკის ექსპორტზე-ორიენტირებულ დარგს.

თანამედროვე ეტაპზე საბაზრო ეკონომიკის პირობებში, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის პოზიციების შენარჩუნებისა და გამყარებისთვის, ავიაგადამზიდავებისა და დარგის საწარმოების წინაშე დგება გადარჩენისა და ახალი მმართველობის პირობებში ეკონომიკური მდგრადობის მიღწევის ამოცანა.

ამასთან დაკავშირებით, საქართველოს ავიაკომპანიები ითვისებენ საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების ბაზარს, იყენებენ რა მგზავრების მოზიდვის ყველა შესაძლებელ ხერხს, როგორიცაა: ავიაგადაზიდვებზე ტარიფების შემცირება, მომსახურების ხარისხის ამაღლება, მგზავრებისთვის შეთავაზებული მომსახურების სპექტრის გაფარ-

თოება და ა.შ. ამან მოითხოვა ავიასატრანსპორტო პროცესების მონაწილეებს (ავიაგადამზიდავები, ავიაგადაზიდვების გაყიდვების აგენტები, აეროპორტები, მომსახურე კომპანიები) შორის ურთიერთმოქმედების გამყარება და გამოიწვია მათ შორის ანგარიშსწორების გაფართოება. ამასთან, ნაკლოვანებებმა ურთიერთანგარიშსწორების ორგანიზებაში შეიძლება გამოიწვიოს გაწეული მომსახურებისათვის კუთვნილი სახსრების მიღების შეფერხება ან დაკარგვაც კი.

ურთიერთანგარიშსწორების სისტემის სრულყოფა, რაც ხელს უწყობს ავიაკომპანიის სახსრების ბრუნვის დაჩქარებასა და მისი ფინანსური მდგომარეობის გამყარებას, წარმოადგენს უმთავრეს ამოცანას, რომლის გადაწყვეტაზეც მუშაობს მთელი მსოფლიო საავიაციო საზოგადოება.

საავიაციო გადაზიდვების ბაზარზე ურთიერთანგარიშსწორების სისტემის მონაწილეები არიან: ავიაკომპანიები, გადაზიდვების გაყიდვების სააგენტოები და სისტემის მართვის ორგანოები.

ურთიერთანგარიშსწორების სისტემის სუბიექტებს წარმოადგენენ: აეროპორტები, ფრენების უზრუნველყოფის სანავიგაციო ცენტრები, საწვავგასამართი და სადაზღვევო კომპანიები, საინფორმაციო ცენტრები და ა.შ.

სახელმწიფოთა შორის დონეზე ურთიერთანგარიშსწორების სისტემის ორგანიზება აისახება მთავრობათაშორის შეთანხმებებში საჰაერო მიმოსვლის შესახებ. ურთიერთობები არასამთავრობო დონეზე სისტემაში აიგება მის მონაწილეებსა და სუბიექტებს შორის ურთიერთდამაკავშირებელი ტიპური ხელშეკრულებების საფუძველზე.

15.1. სამოქალაქო ავიაციის მართვის სამართლებრივი საფუძვლები

საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების დამყარებისას ნებისმიერ სფეროში, მათ შორის ავიაციაშიც, გათვალისწინებულია გარემო პირობები: სამართლებრივი, პოლიტიკური და ეკონომიკური. სამართლებრივი რეჟიმი ის მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რომელიც

გავლენას ახდენს ავიაკომპანიების საქმიანობაზე, როგორც ერთი ქვეყნის ფარგლებში, ასევე სხვა ქვეყნებთან ურთიერთობისას.

იურისპრუდენცია ერთი მხრივ, არეგულირებს ყოველგვარ ურთიერთობებს და განსაზღვრავს მათ მიმდინარეობას გარკვეული მიმართულებით, რადგანაც კანონი საყოველთაოა. ამდენად, იგი გარკვეულწილად ზღუდავს, განსაზღვრული ნორმებით შემოფარგლავს ფირმების საქმიანობას. მეორე მხრივ, თავად საკანონმდებლო სისტემა იძლევა გარიგების საშუალებას. სწორედ იგი ახდენს გავლენას მმართველობისა და საქმიანობის პროცესის ძირითადი ელემენტების რეალიზაციაზე. მაშასადამე, ამა თუ იმ სახის კავშირების დამყარებისას აუცილებელია იმ ქვეყნის სამართლებრივი სისტემის ცოდნა, რომელთანაც მოლაპარაკებებს წარმართავს ავიაკომპანია. ეს ის სფეროა, რომლის შესწავლასაც განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება პოლიტიკურ და ეკონომიკურ სისტემებთან ერთად მაქსიმალური ეფექტიანობის მისაღწევად. როდესაც იურიდიულ ბაზარზე ვსაუბრობთ, ვგულისხმობთ, კანონმდებლობასა და საერთაშორისო სამართალს.

ეროვნული კანონები შეიძლება ეხებოდეს ბიზნესის წარმართვას, როგორც ქვეყნის შიგნით, ასევე საქმიან ურთიერთობებს ქვეყნებს შორის. ჩვენთვის საინტერესოა შემდეგი საკითხების მარეგულირებელი კანონები:

- კომერციული, ანუ სახელშეკრულებო სამართალი – პატენტების, სავაჭრო ნიშნების და სხვათა დაცვა;
- საერთო სამართლებრივი გარემო – უსაფრთხოების დაცვა და სხვა;
- ახალი ბიზნესის შექმნა;
- შრომის კანონი;
- ფასწარმოქმნა;
- საგადასახადო სისტემა.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არეგულირებს ურთიერთკავშირებს სუვერენულ სახელმწიფოებს შორის. ის შეძლება იყოს იმდენად ფართო, რომ ეხებოდეს ყოველგვარ კავშირებს და იმდენად ვიწრო, რომ არეგულირებდეს მხოლოდ ერთ საკითხთან დაკავშირე-

ბულ ურთიერთობებს.

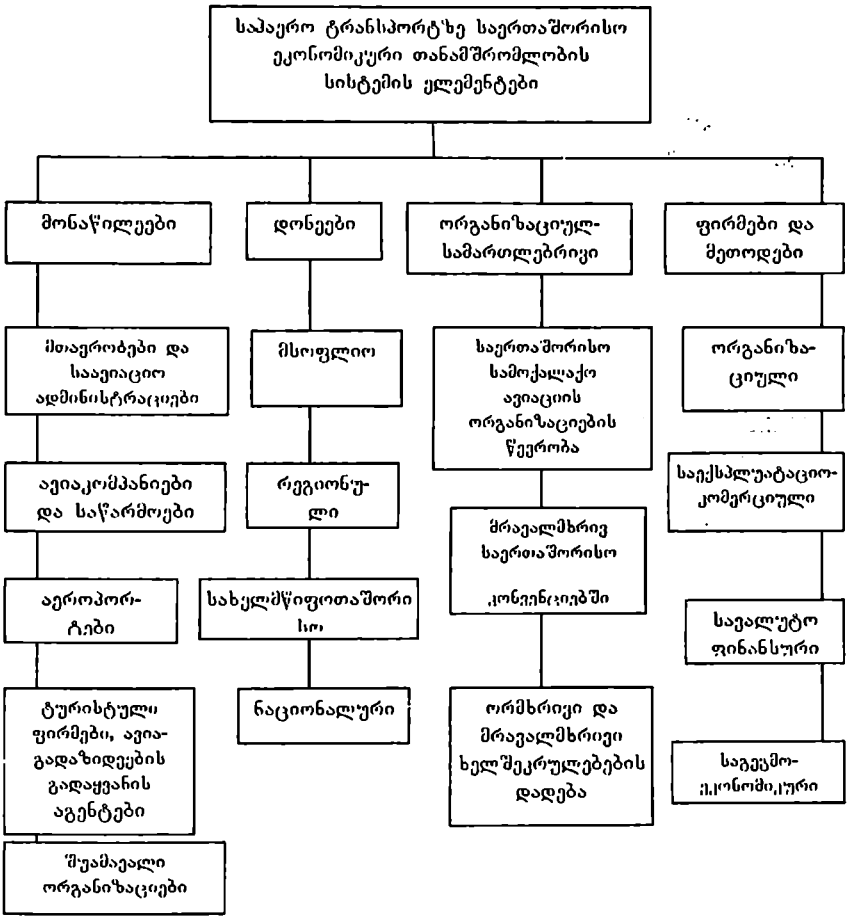
15.2. საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების დახასიათება და კლასიფიკაცია

საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების სამოქალაქო ავიაციასთან დაკავშირებული სამართლებრივი რეგულირებისას განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება საერთაშორისო ორგანიზაციებს. დღესდღეობით, ეკონომიკური თანამშრომლობა მსოფლიო საჰაერო ტრანსპორტზე წარმოადგენს რთულ ეკონომიკურ-ორგანიზაციულ სისტემას, რომელიც შედგება ერთმანეთთან დაკავშირებული ელემენტებისაგან.

საერთაშორისო ურთიერთობები მრავალმხრივია და სხვადასხვა მიმართულებით ხორციელდება. ერთმანეთთან თანამშრომლობენ და საერთაშორისო ორგანიზაციების შექმნაში მონაწილეობენ: სახელმწიფოები მთავრობის წარმომადგენლებისა და საავიაციო ადმინისტრაციების სახით, ავიაკომპანიები და ავიასაწარმოები, აეროპორტები, ტურისტული ფირმები და სხვა ორგანიზაციები — აგენტები, რომლებიც ავიაგადაზიდვებს ყიდიან.

საერთაშორისო ორგანიზაციების კლასიფიკაციას აქვს, როგორც თეორიული, ასევე პრაქტიკული მნიშვნელობა, რადგან კლასიფიცირებულ სისტემაში ნათლად ჩანს ამა თუ იმ ორგანიზაციის ადგილი და როლი საერთაშორისო ურთიერთობებისას საჰაერო ტრანსპორტზე. არსებობს სხვადასხვა ტიპის კლასიფიკაცია სხვადასხვა კლასიფიკაციების პრინციპის მიხედვით. ჩვენ ამჟამად განვიხილავთ ერთ-ერთ სისტემას. კლასიფიკაციის პრინციპად ავიღოთ *საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების წევრობის საკითხი.*

საჰაერო ტრანსპორტზე საერთაშორისო ეკონომიკური თანამშრომლობის სტრუქტურა სქემატურად ასე შეიძლება წარმოვიდგინოთ:

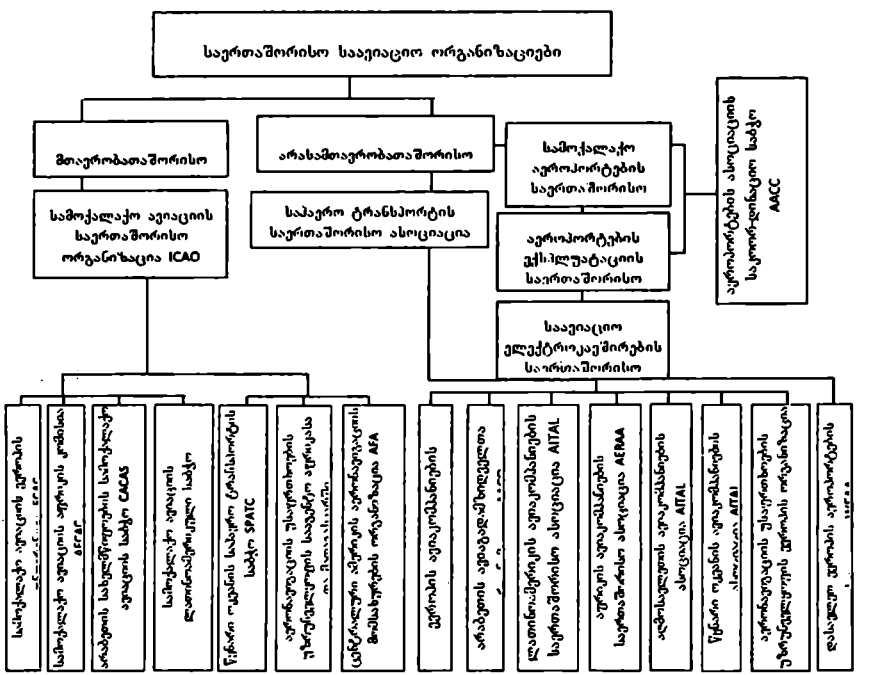


ამ კრიტერიუმით ყველა საერთაშორისო ორგანიზაცია შეიძლება დაიყოს შემდეგ კატეგორიებად:

სახელმწიფოთაშორისო – ამ კატეგორიის ორგანიზაციის წევრები არიან სახელმწიფოები მთავრობებისა და საავიაციო ადმინისტრაციის სახით;

არასამთავრობო – ნაციონალური ავიაკომპანიები, აეროპორტები, საავიაციო ასოციაციები, ფედერაციები, საავიაციო ტექნიკის დამამზადებელი ფირმები და ექსპლუატატორები და სხვა;

კერძო – კლუბები, საზოგადოებები, ინდივიდუალური პირები.



კლასიფიკაციის მეორე ძირითადი პრინციპია ორგანიზაციის სოციალურ-გეოგრაფიული საქმიანობა. ამ კრიტერიუმის თანახმად, გამოიყოფა:

საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციები მსოფლიო მასშტაბით;

რეგიონული ორგანიზაციები, რომლებიც მოიცავენ საერთო გეოგრაფიული, პოლიტიკური და სოციალურ-ეკონომიკური ფაქტორების მქონე დაჯგუფებებს.

ამ ორი პრინციპის გათვალისწინებით შეგვიძლია წარმოვადგინოთ საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების კლასიფიკაცია:

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციისა და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ორგანიზაციის შესახებ იხ. თავი I §8

ICAA (International Civil Airorts Association)

სამოქალაქო აეროპორტების საერთაშორისო ასოციაცია

ICAA – სამოქალაქო აეროპორტების საერთაშორისო ასოციაცია, რომლის მიზანია, აეროპორტის განვითარების პრობლემებზე მუშაობა.

თანამედროვე აეროპორტები ტექნიკურად თუ ორგანიზაციულად რთული სისტემებია. მათი აღჭურვა სათანადო მოწყობილობებით, ტექნიკური საშუალებების მოდერნიზაცია, სახელმწიფოსა და ავიაკომპანიების მხრიდან დიდ დანახარჯებს მოითხოვს. ამ ორგანიზაციის მიზანია:

დაამყაროს კავშირები ყველა ქვეყნის აეროპორტებს შორის, მიუხედავად ნაციონალობისა და სამართლებრივი სტატუსისა;

მისი წევრების პრობლემებთან დაკავშირებით შეიმუშაოს გარკვეული პოზიცია და დაიცვას ეს პოზიცია საერთაშორისო არენაზე;

ხელი შეუწყოს აეროპორტების განვითარებას ავიასაწარმოებთან, თვითმფრინავებისა და საჰაერო აღჭურვილობის დამამზადებელ ფირმებთან, ავიაკომპანიებთან თუ სხვა ორგანიზაციებთან მჭიდრო კავშირში.

აეროპორტების გარდა ამ ორგანიზაციის წევრი შეიძლება გახდეს ნებისმიერი სხვა ორგანიზაციაც, რომლის საქმიანობაა მართვის და აეროპორტების ექსპლუატაციის შესწავლა.

SITA (Societe International Telecommunications Aeronautigues)

საავიაციო ელექტროკავშირის საერთაშორისო ორგანიზაცია

SITA – საავიაციო ელექტროკავშირის საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომელიც შედგება კომუტატორი ცენტრისგან, რომლის მეშვეობითაც ეს სისტემა ავრცელებს ინფორმაციას მსოფლიო მასშტაბით, იქნება ეს ინფორმაცია ოპერატიული, ტექნიკური, კომერციული, ადმინისტრაციული თუ სხვა საჰაერო ტრანსპორტთან დაკავშირებული.

SITA იყენებს ავტომატიზებულ სისტემას **Gabriel**, რომელიც უზრუნველყოფს ადგილების დაჯავშნასა და ავიაგადაზიდვებთან დაკავშირებული სხვა მონაცემების სისტემატიზაციას.

SITA-ს აქვს აგრეთვე ინფორმაცია ტარიფების შესახებ და სპეციალური პროგრამა, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია ოპტიმალური ტარიფის განსაზღვრა ყოველგვარი ნიუანსების გათვალისწინებით.

SITA-ს მეშვეობით შეგვიძლია მივიღოთ ინფორმაცია ჩვენთვის საინტერესო ზონაში მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ, რაც აადვილებს ფრენების ოპტიმალურ დაგეგმვას.

SITA-ს მრავალი მნიშვნელოვანი ფუნქცია აქვს, რაც აადვილებს მომსახურებას და ოპტიმალური გადაწყვეტილებების მიღებას ავიაგადაზიდვებთან დაკავშირებული ნებისმიერი პრობლემის შემთხვევაში.

15.3. საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების საკითხები და ლიბერალიზაცია

15.3.1 საერთაშორისო რეგულირების პოლიტიკა

საჰაერო ფრენების განხორციელების საერთო საფუძველი არის საერთაშორისო ხელშეკრულებები და სპეციალური შეთანხმებები, რომელიც იდება სახელმწიფოებს შორის სპეციალური წესების მიხედვით.

ჩიკაგოს კონვენცია უნივერსალური სახის საერთაშორისო ხელშეკრულებაა. ჩვეულებრივ, ასეთი შეთანხმებები ადგენს მხ-

ოლოდ საერთო მოთხოვნებს საერთაშორისო ფრენების შესასრულებლად. ამ პირობათა დეტალური რეგლამენტირება უფრო ეროვნული სამართლის საქმეა, რასთან დაკავშირებითაც პრაქტიკაში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ნორმების ურთიერთმოქმედებას.

ავიაკომპანიები დაინტერესებულნი არიან არა მხოლოდ ფრენების შესრულების უფლების მიღებით, არამედ საერთაშორისო დონეზე გადაყვანა-გადაზიდვების წარმოებით და აქედან შესაბამისი მოგებით. ამისათვის ავიაკომპანიას უნდა ჰქონდეს უფლება, გადასხას მგზავრები და გადმოზიდოს ტვირთი იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელზეც ის ასრულებს ფრენებს. მეორე მხრივ, არც ერთი სუვერენული სახელმწიფო არ დაუშვებს თავის ტერიტორიაზე გაუკონტროლებელი კომერციული საქმიანობის წარმოებას სხვა ქვეყნის ავიაკომპანიების მიერ.

მაშასადამე, როგორც ჩანს, საჭიროა, საერთაშორისო სამართლებრივი უფლებების რეგულირება ასეთი სახის კომერციული საქმიანობისთვის, ანუ ე.წ. „კომერციული უფლებებისათვის"

კომერციული უფლების განსაზღვრაში იგულისხმება ფრენების შესრულების უფლება, გადაზიდვების წარმოება და მისი გამოყენების პირობები.

კომერციული უფლების გამოყენების საკითხი იჭრება სახელმწიფოებრივ დონეზე, საჰაერო მიმოსვლის შესახებ საერთაშორისო ხელშეკრულებების დადების დროს. სახელშეკრულებო საჰაერო ხაზზე სახელმწიფოს მიერ დანიშნულმა ავიაკომპანიამ ფრენების წარმოებისას კომერციული უფლებების გამოსაყენებლად უნდა დადოს „პულის ხელშეკრულება" ან დაეყრდნოს შემოსავლების მოცულობის რეგულირების განსაზღვრულ რიგს, რომელიც მიიღება კომერციული უფლებების გამოყენების შედეგად.

საჰაერო მიმოსვლის ხელშეკრულების კომერციული უფლების გაცვლა ხდება „პაკეტში". ყველა უფლება, რომელსაც აძლევენ ერთმანეთს საერთაშორისო სამოქალაქო საჰაერო მარშრუტებისა და ხაზების დადგენის უფლებას, განსაზღვრულს დანართში.

ჩიკაგოს კონვენციაზე დამუშავებული იყო მრავალმხრივი საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების სამი ძირითადი

საბუთი.

საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირებაში ორ ძირითად შეთანხმებას წარმოადგენს:

შეთანხმება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ტრანზიტის შესახებ. იგი ცნობილია, როგორც შეთანხმება ორ თავისუფლებაზე, რომელიც ითვალისწინებს გაცვლას და არაკომერციულ გაჩერებას სახელმწიფოში;

შეთანხმება საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტზე, ასევე ცნობილი, როგორც შეთანხმება ხუთ თავისუფლებაზე, რომელიც ადგენს ჰაერის ხუთ თავისუფლებას საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირებაში, მაგრამ არ ითვალისწინებს სამართლიანი კონკურენციის მდგომარეობას.

კომერციული უფლებები პირობითად დაიყო რამდენიმე კატეგორიად. ამ კატეგორიის როლი მინდობილი იქნა „ჰაერის თავისუფლებებზე". „ჰაერის თავისუფლებების" 5 უფლება ჩამოყალიბებული იქნა ჩიკაგოს კონვენციაზე ტრანზიტის ხელსეკრულების შემუშავების დროს, 2 „ჰაერის თავისუფლება" საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ ხელშეკრულების შემუშავების დროს. დანარჩენი ჩამოყალიბდა პრაქტიკის შედეგად და მათ უწოდებენ ე.წ. „ჰაერის თავისუფლებებს".

ჩიკაგოს კონვენციის თანახმად, მეხუთე „ჰაერის თავისუფლება" ჩამოყალიბდა შემდეგნაირად: მოლაპარაკებაში მონაწილე ყველა სახელმწიფო აძლევს ყველა სხვა სახელმწიფოს მიიღოს თვითმფრინავზე მგზავრი და ტვირთი, რომლებიც მიემგზავრებიან სხვა სახელმწიფოს გავლით ნებისმიერ სახელმწიფოში.

„სტოპ ოვერ" მარშრუტზე ნიშნავს მგზავრების გაჩერებას შუალედურ აეროპორტში, რომელიც გაჩერების შემდეგ მგზავრობას განაგრძოს იმავე გადამზიდველის რეისით, რომლითაც იგი ჩავიდა „სტოპ ოვერ"-ის პუნქტში.

„სტოპ ოვერ" მარშრუტის გარეშე. გადამზიდველთან წინასწარ შეთანხმებული, მგზავრის გაჩერება შუალედურ აეროპორტში, რომელიც განაგრძობს მგზავრობას სხვა გადამზიდველის რეისით.

ბოლო დროს დასავლელი იურისტების შრომებში გამოჩნდა რიგი

წინადადებებისა კომერციული უფლებების ჩანაცვლების მოსანესრიგებლად.

„ჰაერის თავისუფლებები“ უფრო ზუსტად უნდა იყოს განსაზღვრული. როგორც ცნობილია, ერთი გადაზიდვა შეიძლება შესრულდეს რამდენიმე გადამზიდველის ან ერთი და იმავე გადამზიდველის რამდენიმე ხაზზე, "ჰაერის თავისუფლებები“ კი ეხებოდეს მხოლოდ გადამზიდველის შესაბამის შესაძლებლობებს, განახორციელოს გადაზიდვები.

ზუსტად უნდა იყოს განსაზღვრული მესამე და მეოთხე უფლებებს შორის საზღვრები. ე.ი. საზღვრები პარტნიორ-ქვეყნებს შორის გადაზიდვისა და მეხუთე თავისუფლების უფლებებს შორის.

გათვალისწინებული უნდა იქნას სპეციალური მოსაკრებლების გადახდა მეხუთე თავისუფლების უფლების გამოყენებისას. ასეთი მოსაკრებლები უნდა დადგინდეს მაქსიმალური რაოდენობით და რაღაც სახით უნდა ედრებოდეს გადაზიდვის დოკუმენტების ღირებულებას, რომელიც გაცემულია შესაბამის პუნქტებში.

მეხუთე თავისუფლების ზემოხსენებული პრინციპები უნდა იყოს გამყარებული მრავალმხრივ დოკუმენტებში და ძალაში უნდა შევიდეს სხვადასხვა სახელმწიფოს ცნობის შემდეგ.

გაირკვა, რომ ყველა რეგულარული რეისი მგზავრების, ბარგის, ტვირთისა და ფოსტის გადასატანად ხორციელდება კომერციულ საფუძველზე, და რომ მათ განსახორციელებლად აუცილებელია ორი ქვეყნის სახელმწიფოთაშორისო ხელშეკრულებების არსებობა ან სახელმწიფოს დროებითი ნებართვა ფრენებზე.

ჩიკაგოს კონვენცია უნივერსალური სახის საერთაშორისო ხელშეკრულებაა. ჩვეულებრივ, ასეთი შეთანხმებები ადგენს მხოლოდ საერთო მოთხოვნებს საერთაშორისო ფრენების შესასრულებლად. ამ პირობათა დეტალური რეგლამენტირება უფრო ნაციონალური სამართლის საქმეა და მასთან დაკავშირებით პრქტიკაში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ნაციონალური ნორმების ურთიერთმოქმედებას.

ორმხრივი შეთანხმებისას განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს „კომერციულ უფლებებს“ სახელშეკრულებო ხაზებზე რეისების შესრულების დროს.

საერთაშორისო ავიაგადაზიდვებისას კომერციული უფლებების ქვეშ იგულისხმება რეგულარული რეისებით კომერციული დატვირთის გადაზიდვის უფლება. გადამზიდველს ნებართვას აძლევს იმ ქვეყნის სახელმწიფო ორგანოები, რომლებშიც, რომლებიდანაც ან რომელთა გავლითაც სრულდება საერთაშორისო გადაზიდვები.

ავიაკომპანიები დაინტერესებულნი არიან არა მხოლოდ ფრენების შესრულების უფლების მიღებით, არამედ საერთაშორისო დონეზე გადაზიდვების წარმოებით და აქედან შესაბამისი მოგების მიღებით. ამისათვის ავიაკომპანიას უნდა ჰქონდეს უფლება, გადაიყვანოს მგზავრი, გადაზიდოს ტვირთი და ფოსტა იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელშიც ის ასრულებს ფრენებს.

მეორე მხრივ, არც ერთი სუვერენული სახელმწიფო არ დაუშვებს სხვა ქვეყნის ავიაკომპანიების გაუკონტროლებელ კომერციულ საქმიანობას თავის ტერიტორიაზე. მაშასადამე, როგორც ჩანს, საჭიროა საერთაშორისო-სამართლებრივი ბაზა ასეთი სახის კომერციული საქმიანობისათვის, ანუ ე.წ. „კომერციული უფლება".

კომერციული უფლებების მინიჭების საკითხი წყდება, სახელმწიფოთაშორისი ხელშეკრულებების დადების დროს, საჰაერო მიმოსვლის შესახებ.

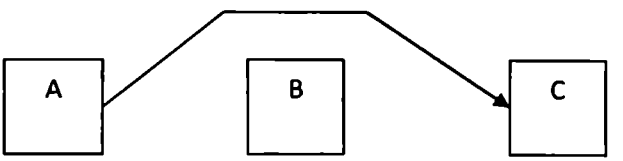
საჰაერო მიმოსვლის ხელშეკრულების კომერციული უფლებების გაცვლა ხდება „პაკეტში".

იმისათვის რომ უფრო მოხერხებული ყოფილიყო სარგებლობა „კომერციული უფლებებით" ისინი პირობითად დაყვეს „ჰაერის თავისუფლებებად".

1944 წელს, ჩიკაგოში, ტრანზიტის შეთანხმების განხილვის დროს განხილული იქნა საკითხი „ჰაერის თავისუფლებების." შესახებ. პირველად მიღებული იქნა 5 ჰაერის თავისუფლება. შემდეგ მას დაემატა 2 ჰაერის თავისუფლება და საერთაშორისო გადაყვანგადაზიდვების პრაქტიკაში მიღებული იყო 7 ჰაერის თავისუფლება. თავის მხრივ, ეს 7 ჰაერის თავისუფლება იყოფა, როგორც დამხმარე და მთავარ ჰაერის თავისუფლებებად. დამხმარე ჰაერის თავისუფლებებად ითვლება პირველი და მეორე ჰაერის თავისუფლება. მთავარ ჰაერის თავისუფლებად ითვლება დანარჩენი 5. კომერცი-

ული საქმიანობის პრაქტიკამ გვიჩვენა, რომ საჭირო იყო გაგვემიჯნა კაბოტაჟის ცნება. ამის გამო ბოლო წლებში ჰაერის თავისუფლებებს დაემატა კიდევ 2 ჰაერის თავისუფლება. დღეისათვის საერთაშორისო გადაყვან-გადაზიდვების რეგლამენტირება ხდება 9 ჰაერის თავისუფლებით.

I ჰაერის თავისუფლება – ეს არის უფლება შეასრულოს ტრანზიტული ფრენები იმ ქვეყნის ტერიტორიაზე დაუჯდომლად, (გადაფრენით), რომელმაც მას მიანიჭა ეს უფლება.

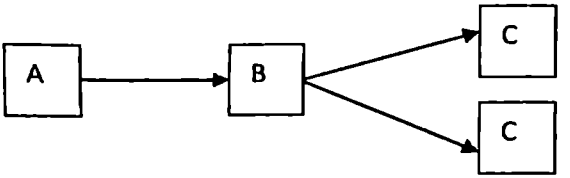


ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის თანახმად, ტრანზიტული ფრენების შესახებ ეს ჰაერის თავისუფლება შეიძლება ჩამოვაყალიბოთ შემდეგნაირად:

ნებისმიერი მოლაპარაკების მონაწილე ქვეყანა, უფლებას აძლევს მოლაპარაკების მონაწილე მეორე ქვეყანას, დაჯდომის გარეშე გადაუფრინოს ქვეყნის ტერიტორიას.

გადაფრენის უფლება საშუალებას არ აძლევს სხვა ქვეყნის საჰაერო ტრანსპორტს დაჯდეს ქვეყნის ტერიტორიაზე და, მით უმეტეს, შეასრულოს რაიმე კომერციული საქმიანობა. როგორც ადრე აღვნიშნეთ, პირველი ჰაერის თავისუფლება არის დამხმარე ჰაერის თავისუფლება, რომელსაც ქვეყნის ბიუჯეტისათვის მოაქვს გარკვეული შემოსავალი.

II ჰაერის თავისუფლება – ეს არის უფლება აწარმოოს ტრანზიტული ფრენები სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე დაჯდომით, არაკომერციული მიზნებით.



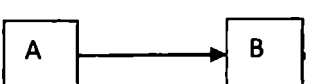
პირველი და მეორე ჰაერის თავისუფლება არ ითვალისწინებს მგზავრის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვას ან გადმოტვირთვას აღნიშნულ ტერიტორიაზე და ატარებს შუალედურ ხასიათს, რომელიც უზრუნველყოფს გადაზიდვებს მესამე ქვეყანაში იმ სახელმწიფოების გავლით, რომლებიც მდებარეობს ფრენის მარშრუტზე.

პრაქტიკაში ორმხრივი ხელშეკრულებების დადების დროს პირველმა და მეორე ჰაერის თავისუფლებებმა მიიღეს დამოუკიდებელი მნიშვნელობა და შეიძლება გამოყენებულ იქნას ცალ-ცალკე, ან ფრენის შესრულება ტერიტორიის გავლით დაჯდომის გარეშე, ან ამ ტერიტორიაზე დაჯდომა არაკომერციული დანიშნულებით.

ნებისმიერი შეთანხმების მთავარი ამოცანაა, ხელშეკრულების საფუძველზე დამყარდეს ორ ქვეყანას შორის ურთიერთობა, რასაც ჰქვია კომერციული საქმიანობა.

საერთაშორისო ენაზე მესამე და მეოთხე ჰაერის თავისუფლებებს ეწოდება პირველადი ჰაერის თავისუფლებები, რომლებიც წინ უძღვის იმ მთავარ მოლაპარაკებებს და მასიურ გადაყვან-გადაზიდვებს, რომელსაც ითვალისწინებს მეხუთე ჰაერის თავისუფლება.

III ჰაერის თავისუფლება – ეს არის უფლება სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე გადმოსვას მგზავრები, გადმოტვირთოს ტვირთი და ფოსტა, რომელიც აიღო თვითმფრინავის ბორტზე იმ ქვეყანაში, რომელის დროშასაც ატარებს ან რომელ სახელმწიფოსაც ეკუთვნის თვითმფრინავი.



IV ჰაერის თავისუფლება – ეს არის უფლება აიყვანოს სხვა ქვეყ-

ნის ტერიტორიაზე მგზავრები და გადაიყვანოს იმ ქვეყანაში რომელ ქვეყანასაც ეკუთვნის თვითმფრინავი. შესაბამისად, მესამე და მეოთხე ჰაერის თავისუფლება ითვალისწინებს ამ პუნქტებში გაგზავნილი ტვირთისა და ფოსტის გადაზიდვასაც.



მესამე და მეოთხე ჰაერის თავისუფლება არ გამოიყენება ცალცალკე.

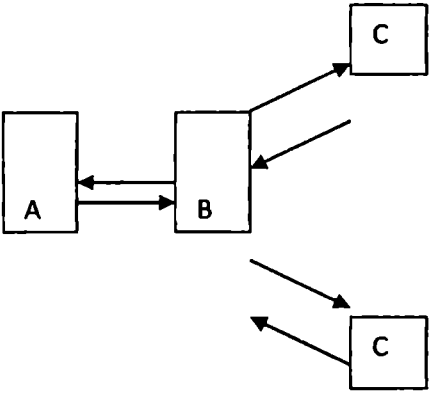
ჩიკაგოს კონვენციის თანახმად, მესამე და მეოთხე ჰაერის თავისუფლება შეიძლება ჩამოვაყალიბოთ შემდეგნაირად:

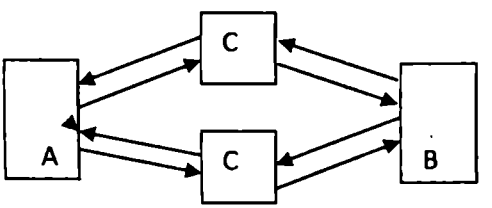
III – უფლება აიყვანოს საკუთარი ქვეყნის ტერიტორიაზე თავისი საკუთარი ქვეყნის მგზავრები, ფოსტა და ტვირთი და ჩაიყვანოს სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე.

IV – უფლება აიყვანოს სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე მგზავრები, ფოსტა და ტვირთი და ჩამოიყვანოს თავისი ქვეყნის ტერიტორიაზე.

საერთაშორისო გადაყვან-გადაზიდვებში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება მეხუთე ჰაერის თავისუფლებას, რომელიც უფლებას აძლევს გადამზიდველს ისარგებლოს ყველა სახის მომსახურებით.

V ჰაერის თავისუფლება – ეს არის უფლება, დადებული ხელშეკრულების თანახმად, პარტნიორი ქვეყნის ტერიტორიდან, გადაიყვანონ მგზავრები, გადაიტანონ ტვირთი და ფოსტა, გადმოტვირთონ მეორე ქვეყნის ტერიტორიაზე ან მეორე ქვეყნის ტერიტორიის გავლით მესამე ქვეყნის ტერიტორიაზე, ჩაატარონ ყველა სახის ოპერაცია. ნებადართულია ნებისმიერი მგზავრის გადაყვანა ნებისმიერი ქვეყნის ტერიტორიიდან პარტნიორ ქვეყანაში.





ჩიკაგოს კონვენციის თანახმად, მეხუთე ჰაერის თავისუფლება შეიძლება ჩამოვაყალიბოთ შემდეგნაირად: მოლაპარაკების მონაწილე ნებისმიერ ქვეყანას უფლება აქვს ნება დართოს მოლაპარაკების მონაწილე ნებისმიერ სხვა ქვეყანას თავის ტერიტორიაზე აიყვანოს ნებისმიერი მგზავრი, ტვირთი და ფოსტა და გადაიყვანოს მოლაპარაკებაში მონაწილე ნებისმიერი სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე და პირიქით. ამ განსაზღვრებებში იგულისხმება ყველა წინამდებარე ჰაერის თავისუფლებები. ფაქტობრივად, მეხუთე ჰაერის თავისუფლება აერთიანებს წინამდებარე ოთხ თავისუფლებას.

მეხუთე ჰაერის თავისუფლების გარდა საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებში გამოიყენება ნაწილობრივი მეხუთე ჰაერის თავისუფლება ან როგორც მას ეძახიან „სდექ-ოვერი" (STOP-OVER)

STOP-OVER – ეს არის გაჩერება შუალედურ პუნქტში და მგზავრებით, ტვირთით და ბარგით გზის გაგრძელება.

არჩევენ ორი სახის სდექ-ოვერს: სდექ-ოვერი მარშრუტზე და სდექ-ოვერი მარშრუტის გარეშე. სდექ-ოვერი მარშრუტზე ნიშნავს გადამზიდველთან მგზავრის წინასწარ შეთანხმებას შუალედურ აეროპორტში გაჩერების თაობაზე, რის შედეგადაც მგზავრი მოგზაურობას აგრძელებს იმავე გადამზიდველის ნებისმიერი რეისით. სდექ-ოვერი მარშრუტის გარეშე ნიშნავს მგზავრის გაჩერებას შუალედურ აეროპორტში ავიაბილეთის საერთო ვარგისიანობის ვადის გათვალისწინებით, რის შემდეგაც მგზავრი მოგზაურობას აგრძელებს ნებისმიერი გადამზიდველის ნებისმიერი რეისით.

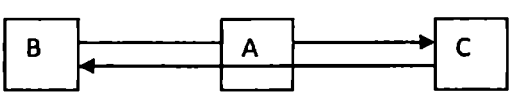
ავიაბილეთის ვარგისიანობის ვადა შეიძლება იყოს:

1. ვარგისიანობის ვადა ფრენისთვის;
2. საერთო ვარგისიანობის ვადა.

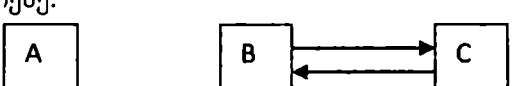
ვარგისიანობის ვადა ფრენისთვის ნიშნავს მგზავრის ფრენას ერთი პუნქტიდან მეორეში, სადაც მონაწილეობას ღებულობს ერთი გადამზიდველი.

საერთო ვარგისიანობის ვადა ითვალიწინებს მგზავრის ფრენას ფრენის **დაწყების** პუნქტიდან ფრენის **დაწყების** პუნქტამდე. ვარგისიანობის ვადა შეადგენს ერთ წელიწადს.

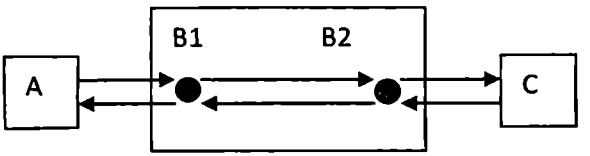
VI ჰაერის თავისუფლება – ეს არის უფლება შეასრულოს გადაყვანა-გადაზიდვები ნებისმიერი მგზავრის, ტვირთისა და ფოსტის პარტნიორ ქვეყნებს შორის მესამე ქვეყნის თანხმობით, მის ტერიტორიაზე გადაფრენით.

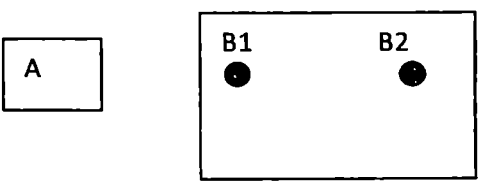


VII ჰაერის თავისუფლება – ეს არის უფლება მგზავრების, მათი ბარგის, ტვირთისა და ფოსტის გადაზიდვისა პარტნიორ ქვეყნებს შორის მესამე ქვეყანასთან შეთანხმებით თავისი ტერიტორიის გამოყენების გარეშე.



VIII ჰაერის თავისუფლება – ითვალისწინებს კაბოტაჟური გადაზიდვების უფლებას.





ჰაერის თავისუფლებები შეიძლება დაიყოს **სამ ჯგუფად**:

დამხმარე ჰაერის თავისუფლებები, რომლებიც უზრუნველყოფენ მესამე ქვეყანაში გაფრენის მარშრუტზე მყოფი სახელმწიფოების ტერიტორიის გავლას.

პირველადი ჰაერის თავისუფლებები, რომლებიც უზრუნველყოფენ გადაყვანა-გადაზიდვას პარტნიორ სახელმწიფოებს შორის ხელშეკრულების საფუძველზე.

მეორადი ჰაერის თავისუფლებები, რომლებიც უფლებას იძლევიან განახორციელონ გადაზიდვები პარტნიორ ქვეყნებთან მესამე ქვეყანაში, ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად.

ბოლო დროს დასავლეთის იურისტების შრომებში გამოჩნდა რიგი წინადადებებისა კომერციული უფლებების ჩანაცვლების მოსაწესრიგებლად:

ჰაერის თავისუფლებები უფრო ზუსტად უნდა იყოს განსაზ-

ღვრული. როგორც ცნობილია, ერთი გადაზიდვა შეიძლება შესრულდეს რამდენიმე გადამზიდველის ან ერთი და იგივე გადამზიდველის რამდენიმე ხაზზე. კაბოტაჟი არსებობს ორი სახის: თანმიმდევრობითი და ავტონომიური. მერვე ჰაერის თავისუფლება არის თანმიმდევრობითი კაბოტაჟი.

IX ჰაერის თავისუფლება – არის ავტონომიური კაბოტაჟი.

ჰაერის თავისუფლებები კი უნდა ეხებოდეს მხოლოდ გადამზიდველის შესაძლებლობებს, განახორციელოს გადაზიდვები.

ზუსტად უნდა იყოს განსაზღვრული მესამე და მეოთხე უფლებებს შორის საზღვრები,

გათვალისწინებულ უნდა იქნეს სპეციალური ასაკრებლების გადახდა მეხუთე თავისუფლების უფლებების გამოყენებისას. ასეთი ასაკრებლები უნდა დადგინდეს მაქსიმალური რაოდენობით და რაღაც სახით უნდა ედრებოდეს გადაზიდვის დოკუმენტების ღირებულებას, რომელიც გაცემულია შესაბამის პუნქტებში.

მეხუთე თავისუფლების ზემოთმოხსენებული პრინციპები უნდა იყოს გამყარებული მრავალმხრივ დოკუმენტებში და ძალაში უნდა შევიდეს სხვადასხვა სახელმწიფოს ცნობის შემდეგ.

15.3.2. საჰაერო ტრანსპორტის დერეგულირება

საჰაერო ტრანსპორტის დერეგულირება და ლიბერალიზაცია წარმოადგენს პოლიტიკურ პროცესებს, რომლებიც მიზნად ისახავს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში მთავრობის რეგულირების წილის მნიშვნელოვან შემცირებას და ამით ავიაგადაზიდვების ბაზარზე თავისუფალი კონკურენციის გარემოს შექმნას. აშშ-სა და კანადაში ამ პროცესს ეწოდება საჰაერო ტრანსპორტის დერეგულირება, ხოლო ევროპაში – ლიბერალიზაცია.

დერეგულირება და ლიბერალიზაცია არის საკმაოდ ფართო პოლიტიკური სფეროები. ჩვენ მათ ქვემოთ განვიხილავთ იმ კუთხიდან, რომლიდანაც მათ მოახდინეს ზემოქმედება სტრატეგიული კავშირების შექმნის პროცესზე.

ა) აშშ-ს დერეგულირება

1987 წელს აშშ-ს მთავრობამ გამოაცხადა დერეგულირების პოლიტიკა და მაშინვე გამოსცა შესაბამისი კანონი, რომელიც ითვალისწინებს შემდეგ ძირითად პრინციპებს:

ფორმალობების გამარტივება ავიაკომპანიებისათვის კონკრეტულ ავიახაზებზე ლიცენზიების გაცემისას. ამასთან ერთად, რომელი ავიაკომპანიაც მიიღებს სალიცენზიო სერტიფიკატს, იგი იძენს უფლებას მოცემულ ავიახაზებზე დამოუკიდებლად და სხვის დაუკითხავად გაზარდოს ან შეამციროს ფრენის სიხშირე. მას აგრეთვე ეძლევა უფლება შეწყვიტოს ავიახაზებზე ფრენა, თუ სპეციალურ ფედერალურ სამსახურს წინასწარ აცნობებს ამის შესახებ.

ავიაკომპანიას ეძლევა უფლება, თავისი შეხედულების მიხედვით, ოფიციალურად დადგენილ ტარიფებთან მიმართებაში შეამციროს თავისი ტარიფები 50%-ით, ხოლო გაზარდოს 5%-ით.

ავიახაზების ექსპლუატაციის თავისუფალი კონკურენცია. ეს ნიშნავს, რომ აშშ-ს შიგნით ავიახაზების რაოდენობა და მათი ტევადობა არ იზღუდება.

სამოქალაქო ავიაციის საბჭოს მოღვაწობის გაუქმება, მათი ფუნქციების დანაწევრება და გადაცემა სხვა უწყებებზე.

პროგრამა დიდი იყო, მაგრამ ამ პროგრამიდან შესრულდა მხოლოდ ოთხი პუნქტი. მეოთხე პუნქტი, რომელიც ითვალისწინებდა სამოქალაქო ავიაციის საბჭოს ფუნქციების დანაწევრებას და სხვა მრავალ უწყებაზე გადაცემას, არ შესრულდა და მისი მოვალეობა მთლიანად გადაეცა ტრანსპორტის სამინისტროს, რომლის უწყებაშიც შეიქმნა ახალი სტრუქტურული ერთეული – ავიაციის სერვისის ოფისი. რიგი ფუნქციებისა გადაეცა ტრანსპორტის მინისტრის თანაშემწის ოფისს, კერძოდ, პოლიტიკისა და საერთაშორისო საქმეთა დარგში. მიუხედავად დერეგულირების პროცესის ნაწილობრივი შესრულებისა, მან გარკვეული მოცულობით მაინც შექმნა თავისუფალი კონკურენციის გარემო და ამ პოლიტიკის გატარებიდან სულ ცოტა ხანში, ფაქტობრივად, ერთ წელიწადში, გაკოტრდა 33 ავიაკომპანია, აქედან 6 მსხვილი. მსხვილი ავიაკომპანიებიდან შეიძლება აღვნიშნოთ „კონტინენტი“ და „პან ამერიკანი“.

ზემოთ ხსენებული დერეგულირების პროგრამა სრულდება მხოლოდ აშშ-ს შიგნით. საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტთან მიმართებაში ამ პოლიტიკას მოიხსენიებენ, როგორც ღია ცის პოლიტიკას, რომელიც ფორმულირებულია 1979 წელს აშშ-ში მიღებული კანონის თანახმად. მისი დედააზრი გულისხმობს ამერიკული ავიაკომპანიებისათვის საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების ბაზარზე თავისუფალი ანუ შეუზღუდავი კონკურენციის შექმნას. თავისუფალი კონკურენცია, ამერიკელი სპეციალისტების აზრით, ნიშნავს თავისი ქვეყნის ავიაკომპანიების შეღწევას ნებისმიერ ბაზარზე, იქ შესრულებული გადაზიდვების ტევადობის შეუზღუდაობას, ტარიფებისა და ფრენის სიხშირის თვითნებურად დაწესებას, ერთ ავიახაზზე რამოდენიმე გადამზიდველის დანიშვნას და ა.შ.

ყოველივე ზემოთ ჩამოთვლილი, საერთო ჯამში, ნიშნავს დერეგულირების საბაბით, სხვა ქვეყნის ე.ი. სუვერენული სახელმწიფოს განსაკუთრებული უფლებების გაუქმებას. ფაქტობრივად, აშშ-ს ექსპერტები ფიქრობენ მსოფლიო ბაზრის დაპყრობას, ყოველივე ზემოთ ხსენებულიდან გამომდინარე, მაგრამ, რაც შეეხება თვით აშშ-ს, მათ არ სურთ ღია ცის პოლიტიკა გამოიყენონ თავის ქვეყანასთან მიმართებაში. როდესაც საქმე ეხება აშშ-ს ღია ცის პოლიტიკის გამოყენებას სხვა ქვეყნების მიერ აშშ-ს ტერიტორიაზე, რატომღაც ისინი ამ საკითხს გვერდს უვლიან.

აშშ-ს საერთაშორისო დერეგულირების (ღია ცის პოლიტიკა) ცალმხრივი ინტერესის გატარებამ გამოიწვია საერთაშორისო კრიტიკა, უფრო მეტიც, ICAO-მ დაგმო აშშ-ს ასეთი პოლიტიკა, რაზეც განსაკუთრებით იმსჯელა ICAO-ს მეორე და მესამე კონფერენციამ 1980-85 წლებში. დელეგატების უმრავლესობამ მკაცრად გააკრიტიკა ღია ცის პოლიტიკა და განაცხადა, რომ საერთაშორისო ბაზარი არ არის ისეთი სრულყოფილი, რომ მიიღოს განვითარების ასეთი პროცესი, ვინაიდან მრავალ განვითარებად სახელმწიფოს არ ძალუძს კონკურენცია გაუწიოს და იარსებოს საერთაშორისო ბაზარზე, ვინაიდან მისი აქტივები ძალიან მცირეა. აგრეთვე, შეუძლებელია ქვეყანამ დაიცვას თავისი სუვერენიტეტი, მაშინაც კი, როდესაც მას ამის გაკეთება სურს. თვითონ ქვეყნის შიგნით სხვა ქვეყნის

ავიაკომპანიების თავისუფალი შესვლა და გამოსვლა ძალიან დიდ სირთულეებს შეუქმნის იქ მოქმედ სუსტ გადამზიდველებს, ვინაიდან ტევადობის გაზრდამ და ტარიფების თავისუფლებამ შეიძლება გამოიწვიოს ტარიფების დაცემა და სუსტი ავიაკომპანიების მომენტალური გაკოტრება. ყოველივე ამის გამო, კონფერენციამ დაგმო ბაზარზე თავისუფალი გასვლის შემოთავაზებული ვარიანტი, რაც თავისთავად იწვევდა ავიაბაზრის სრულ დაპყრობას და ჩაითვალა, როგორც ნაადრევი პროცესი.

ყოველივე ამის მიუხედავად, დერეგულირების პოლიტიკა გარკვეული მოცულობით მაინც სრულდება და მისი იდეა სულ უფრო მეტად ვრცელდება აშშ-ს საზღვრებს გარეთაც კი, კერძოდ კი, კანადაში, დასავლეთ ევროპის ზოგიერთ ქვეყანასა და იაპონიაში, სადაც იქმნება დერეგულირების სხვადასხვაგვარი ადგილობრივი ფორმები – პლურალიზაცია, პრივატიზაცია და სხვა.

ევროპის ლიბერალიზაცია

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, აშშ-ს დერეგულირების პოლიტიკა გარკვეულწილად გავრცელდა ევროპაზეც. ევროპამ დაიწყო ანალოგიური პოლიტიკის გატარება და მას ევროპის ლიბერალიზაცია უწოდა, თუმცა აღსანიშნავია, რომ ევროპაში ლიბერალიზაციის პოლიტიკაზე საუბარი და თვითონ პოლიტიკა დაიწყო უფრო ადრე, ვიდრე აშშ-ში. 1990 წლის 1 ნოემბერს ევროკავშირის ტრანსპორტის მინისტრების მიერ მეორე პაკეტი იქნა განხილული, რომელიც ნაკლებად განსხვავდებოდა პირველი პაკეტისაგან და მასში შეტანილი იქნა ცვლილებები, მიღებული იქნა შემდეგი დებულებები:

გადაზიდვის ტევადობის წილის შეცვლა. ეს ნიშნავს, რომ გადამზიდველის მიერ ევროკავშირის შიგნით კონკრეტულ მარშრუტზე შეთავაზებული გადაზიდვების მაქსიმალური მოცულობა მანამდე არსებული 60%-ის ნაცვლად შეიცვლება 75%-მდე.

ტარიფების სიდიდის დაკლება. ავიაკომპანიებს უფლება ეძლევათ ადრე არსებული 45%-იან ტარიფებთან შედარებით დაწიონ თავისი ტარიფები 30%-მდე. ტარიფების გამოყენების პირობები, ფასების დაწევის მიხედვით, გახდება უფრო შეზღუდული. მთავრობას საშუალება ექნება ძალზე დაკლებულ ტარიფებს დაადოს ვეტო,

თუ იგი ჩათვლის, რომ მთავრობის მიმართ ასეთი ტარიფები არის მძარცველური.

დიდი რაოდენობით გადამზიდველების განწესება. ცალკეულ მარშრუტებზე ბევრი გადამზიდველის დანიშვნის კრიტერიუმები იქნება უფრო მოქნილი. თუ მაგალითად ერთი მიმართულებით წელიწადში გადაიყვანებოდა 10 ათასი მგზავრი ან წელიწადში სრულდებოდა 600 რეისი, მაშინ ევროკავშირის სხვა გადამზიდველებსაც ექნებათ უფლება სხვა სახელმწიფოების მიერ განწესებულ გადამზიდველებთან ერთად შესთავაზონ კლიენტებს ამ მარშრუტზე თავისი მომსახურეობა.

მეხუთე ჰაერის თავისუფლების უფლება. ადრე ევროგაერთიანების ერთი ქვეყნის ავიაკომპანიას, რომლებიც მგზავრებს იყვანდნენ ევროგაერთიანების მეორე ქვეყანაში და მიფრინავდნენ მესამე ქვეყანაში, უფლება ჰქონდათ ესარგებლათ მეხუთე ჰაერის თავისუფლების პრივილეგიით, მეორე ქვეყნიდან თვითმფრინავის სამგზავრო ტევადობა შეევსო 30%-იანი სავარძლების დატვირთვით. დღეისათვის ეს პროცენტი გაზრდილია 50%-მდე.

ევროგაერთიანების ტრანსპორტის მინისტრები შეთანხმდნენ იმაზე, რომ დაამუშაონ საჩივრების განხილვის სისტემა იმ სახელმწიფოებისათვის, რომელთაც არა აქვთ უფლება სლოტების (ეს ნიშნავს ყველაზე უფრო დატვირთულ აეროპორტებში ავიაკომპანიებისათვის სინქრონების, ანუ დაფრენიდან აფრენამდე დროის მონაკვეთების ადმინისტრაციულ განაწილებას) გამოყენებისა ევროგაერთიანების სხვა აეროპორტებში. ეს ნიშნავს, რომ მომავლისათვის ევროგაერთიანების სახელმწიფოების ავიაკომპანიებს ექნებათ უფლება შეასრულონ ფრენები ერთმანეთის აეროპორტში. ეს ყველაფერი კი, საფუძველია ევროპაში თავისუფალი კონკურენციის განვითარებისათვის.

როგორც ჩამოთვლილი დებულებებიდან ჩანს, ევროპული ლიბერალიზაცია ბევრად უფრო მოქნილია, ვიდრე აშშ-ს დერეგულირების პოლიტიკა. მაგრამ მისი რეალიზაცია ცხოვრებაში მაინც დიდი სირთულეებით მიმდინარეობს, ვინაიდან არ არის ევროკავშირის ქვეყნების სახელმწიფოთა ერთიანობა ამ საკითხის მიმართ.

სირთულეები წარმოიქმნება აგრეთვე იმის გამო, რომ საჭირო იქნება გადაკეთდეს უკვე არსებული საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების სისტემა ისეთნაირად, რომ არ დაირღვეს ავიატრანსპორტის ფუნქციონირება. ევროგაერთიანების სახელმწიფოები შიშობენ, რომ არარეგულირებადი კონკურენცია გამოიწვევს მათი ნაციონალური ავიაკომპანიებისათვის ზიანს და გამოიწვევს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე მათი კვოტების დაცემას. დღეს არსებული რეგულირების სისტემა გულისხმობს ბაზრის წილის, მეტნაკლებად, სამართლიან განაწილებას იმ ავიაგადამზიდველებს შორის, რომლებიც სარგებლობენ „Interline"-ის (ხაზთაშორისი) პრინციპით, ე.ი. გადასცემენ ერთმანეთს, ინაწილებენ ერთმანეთში მგზავრთა ნაკადებს.

ამგვარად, არსებული რეგულირების სისტემა იძლევა მხოლოდ შეზღუდული კონკურენციის უფლებას და ამიტომაც ავიაკომპანიები თავს თვლიან სახელმწიფოს მიერ დაცულად და ფიქრობენ, რომ მართვის გაუმჯობესების შემთხვევაში, აგრეთვე სახელმწიფოთა შორის ოპტიმალური ხელშეკრულებების დადების შემთხვევაში, გაიუმჯობესებენ თავის ფინანსურ მდგომარეობას. როდესაც ევროპაში შეიქმნება „გაერთიანებული საჰაერო ბაზარი", ავიაკომპანიებს დაუმთავრდებათ წყნარი ცხოვრება. ისინი წარსდგებიან თავისუფალი კონკურენციის წინაშე, სადაც ერთს ექნება ყველაფრის უფლება, ხოლო მეორეს – არაფრის, ერთის გარდა – გაკოტრების უფლება. თავისუფალი კონკურენციის პირობებში ტარიფები, გადაზიდვების ტევადობა, ახალი ბაზრები და ამ ბაზრებზე შეღწევა არ რეგულირდება. შესაბამისად, არ მცირდება სააეროპორტო გადასახადები, ვინაიდან დატვირთული აეროპორტები, ფრენის სიხშირე, მგზავრთა დიდი ნაკადები სწრაფად გადამუშავებისათვის ითხოვენ უფრო მეტ სრულყოფას და დიდ კაპიტალდაბანდებებს.

ყველაფერ ამის გარდა, თავისუფალი კონკურენცია გულისხმობს ავიამარშრუტების თავისუფალ არჩევანს. ავიაკომპანიები განსაკუთრებით ჩაეჭიდებიან მომგებიან ავიამარშრუტებს, რათა მიიღონ მეტი შემოსავალი. ეს, ერთი მხრივ, გამოიწვევს მსხვილი აეროპორტების დატვირთვის მნიშვნელოვან ზრდას, მეორე მხრივ კი, არ არის გამორიცხული, რომ შეწყდება ფრენები იმ დანიშნულების

პუნქტებში, რომლებზეც არის ნაკლები მოთხოვნა. ამის შედეგად კი ნაკლებად დასახლებული პუნქტები შეიძლება მოწყდნენ ავიასატრანსპორტო მომსახურებას. ამგვარად, ვერ მოხდება მთავრობის, ავიაკომპანიების და მგზავრების ინტერესების ჰარმონიზაცია. ყოველივე ეს გახდა იმის მიზეზი, რომ ევროგაერთიანების საჰაერო ტრანსპორტის ლიბერალიზაციის განხორციელების პროცესი მიმდინარეობს დიდი წინააღმდეგობებით. თუმცა ისევე, როგორც ამერიკული დერეგულირება, ევროპული ლიბერალიზაციაც თანდათანობით ვრცელდება და სრულდება გარკვეული მოცულობით, ვინაიდან მას ჩამოთვლილ ნაკლოვანებებთან ერთად გააჩნია დადებითი მხარეებიც. მაგ: გამომუშავდება ევროგაერთიანების ქვეყნების საჰაერო ტრანსპორტის მომსახურების ერთიანი სტანდარტები, მნიშვნელოვნად შემცირდება ხარჯები და, რაც მთავარია, წარმოიქმნება უფრო შორეული და მნიშვნელოვანი მიზნის მიღწევის გარემოება: შეიქმნება ევროპის ერთიანი გადამზიდველი, რომელსაც ექნება უნარი წინ აღუდგეს აშშ-ს და აზიური-წყნარი ოკეანის რეგიონების მეგაგადამზიდველების ექსპანსიას ევროპულ ბაზარზე.

გ) კანადის დერეგულირება

კანადის დერგულირება არის თავისი არსით უფრო რბილი, ვიდრე ამერიკული დერეგულირება ან ევროპული ლიბერალიზაცია. იგი ვრცელდება მხოლოდ ქვეყნის სამხრეთ ნაწილში, ვინაიდან ქვეყნის ჩრდილოეთში მოქმედებენ ძალიან სუსტი, მცირე ავიაკომპანიები, რომლებიც დერეგულირების პირობებში ვერ იმუშავებენ და გაკოტრდებიან. ეს კი გამოიწვევს ჩრდილოეთ კანადის ნაკლებად დასახლებულ პუნქტებში საჰაერო მიმოსვლის პარალიზებას და შესაბამისად მოსწყდებიან ქვეყნის სამხრეთ ნაწილს. იმის გამო, რომ კანადის სახელმწიფო არ წარმოადგენს მნიშვნელოვან ბაზარს, ისეთს, როგორიცაა აშშ ან ევროპა, ასეთმა რბილმა დერეგულირების პოლიტიკამ თითქმის არავითარი ზეგავლენა არ მოახდინა მსოფლიოს მასშტაბით. 1984 წელს მიღებული სამხრეთ კანადის დერეგულირების პოლიტიკის დედააზრია ახალი ავიახაზების გახსნისას და თვითმფრინავების ტიპების არჩევისას, ახალი ტარიფების მიღებისას გადაწყვეტილებებზე შეზღუდვების მოხსნა და შერბილება.

15.4. ავიაკომპანიების ალიანსი, მათი არსი და როლი საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის განვითარებაში

თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე სუფევს უმოწყალო კონკურენცია. ამის გამო, ავიაკომპანიებს ძალიან უჭირთ საერთაშორისო ბაზრებზე წილის მოპოვება-შენარჩუნება, რაც მნიშვნელოვნად აფერხებს მათი საქმიანობის წარმატებულ განვითარებას და განაპირობებს ავიაკომპანიის მოგების შემცირებას და შესაძლებელია, გაკოტრებასაც. განსაკუთრებით მძიმე პირობებში მოექცნენ წვრილი საერთაშორისო ავიაკომპანიები – ისინი, რომელთაც არ აქვთ განმტკიცებული მუშაობა საერთაშორისო ბაზრებზე. მათ ხომ არ ძალუძთ დამოუკიდებლად გაუწიონ ღირსეული კონკურენცია მსხვილ გადამზიდველებს.

ყოველივე ამის შემდეგ, არსებობის შესანარჩუნებლად და საქმიანობის გაფართოებისთვის (რაც ყველა სოლიდური ავიაკომპანიის საქმიანობის ერთ-ერთი შემადგენელი ნაწილია) გახდა ობიექტურად აუცილებელი სხვა გადამზიდველებთან სტრატეგიული კავშირების ანუ ალიანსების შექმნა.

ალიანსი (Aliance) ფრანგული სიტყვაა და ნიშნავს კავშირს, შეთანხმებას.

ავიაკომპანიების მიერ ალიანსების შექმნა ნიშნავს მათ შორის თანამშრომლობის (ძირითადად კომერციული) ხელშეკრულების დადებას, რომელიც ხორციელდება ორი ძირითადი გზით:

შესაბამისი შეთანხმებების საშუალებით, ხშირად ორმხრივი (მრავალმხრივი) ფინანსური მონაწილეობით;

მეტად მძლავრი ავიაკომპანიის მიერ, ნაკლებად ძლიერი გადამზიდველების აქციების პაკეტის მნიშვნელოვანი ნაწილის შეძენის საშუალებით.

თუმცა, არ არის გამორიცხული, რომ ავიაკომპანიებმა შექმნან სტრატეგიული კავშირი კომბინირებული გზით, ანუ გამოიყენონ აღნიშნული ორი პუნქტი ერთდროულად.

ავიაკომპანიები ალიანსებს ქმნიან ძირითადად ამ მიზნით, რომ ისარგებლონ ერთმანეთის ავიახაზების ქსელებით და ამით მოიპოვონ, განამტკიცონ თავიანთი საქმიანობა ერთიმეორის ავიატრანსპორტის

ბაზრებზე. ამას გარდა, მათ საშუალება ექნებათ, განახორციელონ თავიანთი მოღვაწეობის შემდგომი ექსპანსია, უკვე პარტნიორის რეგიონიდან.

საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების თანამედროვე ტენდენციები. მსოფლიო საჰაერო ტრანსპორტი, ისევე, როგორც მთელი მსოფლიო ეკონომიკა, აღმოჩნდა ფინანსურ კრიზისში. მდგომარეობა გართულდა უკვე 2008 წლის დასაწყისში, ხოლო მის დასასრულს მსოფლიო საავიაციო ინდუსტრია დახვდა მნიშვნელოვანი დანაკარგებით, არც 2020 წლის მაჩვენებლებში პანდემიის ფონზე არ იყო მოსალოდნელი გაუმჯობესება.

მძიმე საექსპლუატაციო პირობების გამო ავიაკომპანიების წინაშე დგას დილემა: შეაჩერონ თავიანთი საქმიანობა ან კონსოლიდირება. მხოლოდ 2020 წელს 80-ზე მეტმა ავიაგადამზიდავმა თავი გამოაცხადა გაკოტრებულად.

ვფიქრობთ, რომ დარგი მომავალ ათწლეულშიც ვერ განახორციელებს რადიკალურ ცვლას ეფუძნება არა მარტო ინდუსტრიაში თავისთავად მიმდინარე ცვლილებებს, არამედ იმაზეც, რომ გლობალიზაციასთან დაკავშირებით მსოფლიოში პანდემიის ფონზე მიმდინარეობს შესაბამისი პოლიტიკური და ეკონომიკური ცვლილებები, რომლებიც მოქმედებენ სხვა ინდუსტრიების მდგომარეობაზე ბევრ ქვეყანაში.

გასული საუკუნის ოთხმოცდაათიან წლებში მიღებული „ეკონომიკური თავისუფლების" ფილოსოფია აღმოჩნდა მნიშვნელოვანი ფაქტი და გამოიწვია ავიაციში კერძო საკუთრებისკენ მოძრაობის გაფართოება. ეს კონცეფცია, რომელიც გასული საუკუნის ბოლოსთვის გახდა წამყვანი, კვლავ აქტუალურია დღესაც, რის შედეგსაც წარმოადგენს მსოფლიო ბაზარზე კერძო ავიაკომპანიების წილის ზრდის მკაფიო ტენდენცია.

„ეკონომიკური თავისუფლების" ფილოსოფიაში არსებობს ორი ერთმანეთისგან სრულიად განსხვავებული მიმართულება:

პირველი — სახელმწიფო სტრუქტურების გამოყვანა ეკონომიკური რეგულირებიდან. აშშ-ში, კანადაში, ავსტრალიაში, დიდ ბრიტანეთსა და სხვა ქვეყნებში შიდა ავიახაზების გამოთავისუფლება

აღიარებულ უნდა იქნას სახელმწიფოს მხრიდან კომერციულ საქმიანობაზე კონტროლის შემცირების საერთო პოლიტიკის ნაწილად. ამავე დროს ეს პოლიტიკა შეიძლება გამოყენებულ იქნას ეკონომიკის სხვა დარგების მიმართაც, რაც ნათლად მიუთითებს საავიაციო ტრანსპორტის გავრცელებული „უნივერსალურობის" სტერეოტიპის მცდარობაზე.

მეორე — ქვეყნის ეკონომიკაში სახელმწიფო საკუთრების აღმოფხვრა. ეს საერთო პოლიტიკაა, რომელიც გამოყენებული იყო ბევრი ინდუსტრიის მიმართ სხვადასხვა ქვეყანაში და სამოქალაქო ავიაციაში კერძო საკუთრებისაკენ სწრაფვა აგრეთვე წარმოაგენს საერთო გეგმის ნაწილს. ავიაინდუსტრიაში ეს გამოიხატება, როგორც გაწყვეტა წარსულთან, როცა სახელმწიფო საკუთრების სიჭარბე იყო ნორმა. შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ ახლო მომავალში საავიაციო ტრანსპორტი წარმოდგენილი იქნება ავიაგადამზიდავებით, რომელთა ფინანსურ საქმეებში სახელმწიფო არ ითამაშებს არანაირ როლს ანდა იქნება უმნიშვნელო.

უნდა აღინიშნოს, რომ ავიასატრანსპორტო ინდუსტრიის გამოყოფას სახელმწიფო საკუთრებიდან არაფერი არა აქვს საერთო პოლიტიკურ ფილოსოფიასთან, თუმცაღა რეალურად დგას საკითხი ამის ზეგავლენაზე საერთაშორისო საავიაციო პოლიტიკაში პროტექციონიზმის შემცირებაზე. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ავიაინდუსტრიის სახელმწიფო მფლობელობა იქმნებოდა არა მხოლოდ იმისთვის, რომ დაიცვას ნაციონალური ავიახაზები, არამედ, რომ ისეთმა ფაქტორებმა, როგორიცაა თავდაცვა, ნაციონალური პრესტიჟი, შეასრულონ თავისი მნიშვნელოვანი როლი. ბუნებრივია, პრივატიზაციამ შეამცირა პროტექციონიზმის პოლიტიკის გამომწვევი მოტივები, გამოყო რა ერთმანეთისაგან წმინდა ფინანსური ფაქტორები და პოლიტიკა.

ავიატრანსპორტთან მიმართებაში გათვალისწინებულ უნდა იქნას თავისუფალი ვაჭრობის გავრცელება მთელ მსოფლიოში და პროტექციონიზმის შემცირების ტენდენცია. ევროპულ საზოგადოებაში ერთიანი ბაზრის შენობის დასრულება და მისი აქტიური განვითარება, რუსეთ-ბელორუსის-ყაზახეთის საბაჟო კავშირი,

ამერიკულ-კანადური თავისუფალი სავაჭრო ზონა, ავსტრალიურ-ახალ-ზელანდიური ეკონომიკური შეთანხმება, და, აგრეთვე, იდენტური ტენდენციები ლათინურ ამერიკაში, მკაფიოდ მიუთითებს მსოფლიოში თავისუფალი ვაჭრობისაკენ მოძრაობაზე. რა თქმა უნდა, თავისუფალი ვაჭრობა არ წარმოადგენს პანაცეას პრობლემების გადასაწყვეტად და პროტექციონიზმი, რა თქმა უნდა, მთლიანად არ ისპობა. მსოფლიოში მიმდინარე მოვლენები გვიჩვენებს, რომ ეკონომიკა მიემართება ვაჭრობაში ბარიერების შემცირების მხარეს. მაგალითად, ევროპული საზოგადოების ავიაინდუსტრიაში რეგლამენტის წესების გათავისუფლება დაკავშირებული იყო ბარიერებისაგან გათავისუფლებული ერთიანი ბაზრის შექმნასთან. ამავე დროს, ავიატრანსპორტზე თავისუფალი ვაჭრობის განვითარებაში ძირითად ბარიერს წარმოადგენს მტკიცება, რომ ავიახაზები უნდა იმყოფებოდეს საკუთრებაში და მათი რეგისტრაცია უნდა კონტროლდებოდეს მხოლოდ სახელმწიფოს მხრიდან. თუმცა, ამ მტკიცებამ ბოლო წლებში დაკარგა თავისი აქტუალობა. მსოფლიოში არის ტენდენცია, რომ ავიაკომპანიები, თუნდაც ნაწილობრივ, იმყოფებოდნენ უცხოური ფირმების საკუთრებაში (მაგალითად „British Airways"-ის 40% იმყოფება უცხოურ საკუთრებაში). IATA მონაცემებით მსოფლიოს 25 ავიაკომპანიაზე მეტს ჰყავს უცხოელი თანამფლობელი, რომელიც ასრულებს მნიშვნელოვან როლს.

ზემოთ ქმულიდან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ ძირითად დამახასიათებელ ტენდენციებს თანამედროვე საჰაერო ტრანსპორტზე წარმოადგენს: გაბატონებული პოლიტიკა, რომელშიც პროტექციონიზმი მნიშვნელოვნად ნაკლებია, პრივატიზაცია, უცხოური კაპიტალის გაზრდილი წილი და როლი ავიაკომპანიის მმართველობაში, მეგა გადამზიდავების (ალიანსების) შექმნა ტრანსნაციონალური საკუთრებით. ყველაფერი ეს მოგვცემს მომდევნო წლებში ავიაინდუსტრიაში ახალი სტრუქტურების წარმოქმნის შესაძლებლობას.

15.5. ავიაკომპანიის ეფექტური საქმიანობის ძირითადი შემადგენლები

ჩატარებული ანალიზის საფუძველზე დადგინდა რვა ძირითადი საბაზო პირობა, რომლებიც აუცილებელია ავიაკომპანიების საქმიანი და ეფექტური საქმიანობისათვის საჰაერო ტრანსპორტის ინდუსტრიაში ფორმირებად ახალ გარემოში. ასეთებია:

თანამედროვე და საიმედო საავიაციო ტექნიკა (საჰაერო ხომალდები);

ბაზრის გაფართოება შესყიდვების, გაერთიანებისა და ალიანსების შექმნის გზით;

ეფექტური მარკეტინგი, განსაკუთრებით საციოლოგიურ კვლევაში;

ავტომატიზაცია და კომპიუტერიზაცია საქმიანობის ყველა სფეროში, განსაკუთრებით წარმოებაში;

კარგად ნასწავლი და დასახული ამოცანების შესრულებაზე ორიენტირებული პერსონალი;

ხარჯების ეფექტური და ზუსტი კონტროლი;

კონტროლი მოწოდებებზე;

ბატონობა ერთ ან მეტ აეროპორტზე.

შესაფერისი სტრატეგია ნებისმიერი ავიაკომპანიისთვის დამოკიდებული იქნება ამ რვა შემადგენელის სწორ განსაზღვრასა და განვითარებაზე ბაზრის პირობებიდან გამომდინარე. არ არსებობს ერთიანი სტრატეგია ყველა ავიაკომპანიისთვის. მაგრამ არსებობს მართვის ოთხი ძირითადი წესი, რომელიც ერთნაირად მნიშვნელოვანია ყველა ავიაკომპანიისათვის.

წარმოების განვითარება და მომსახურების ხარისხი;

ხარჯების და შემოსავლების ეფექტური კონტროლი;

დაგეგმვა და თვითმფრინავების შერჩევა;

შრომითი რესურსების მართვა.

მართვის პირველი ამოცანა — მომსახურების ხარისხი — ხდება მნიშვნელოვანი, რადგან მრეწველობაში მიმდინარე ცვლილებები ქმნიან ავიაკომპანიებს შორის კონკურენციის შესაძლებლობას. ევროპისა და აშშ ავიაკომპანიები აღიარებენ, რომ ისინი აღმოჩნდნენ

კონკურენციის წინაშე სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიისა და შორეული აღმოსავლეთის ავიაკომპანიების მხრიდან, რომლებიც თავიანთ კლიენტებს სთავაზობენ მომსახურების უფრო მაღალ კულტურას, როგორც ფრენის დროს, ისე ხმელეთზე. ზოგიერთი ამ ავიაკომპანიიდან სარგებლობს იმ უპირატესობით, რომ ჰყავთ უფრო იაფი სამუშაო ძალა. ყველა ავიაკომპანიისათვის ძირითად პრობლემას ამ სფეროში წარმოადგენს მომსახურების სტანდარტების დადგენა, რომლებიც არ არის მარტივი. არსი მდგომარეობს სტანდარტების შენარჩუნებაში დღითი დღე, ფრენიდან ფრენამდე.

ხარჯების (სოციოლოგიური კვლევების ჩათვლით) და შემოსავლების კონტროლი იწვევს რიგ სირთულეებს კომპიუტერული მოწყობილობისა და მისი შესაბამისი პროგრამული უზრუნველყოფის შერჩევისას, მმართველობაში ამ ტექნიკის სწორი გამოყენებისას. განსაკუთრებულად უნდა აღინიშნოს შემოსავლების მართვა. ეს არის საქმიანობის ახალი სფერო ავიაკომპანიების მართვაში, და უკვე ბევრი ითქვა ამ ახალი სფეროს მნიშვნელოვნებაზე. თუმცა, არსებობს ნიშნები იმისა, რომ შემოსავლების კონტროლი დგას მეორე ადგილზე გადაზიდვების მოცულობაზე „დადევნების“ შემდეგ, თუმცა ყველასათვის ცნობილია, რომ გაყიდვების მოცულობის ზრდა არ ზრდის შემოსავლების მოცულობას, თუ საქონელი იყიდება თვითღირებულებაზე დაბალ ფასად.

თვითმფრინავების სწორი შერჩევა, ფლოტის მოდერნიზება — მართვის უთუოდ მნიშვნელოვანი ამოცანაა. სხვაობა მოქმედ ფასებში სხვადასხვა თვითმფრინავზე, რომლებმაც შეიძლება შეასრულონ დაახლოებით ერთნაირი სამუშაო, ამ თვითმფრინავების არჩევისას შეადგენს ერთნაირ პრობლემას. არჩევანი დიდ თვითმფრინავსა და ერთი ადგილის დაბალ ფასსა და უფრო პატარა თვითმფრინავს შორის, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნას უფრო დიდხანს, ხშირად, დაგეგმვის საჭიროების დროს, წარმოადგენს სირთულეს გადაწყვეტილების მიღებისას.

შრომითი რესურსების მართვასთან დკავშირებული ამოცანა დგას მეოთხე ადგილზე, მაგრამ სინამდვილეში ეს შემადგენელი უნდა მოთავსდეს პირველ ადგილზე. საჰაერო ტრანსპორტი — ეს არის

მომსახურების სფერო, და ამიტომ თუ „რამდენად კარგად“ იმუშავებს იგი დამოკიდებული იქნება მხოლოდ იმ ადამიანებზე, რომლებიც იქ მუშაობენ. კადრების შერჩევა-მომზადება და მოტივაცია მათი საქმიანობის მიზნებზე — წარმოადგენს სასიცოცხლო აუცილებლობის ამოცანას საჰაერო ტრანსპორტის მართვაში. თუმცა, ბევრ შემთხვევაში ეს ამოცანა შეიძლება გართულდეს, რადგან ავიაკომპანიები იზრდებიან, მიუხედავად იმისა, რომ სხვა შემთხვევებში ეს წარმოადგენს უპირატესობას.

შერჩევის სტრატეგია. მსოფლიოს დიდ ავიაკომპანიებს აქვს ბევრი უპირატესობა. ესაა ეკონომიკური მასშტაბის არა განპირობებული უპირატესობები, რომლებსაც ეკონომიკური თვალსაზრისით ადამ სმიტის დროიდან მივყავართ პროდუქციის ღირებულების შემცირებისკენ გამოშვების ზრდის პირობებში. როგორც გვიჩვენა ამერიკული ავიაკომპანიების გამოცდილებამ, დიდი ზომები იძლევა უპირტესობებს მარკეტინგში და არა წარმოების სფეროში.

იატა-მ გააანალიზა ამერიკული ინდუსტრიის განვითარება სახელმწიფოსგან გამოყოფის შემდეგ და გააკეთა დასკვნა, რომ არსებობს 7 მიმართულება, რომლის დროსაც დიდი ავიაკომპანიები იძენენ მთავარ უპირატესობებს მარკეტინგში:

- ავიახაზების მოზიდვა დიდი რაოდენობით და მთელი ქსელისაც კი;
- დიდ აეროპორტებში ოპერაციებისა და მარკეტინგის კონტროლის შესაძლებლობა;
- კონტროლი ავიაგადაზიდვების გაყიდვაზე, განსაკუთრებით კომპიუტერული სისტემით დაჯავშნისას;
- ფასების დადგენის და გაკონტროლების შესაძლებლობა;
- მოთხოვნის შესწავლა და ამა თუ იმ ტრასაზე რეისების სიხშირის განსაზღვრა;
- სხვადასხვა საბაზრო შესაძლებლობები, რომლებიც იძლევა ფასების კონკურენციის პირობებში ურთიერთსუბსიდირების შექმნის შესაძლებლობას;
- ფართო მასშტაბით სარეკლამო კომპანიების ორგანიზების შესაძლებლობა და ტელევიზიით რეკლამის ფართოდ ჩვენების

შესაძლებლობა, რაც დღეს ძალიან ბევრია.

ეს არის ძირითადი მიზეზები, თუ რატომ გაიზარდა ასე ამერიკული და ევროპული კომპანიები და რატომ გახდა ასეთი კონცენტრირებული ავიაინდუსტრია მსოფლიოში (აშშ, ევროკავშირი).

ამ კონკურენციის შედეგის სამი ან ოთხი ამერიკული გიგანტი ავიაკომპანიის გამოჩენა, რომლებმაც სხვა უცხოურ ავიაკომპანიებთან კონკურენციაში თავისი ჩაბმულობის გამო აიძულეს ეს ავიაკომპანიები გადაეღოთ მათი სტრატეგია სხვა ქვეყნებში.

ძირითადი არაამერიკული ავიაკომპანიების მიერ ფართოდ იყო აღიარებული, რომ ეს შვიდი უპირატესობა, რომელიც გააჩნდა დიდი ზომის კომპანიებს და რომელთა შესახებ ითქვა ზევით, ჩვენ წინაშე სვამს მნიშვნელოვან პრობლემას, ანუ „ისვრის გამოწვევას".

არსებობს მარკეტინგში დიდი მასშტაბის უპირატესობის მოპოვების რამდენიმე განსხვავებული გზა:

შიდა ზრდა;

- ზრდა შესყიდვების ხარჯზე;
- ზრდა გაერთიანების ხარჯზე;
- ალიანსი სხვა ავიაკომპანიებთან.

ძალიან ცოტა ავიაკომპანიას, მათ შორის საქართველოს, აქვს შიდა ზრდის შესაძლებლობა (ან დამაჯერებლობა) საკუთარი რესურსების ხარჯზე. იმისათვის, რომ მოიგო ეს სტრატეგია, უნდა გქონდეს უფრო სწრაფი ზრდის უნარი. თუ ეს შესრულებადია, მაშინ სტრატეგიას აქვს ბევრი უპირატესობა, რადგან იგი ეფუძნება ერთი კომპანიის კორპორატიულ უპირატესობებს და იძლევა ყველა მოქმედების, რომელიც ჩნდება გაერთიანებებსა და შესყიდვებთან, სტანდარტიზაციასთან დაკავშირებით, ყველა პრობლემის თავიდან აცილების შესაძლებლობას, მაგრამ მიუხედავად ყველა ამ უპირტესობისა, მხოლოდ ამერიკულმა ავიაკომპანიებმა განაცხადეს, რომ ეს სტრატეგია მათ უხდებათ, და სხვა ავიაკომპანიებთან შედარებით მათი ერთადერთი პრობლემაა — დარჩნენ ყველაზე მსხვილი კომპანია.

შესყიდვა ავიაკომპანიის ზრდისთვის უფრო მიმზიდველი საქმიანობაა, ვიდრე შერწყმა, რადგან ყიდვისას იმ კომპანიას, რომელიც

ყიდულობს, შეუძლია წამოუყენოს პირობები მეორე კომპანიას, რომელსაც უნდა შერწყმა მასში. ეს არის ზუსტად ის, რაც მოხდა British Airways-თან, როცა მან იყიდა British Caledonian და ეს იგივე შემთხვევაა, როცა Air France-მა იყიდა UTA, Air Inter, KLM.

ორივე მთავარი ცვლილება ევროპული ავიაინდუსტრიის სტრუქტურაში იყო მოწონებული ევროკავშირის მიერ შემოღებული კონკურენციის წესებით, იმიტომ რომ ამყარებენ ორივე ავიაკომპანიის პოზიციებს კომპანიების მხრიდან საგარეო კონკურენციის გაძლიერების წინაშე, რომელთაც გააჩნია გიგანტური სატრანსპორტო საშუალებები და შესაძლებლობები.

ევროპული კომიტეტის თვალსაზრისი ავიაკომპანიების შერწყმასთან დაკავშირებით, ძალიან საინტერესოდ იყო გადმოცემული კომიტეტის წევრის, ბ-ნ კარლ ვან მაიერტის მიერ ბუდაპეშტში საჰაერო მიმოსვლის საერთაშორისო ასოციაციის ერთ-ერთ კონფერენციაზე, რომელზეც მან თქვა: „როცა საქმე ეხება ასეთ განვითარებას, კომიტეტს ემახსოვრება ორი ძირითადი მოთხოვნა: პირველი — მსოფლიო კონკურენციის განვითარების აუცილებლობა და მეორე — შიდა კონკურენციის საკმარისი დონის შენარჩუნების აუცილებლობა". ერთდროულად მან აღნიშნა, რომ ეს ორი მიზანი შეთავსებადია, თუმცა იარსებებს კონფლიქტების ალბათობა განსაკუთრებით მაშინ, როცა განიხილავენ ევროპის ავიაკომპანიების საერთაშორისო გაერთიანებას.

ასეთი საერთაშორისო გაერთიანება, შემოთავაზებული იქნება უკვე უახლოეს მომავალში. და, როგორც უკვე ითქვა, ზევით წარმოიქმნება პრობლემები ენობრივ სხვაობასთან დაკავშირებით, ტექნოლოგიურ პრობლემებსა და კულტურებში. და მაინც, ეს მოხდება. ცოტა ხნის წინ ამ საკითხთან დაკავშირებით გაიმართა დისკუსია British Airways-სა და KLM-ს შორის. არ არსებობს შიდა ინფორმაცია ამ საკითხთან დაკავშირებით, მაგრამ არის კანონზომიერი ლოგიკა ასეთ განვითარებაში, რომელიც ერთი მხრივ კომპანია British Airways-ს მისცემს საყრდენ წერტილს, რომელსაც იგი ეძებს აშშ-ს შიდა ბაზარზე ჩრდილო-დასავლეთით KLM კომპანიის საშუალებით, და მეორე მხრივ, ეს აძლევს საშუალებას ორ ძირითად ავიაკომპა-

ნიას გააერთიანონ თავიანთი მოქმედებები, რომელთაც აქვთ ბევრი პრობლემის მიმართ საერთო მიდგომები.

შესაძლებელია სხვა გაერთიანებებიც. იმ უზარმაზარ დაბანდებებს, რომლებიც გააკეთა იბერიამ ლათინური ამერიკის რამდენიმე ავიაკომპანიაში, შეეძლო მოეხდინა ავიაკომპანიების შერწყმა ამ ტერიტორიაზე. მაგრამ არ გვინდა ვარაუდების გაკეთება ამ განვითარებასთან დაკავშირებით, საკმარისია აღინიშნოს, რომ არის ზეწოლები სისტემაში, რომელთაც შეიძლება მიგვიყვანონ ამ შედეგამდე.

ბევრი სხვა ავიაკომპანია ეძებს უპირატესობას დიდი ზომებისგან ალიანსის გზით, იმიტომ რომ არ არიან დარწმუნებულები, რომ შეძლებენ თავისი ზომების გაზრდას ზემოთ მოყვანილი პირველი სამი მიმართულების ხარჯზე. ასეთ შეთანხმებებს შორის ყველაზე გრანდიოზული არის შეთანხმება Delta-სა და Singapore Airlines-ს შორის. ამ ალიანსმა შექმნა მომსახურებების მსოფლიო ქსელი, რომლებიც კოორდინირებენ შეთანხმებებით დახურული სივრცეების შესახებ, საერთო აეროპორტებისა და კოოპერაციის სხვა ფორმების შესახებ. ეს შეთანხმება მყარდება შეთანხმებით წილობრივი ურთიერთმონაწილეობის შესახებ, სადაც ყოველ კომპანიას აქვს ყველა სხვა დანარჩენი კომპანიის აქციებში დაბანდებების 5%. არსებობს ბევრი სხვა ალიანსი, რომელიც შექმნილია იმავე მიზნებისათვის, მაგრამ არა ისეთი მასშტაბის, როგორც ზევით აღნიშნული ალიანსი.

ეს არის ყველა ის სტრატეგია, რომელთაც მისდევენ ავიაკომპანიები, რათა მოიმკან დიდი მასშტაბის მარკეტინგის უპირატესობები. მაგრამ აქ აუცილებელია განხილულ იქნას სხვა მიზნებიც. მნიშვნელოვანია დაისვას შეკითხვა, უნდა ჩადოს თუ არა ავიაკომპანიამ სახსრები სხვა ასოცირებულ საწარმოებში, უნდა იხმაროს თუ არა ძალისხმევა, რათა გახდეს საყოველთაო სატრანსპორტო კომპანია.

კომპანია United Airlines ამ გზას დაადგა რამდენიმე წლის წინ, როცა გააერთიანა დიდ ავიაკომპანიაში, სახელწოდებით Allegis, ყველა მოქმედი ავიაკომპანია. შემდგომ უარი თქვეს ამ სტრატეგიაზე, მაგრამ მსგავს მიზნებს მისდევენ სხვა ავიაგადამზიდავები. მათი მიზანია — შექმნან მსოფლიო ჯგუფი სხვა ავიაკომპანიებთან ალიანსის გზით აშშ-ში, სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიასა და ლათინურ

ამერიკაში.

ბევრი რამ, რაც ითქვა ზევით ავიაკომპანიების სტრატეგიის შესახებ, ეხება მომავალს. ნუთუ, მომავალში გაბატონებული იქნება გიგანტური ავიაკომპანიებისა და ალიანსების მცირე რიცხვი და საერთოდ არ იქნება ადგილი პატარა კომპანიებისთვის? ვფიქრობთ, ეს არ მოხდება, რადგან პატარა ავიაკომპანიები შეასრულებენ თავის როლს სპეციალურ სფეროებში, სადაც ისინი შეასრულებენ პატარა/საშუალო გადაზიდვების როლს ერთ-ერთ ამ სფეროში, როგორც ინტეგრირებული ქსელის ნაწილი, როგორც დამხმარე საჰაერო საუალებები ადგილობრივ ავიახაზებზე გიგანტური სატრანსპორტო საშუალებებისათვის. მაგრამ პატარა ავიაკომპანიები „ადგილობრივი ბაზრის" განვითარებაში შეასრულებენ თავინთ როლს ხანგრძლივი დროის მანძილზე. ადვილია ამ ტერმინის გამოყენება ძალიან თავისუფლად, მაგრამ მხედველობაში უნდა ვიქონიოთ სპეციალური სამუშაო ბაზრის შეზღუდულ სივრცეში, სადაც პატარა ავიაკომპანიას შეუძლია უზრუნველყოს უფრო იაფი მომსახურეობა, ვიდრე დიდს.

სხვა მნიშვნელოვან სფეროდ შიდა მარკეტინგისთვის გახდება შიდა ტერიტორიების ათვისება, სადაც ადგილობრივი ავიაკომპანიები ისარგებლებენ ბაზრის ცოდნის უპირტესობით და იქნებიან სპეციალური გმომწვევი მიზეზების ძიებაში, რათა უზრუნველყონ თავისი განვითარება. ასეთი სახის ადგილობრივი ოპერაციები იქნება წარმატებული შიდა ბაზარზე ტურისტული გადაზიდვების განვითარების თვალსაზრისით. კომპანიას შეუძლია შეუერთდეს ქვეყნის ტურიზმის იდუსტრიას, და ასეთ კომპანიას შეუძლია გაუწიოს კონკურენცია დიდ ავიაკომპანიებს, რომელთა ინტერესები ვრცელდება მთელ მსოფლიოში.

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, სტრატეგიული კავშირები უზრუნველყოფს გადამზიდველის ავიახაზების ქსელის გაფართოებას. ავიახაზების ქსელი კი წარმოადგენს ავიაკომპანიის რესურსების ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან წყაროს: თვითმფინავების პარკთან, ფრენების მაღალ სიხშირესთან, ფრენების უსაფრთხოებასთან და სხვა ფაქტორებთან მისი მარჯვედ დაგეგმვისას და შერწყმისას ბაზირებულია ავიაკომპანიის წარმატებული მოღვაწეობა.

პარტნიორ ავიაკომპანიებს შორის სტრატეგიული კავშირის შექმნა, ძირითადი ამოცანის (უცხო ბაზარზე პოზიციების ჩაჭიდება ან გამყარება) ამოხსნის გარდა, აგრეთვე, იძლევა გარკვეულ ეკონომიკურ უპირატესობებს, რომლებიც ცნობილია, როგორც „სიდიდის ეკონომია" და „გაქანების ეკონომია".

სიდიდის ეკონომიკა – დაკავშირებულია ავიაკომპანიების სხვადასხვა საქმიანობასთან და ამ საქმიანობაში ხარჯების შემცირებასთან, კერძოდ:

მიმდინარე ხარჯები: მოწყობილობების ექსპლუატაცია, ოპერატიული სტრუქტურის, სხვადასხვა სახის ადმინისტრაციული ზედნაშენებისა და დამხმარე სამსახურების შენახვის ხარჯები;

მოწყობილობების და მასალების დიდი პარტიის შედარებით დაბალ ფასებში შესყიდვა, არენდით აღება და წარმოება;

სტანდარტიზაციისა და რაციონალიზაციის ღონისძიებების ჩატარება და სხვა.

სიდიდის ეკონომიკას განსაკუთრებით ეფექტური შედეგები მოაქვს ამერიკული ავიაკომპანიებისათვის, ვინაიდან მათი მოცულობა არის ძალიან დიდი. ხოლო ევროპელი გადამზიდველები დიდი ეფექტურობით ვერ სარგებლობენ ეკონომიკის ამ სახეობით, ვინაიდან ისინი ამერიკულ ავიაკომპანიებთან შედარებით არიან უფრო მცირე მოცულობის (რა თქმა უნდა, ჩვენ არ ვგულისხმობთ ისეთ ევროპულ ავიაკომპანიებს, როგორიცაა „British Airways", „Lufthansa", „SAS", და ა.შ.).

გაქანების ეკონომიკა – დაკავშირებულია მგზავრების პირველხარისხოვანი მოთხოვნების დაკმაყოფილების მეშვეობით, მათი დამატებითი ნაკადების მოზიდვასთან:

უფრო სრული სამარშრუტო უზრუნველყოფა: დანიშნულების პუნქტების (ქვეყნების, ქალაქების) და დანიშნულების აეროპორტების ფართო არჩევანი და რეისების ოპტიმალური შეპირაპირება;

მგზავრობის დროის რაციონალიზაცია: ფრენების ოპტიმალური განრიგი, ერთჯერადი დაჯავშნა და ერთჯერადი სწრაფი რეგისტრაცია, მგზავრობის საერთო ღირებულების შემცირება: სამგზავრო გადაზიდვებისას ტარიფების სისტემა ისეთნაირად არის აგებული,

რომ ერთიანი ტრანსფერული ავიაბილეთის ღირებულება ყოველთვის ნაკლებია, ვიდრე ამ მარშრუტის ცალკეული უბნების ჯამური საფასური. ამას გარდა, მცირდება ან საერთოდ ქრება ის ზედნადები ხარჯები, რომლებიც წარმოიქმნება არხელსაყრელი შეპირისპირების შედეგად (ერთი აეროპორტიდან მეორე აეროპორტში გადასვლისას წარმოშობილი ტრანსპორტირების ხარჯები, მოლოდინის შედეგად წარმოქმნილი დანახარჯები და ა.შ.);

სამგზავრო სერვისის სრულყოფა: შეთანხმებული ავიაკომპანიების მიერ ერთიანი ძალისხმევით ამაღლებული მომსახურების დონე, როგორც აეროპორტში, ასევე ფრენის დროს და სხვა.

სკანდინავიის ავიაკომპანია „SAS"-ის მონაცემებით, 1990 წლის აპრილში მისი რეისებით მგზავრების გადაყვანის მოცულობა ჟენევიდან კოპენჰაგენში იყო წინა წელზე 72%-ით უფრო მაღალი. ასეთ ზრდას „SAS"-ი ხსნის „Swissair"-თან კავშირის ეფექტურობით, რომელიც დაიდო ხსენებულ ზრდამდე მხოლოდ რამდენიმე თვით ადრე.

დიდი ბრიტანეთის ავიაკომპანიამ „British Airways"-ამ მარტო გლობალური ალიანსების საშუალებით, ჩრდილოეთ ამერიკასა და წყნარი ოკეანის ბაზრის დასაპყრობად დადო ხელშეკრულება „TAT EUROPA"-თან და „Deutsche BA"-თან და 1995-96 წლებში მიიღო მოგება 150 მლნ. ფუნტი სტერლინგი.

სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, სიდიდის ეკონომიკა იძლევა ხარჯების შემცირების საშუალებას, ხოლო გაქანების ეკონომიკა შემოსავლების გაზრდის საშუალებას. ეს კი, საერთო ჯამში, მნიშვნელოვნად აუმჯობესებს ავიაკომპანიის მომგებიანობას.

ყოველივე ამის გარდა, ალიანსი ავიაკომპანიას აძლევს კარგ საშუალებას გვერდი აუაროს უცხო სახელწიფოს ავიაბაზარზე მოქმედ მომაწესრიგებელ (ხშირად აშკარა პროტექციონისტულ) მექანიზმებსა და ამ სახელმწიფოს გადამზიდველებთან სტრატეგიული კავშირის შექმნის საშუალებით შეაღწიოს მის ბაზარზე. ამის კარგი მაგალითებია ისეთი ალიანსები, როგორებიცაა „British Airways" – „United Airlines", – „Texas Air", „Alitalia" – „United Airlines", რომელთა მთავარი მიზანია, ევროპული ავიაკომპანიების მიერ აშშ-ს ბაზრის პროტექციონისტული რეგულირების მექანიზმების გვერდის აქცევა

და მის ბაზარზე შეღწევა.

1990 წელს „British Airways"-ის ეკონომიკური განვითარების დირექტორმა ვიტკროფთმა და მსოფლიო მოგზაურობისა და ტურიზმის საბჭოს პრეზიდენტმა ლიპმენმა დაწერეს და გამოსცეს მოხსენება დასახელებით „ევროპული ლიბერალიზაცია და მსოფლიო საჰაერო ტრანსპორტი ტრანსნაციონალური ინდუსტრიის მიმართულებით". ამ მოხსენების დასკვნით თავში მოყვანილია თანამედროვე პირობებში ავიაკომპანიის წარმატებული მუშაობისათვის საჭირო 8 აუცილებელი პირობა, რომელთაგან ერთ-ერთი უმთავრესია ბაზრის გაფართოება, ალიანსების მოპოვების და შექმნის გზით.

ავიაკომპანიებს, რომელთაც გააჩნიათ წარმატებული მუშაობის ბაზა, ესაჭიროებათ შემდგომი ექსპანსია (რაც თანამედროვე პირობებში მათი საქმიანობის განუყოფელი ნაწილია). თუმცა, ეს არ არის მარტივი მისაღწევი, ვინაიდან რამდენიმე კონტინენტზე მტკიცე მუშაობის დამყარება და შენარჩუნება წარმოადგენს ეკონომიკურად რთულ ამოცანას კარგი ფინანსური შედეგების დროსაც კი. უცხო ბაზარზე ექსპანსია და აქ უკვე გამყარებულ მეტოქეებთან კონკურენციის აუცილებლობა დაკავშირებულია დიდ რისკთან, ვინაიდან უცხო ბაზრის ათვისებისათვის გაწეულმა დიდმა ხარჯებმა შეიძლება ვერ უზრუნველყოს აქ მომუშავე მძლავრ მეტოქეებთან კონკურენტულ ბრძოლაში გამარჯვება, რაც მოუტანს ავიაკომპანიას დიდ ზარალს.

ასეთ პირობებში გარდაუვალი ხდება იმ ღირსეული პარტნიორების ძიების საჭიროება, რომლებთანაც ალიანსი წარმოადგენს ერთადერთ საშუალებას ექსპანსიის განსახორციელებლად.

მსოფლიოში არსებობს მრავალი წარმატებული ალიანსი, მაგრამ არსებობს თვალსაზრისი, რომ ავიაკომპანიათა ალიანსები სავსეა გუშინდელ კონკურენტებს შორის არსებული შიდა წინააღმდეგობებით და ეს ალიანსები გამოიყენება დროებით, რის შემდეგაც აუცილებლად ქრება.

რა თქმა უნდა, ამ მოსაზრებაში არის ჭეშმარიტების ნაწილი, ვინაიდან სხვადასხვა ინტერესის, მიზნის და გამოყენებული საშუალების ჰარმონიზაციის პროცესი შეიძლება იყოს საკმაოდ რთული, რამაც ცალკეულ შემთხვევაში შესაძლებელია საქმე მიიყვანოს შექმ-

ნილი სტრატეგიული კავშირის გაუქმებამდე.

შიდა ურთიერთობებს ხშირად იწვევს ის ფაქტორიც, როდესაც ერთის პარტნიორი გააფორმებს სტრატეგიულ კავშირს მეორე პარტნიორის მეტოქესთან და ამით მისცემს ამ უკანასკნელს საშუალებას, გაუწიოს უფრო ძლიერი კონკურენცია მეორე პარტნიორს. ეს შეიძლება გახდეს იმის მიზეზი, რომ ძველი პარტნიორები, მეორე მოკავშირის ინიციატივით, შეწყვეტენ თანამშრომლობას.

1991 წელს ფინეთის ავიაკომპანია „Finnair"-მა და გერმანიის ავიაკომპანია „Lufthansa"-მ გააფორმეს სტრატეგიული კავშირის შეთანხმება, რომლის თანახმადაც ისინი ახორციელებდნენ თანამშრომლობას მათ მიერ შესრულებულ რეისებზე გერმანიიდან ფინეთში და ფინეთიდან გერმანიაში. ეს თანამშრომლობა მთელი 5 წლის განმავლობაში ხორციელდებოდა, საკმაო წარმატებითაც. 1996 წელს კი, „Lufthansa"-მ შექმნა თავისი მორიგი ალიანსი „Finnair"-ის მეტოქესთან, სკანდინავიელ გადამზიდველთან – „SAS". მას შემდეგ ძველ პარტნიორთან თანამშრომლობა თანდათანობით შენელდა და 1997 წელს საბოლოოდ განაწყენებულმა „Finnair"-მა ოფიციალურად შეწყვიტა ალიანსი გერმანიის ავიაკომპანიასთან. ამ განხეთქილების შემდეგ „Finnair"-მა დაიწყო ალიანსების პირადი ქსელების შენება, გააძლიერა თანამშრომლობა „Swissair Austrian Airlines" ბლოკთან, რომელშიც აგრეთვე შედის ამერიკელი გადამზიდველი „Delta Airlines"-ი (ატლანტიკის გადაღმა ბაზრის ასათვისებლად). „Finnair"-მა აგრეთვე შექმნა სკანდინავიური ბლოკი „Maersk Air"-თან და „Breathens"-თან.

ამ მოვლენებმა გაანაწყენა „Lufthansa" და მან განაცხადა, რომ „Finnair"-თან ალიანსის საბოლოო შეწყვეტის შემდეგ იგი უფრო გაზრდის ფრენების სიხშირეს გერმანიიდან ფინეთში.

თუმცა, ყოველივე ამასთან ერთად უნდა აღინიშნოს, რომ არცთუ ისე ბევრი, მაგრამ ათწლეულების განმავლობაში მდგრადად არსებული ბლოკები, მრავალი ახალი კავშირი, ახლად შექმნილი და არსებულ ალიანსებში თანამშრომლობის შემდგომი გაფართოება არ იძლევა იმის საშუალებას ვიფიქროთ, რომ მსოფლიოში ცალკეული ალიანსების შესაძლებელი მარცხები მიუთითებს სტრატეგიული კავშირების შექმნის პროცესის არაპერსპექტიულობაზე, პირიქით,

მსოფლიო საავიაციო საზოგადოება სულ უფრო მეტად რწმუნდება იმაში, რომ ალიანსების შექმნის პროცესს გააჩნია გრანდიოზული მნიშვნელობა და პერსპექტივა.

15.6. ზოგადი მოსაზრებები ალიანსების დაგეგმვასთან დაკავშირებით

ალიანსების შექმნა დაკავშირებულია გარკვეულ დანახარჯებთან და წარუმატებელი ალიანსის შემთხვევაში ავიაკომპანიისათვის არსებობს ჩადებული სახსრების დაკარგვის საშიშროება. ამის გამო, ალიანსის შექმნამდე აუცილებლად უნდა იყოს გათვალისწინებული ზოგიერთი მოსაზრება და დაცული უნდა იყოს გარკვეული სიფრთხილე და ზომიერება.

პირველ რიგში, ალიანსების შექმნის დაგეგმვისას, წარმატებული (ეფექტური) კავშირის განსახორციელებლად, აუცილებელი პირობაა ღირსეული და გამოსადეგი პარტნიორის არჩევა, რომელთანაც თანამშრომლობა მოუტანს ავიაკომპანიას ეფექტურ შედეგს.

„ალიანსების დიდი მნიშვნელობის მიუხედავად, უნდა აღინიშნოს, რომ ისინი ყოველთვის არ ამართლებენ მოლოდინს. მისი წარმატებულობა არსებითად არის დამოკიდებული ღირსეული და გამოსადეგი პარტნიორის არჩევაზე, რომელიც გაბატონებულ მუშაობას უნდა აწარმოებდეს დიდ ქალაქებში“ – განაცხადა ამერიკული ავიაკომპანიის „Mesa Air Group“-ის კორპორაციული ურთიერთობების ვიცე-პრეზიდენტმა ნენსი ბლოკმენმა.

როდესაც კავშირისათვის შერჩეული იქნება პოტენციური პარტნიორი, მასთან ალიანსის შექმნამდე დეტალურად უნდა იყოს დამუშავებული უშუალოდ კომერციული სტრატეგია: თუ რომელ ბაზრებზეა ყველაზე პერსპექტიული პარტნიორთა ერთიანი მარკეტინგული სამუშაოები, რომელ რეისებზე და რომელ ავიამარშრუტებზე თანამშრომლობა მოუტანს ავიაკომპანიას სასურველ შედეგს და ა.შ. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, იმ კრიტერიუმების შერჩევა და მომავლისათვის მარჯვედ დაგეგმვა, რომელთა საფუძველზე სხვა გადამზიდველთან თანამშრომლობაც მოუტანს ავიაკომპანიას გან-

საკუთრებით ეფექტურ შედეგებს. ალიანსის ერთ-ერთი ყველაზე ნიშანდობლივი თავისებურება არის ის, რომ ავიაკომპანიას საშუალება ეძლევა ამ ალიანსის მეშვეობით გააფართოვოს თავისი ავიახაზების ქსელი. მაგრამ აუცილებლად უნდა მოეკიდონ საჰაერო ხაზების ქსელების გაფართოებისა და დაგეგმვის საკითხს.

„ძალიან სახიფათო იქნებოდა პატარა ქვეყნიდან მსოფლიო მასშტაბების გადაზიდვების განხორციელება. ჩვენი გადაწყვეტილება იყო, გაგვეფართოვებინა ავიახაზების ქსელი ძალიან გულდასმით და ნაბიჯ-ნაბიჯ და არავითარ შემთხვევაში არ გადაგვემეტებინა ამ განვითარების შესაძლებლობებისათვის“ – განაცხადა ავსტრიული ავიაკომპანიის „Austrian Airlines“-ის პრეზიდენტმა პაპუსეკმა, გამოხატავდა რა მრავალი ეროვნული ავიაკომპანიის ხელმძღვანელობის აზრს.

მრავალი საერთაშორისო ავიაკომპანია ირჩევს ავიახაზების ქსელის მსგავს ზომიერ გზას და ახორციელებს ამას, უპირატესად, რეგიონულ საფუძველზე, რომელშიც ორი-სამი რენტაბელური შორეული – მაგისტრალური მარშრუტი ასრულებს სხვა კონტინენტებთან დამაკავშირებელ როლს და უზრუნველყოფს იქ ხელსაყრელ ტრანზიტულ შეპირაპირებებს. ეს ხდება იმის გამო, რომ ავიახაზების ქსელის გაუმართლებლად, ამბიციურად გლობალური ექსპანსია ბადებს რიგ საკმაოდ რთულ, ძნელად გადასაწყვეტ პრობლემებს.

მსოფლიო საჰაერო ტრანსპორტის ინდუსტრიაში არსებობს რამდენიმე თვალსაჩინო მაგალითი, როდესაც ცალკეული ავიაკომპანიები გახდნენ თავიანთი გამოუზომელი გლობალური გეგმის და უხეიროდ არჩეული სტრატეგიის, ანუ ავიახაზების ნამეტანი სწრაფი ექსპანსიის მსხვერპლნი. ამ სენს დასავლეთის ექსპერტები უწოდებენ „გაბნევის დაავადებას“. მსგავსი „გაბნევის დაავადებით“, თავის დროზე, ზიანდებოდნენ ისეთი მსხვილი ავიაკომპანიებიც კი, როგორებიც არიან „American Airlines“, „Pan Airlines“, „British Airways“, „KLM“ და სხვები.

თანამედროვე ავიაკომპანიები სტრატეგიულ კავშირებს ქმნიან უშუალო შეთანხმებების საფუძველზე, ითვალისწინებენ რა მასში კონკრეტულ საჭიროებებს.

თუმცა, არსებობს ალიანსის შეთანხმების სხვადასხვა საზოგა-

დოდ მიღებული ფორმები: Interline, პული (კარტელი), ფრანჩაიზი, ავიაკომპანიების ნაწილობრივი შერწყმა და სხვა. სწორედ ამ ფორმებზე დაყრდნობით, დამატებითი თუ სხვანაირი ინტერპრეტაციით იდება უშუალო აქტი. ამ შეთანხმებებში გათვალისწინებულია ყველა ის მოვალეობები, რომლებიც ერთმანეთის წინაშე გააჩნიათ მოლაპარაკებულ მხარეებს.

დღესდღეობით, მსოფლიო საჰაერო ტრანსპორტის სამყაროში შემოღებულია სტრატეგიული კავშირების შედეგად წარმოებული თანამშრომლობის შემცველობის საყოველთაო პოლიტიკა:

- კოდების საზიარო გამოყენება (გულისხმობს, რომ შეთანხმებულ ავიაკომპანიებს, მოლაპარაკების თანახმად, საშუალება ექნებათ გამოიყენონ ერთმანეთის საიდენტიფიკაციო კოდები დასაჯავშნ სისტემებში, სხვადასხვა საბუთები და ა.შ.);
- ალიანსის საერთო ემბლემით სარგებლობა;
- ერთმანეთის ავიახაზების ქსელით სარგებლობა;
- შესაბამისი ფრენები (იგულისხმება პარტნიორთა რეისები, რომლებიც შეიძლება ხელსაყრელად უპირისპირდებოდეს ერთმანეთს) განრიგების ერთობლივი შედგენა;
- გაერთიანებული ვაჭრობა (ავიაბილეთების დაჯავშნა და რეალიზაცია, თვითმფრინავების შესყიდვა პარტნიორთა საერთო მფლობელობაში და ა.შ.);
- გადაზიდვების ტევადობის ერთობლივი განსაზღვრა (დაგეგმვა);
- მომსახურების დონის ამაღლება;
- გაერთიანებული მარკეტინგი;
- ტვირთის გადაზიდვების ერთობლივი ტექნოლოგიები;
- ერთობლივი ინფორმაციული ტექნოლოგიები;
- ტარიფების განსაზღვრა (დაწესება).

როდესაც ავიაკომპანიები დებენ სტრატეგიული კავშირის შეთანხმებას, ისინი ითვალისწინებენ ყველა, რამდენიმე ან ერთი ზემოთ აღნიშნული პუნქტის შესრულებას. ამის გარდა, ალიანსის შეთანხმება შეიცავს პარტნიორთა შორის ანგარიშსწორების წესს: მგზავრების წინაშე პასუხისმგებლობის განაწილებას, ერთმანეთში წარმოქმნილი

კამათების გადაწყვეტის პირობებს და სხვა.

თანამშრომლობის შეთანხმებებს, როგორც წესი, აქვთ სპეციალური დანართები (შეთანხმება გენერალურ აგენტზე, შეთანხმება ანგარიშსწორებაზე, ჭრორატე (ეს არის შეთანხმება, რომელიც გლისხმობს სახელშეკრულებო რეისებზე ტარიფების დაწესებას) შეთანხმება და სხვა), რომლებშიც აღწერილია კონკრეტული საკითხები. დღესდღეობით, ავიაკომპანიებს შორის კომერციული შეთანხმების ყველაზე ეფექტური ფორმაა Interline შეთანხმება.

15.7. მსოფლიო ალიანსების განვითარების შემდგომი სრულყოფის გზები

15.7.1. მსოფლიო ალიანსების განვითარების თანამედროვე ტენდენციები

საავიაციო ბიზნესში გრძელდება ინტეგრაციული პროცესები, იმ ტრაგიკული სექტემბრის მოვლენების შემდეგ, როდესაც დარგი აღმოჩნდა გაკოტრების პირას. გადაზიდვების ზრდა, რომელიც ხორციელდებოდა ალიანსების წევრების მიერ, 2020 წლის ბოლო ოთხი წლის განმავლობაში გაიზარდა ორჯერ და შეადგენდა მსოფლიოში განხორციელებული გადაზიდვების 70%-ს.

მგზავრებისათვის ავიაკომპანიების თანამშრომლობა მეტად მომგებიანია: რადგან თუ ეროვნულ გადამზიდველს არ შეუძლია თვითონ გადაიყვანოს მგზავრები მსოფლიოს რომელიმე კუთხეში ის გადასცემს კლიენტს თავის პარტნიორს ალიანსში.

მომგებიანია ალიანსები ასევე თავად გადამზიდველებისთვისაც: საერთო ტექნოლოგიური ბაზა, სინქრონიზებული მგზავრთნაკადები და ურთიერთმხარდაჭერა საშუალებას მისცემს მათ მიაღწიონ ოპტიმალურ შედეგს.

არც ერთ ავიაკომპანიას არ შეუძლია მსოფლიოში მარტოდმარტო შექმნას საერთო მსოფლიო მარშრუტები.

გამოსავალი ამ მდგომარეობიდან მხოლოდ ერთია - კომპანიის გაერთიანება რომელიმე გლობალურ ალიანსში.

მსოფლიოში დომინირებს სამი დიდი ავიაალიანსი. – Skyteam (Air France), Star Alliance (აქ დომინირებს Lufthansa) და One World (British Airways). მათი თვითმფრინავებით დაფრინავენ მგზავრთა სამოცდაათი პროცენტი მსოფლიოში. მეოთხე ალიანსი – Quliflier Groop, რომელშიც შედის თერთმეტი გადამზიდველი პრაქტიკულად გამოეთიშა ამ შეჯიბრებას თავისი ლიდერების SwissAir და Sabena-ს გაკოტრების გამო. შვეიცარიულმა SwissAir-მა ახლახანს განაცხადა One World-ში შესვლის შესახებ.

დიდი ბრძოლა აქვთ ერთმანეთში გაჩაღებული „აეროფლოტისთვის" Skyteam-სა და Star Alliance. თუ აქამდე ამ კომპანიათა ხელმძღვანელობა უყენებდა „აეროფლოტს" პირობებს მესამე ტერმინალის არსებობის აუცილებლობის შესახებ „შერემეტიევოში" ახლა სიტუაცია კარდინალურად შეიცვალა ფრანგები და გერმანელები უკვე საუბრობენ იმ ხეირზე, რომელიც აეროფლოტს ელის მათ ალიანსში გაერთიანების შემთხვევაში. AirFrance-ის პრეზიდენტი ჟან-სირელ სპინეტმა აღნიშნა რომ შერემეტიევო-3-ის აშენება არასდროს არ ყოფილა აეროფლოტისთვის აუცილებლად შესასრულებელი პირობა შკყ თეამ-ში შესასვლელად. აეროფლოტმა თავის დროზე თავად განაცხადა იმის შესახებ რომ შეპირაპირების მოსახერხებლად განხორციელებისათვის აუცილებელია ახალი ტერმინალის აშენება — ამბობს Air France-ის პრეზიდენტი. ჩემი საქმე არ არის მივცე რუსებს რჩევა „შერემეტევო-3" ის მნიშვნელობის თაობაზე, რადგან სრულიად საკმარისია „შერემეტევო-3"ის მოდერნიზაცია. ჩვენთვის მთავარია შეპირაპირება გახორციელდეს სწრაფად და მოსახერხებლად.

მთავარი, როგორც გერმანელებისთვის ასევე ფრანგებისათვის, არის ხელი მიუწვდეთ უდიდეს სამარშუტო ქსელს, რომელსაც ფლობს „აეროფლოტი"

დღეს აბსოლუტური ლიდერი პირდაპირი რეისებისა და დანიშნულების პუნქტების რაოდენობის თვალსაზრისით, გაერთიანებული არიან სამარშუტო ქსელში-შტარ ალლიანცე რომელიც შეიქმნა 1997 წელს. ავიაკომპანია, რომელიც გაერთიანებულია Star Alliance-ში ასრულებს 700 რეისს დანიშნულების პუნქტებში, რომლებიც განლაგებულია მსოფლიოს 128 ქვეყანაში. გუფტჰანსა-ს აღმასრულებელი

დირექტორის იურგენ ვებერის სიტყვებით ალიანს გადაწყვეტილი აქვს შეინარჩუნოს ლიდერი პოზიციები და თან განაგრძობს კონსოლიდაციის პროცესს, დაგეგმილია, რომ ამ წელს ალიანსში გართიანდება პოლონური ავიაკომპანია Lot-ი.

Sky Team-ში, რომელიც შეიქმნა Air France-ის ინიციატივით 2000 წელს შედის AeroMexico, Korean Air და ჩეხური CSA. სავარაუდოდ ამ ალიანსის რიგები შეივსება ჰოლანდიური KLM-ით, რომელიც ახლახანს შეუერთდა Air France-ს. სექტემბრის ბოლოს Аир ფრანცე-ი დათანხმდა გამოეყიდა ჰოლანდიური ავიაკომპანიის აქციები 784 მილიონ ევროდ, ორი კომპანიის აქტივების გაერთიანებით კონტინენტზე შეიძლება გამოჩნდეს ახალი ლიდერი მგზავრთა ავიაგადაყვანის სფეროში. თუმცა British Airways-ის ხელმძღვანელობის განცხადებით არ აპირებენ ლიდერის პოზიციების დათმობას. ინგლისელებმა მოახდინეს თავიანთი გეგმების რეამინირება თავიანთ პარტნიორთან მნე ჭორლდ უდიდეს ამერიკულ ავიაკომპანია American Airlines.

„პროექტი იქნება რეალიზებული იმ შემთხვევაში თუ ევროპული ანტიმონოპოლიური ორგანოები დათანხმდებიან იმ შეთანხმებას, რომელიც ითვალისწინებს Air France და KLM-ის აქტივების გაერთიანებას". ჩანაცხადა British Airways-ის პრეს-მდივანმა ლეო სიტონმა.

ამ განცხადების შემდეგ ბაზარზე დაიწყეს საუბარი ანგლო-ამერიკული კავშირისა და ნაციონალური ესპანური ავიაგადამზიდველის „Iberia Lineas Aereas de Espana" შესაძლო გაერთიანების შესახებ. British Airways-ის მეთაურმა როდ ედინგტონმა განაცხადა იმის შესახებ, რომ მოლაპარაკებები მადრიდში, სადაც განიხილებოდა შესაძლებლობა მომავალი შეერთების შესახებ, დანიშნული იყო ჯერ კიდევ მანამდე, როდესაც გაერთიანება მოელაპარაკა KLM და Air France.

ჩვენ ვუწოდებთ მათ ალიანსებს, მაგრამ ეს უფრო მეტია, ვიდრე კომერციული შეთანხმება, რომელიც აკავშირებს ევროპულ საჰაერო კომპანიებს ოთხ ბლოკად, რომელთაც სათავეში უდგას ისეთი უდიდესი გადამზიდველები, როგორებიც არიან:

Oneworld (British Airways), Star Alliance (Lufthansa), Skyteam (Air France da Alitalia), Qualiflyer (Swiss), მაგრამ სურათი, როგორც ჩანს,

მალე უნდა შეიცვალოს, დაიწყო ნელი მოძრაობა განსაზღვრული ევროპული გადამზიდველების მიმართულებით, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან კონსოლიდაცია მოახდინონ დანარჩენი სამის მაქსიმუმ ოთხის გარშემო. ეს კონსოლიდაცია შეიძლება აღმოჩნდეს მაშველი რგოლი დარგისთვის, რომელიც განიცდის ღრმა კრიზისს, საუბარია პირველ რიგში ნაციონალურ კომპანიებზე. საუბარი იყო Alitalia-ას რეკაპიტალიზაციის შესახებ 907 მილიონით. ასევე, მძიმე მდგომარეობაში ჩავარდა Swissair-იც რომელიც ჩაეფლო ვალებში, რის შედეგადაც იგი გაკოტრდა და აღორძინდა შწისს-ის სახელით. მაგრამ ამ პროცესს წინ ხვდება ბევრი წინააღმდეგობა, ევროპული ქვეყნების მთავრობები ყოველთვის წინააღმდეგნი გამოდიოდნენ ყოველივე იმის მიმართ, რასაც შეიძლება საფრთხეში ჩაეგდო ევროპული გადამზიდველები. მაგალითად, კავშირი Air France და Alitalia -ს შორის გაფორმებული გასულ წელს. არ არის გამორიცხული, რომ ეს კომპანიები განახორციელებენ ერთმანეთის აქციების გაცვლას. მიუხედავად იმ მნიშვნელობისა, რომელსაც ანიჭებენ მხარეთა მთავრობები ამ პროცესს, მოკავშირეებს ჯერ კიდევ არ დაუწყიათ ამ პროგრამების განხორციელება, რომელზეც შეთანხმდნენ 2001 წელს. კონკრეტულად განუხორციელებელი დარჩა Air France-ისთვის Alitalia-ს აქციების 14%-ის გადაცემა. ჩგასაგებია, რომ Air France-ი ამ ეტაპზე ელის ინიციატივის შედეგებს, რომელსაც მიმართვაენ იტალიელი მთავრობები ნაციონალური ავიაკომპანიის გადასარჩენად, თუ ასეთი სიტუაცია გვაქვს Skyteam-ში, Oneworld-ში საქმე დაიძრა მკვდარი წერტილიდან. KLM-მა და British Airways-მა მიაღწიეს შეთანხმებას რეისების განაწილებასთან დაკავშირებით, მაგრამ ჰოლანდიელებს, რომლებმაც დაძლიეს კრიზისი მიახვედრე, რომ შეეძლოთ ემოქმედათ „ორი ან სამი ათწლეული". ასეთივე ხელსაყრელ სიტუაციაშია ესპანური Iberia: 2008 წლისთვის კომაპნიამ შეინარჩუნა დადებითი ბალანსი 50,2 მილიონ ევრომდე, მიუხედავად 75%-ით ვარდნისა. ესპანური მთავრობა მიმართავს ყველა ღონეს, რათა კომპანიის გარშემო შეიქმნას დადებითი კლიმატი.

Star Alliance-ში, რომელსაც მეთაურობს Lufthansa შედის ასევე SAS-ი. სკანდინავიური ავიაკომპანიის ხელმძღვანელობამ, რომელიც

ამ წელს ამთავრებს ყველაზე დაბალი შედეგებით თავისი ისტორიის მანძილზე, განაცხადა დამოუკიდებლობის შენარჩუნების შესახებ ალიანსის შიგნით. თუმცა თავისი სიტყვის თქმაც შეუძლიათ აქციონერებსაც: თუ შვეციამ გადაწყვიტა უარი თქვან თავიანთი პაკეტების 14,3 %-ზე.

დიდ ცვლილებებს ელიან Qualiflyer-ში, როგორც ჩანს, Swiss-ს აპირებს გადავიდეს Oneworld-ში. ბელგიურ DAT-ის გეგმების გაგების შემდეგ ახალმა Sabena-ამ შეწყვიტა მოლაპარაკება Virgin-თან. ავსტრალიურ კონსორციუმთან გას-თან მოლაპარაკების ჩაშლის შემდეგ ბერძნული Olympic-ი ჯერჯერობით ვერ მიადგა ვერცერთ „ნაპირს".

15.7.2. ალიანსების მნიშვნელობა ქართული ავიაკომპანიებისათვის, რეალობა და პერსპექტივები

საქართველოს, გეოგრაფიული თვალსაზრისით, გააჩნია დიდი სტრატეგიული მნიშვნელობა – ჩვენი ქვეყანა წარმოადგენს ძალზე ხელსაყრელ კვანძს ევროპასა და აზიას შორის. გეოგრაფიული მდებარეობის ფაქტორი კი, ავიაკომპანიის საქმიანობის ის შემადგენელი ნაწილია, რომელიც მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს მოღვაწეობის წარმატებულობას.

საქართველოს ადგილმდებარეობა იძლევა იმის კარგ საშუალებას, რომ მისმა გადამზიდველებმა შეაღწიონ და აითვისონ, როგორც ევროპის, ასევე აზიის ავიაგადაზიდვების ბაზრები. ამ მნიშვნელოვანი უპირატესობის სრული გამოყენების შემთხვევაში საქართველოს სამოქალაქო ავიაციას საშუალება ექნებოდა განევითარებინა თავისი საქმიანობა მართლაც შესაშური გაქანებით. მაგრამ, სამწუხაროდ, ეს არ ხორციელდება. ალბათ, მრავალი ასეული გვერდი შეიძლება დაეთმოს იმ უამრავი მიზეზის განხილვას, რომელიც აფერხებს ჩვენი ავიახაზების წინსვლას. თუმცა, ჩვენი აზრით, არსებობს მხოლოდ ოთხი უმთავრესი მნიშვნელობის ფაქტორი, რომლებიც არ იძლევიან იმის საშუალებას, რომ საქართველომ აამოქმედოს ის ბერკეტები, რომელთა მეშვეობითაც შესაძლებელია ავიაციის, როგორც ყველაზე ეფექტური სატრანსპორტო საშუალების, რეალური ათვისება. ეს

ფაქტორებია:

- მთავრობის მეტ-ნაკლებად პასიურობა სამოქალაქო ავიაციის აღორძინების განხორციელებისათვის;
- ეკონომიკური კრიზისი (როგორც ქვეყანაში, ასევე თვით ავიაკომპანიაში);
- მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის დაბალი დონე.

მოვლენების ასეთი განვითარების შემდეგ, ისეთი ადგილმდებარეობის ქვეყნის ავიაკომპანიებისათვის, როგორიც საქართველოა, ძალზედ ხელსაყრელი იქნებოდა უცხოელ (აზიის და ევროპის) გადამზიდველებთან ალიანსის შექმნა, რომლებიც მიანიჭებდნენ ქართულ ავიაკომპანიებს შემდეგ ძირითად უპირატესობებს:

- ევროპისა და აზიის ავიაგადაზიდვების ბაზრებზე პოზიციების ჩაჭიდება და გამყარება;
- სიდიდის ეკონომიკა და გაქანების ეკონომიკა;
- საქმიანობის საერთაშორისო კომერციული სტანდარტების (დონის) ათვისება და გამოყენება;
- უცხოური გადამზიდველების დახმარებით ტექნიკური აღჭურვილობის და სხვადასხვა ტექნოლოგიების (ძირითადად სააეროპორტო) სრულყოფა.

ამ პუნქტებიდან ჩანს, რომ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის აღორძინების განხორციელებისას, მისი პროგრესული წინსვლის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილი იქნება უცხოურ ავიაკომპანიებთან სტრატეგიული კავშირების შექმნა, რომელიც უზრუნველყოფს ქართული გადამზიდველების საქმიანობის ხელსაყრელ და მნიშვნელოვან გაფართოებას.

ავიაბილეთის მაღალი ტარიფებიდან გამომდინარე, მოსახლეობის გადახდისუნარიანობამ გამოიწვია მგზავრთნაკადის გადანაწილება სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებაზე.

ხშირია შემთხვევები, როდესაც მგზავრები მიემართებიან ამა თუ იმ მიმართულებით მეზობელი ქვეყნების გავლით, სადაც გაცილებით იაფია საავიაციო ტრანსპორტით სარგებლობის ღირებულება.

ეკონომიკური ტრანსფორმაციის მიმდინარე პროცესში საჰაერო ტრანსპორტს მნიშვნელოვნად ეკარგება ქვეყნის შიდა გადაზიდვების

ფუნქცია და საერთაშორისო რეისების განხორციელება ხდება ორიენტირებული.

ამჟამად, საქართველოში პრაქტიკულად არ ფუნქციონირებს რეგიონული შიდა კომერციული გადაზიდვები, ფუნქციონირებს მხოლოდ საერთაშორისო გადაზიდვები.

ეროვნულ ავიაკომპანიებთან ერთად ავიაგადაზიდვებს ახორციელებენ უცხო ქვეყნის ავიაკომპანიებიც. საქართველოს ავიაბაზარზე მოქმედი უცხოური ავიაკომპანიები ძალზედ რენტაბელური, დიდი გამოცდილებისა და პრესტიჟის მქონე და მეტად კონკურენტუნარიანნი არის, რომელთანაც ბრძოლა ამ ეტაპზე მეტად რთულია საქართველოს ავიაკომპანიებისათვის. ჩგარდა ამისა, მათ აქვთ მეტად მოქნილი სატარიფო სისტემა, რაც მგზავრთნაკადის მოზიდვის მეტად მნიშვნელოვანი პირობაა.

გარდა ამისა მომხმარებელი დაინტერესებულია მომსახურების მაღალი დონით და ფრენის განრიგის ზუსტი დაცვით. ყოველივე ამის გამო, ისინი დიდი რაოდენობით ართმევენ მომხმარებელს ქართულ ავიაკომპანიებს.

ამრიგად, როგორც ჩანს, საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის თანამედროვე მდგომარეობა მეტად არასახარბიელოა.

უნდა აღინიშნოს ქართული ავიაციის განვითარების შემაფერხებელი შემდეგი ფაქტორები:

- აუცილებელია, დარგის ეფექტიანობის ასამაღლებლად ხორციელდებოდეს პროტექციონისტული პოლიტიკა. ეს გულისხმობს იმას, რომ დაუწესდეს მნიშვნელოვანი შეღავათები ეროვნულ ავიაკომპანიებს. ეს იქნება სააეროპორტო დანახარჯები თუ ქვეყნის ბიუჯეტთან ანგარიშსწორების თვალსაზრისით;
- ერთ-ერთი ძირითადი პრობლემა ეროვნული კომპანიისათვის არის ავიაბილეთის მაღალი ტარიფი, როგორც ვიცით, ფასი დგინდება პროდუქციის თვითღირებულებიდან გამომდინარე, საწვავის და სააეროპორტო მომსახურების მაღალი ტარიფის გამო ერთი ფრენა საათის თვითღირებულება გამოდის მაღალი და ავიაბილეთის შედარებით ნაკლები ფასით ძნელია მიღწეულ

იქნას რენტაბელობის დამაკმაყოფილებელი დონე;

- საჭირო დონეზე არ ფუნქციონირებს რეკლამისა და მარკეტინგული კვლევის სამსახური ცნობილია, რომ ეფექტური რეკლამა პროდუქციის გასაღების ზრდის მნიშვნელოვანი საშუალებაა. უცილებელია, პერიოდულად ტარდებოდეს მარკეტინგული კვლევა, რომელიც განსაზღვრავს მოთხოვნის დონეს ამა თუ იმ მიმართულებით;
- იმ მრავალ მიზეზთაგან რომლებიც აფერხებენ ჩვენი ავიაციის განვითარებას, შეიძლება გამოიყოს ოთხი ძირითადი ფაქტორი:
- მთავრობის მეტნაკლებად პასიურობა სამოქალაქო ავიაციის აღორძინების განსახორციელებლად;
- ეკონომიკური კრიზისი და მსოფლიო პანდემია (როგორც ქვეყანაში, ასევე თვით ავიაკომპანიებში);
- მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის დაბალი დონე.

თუმცა, სხვა მხრივ არსებობს ფაქტორებიც, რომლებიც უიმედობის საშუალებას არ გვაძლევს, უკანასკნელი რამოდენიმე წლის განმავლობაში აშკარად იგრძნობა საქართველოს ავიაციის წინსვლა. საქართველოში იკაო-ს წარმომადგენლების ვიზიტისას გაეცნენ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის განვითარების გენერალურ გეგმას, რომლის განსახორციელებლად, როგორც ცნობილია, მიმდინარეობს ინტენსიური მუშაობა.

მოვლენების ასეთი განვითარების შემდეგ, ისეთი ადგილმდებარეობის ქვეყნის ავიაკომპანიებისათვის, როგორც არის საქართველო, ძალზე ხელსაყრელი იქნება უცხოელ (აზიის და ევროპის) გადამზიდველებთან ალიანსების შექმნა, რომლებიც მიანიჭებენ ქართულ ავიაკომპანიებს შემდეგ ძირითად უპირატესობებს:

აზიის და ევროპის ავიაგადაზიდვების ბაზრებზე პოზიციების ჩაჭიდება და გამყარება;

„სიდიდის ეკონომია“ და „გაქანების ეკონომია”;

საქმიანობის საერთაშორისო კომერციული სტანდარტების (დონის) ათვისება და გამოყენება;

უცხოელი გადამზიდველების დახმარებით ტექნიკური აღჭურვილობისა და სხვადასხვა აღჭურვილობის (ძირითადად სააეროპორტო)

სრულყოფა.

ამ პუნქტებიდან ჩანს, რომ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის აღორძინების განსახორციელებელად, მისი პროგრესული წინსვლის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილი იქნება უცხოურ ავიაკომპანიებთან სტრატეგიული კავშირების შექმნა, რომელიც უზრუნველყოფს ქართული ავიაგადამზიდველების საქმიანობის ხელსაყრელ და მნიშვნელოვან განვითრებას.

საერთაშორისო გამოცდილება კონკურენციის დაცვის სფეროში ავიაგადაზიდვების ბაზარზე და მიდგომა ავიაგადაზიდვების ბაზრის ანალიზის მიმართ

იმისათვის, რომ შეექმნა საჰაერო სივრცის ერთიანი ბაზარი, ევროსაბჭომ განახორციელა დარგის ლიბერალიზაცია სამ ეტაპად.

ეს ღონისძიებები ავიწროვებდნენ მთავრობების შესაძლებლობებს წინააღმდეგობა გაეწიათ გადაზიდვების თავისუფალი ტარიფების შეტანისათვის ევროსაბჭოში და ავიაკომპანიებს გარკვეულ მოქნილობას ანიჭებდნენ, მათ შორის ადგილების დატვირთვის საკითხში კოდ-შერინგით (შეთანხმება ავიაკომპანიებს შორის მარშრუტების, განრიგების, სლოტების, ერთიანი ტარიფების ერთობლივ გამოყენებაზე).

მეორე ეტაპი ცნობილი იქნა ღონისძიებების პაკეტის მიღებით 1990 წელს, რომლებიც მიმართული იყო უფრო მეტი თავისუფლების მიცემისაკენ ტარიფების დანიშვნის დროს და გადასაზიდი ტევადობების ერთობლივი გამოყენებისაკენ. ის აგრეთვე აძლევდა უფლებას ევროსაბჭოს ყველა გადამზიდავს გადაეყვანათ რამდენიც უნდა იმდენი მგზავრი თავის ქვეყანას და ევროსაბჭოს სხვა ქვეყანას შორის.

ევროსაბჭოს საჰაერო ტრანსპორტის ლიბერალიზაციის შემდეგი ეტაპი გახდა ღონისძიებების მიღების მესამე პაკეტი, რომლებიც გამოიყენება 1993 წლის იანვრიდან. ამ ღონიძიებებით მყარდებოდა მომსახურეობის გაწევის თავისუფლება ევროსაბჭოს ფარგლებში და (1997 წლის აპრილიდან) კაბოტაჟური გადაზიდვების თავისუფლება (ევროსაბჭოს ერთი ქვეყნის ავიაკომპანიის უფლება იფრინოს ევროსაბჭოს სხვა ქვეყანაში განლაგებულ მარშრუტზე).

საჰაერო ტრანსპორტის ლიბერალიზაციის ღონისძიებათა მესამე

პაკეტი ითვალისწინებდა: ევროსაბჭოს ავიაკომპანიების ექსპლუატანტის ლიცენზიის გაცემის მოთხოვნებს; ევროსაბჭოს ყველა ექსპლუატანტის ლიცენზიის მქონე ავიაკომპანიის ღია მიღწევადობას ყველა მარშრუტისადმი ევროსაბჭოს ფარგლებში და სამგზავრო ტარიფების სრული თავისუფლების მინიჭებას, ეროვნულ ავიაინსტანციებში დამტკიცების გარეშე.

შედეგად, ეს ერთიანი ბაზარი გავრცელებული იქნა ნორვეგიაზე, ისლანდიასა და შვეიცარიაზე. ღონისძიებათა მესამე პაკეტის მიღებიდან 15 წლის შემდეგ, მოხდა საავიაციო ბაზრის ევოლუცია და წარმოიშვა მისი სამართლებრივი სისტემის მოდერნიზაციის აუცილებლობა. 2006 წლის ივლისში ევროკომისიამ წამოაყენა წინადადება მომხდარიყო საჰაერო ტრანსპორტის ერთიანი ბაზრის ნორმატიული ბაზის გათანამედროვება და გამარტივება მესამე პაკეტის სამი მოქმედი დირექტივის ერთიან დოკუმენტად გაერთიანების გზით, როგორც პირველი ნაბიჯი საკანონმდებლო ბაზის კონსოლიდაციისაკენ, იმავდროულად დაიწყო მოსამზადებელი სამუშაო სამოქალაქო ავიაციის სრულყოფილი ევროპული კოდექსის შესამუშავებლად, რომელიც შემდეგ პრინციპებზე იქნება დამყარებული.

უსაფრთხოება. ერთიანი ევროპული ბაზრის უმნიშვნელოვანეს უპირატესობას წარმოადგენს საფრენი უსაფრთხოების და მგზავრთა უსაფრთხოების მაღალი დონე საჰაერ ტრანსპორტის ყველა რგოლში. სტატისტიკით, ავიაცია - ეს არის ტრანსპორტის ერთ-ერთი ყველაზე უფრო უსაფრთხო სახეობა, უსაფრთხოების მხრივ კი ევროპა ინარჩუნებს პირველ ადგილს უსაფრთხოების ერთიანი და მაღალი სტანდარტების ხარჯზე.

მგზავრთა უფლებები. არის რა მონრეალის კონვენციის მონაწილე და ამ საერთაშორისო ხელშეკრულების შესასრულებლად ევროსაბჭომ მიიღო დირექტივა ავიაკომპანიის ხელმძღვანელების პასუხისმგებლობის შესახებ ჯანმრთელი მგზავრის სიკვდილის ან მისი ჯანმრთელობისათვის ზარალის მიყენების გამო, ავიაკატასტროფის შედეგად ან ბარგის დაყოვნების მიზეზით. ჩგარდა ამისა ევროსაბჭომ მიიღო კომპენსაციის და მგზავრისათვის მხარდაჭერის აღმოჩენის წესები, მისთვის ბორტზე დაჯდომაზე უარის თქმის, რეისის გა-

დადების ანდა ხანგრძლივად დაგვიანების შემთხვევაში.

ეკოლოგიური ტრანსპორტი. გარემომცველი სამყაროს დაცვის მიზნით, ინერგება კიდევ უფრო მკაცრი მაქსიმალური ნორმები ხმაურთან და გამონაბოლქვ გაზებთან დაკავშირებით, რომლებსაც საჰაერო ლაინერები აწარმოებენ, ეკოლოგიურად სუფთა ტექნოლოგიებში ინვესტიციების ჩადების და საჰაერო ტრასების ოპტიმიზაციის ხარჯზე.

სოციალური საკითხები. ერთიანმა ბაზარმა უნდა მიგვიყვანოს შრომის პირობების გაუმჯობესებასთან საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში. ევროკომისია იძლევა შესაბამისი ეროვნული და საერთო ევროპული კანონების სათანადოდ გამოყენების გარანტიას.

ერთიანი ბაზრის წარმატება. საჰაერო ტრანსპორტის ერთიანმა ბაზარმა ევროსაბჭოში უკვე მოუტანა გიგანტური მოგება სამოქალაქო ავიაციის მომსახურეობის მომხმარებლებს. ჯერ-ერთი, ერთიანი საავიაციო ბაზრის შექმნის მომენტიდან 1993-2020 წლამდე, საჰაერო ტრასების რაოდენობა ევროსაბჭოში გაიზარდა 170%-ით დღეს საჰაერო ტრანსპორტი უფრო მეტად ემსახურება ქალაქებს და მოშორებულ რაიონებს. მგზავრებისათვის შეთავაზებულია უფრო მეტი დანიშნულების პუნქტი და პირდაპირი რეისი ჰაბებში (კვანძოვანი აეროპორტები) გადაფრენის ნაცვლად.

გარდა იმისა, რომ მგზავრები ევროსაბჭოში კვლავ აწყდებიან საავიაციო მომსახურეობის მონოპოლურ პროვაიდერებს, უკანასკნელ წლებში გამოჩენილი დაბალტარიფიანი გადამზიდავები ახდენენ სრულიად ახალი ბიზნეს-მოდელის დემონსტრირებას, ცვლიან რა „მფრინავი პუბლიკის" ჩვევებს ბევრ ევროპულ ქვეყანაში.

ევროსაბჭოს ბაზრის გაფართოებამ 2004 წელს კიდევ ერთხელ მოახდინა საჰაერო ტრანსპორტის ერთიანი ბაზრის უპირატესობის დემონსტრირება. სამთავრობო შეზღუდვების მოხსნის შემდეგ საჰაერო გადაზიდვების მოცულობა ევროსაბჭოს ახალ ქვეყნებში უკანასკნელი ორი წლის განმავლობაში გაორმაგდა.

ევროსაბჭოს საგარეო საავიაციო პოლიტიკა. საჰაერო ტრანსპორტის ერთიანი ბაზრის წარმატების გამო, ევროსაბჭოს გადაწყვეტილი აქვს ანალოგიურ ეფექტს მიაღწიოს ავიაკომპანიებისათვის და ავი-

ამგზავრებისათვის იმ ქვეყნებში გადაფრენისას, რომლებიც ევროსაბჭოს წევრები არ არიან.

მჭიდრო თანამშრომლობის განვითარებას ავიაგადაზიდვების სფეროში ევროსაბჭოს მეზობელ ქვეყნებთან საკმაო სარგებელი მოაქვს, გარდა წმინდა ეკონომიკურისა, იგი ევროსაბჭოს ქვეყნებს აძლევს ისეთ უპირატესობას, როგორიცაა საფრენი და სამგზავრო უსაფრთხოების და საჰაერო ტრანსპორტის ეფექტურობის ამაღლება ევროსაბჭოს მიმდებარე ტერიტორიებზე.

2006 წლის ივნისში ხელმოწერილი იქნა შეთანხმება საერთო ევროპული საავიაციო ზონის შექმნის შესახებ (სესზ). ამ შეთანხმების თანახმად, ერთიან ბაზარში შევლენ პარტნიორი ქვეყნები სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპიდან (ალბანეთი, ბოსნია და ჰერცოგოვინა, ხორვატია, მაკედონია, ჩერნოგორია, სერბია).

როგორც კი სესზ — პარტნიორები სრულად მიიღებენ ევროსაბჭოს საავიაციო წესებს, სესზ-ს ავიაკომპანიები მიიღებენ სრულ მიღწევადობას გაფართოებულ საერთოევროპულ ერთიან საავიაციო ბაზარზე. ეს გაუხსნის ახალ საბაზრო შესაძლებლობებს - ინტეგრირებული ბაზრის მონაწილე ქვეყანას, 500-მილიონზე მეტი მოსახლეობით.

გლობალური საავიაციო შეთანხმებანი. ევროკავშირი მიიღწვის იქითკენ, რომ დადოს ყოველმხრივი საავიაციო შეთანხმებანი დანარჩენ ძირითად პარტნიორებთან. ასეთი შეთანხმებანი ყოველთვის მიმართული უნდა იყოს ბაზრის ლიბერალიზაციისაკენ და სამართლებრივი თანამშრომლობისაკენ, კერძოდ, ისეთ საკითხებში, როგორიცაა საფრენი და სამგზავრო უსაფრთხოება. ეს არის საჰაერო კავშირგაბმულობის შესახებ შეთანხმებების სრულიად ახალი მოდელი. საქმე ეხება არა უბრალოდ „ღია ცას", არამედ „საერთო ცას", რომელიც ნებას მოგვცემს შევქმნათ გარემო ავიაკომპანიებს შორის კონკურენციისთვის, უსაფრთხოების უმაღლესი დონის უზრუნველსაყოფად და სამოქალაქო ავიაციის განვითარებისათვის, მგზავრთა საკეთილდღეოდ.

ასეთი სამუშაოს შედეგი გახდა 2007 წლის 30 აპრილის აშშ-სა და ევროკავშირს შორის ავიაგადაზიდვების შესახებ ახალი ხელშეკ-

რულების ხელმოწერა ამერიკულ-ევროპულ სამიტზე ვაშინგტონში. ავიაგადაზიდვების ბაზრის ლიბერალიზაციას ბოლომდე ეწინააღმდეგებოდა დიდი ბრიტანეთი, რამდენადაც ბრიტანეთის ავიაკომპანიები ასრულებენ ყველა ტრანსატლანტური გადაფრენის 40%. ახალი შეთანხმების ძალაში შესვლასთან ერთად მათ მოუხდათ კონკურენციის გაწევა სხვა ევროპელ ავიაგადამზიდავებთან.

2008 წლის 30 მარტიდან შეწყდა ტრანსატლანტიკური რეგულირება ორმხრივი შეთანხმებებით აშშ-სა და ევროკავშირის ცალკეულ სახელმწიფოთა შორის. ახლა ნებიმიერ ევროპელ ავიაგადამზიდს შეუძლია შეასრულოს რეისი ევროკავშირის ნებისმიერი აეროპორტიდან აშშ-ს ნებისმიერ აეროპორტში და პირიქით. მაგალითისთვის, გერმანულ „lufthanzas" შეუძლია შემოგვთავაზოს პირდაპირი გადაფრენები პარიზიდან ნიუ-იორკში. მაგრამ შიდა რეისები კვლავ შეუძლიათ შეასრულონ მხოლოდ შესაბამისი კონტინენტების ავიაკომპანიებს.

საავიაციო ტრანსპორტის, ისევე, როგორც სხვა ეკონომიკური სექტორის რეგულირება კონკურენციის სფეროში ხორციელდება ევროპის კომისიის მიერ, ევროსაბჭოს შექმნის შესახებ ხელშეკრულების 81 და 82 მუხლებში შემავალი ნორმების საფუძველზე.

ევროსაბჭოს 1/2003 ევროპის კომისიის რეგლამენტი უზრუნველყოფს მას ეფექტიური ინსტრუმენტებით კონკურენტული პრინციპების დარღვევის ფაქტების გამოსავლენად საავიაციო გადაზიდვების სფეროში, საავიაციო ტრანსპორტის ფუნქციონირების ჩათვლით მარშრუტებზე ევროსაბჭოსა და მესამე ქვეყნებს შორის. ალიანსი და შერწყმები ავიაკომპანიებს შორის. ალიანსები ავიაგადამზიდავებს შორის ჩვეულებრივ ექცევა რომის ხელშეკრულების 81 (1) მუხლის აკრძალვის ქვეშ, ძირითადად იმის გამო, რომ ალიანსის პარტნიორები ჩვეულებრივ თანხმდებიან მოახდინონ ფასების, გაფრენების სიხშირის, განრიგის და ბილეთების გაყიდვის კოორდინირება. უფრო მეტიც, ხშირად ისინი ერთმანეთს შორის იყოფენ გადაზიდვების მოცულობას, „მგრძნობიარე" ინფორმაციას, ხანდახან კი მოგებასაც.

ავიაკომპანიების შერწყმის დროს კონკურენციის დონის შემცირების ხარისხის ანალიზისას ჩვეულებრივ გამოყოფენ ბაზრის ორ

სახეობას: თანხვდომი მარშრუტები - მარშრუტები, რომელთა დროსაც ფუნქციონირებს ორი ან მეტი ალიანსის პარტნიორი; არათანმხვდომი მარშრუტები, რომელთა დროსაც ფუნქციონირებს ალიანსის ერთი პარტნიორი.

ამასთან ერთად, ალიანსი შეიძლება არც მოხვდეს 81 (1) მუხლის ზემოქმედების ქვეშ 81 (30 მუხლის შესაბამისად, თუ ერთობლიობაში დაცული იქნება ოთხი პირობა:

1. ეკონომიკური სარგებლის მიღწევა ალიანსისგან ფასობრივი ან ხარისხობრივი ეფექტიურობის სახით. გადამზიდავებმა აუცილებლად, რამდნადაც ეს შესაძლებელია, უნდა მოიყვანონ საკმარისიო საფუძვლები და გაზომონ განსაზღვრული გამოხატულებით ის სარგებლობანი, რომლებიც ან უკვე იყვნენ მოღწეულნი ალიანსის საქმიანობაში, ანდა განსაზღვრონ, თუ როდის იქნებიან ისინი მიღწეულნი.

2. მომხმარებელმაც უნდა მიიღოს სარგებელი ასეთი ალიანსისაგან. კერძოდ, მომხმარებლებმა შეიძლება მოიგონ ფრენების სიხშირის ან დამატებითი ადგილების რაოდენობის გაზრდით, უფრო მოხერხებული განრიგით, ფრენების უკეთესი განაწილებით დღის განმავლობაში, რომლის შედეგიც იქნება დანიშნულების პუნქტებისა და გადაჯდომების დიდი არჩევანი, ნაკლები მოსაცდელი დრო, ხარისხობრივად გაუმჯობესებული ფრენები და გადასახადის დაწევის შესაძლებლობა, როგორც ხარჯების ეფექტურობის შედეგი.

3. კონკურენციის შეზღუდვა ალიანსის შესახებ ხელშეკრულებაში უნდა იყოს გონივრული და დაფუძნებული უნდა იყოს განსაზღვრული ეფექტურობის მიღებაზე. ევროკომისიის ამოცანა მოცემულ შემთხვევაში იმაში მდგომარეობს, რომ გარკვეული იქნას, შეიძლება თუ არა, რომ ხარჯების შემცირება და ხარისხის ამაღლება მხოლოდ ალიანსის წარმოქმნის შემთხვევაში ხდებოდეს.

4. კონკურენციის თავიდან აუცილებლობა. იმისათვის, რომ შევაფასოთ, ემუქრება თუ არა ალიანსის წარმოშობა კონკურენციის თავიდან აცილებას, თითოეული მარშრუტი, რომელზეც განსაზღვრული იყო კონკურენციის შესაძლებელი შეზღუდვა გულმოდგინედ უნდა იქნას გაანალიზებული. ანალიზის ჩატარებისას აუცრლებელია

გავითვალისწინოთ, თუ „რა შეიძლება შემოგვთავაზონ“ ალიანსის წევრებმა სანაცვლოდ.

ხსენებული ანალიზი ითვალისწინებს ორ შემდეგ ელემენტს:

1. რეალური კონკურენციის დონეს თითოეულ გამოსაკვლევ მარშრუტზე. ამასთან ფასდება, როგორც ალიანსის შესაძლებლობები, ასევე მისი კონკურენტების რაოდენობა და ძალა. მთლიანად ბაზრის წილი საავიაციო სექტორში განისაზღვრება გადასაყვან მგზავრთა რაოდენობით. ასევე შეიძლება გათვალისწინებული იყოს მარშრუტების სიხშირე (მაგალითად რეისების რაოდენობა კვირაში). საავიაციო ალიანსები, განსაკუთრებით იმ მარშრუტებზე, რომლებიც ერთმანეთს ემთხვევა, ხელს უწყობენ მათ მონაწილეთა მიერ ბაზრის დიდი ნაწილის დაკავებას, თუმცა ეს არ ნიშნავს, რომ კონკურენცია ბაზარზე მოცილებული იქნება.

2. კონკურენტური ზეწოლა ბაზრის სხვა მონაწილეებზე, რომლებიც შეიძლება წარმოიშვან ალიანსის შექმნის შედეგად. ხსენებული ზეწოლა შეიძლება გამოხატული იყოს ბაზარზე შესვლის ბარიერების წარმოქმნის შედეგად, რომელიც შეიძლება მდგომარეობდეს სლოტების მიღწევადობის შეზღუდვაში (დროის ინტერვალები საჰაერო ლაინერების მოფრენასა და გაფრენას შორის), მიწაზე მყოფ ინფრასტრუქტურებში შეღწევადობაში.

ავიაკომპანიის არადისკრიმინაციული მიღწევადობა აეროპორტის მომსახურეობამდე. საჰაერო ტრანსპორტის ლიბერალიზაციის წარმატება ევროკავშირში მყარდება აეროპორტის მომსახურეობამდე არადისკრიმინაციული მიღწევადობის უზრუნველყოფის ღონისძიებებით.

ავიაკომპანიათა მრავალი წარმატებული კავშირის მიუხედავად, არსებობს თვალსაზრისი, რომ გადამზიდველების მიერ ალიანსების გამოყენება მხოლოდ დროებითია და ისინი სავსეა შიდა წინააღმდეგობებით, ვინაიდან სხვადასხვა ინტერესების, მიზნებისა და გამოყენებული საშუალებების ჰარმონიზაციის პროცესი შეიძლება იყოს საკმაოდ რთული, რამაც ცალკეულ შემთხვევებში შესაძლებელია საქმე მიიყვანოს შექმნილი ალიანსის გაუქმებამდე, მაგრამ მრავალი წლის განმავლობაში მდგრადად არსებული ბლოკები, ბევრი

ახალი ალიანსის შექმნა და არსებულ კავშირებში თანამშრომლობის შემდგომი გაფართოება არ იძლევა საშუალებას, რომ ვიფიქროთ, რომ ალიანსის შექმნის პროცესი არის არაპერსპექტიული. ვინაიდან ცალკეულ შემთხვევებში კავშირების მარცხები არ ნიშნავს იმას, რომ ეს პროცესი მთლიანობაში იყოს შეფერხებული. მსოფლიო საავიაციო სამყარო სულ უფრო და უფრო რწმუნდება იმაში, რომ ამ პროცესს გააჩნია დიდი მნიშვნელობა და პესპექტივა.

პულის ხელშეკრულებაში მონაწილეთა უმრავლესობა აღიარებს, რომ ერთი პარტნიორი მეორის რეისს ეკიდება, როგორც საკუთარს, მგზავრების მომსახურების, რეკლამირების, კლიენტურის მოზიდვის თვალსაზრისით. თუმცა პარტნიორები რჩებიან რეალურ კონკურენტებად, ამიტომ ცდილობენ გადაზიდონ ყველაზე ხელსაყრელი ტვირთები თავიანთი რეისებით, რამდენადაც პულის საერთო ფონდში შემოსვლის მხოლოდ ნაწილი შეიტანება.

ხელსაყრელი იქნება ეროვნული გადამზიდველებისათვის ფრანჩაიზინგული ხელშეკრულების გამოყენება. ეს საშუალებას მისცემს ავიაკომპანიას გააფართოვოს საჰაერო ხაზებზე არსებული ქსელი, რაც მნიშვნელოვანია გაყიდვის შესაძლებლობების და ბაზრის დაფარვის თვალსაზრისით, ავიაკომპანიას მიეცემა საშუალება, დამატებითი მომსახურება შესთავაზოს მომხმარებელს.

ამრიგად, ეროვნულმა გადამზიდველმა მაქსიმალურად უნდა გამოიყენოს, მსოფლიო პრაქტიკაში დამკვიდრებული ხელშეკრულებები, რაც ხელს შეუწყობს მისი საქმიანობის ქსელის გაფართოებას ასევე მისცემს საჰაერო ხაზების მაქსიმალურად ექსპლოატაციის შესაძლებლობას. ეს, ცხადია, გაზრდის მოგებას, ხელს შეუწყობს ეროვნული ავიაკომპანიის გავლენის გაზრდას საჰაერო ბაზარზე, რაც შესაბამისად დადებით გავლენას იქონიებს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის განვითარებაზე.

ალიანსების შექმნას გააჩნია დიდი მნიშვნელობა ქართული ავიაკომპანიებისათვისაც, ვინაიდან ჩვენი ქვეყნის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა იძლევა იმის კარგ საშუალებას, რომ აზიურ და ევროპულ ავიაკომპანიებთან ალიანსების მეშვეობით შევაღწიოთ, როგორც დასავლეთის, ისე აღმოსავლეთის ავიაბაზრებზე. აგრეთვე,

ავითვისოთ მუშაობის ის დონე, რომელიც გააჩნიათ მსოფლიოში ცნობილ ავიაკომპანიებს და წარვმართოთ ჩვენი გადამზიდველების საქმიანობა ისე, როგორც საერთაშორისო ავიაკომპანიის სტატუსს შეეფერება.

§16. ნაცვალგების (პარიტეტის) პრინციპის დაცვის საკითხები ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებისას საქართველოსა და რუსეთის ფედერაციის მაგალითზე

მოწესრიგებულ სატრანსპორტო სისტემას და ინფრასტრუქტურას უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება ქვეყნის ეკონომიკის სწრაფად განვითარებისათვის, რადგან სწორედ ტრანსპორტზეა დამოკიდებული, როგორც ადამიანების, ასევე ტვირთის გადაადგილება, როგორც ქვეყნის შიგნით, ასევე მის ფარგლებს გარეთ. შეიძლება ითქვას, რომ ტრანსპორტი არის ქვეყნის ეკონომიკის ერთგვარი შემაკავშირებელი ელემენტი, რომელიც საზოგადოებრივი წარმოებისა და განაწილების მრავალ სახეობას მოიცავს.

თუმცა, ვეხებით არა ზოგადად სატრანსპორტო სამართალთან დაკავშირებულ საკითხებს, არამედ საქართველოსა და რუსეთის ფედერაციას შორის საჰაერო ტრანსპორტით საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებულ აქტუალურ პრობლემებს, კერძოდ კი ნაცვალგების (პარიტეტის) პრინციპის დაცვას. „ნაცვალგების პრინციპი ნიშნავს სახელმწიფოს მიერ უცხოური ავიასაწარმოსათვის გარკვეული უფლებებისა და უპირატესობების მინიჭებას იმ პირობით, რომ ანალოგიური უფლებები და უპირატესობები მიენიჭება საკუთარ ავიასაწარმოს იმ სახელმწიფოში, სადაც ის ახორციელებს საერთაშორისო ავია გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებულ საქმიანობას".

აღსანიშნავია, რომ უკანასკნელ წლებში განვითარებულმა პოლიტიკურმა მოვლენებმა, 2008 წლის აგვისტოს ომმა და სხვა ფაქტორებმა განაპირობა საქართველოსა და რუსეთს შორის რეგულარული ფრენების გაუქმება. რეგულარული ფრენები პოლიტიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე ხან უქმდება, ხან აღდგება, თუმცა

ამ ფაქტმა სახელმწიფოსა და ერთადერთ ეროვნულ ავიაკომპანიას შორის გარკვეული დაპირისპირება წარმოშვა, რაც დაკავშირებულია ფრენის სიხშირესთან.

აქ გაანალიზებულია საქართველოსა და რუსეთს შორის დადებული საერთაშორისო ხელშეკრულების ძირითადი დებულებები რეგულარული ფრენების აღდგენასთან დაკავშირებით. ასევე, განხილულია ქართული ავიაკომპანიების ინტერესების დაცვის მნიშვნელობა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ურთიერთობებში.

საქართველოსა და რუსეთს შორის დადებულია საერთაშორისო ხელშეკრულება[124] „საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ" (შემდგომში „საერთაშორისო ხელშეკრულება"), რომელიც 1994 წლიდან მოქმედებს და სწორედ იგი წარმოადგენს საქართველოსა და რუსეთს შორის საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების ერთ-ერთ საერთაშორისო სამართლებრივ საფუძველს. მიუხედავად, ხსენებული საერთაშორისო ხელშეკრულების ძალაში ყოფნისა, პოლიტიკური ვითარების დაძაბვის გამო 2006 წლიდან რეგულარული საჰაერო მიმოსვლა საქართველოსა და რუსეთს შორის შეწყდა, რუსეთის ფედერაციის ცალმხრივი გადაწყვეტილებით. თუმცა, რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის შეზღუდვა ხელს არ უშლიდა სახელმწიფოებს შორის არარეგულარული (ჩარტერული) რეისების განხორციელებას. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ზემოხსენებული საერთაშორისო ხელშეკრულების დანართის შესაბამისად რუსეთსა და საქართველოს შორის რეგულარული ფრენის სიხშირე განისაზღვრებოდა 10/10 სიხშირით, რომლის მიხედვითაც ქართულ და რუსულ ავიაკომპანიებს უფლება ჰქონდათ, განეხორციელებინათ კვირაში ათ-ათი რეისი, 2020 წლის მდგომარეობით ეს სიხშირეა — 18/18 ზამთარში, 21/21 კი ზაფხულში[125].

საქართველოსა და რუსეთს შორის საჰაერო მიმოსვლასთან და-

[124] საერთაშორისო ხელშეკრულება და შეთანხმება - შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და რუსეთის ფედერაციის მთავრობას შორის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ, ხელმოწერილია 1993 წლის 8 ოქტომბერს, ხოლო ძალაში შევიდა 1994 წლის 31 მარტს.

[125] იხ. საავიაციო ხელისუფლებებს შორის 2015 წლის გაფორმებული ოქმი <favt.gov.ru/public/materials//e/2/0/1/1/e201174d895fe6a707a7d20882e60646.pdf?fbclid=IwAR1cYSHJlKmaihqlW7QIIP3DZXQVRr8vBUrvpxulyK9uDdM8KgCX8h3cECA>

კავშირებული ურთიერთობები რეგულირდება შესაბამისი საერთაშორისო ხელშეკრულებით. აღნიშნული ხელშეკრულება არეგულირებს მათ შორის ტარიფების დადგენასთან, ფრენების მოცულობასა და განრიგთან დაკავშირებულ საკითხებს.

ტარიფის განსაზღვრასთან ერთად საკმაოდ მტკივნეულ საკითხს წარმოადგენს ფრენების მოცულობა თბილისსა და მოსკოვს შორის, კერძოდ, ამ დროისათვის განსაზღვრულია 21/21 სიხშირე, თუმცა აღნიშნული მოცულობა მხოლოდ რუსეთის ავიახაზების მიერ არის სრულად ათვისებული და ქართული მხრიდან „ჯორჯიან ეარვეის"-ი მხოლოდ 14 ფრენას ახორციელებს. შესაბამისად, კითხვის ნიშნის ქვეშ დგება, რამდენად კანონიერად განხორციელდა საერთაშორისო ხელშეკრულების თავდაპირველი ვერსიით დადგენილი მოცულობის (10/10) ცვლილება.

საერთაშორისო ხელშეკრულების მე-13 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, „მხარეების მიერ დანიშნულ ავისაწარმოებს მიეცემათ შესაბამის ტერიტორიებს შორის დაწესებულ მარშრუტებზე სახელშეკრულებო ავიახაზების ექსპლუატაციისათვის სამართლიანი და თანაბარი პირობები". ცალსახაა, რომ აღნიშნული პუნქტის შესაბამისად, ორივე მხარის ავიაკომპანიებისათვის სამართლიანი და თანაბარი პირობების მინიჭებას უპირატესი მნიშვნელობა გააჩნია.

იმისათვის, რომ დადგინდეს, რამდენად დაიცვეს ქართულმა და რუსულმა საავიაციო ხელისუფლებებმა საერთაშორისო ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პროცედურა ფრენების სიხშირის განსაზღვრასთან დაკავშირებით, საჭიროა დეტალურად იქნეს განხილული ხსენებული საერთაშორისო ხელშეკრულების რამდენიმე დებულება. მე-13 მუხლის მე-5 და მე-6 პუნქტების მიხედვით, მხარეების ავიაკომპანიები ფრენების სიხშირესა და განრიგს ათანხმებენ ერთმანეთში, რომელსაც შემდგომში ამოწმებს თითოეული სახელმწიფოს საავაციო ხელისუფლება. იმ შემთხვევაში, თუ ავიასაწარმოები ვერ შეძლებენ ფრენების განრიგის შეთანხმებას, მაშინ ეს საკითხი გადაწყდება საავიაციო ხელისუფლებების მიერ. ამასთანავე, ავიასაწარმოებმა შეთანხმების პროცესში მხედველობაში უნდა მიიღონ მე-13 მუხლის მე-3 პუნქტი, რომლის თანახმადაც ავიახაზები ვალ-

დებული არიან, გაითვალისწინონ დანიშნულ მარშრუტებზე გადაზიდვის საზოგადოებრივი მოთხოვნები და წარდგენილი მოცულობა უნდა განისაზღვროს დატვირთვის გონივრული კოეფიციენტის შესაბამისად.

აშკარაა, რომ რუსეთსა და საქართველოს შორის საჰაერო მიმოსვლასთან დაკავშირებული საკითხები უპირველესად სწორედ ხსენებული საერთაშორისო ხელშეკრულებით რეგულირდება, რომელიც საკმაოდ ზუსტად განსაზღვრავს ფრენების მოცულობისა და განრიგის შეთანხმებისა და დადგენის პროცედურას. „ჯორჯიან ეარვეის"-ის პოზიციის ერთ-ერთი საკითხი სწორედ ხელშეკრულებით განსაზღვრული პროცედურის დარღვევა იყო. ქართული ავიაკომპანიის წარმომადგენლის თქმით, „ჯორჯიან ეარვეის"-ს არათუ არ შეუთანხმებია ფრენების მოცულობა და განრიგი რუსულ ავიაკომპანიებთან, არამედ საერთოდ არ იყო ჩაბმული მოლაპარაკების პროცესში. შესაბამისად, საავიაციო ხელისუფლებების მხრიდან იკვეთება საერთაშორისო ხელშეკრულების დარღვევის ფაქტი, რამაც გარკვეულწილად დააზიანა ქართული ავიაკომპანიის ინტერესები და უფლებები.

აქვე უნდა აღინიშნოს, მეორე მხარის, კერძოდ კი რუსული ავიაკომპანიების პოზიცია, რომელთა განცხადებითაც ფრენების სიხშირე 10/10 ან 14/14 არარენტაბელურია მათთვის. შესაბამისად, რუსული მხარე მხოლოდ იმ შემთხვევაში იყო თანახმა რეგულარული ფრენების განახლებაზე, თუ ფრენის სიხშირე გაიზრდებოდა.

ნაცვალგების პრინციპის დაცვის პრობლემა — საერთაშორისო ხელშეკრულებით გარანტირებული სამართლიანობისა და პროპორციულობის პრინციპი, ერთი შეხედვით, ფორმალურად დაცულია, თუმცა შინაარსობრივად რამდენად არის დაცული, საკმაოდ საკამათოა. გარკვეულ შემთხვევებში, ზემოაღნიშნული პრინციპი მეტწილად მოიცავს და საკუთარ თავში გულისხმობს ნაცვალგებას ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა შორის[126]. შესაბამისად, საჭიროა გაირკვეს, რა ადგილი უჭირავს და რა მნიშვნელობა აქვს პროპორციულობის/ნაცვალგების პრინციპს მსგავსი ტიპის საერთაშორისო ურთიერთო-

[126] **H. Wassenbergh** - Public International Air Transportation Law in (a) New Era, 1976, 42.

ბაში. ზოგადად ნაცვალგება შეიძლება, განიმარტოს, როგორც შესაბამისობა დარღვეულ ვალდებულებასა და დარღვევამდე არსებულ ურთიერთობას შორის, რომელიც მიზნად ისახავს განსხვავებულ მდგომარეობას შორის სამართლებრივი ბალანსის შენარჩუნებას[127].

აღსანიშნავია, რომ საქართველოსა და რუსეთს შორის საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანასთან დაკავშირებული ურთიერთობები რეგულირდება არა მხოლოდ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ხელშეკრულებით, არამედ „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" საერთაშორისო კონვენციით. კონვენცია, ორმხრივი საერთაშორისო ხელშეკრულების მსგავსად, მიზნად ისახავს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოდ და მოწესრიგებულად განვითარებას, შესაძლებლობათა თანასწორობის საფუძველზე. აღნიშნული კონვენციის 44-ე მუხლის „ვ" პუნქტის მიხედვით, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის ერთ-ერთი უპირველესი მიზანი სწორედ ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა უფლებების სრული პატივისცემა და ავიასაწარმოებისთვის ფრენის სამართლიანი შესაძლებლობის უზრუნველყოფაა. შესაბამისად, აღნიშნული კონვენციის უმთავრესი ამოცანაა სამართლიანი და თანაბარი პირობების უზრუნველყოფა ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს შორის საჰაერო მიმოსვლის პროცესში. კონვენციის მსგავსად, ორმხრივი საერთაშორისო ხელშეკრულების მიზანს წარმოადგენს ორივე მხარისათვის ბაზრის ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა, თუმცა ფაქტობრივად ეს ჩანაწერი ვერ ხორციელდება სხვადასხვა პოლიტიკური თუ ეკონომიკური მიზეზის გამო. ამასთანავე, ნაცვალგების პრინციპის განხორციელებით, ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუძლია, შეუზღუდოს მეორე სახელმწიფოს ავიაკომპანიას ზედმეტი წვდომა ბაზარზე, რათა დაიცვას საკუთარი ავიაკომპანიის ინტერესები და მიანიჭოს მას ბაზარზე წვდომის თანაბარი შესაძლებლობა[128].

შეიძლება ითქვას, რომ სახელმწიფოები, ნაცვალგების პრინციპზე დაყრდნობით, ნებას რთავენ სხვა სახელმწიფოს ავიაკომპანიებს

[127] E. Cannizzaro - The Role of Proportionality in the Law on International Countermeasures, EJIL 2001, p. 901.

[128] W. Schwenk, R. Schwenk - The Principles and Practice of International Aviation Law, 2014, p. 75.

ისარგებლონ მათი საჰაერო სივრცით, თუმცა თითოეული სახელმწიფო ცდილობს, დაიცვას საკუთარი ავიაკომპანიების ინტერესები სწორედ ამ პრინციპზე დაყრდნობით[129]. ამასთან, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ მიმოსვლის ხაზები, ისევე როგორც რეგულარული ფრენებისათვის გამოყენებული დასაფრენი პუნქტების რიცხობრივი თანასწორობა, მკაცრად არ არის დაკავშირებული ნაცვალგების პრინციპთან. შესაბამისად, აღნიშნული პრინციპი არ მოითხოვს შეთანხმების მონაწილეების მიერ ერთმანეთისათვის მიცემული უფლებისა და უპირატესობის აბსოლუტურ იდენტურობასთან დაკავშირებით. ნაცვალგება გულისხმობს რეგულარული ფრენის ორგანიზებასთან დაკავშირებული ერთმანეთის ინტერესების, შესაძლებლობებისა და რეალური ვითარების გათვალისწინებას.

ზემოხსენებული მსჯელობიდან გარკვეულწილად იკვეთება ხელშემკვრელი სახელმწიფოების ინტერესი, დაიცვან თავიანთი ავიახაზების უფლებები და მისცენ მათ მეორე სახელმწიფოს ბაზარზე წვდომის თანაბარი და სამართლიანი შესაძლებლობა. იმისათვის, რომ თეორიულ მსჯელობას პრაქტიკული დატვირთვა მიეცეს, საჭიროა გამოიკვეთოს პროპორციულობის პრინციპის დარღვევის ფაქტობრივი შედეგი.

გასათვალისწინებელია, რომ რეგულარული ფრენები საქართველოსა და რუსეთს შორის მხოლოდ 2015 წლის შემოდგომაზე აღდგა, რაც ნიშნავს იმას, რომ დაახლოებით სამი თვის განმავლობაში რუსულმა ავიახაზებმა უფრო მეტი მგზავრი გადაიყვანეს საქართველოს აეროპორტებიდან, ვიდრე ქართულმა ავიაკომპანიამ, რაც მეტყველებს პარიტეტის პრინციპის დაცვის პრობლემაზე, რაც, უპირველეს ყოვლისა, უარყოფითად აისახება ქართული ავიაკომპანიის ინტერესებზე.

რუსეთი და ევროკავშირი სამოქალაქო ავიაციის დარგში საკმაოდ მჭიდროდ თანამშრომლობენ, აღნიშნულის დასტურად თუნდაც ის ფაქტია, რომ ევროკავშირი მთლიანი მოცულობის გაზისა და ნავთობის დაახლოებით ერთ მესამედს რუსეთიდან იღებს. შესაბამისად, ევროპა საკმაოდ დიდი და მნიშვნელოვანი ბაზარია რუსეთისათვის

[129] W. Schwenk, R. Schwenk - Aspects of International Co-operation in Air Traffic Management, 1998, p. 162.

და ამ ქვეყნის ეკონომიკის განვითარება მეტწილად სწორედ ევროპის ქვეყნებთან თანამშრომლობაზეა დამოკიდებული[130].

აღსანიშნავია, რომ პროპორციულობის მიხედვით 2019 წლის მონაცემებით, ევროპის სახელმწიფოთაგან რუსეთის მიმართულებით ყველაზე დიდი მოცულობა ფრენებისა გერმანიაზე მოდიოდა (39%). რაც შეეხება სხვა სახელმწიფოებს, საჰაერო ფრენების მოცულობის მხრივ ესპანეთს 12%, საფრანგეთს 11%, დიდ ბრიტანეთს 8.5%, ფინეთს კი მხოლოდ 7% ჰქონდა ფრენის სიხშირისა რუსეთთან მიმართებაში. რაც არ უნდა გასაკვირი იყოს, ევროპის განვითარებულ სახელმწიფოებიც კი არათანაბარ პირობებში იმყოფებიან რუსულ ავიაკომპანიებთან შედარებით ფრენების განხორციელების სიხშირით.

ყურადღება უნდა მიექცეს იმ ფაქტსაც, რომ გარდა ფრენის სიხშირის არაპროპორციულობისა ევროპული ავიაკომპანიებისათვის დამატებით პრობლემას წარმოადგენს რუსული ავიახაზისთვის — „აეროფლოტი"-სთვის დამატებითი როიალტის გადახდის ვალდებულება, რაც გათვალისწინებულია რუსეთსა და ევროპის სახელმწიფოებს შორის დადებული ორმხრივი საერთაშორისო ხელშეკრულებებით საჰაერო მიმოსვლის კონტროლის შესახებ.

საინტერესოა, რომ უარყოფითი ბალანსი რუსეთის ფედერაციასთან ფრენის სიხშირესთან დაკავშირებით არა მხოლოდ ევროპის წამყვან სახელმწიფოებს, არამედ ამერიკის შეერთებულ შტატებსაც კი აქვს. უფრო კონკრეტულად კი 2013 წლის 13-14 თებერვლის მემორანდუმის თანახმად, რუსეთის ფედერაცია და ამერიკის შეერთებული შტატები შეთანხმდნენ, რომ აშშ-ის სამგზავრო ავიახაზებს კვირაში მხოლოდ 63 ორმხრივი ფრენის განხორციელების უფლება აქვს რუსეთის ფედერაციის მიმართულებით, ხოლო რაც შეეხება ტვირთის გადაზიდვას, ამ შემთხვევაში მხოლოდ 23 ორმხრივი ფრენის განხორციელება შეუძლიათ აშშ-ის ავიაკომპანიებს.

სრულიად განსხვავებული მდგომარეობაა რუსეთის ფედერაციის ავიაკომპანიებთან დაკავშირებით, მათ უფლება აქვთ კვირაში

[130] Commission of the European Communities - Communication from the Commission to the European Parliament and the Council – A Framework for Developing Relations with the Russian Federation in the Field of Air transport, 2005, p. 5.

86 ორმხრივი ფრენა განახორციელონ აშშ-ის მიმართულებით, რაც მნიშვნელოვნად აღემატება აშშ-ის ავიახაზების მიერ განსახორციელებელი ფრენების რაოდენობას. აღნიშნული ციფრები ნათლად მეტყველებს რუსეთის ფედერაციის საჰაერო სივრცის მნიშვნელობაზე, როგორც ევროპული სახელმწიფოებისათვის, ასევე აშშ-თვის.

მნიშვნელოვანია, განისაზღვროს ფრენის სიხშირის შეზღუდვის საკითხი საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობასა და რუსეთის ფედერაციის მთავრობას შორის დადებული ხელშეკრულების ჭრილში[131]. ხსენებული ხელშეკრულების მე-11 მუხლი საკმაოდ მკაცრად არეგულირებს სამართლიან კონკურენციასთან დაკავშირებულ პირობებს. კერძოდ, პირველი პუნქტი განსაზღვრავს, რომ თითოეული მხარე ვალდებულია, უზრუნველყოს თანაბარი და სამართლიანი პირობები ორივე მხარის ავიაკომპანიებისათვის, ხოლო მეორე პუნქტი კი ადგენს, რომ თითოეული მხარე მიიღებს ყველა საჭირო ზომას საკუთარი იურისდიქციის ფარგლებში, რათა აღმოფხვრას დისკრიმინაციის ან არასამართლიანი კონკურენციის ნებისმიერი გამოვლინება, რაც უარყოფითად მოქმედებს მეორე მხარის მდგომარეობაზე. უფრო მეტიც, ზემოაღნიშნული ხელშეკრულება ავალდებულებს, როგორც აშშ-ის, ასევე რუსეთის ფედერაციის ავიაკომპანიებს, მხედველობაში მიიღონ მეორე მხარის ავიაკომპანიების ინტერესები რეისების განხორციელების პროცესში, რათა უარყოფითი ზეგავლენა არ მოახდინონ მეორე მხარის ავიაკომპანიის მომსახურებაზე.

მიუხედავად სამართლიანი კონკურენციის საკითხის რეგულირებისა, აშკარაა, რომ რუსული ავიაკომპანიები უპირატესობით სარგებლობენ აშშ-ის ავიაკომპანიებთან მიმართებაში. აღნიშნული ფაქტი კი გარკვეულწილად იმაზეც მიუთითებს, რომ სიხშირეთა არათანაბარი რაოდენობა შესაძლოა, ყოველთვის არ გულისხმობდეს პარიტეტის დარღვევას ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების პროცესში.

---

[131] ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობასა და რუსეთის ფედერაციის მთავრობას შორის დადებულია ხელშეკრულება საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ 1994 წლის 14 იანვარს. ხელმისაწვდომია: http://www.state.gov/documents/organization/114333.pdf (28.05.2019).

აშკარაა, რომ საქართველო ერთადერთ გამონაკლისს არ წარმოადგენს, რომელიც არათანაბარ და არასამართლიან მდგომარეობაში იმყოფება რუსეთის მიმართულებით საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებისას. მიუხედავად, მხარეებს შორის არსებული ორმხრივი საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა, რუსეთის ფედერაციის დომინანტური პოზიცია აიძულებს სხვა სახელმწიფოებს დათმობაზე წავიდნენ ფრენების სიხშირესთან და მოცულობასთან დაკავშირებით.

ზემოხსენებულ სახელმწიფოებს შორის დადებული საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე აშკარად იკვეთება საჰაერო მიმოსვლის სიხშირესთან დაკავშირებული ხარვეზები, კერძოდ კი პარიტეტის პრინციპის დარღვევის შემთხვევები. მართალია, ფორმალურად სამართლებრივი ნორმები დაცულია, თუმცა სიღრმისეულად თუ მივუდგებით აღნიშნულ საკითხს, ცალსახაა, რომ რუსეთის ფედერაციის ავიაკომპანიებს მნიშვნელოვანი უპირატესობა გააჩნდათ ქართულ ავიაკომპანიასთან შედარებით, რომელსაც სავარაუდოდ კიდევ უფრო გაუჭირდება ღირსეული კონკურენციის გაწევა საკმაოდ ძლიერი რუსული ავიაკომპანიებისათვის. არათანაბარი კონკურენცია კიდევ უფრო თვალსაჩინო გახდება, თუ იმ ფაქტსაც გავითვალისწინებთ, რომ რუსული ავიაკომპანიები გარკვეული სუბსიდიებით სარგებლობენ სახელმწიფოსაგან.

მიუხედავად ზემოხსენებულისა, აღსანიშნავია და საყურადღებოა ის ფაქტიც, რომ ევროპის წამყვან სახელმწიფოებს და ამერიკის შეერთებულ შტატებსაც კი არათანაბარი ბალანსი აქვს რუსეთის მიმართულებით საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის კუთხით, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ ზემოხსენებული პარიტეტის დაცვის პრობლემები მხოლოდ ქართულ ავიაკომპანიას არ აწუხებს.

ყოველივე ზემოხსენებულის საფუძველზე შეიძლება ითქვას, რომ არსებული პოლიტიკური და ეკონომიკური მდგომარეობა, მნიშვნელოვანი რესურსების ქონა, უზარმაზარი ტერიტორიის ფლობა და საჰაერო სივრცის მნიშვნელობა, რუსეთის ფედერაციას უპირატეს, დომინანტურ მდგომარეობაში აყენებს საქართველოსთან მიმართებაში, რომელსაც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებულ

ურთიერთობებში ალბათ საკმაოდ გაუჭირდება საკუთარი პირობების კარნახი. თუმცა, ისიც უნდა გავითვალისწინოთ, რომ ზედმეტი დათმობითა და ეროვნული და უცხოური ავიაკომპანიების არათანაბარ პირობებში ჩაყენებით შესაძლოა, მნიშვნელოვნად დავაზიანოთ ქართული კომპანიის ინტერესები და საფრთხეც კი შევუქმნათ მის კონკურენტუნარიანობას ზოგადად საავიაციო ბაზარზე.

§17. სამოქალაქო ავიაციაში სათბურის გაზების ემისიის კვოტებით ვაჭრობის შესახებ ევროპარლამენტის დირექტივის თაობაზე (2008 წლის 19 ნოემბრის №2008/101/EC)

2009 წლიდან (აშშ-ის, ჩინეთის, ინდოეთის და სხვა სახელმწიფოთა) საერთაშორისო რეისების მგზავრები ევროპაში ან ევროპის გავლით მოგზაურობისას დაწესებული მოსაკრებლებისა და გადასახადების გარდა იხდიან ევროპის ჰაერის „დაბინძურების" გადასახდს. ხმაურის დონის შემცირებისა და უსაფრთხოების მოთხოვნების გამკაცრების გარდა, მათ მოუწევთ ექსპლუატაციაში მყოფი საჰაერო ხომალდების ეკოლოგიურობასა და ეკონომიურობაზე ზრუნვაც.

დაფრინავს ყველა, ხოლო ვიხდით ჩვენ — ბუნებრივია, გადასახადის გადახდა მოუწევთ არა მათ, არამედ თითოეულ უცხოურ ავიაკომპანიას, რომლებიც ახორციელებენ საერთაშორისო საჰაერო ავიაგადაყვანა—გადაზიდვებს ევროპაში, ხოლო ავიაკომპანიები, როგორც წესი, ამ გადასახადის გადახდას დააკისრებენ მგზავრებს. ევროკავშირის დირექტივა სამოქალაქო ავიაციაში სათბურის გაზების ემისიის კვოტებით ვაჭრობის შესახებ ძალაშია 2012 წლის 1 იანვრიდან[132]. მის მიღებას ევროკავშირი ამართლებს იმით, რომ თვითმფრინავები აბინძურებენ ევროპის ჰაერს (2012 წლის 1 იანვრიდან ყველა ავიაკომპანია, რომელიც ახორციელებს რეისებს ევროპის ქვეყნებში, ვალდებულია მიიღოს სათბურის გაზების ემისიის კვოტები თავისი გადაზიდვების მოცულობასთან პროპორციულად, ასევე, განახორციელოს ემისიების მონიტორინგი, ანგარიშგება და კონტროლი).

[132] 19.11.2008 ევროპარლამენტის დირექტივა №2008/101/EC, <eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:008:0003:0021:en:PDF>

თვითმფრინავები აზიანებენ ეკოლოგიას — ცნობილი ფაქტია, მაგრამ ეს სრული სიმართლე არაა. ვინ უფრო მეტად აბინძურებს ჰაერს — ევროპული თუ უცხოური ავიაკომპანიები? ყველაზე მეტად ევროპის საჰაერო სივრცეს დღე და ღამე ესპლუატაციას უწევენ ადგილობრივი — ევროპული ავიაკომპანიები. კოვიდ 19 პანდემიამდე მათ მიერ დღეში სრულდება დაახლოებით 50 ათასი რეისი. საქართველოს ავიაკომპანიების მიერ 2019 წლის მონაცემებით საზღვარგარეთ გადაყვანილ იქნა 5.210.000 ათასი მგზავრი[133]. სტატისტიკური მონაცემები გვიჩვენებს შემდეგს: ევროპული კომპანიები არიან მთავარი დამნაშავეები „თავიანთი" ჰაერის დაბინძურებაში. მაგრამ „ევროპული" მათემატიკით გამოდის, რომ ევროპული ჰაერის დაბინძურებისათვის უფრო მეტს გადაიხდიან უცხოური და არა ევროპული ავიაკომპანიები, რაც ნამდვილად არასამართლიანია და წააგავს დისკრიმინაციას, ვინაიდან საქართველოს ავიაკომპანიების მიერ ევროკავშირის კვოტების შეძენა მათ დაუჯდებათ რამდენიმე ასი ათასი ევრო, ხოლო 2025 წლამდე აღნიშნული თანხა მიაღწევს რამდენიმე მილიონს. რასაკვირველია, საქართველოს მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ნაწილი ფინანსურად ვერ გასწვდება ევროკავშირში ავიარეისებით მოგზაურობის ღირებულებას. ევროპასა და საქართველოს შორის ვითომ და დარეგულირებული საჰაერო მიმოსვლის ფარგლებში თავისუფალი საჰაერო გადაყვანა—გადაზიდვებს ემუქრება დაცემა. საქართველოსა და ევროკავშირს შორის უვიზო მიმოსვლის რეჟიმი, შესაძლებელია, არამოთხოვნადი გახდეს.

ადამიანის უფლებებზე დაყრდნობილი კომერცია. ამგვარად, კვოტებით ვაჭრობა აყენებს სასიკვდილო დარტყმას გადაადგილების თავისუფლებას, რომელიც თავის მხრივ გარანტირებულია „ადამიანის უფლებებისა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის შესახებ" 1950 წლის ევროპული კონვენციით[134]. ევროკავშირი ხშირად მიუთითებს სხვებს, თუ როგორ უნდა იქნას დაცული ადამიანის უფლებები, ხოლო ახლა თვით ევროკავშირი აწესებს ეკოლოგიურ ხარკს გადაადგილების თავისუფლებაზე, რაც თავის მხრივ მიუღე-

[133] იხ. https://gcaa.ge /statistika

[134] http://www.idpclub.ge/uploads/prodimgs/7ccb18b041195d32810f45ec5e882ff1.pdf

ბელია კონვენციით დადგენილი სამართლის უზენაესობის თვალსაზრისით. ამ კონვენციის არსებობის მთელი ისტორიის განმავლობაში დღემდე არავის უცდია ასე გულახდილად მოეხდინა ადამიანის უფლებების კომერციალიზაცია. არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება დავუშვათ ამ საკითხის მფარველობა და ხელშეწყობა. სტრასბურგში ევროპული სასამართლოს მიერ ადამიანების უფლებებზე მიღებულ გადაწყვეტილებებში მოიპოვება გადაადგილების თავისუფლების თვითნებური შეზღუდვის დაგმობისა არაერთი მაგალითი. სწორედ ისინი გვაძლევენ საფუძველს სამოქალაქო ავიაცის სფეროში კვოტების ვაჭრობასთან დაკავშირებით ევროკავშირის ქმედებებს მივცეთ კონვენციით დადგენილი გადაადგილების თავისუფლებების გარანტიის დარღვევის კვალიფიკაცია. კონვენციის შესაბამისად კვოტებით ვაჭრობა არის არამართლზომიერი და უკანონო.

საერთაშორისო ფრენებზე გადასახადის დაწესება პირდაპირ და უშუალოდ უკავშირდება საერთაშორისო ავიაკომპანიების მომსახურებით მოსარგებლე საქართველოს მოქალაქეთა ფართო სპექტრის უფლებებსა და ინტერესებს. მათ მიერ კვოტის იძულებით შეძენით ევროკავშირი უხეშად არღვევს ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირების სფეროში დადგენილ მსოფლიო წესებს. არც „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენცია[135] და არც ორმხრივი შეთანხმებები საჰაერო მიმოსვლის შესახებ არ აწესებს და არ ითხოვს ეკოლოგიური გადასახადების გადახდას უცხო ქვეყნების საჰაერო სივრცეში საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულებისათვის. ნებართვა მსგავსი ფრენების განსახორციელებლად გაიცემა არა გადასახადების ამოღებით, არამედ ორმხრივი შეთანხმებებისა ან ეროვნული კანონმდებლობის საფუძველზე. თავისი ბუნებით მსგავს გადაწყვეტილებებს აქვთ ადმინისტრაციული ხასიათი და გადაწყვეტილებებით ვაჭრობა მიუღებელია. ასეთია მსოფლიო პოლიტიკა, რომელიც ჩამოყალიბდა გასული საუკუნის 20-იან წლებში. ევროკავშირის ინიციატივა დააწესოს კვოტებით ვაჭრობა არსებითად ანგრევს დადგენილ მსოფლიო წესრიგს.

ზღვაზეც დაწესდა ხარკი. ღია ზღვის თავზე ფრენის თავისუ-

[135] იხ. matsne.gov.ge

ფლება არ არის ერთადერთი, რომელიც განსაზღვრავს ტერიტორიული წყლების საზღვრებს გარეთ არსებული საჰაერო სივრცის გამოყენების რეჟიმს. ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 მუხლის მიხედვით[136], ღია ზღვის თავზე მოქმედებს ამ კონვენციის მე-2 დანართით („ფრენის წესები") დადგენილი ფრენის წესები. ფრენის წესებს, რომლებიც, ღია ზღვის თავზე ფრენისას უნდა დაიცვან ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოების საჰაერო ხომალდებმა, ფრენის მხოლოდ ის წესები მიეკუთვნება, რომლებიც იკაო-ს მიერ საერთაშორისო ნორმადაა აღიარებული. ღია ზღვის თავზე საჰაერო სივრცეში იკაოს ფრენის წესების უდავო დაცვის შესახებ ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 მუხლის მოთხოვნა მოწოდებულია უზრუნველყოს ყველა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფრენის ერთიანი უსაფრთხო რეჟიმი. სართაშორისო სრუტეების თავზე ფრენის რეჟიმი ჩამოყალიბდა ამ სრუტეებზე ნებისმიერი საფრენი აპარატის თავისუფალი და დაუბრკოლებელი ფრენის პრაქტიკის გავლენით, რომლის შედეგადაც დამკვიდრდა საერთაშორისო სრუტეებზე ფრენის თავისუფლების ჩვეულებრივი ნორმა. „საზღვაო სამართლის შესახებ" გაეროს 1982 წლის კონვენციამ[137] არსებითად ასახა ეს პრაქტიკა, მაგრამ არა ყველა საერთაშორისო სრუტის მიმართ.

ევროკავშირის კვოტებით ვაჭრობის შესახებ დირექტივის მოქმედება არ შემოიფარგლება მხოლოდ ევროპის ტერიტორიით, არამედ ვრცელდება ყველა სუვერენული სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, ასევე მსოფლიო ოკეანეზე და ითვალისწინებს ხარკის ამოღებას არა მხოლოდ ფრენის ევროპის მონაკვეთიდან, არამედ მთლიანი მარშრუტიდან მიუხედავად იმისა, თუ საიდან იწყება ის. საქართველოს გადამზიდველებისათვის ეს გულისხმობს იმას, რომ მათ დაეკისრებათ მთელი მარშრუტის გადახდა, მაგალითად, თბილისი—ლონდონი, უცხოური გადამზიდველებისათვის, მაგალითად, ჩინელი ავიაკომპანიებისათვის პეკინი—ბარსელონა, პეკინი—პარიზი და ა.შ.

გადამზიდველებისათვის საერთაშორისო ფრენების მარშრუტის ეროვნულ მონაკვეთებზე გადასახადის დაწესებით, მაგალითად, რუსეთის მონაკვეთზე, ევროკავშირი არღვევს სხვა სახელმწიფო-

[136] იქვე

[137] იხ. <www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml>

თა სუვერინიტეტს, მათ ტერიტორიულ საზღვრებსა და იურისდიქციას. უცხო ქვეყნების ტერიტორიაზე დირექტივების დაწესებითა და გავრცელებით ევროკავშირი ხელყოფს საერთაშორისო სამართლით განსაზღვრულ შიდა საქმეებში ჩაურევლობის პრინციპს.

ევროკავშირი საერთაშორისო ფრენის მარშრუტებიდან ასევე აპირებს გადასახადის დაწესებას ღია ზღვის, სრუტეებისა და არქიპელაგის წყლების თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეში, რაც პირდაპირ ეწინააღმდეგება „საზღვაო სამართლის შესახებ" 1982 წლის გაეროს კონვენციას[138]. მაგალითად, თუ საჰაერო ხომალდი გამოფრინდა ავსტრალიიდან და გადაკვეთა მრავალი საზღვარი, გადაუფრინა ღია ზღვას, საერთაშორისო სრუტეებსა და არქიპელაგის წყლებს, გადასახადს გადაიხდის მთელი მარშრუტის მიხედვით ავსტრალიის გამომგზავნი აეროპორტიდან ევროპაში დანიშნულების აეროპორტამდე. საეჭვოა, რომ მსოფლიო თანამეგობრობა და იკაო (სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია) მიიღებს ღია ზღვის თავზე ფრენების თავისუფლების კომერციალიზაციის პოლიტიკას, რადგან ის ძირს უთხრის ღია ზღვის თავისუფლებას, რომელიც ჯერ კიდევ XVII საუკუნეში იქნა დადგენილი დიდი ჰოლანდიელი იურისტის-საერთაშორისო სამართლის მკვლევრის ჰიუგო გროციუსის მიერ.

§18. კოვიდ-19 პანდემიის ფონზე თანამედროვე საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სამართლებრივი პრობლემები და პერსპექტივები

კორონავირუსის პანდემიამ ისეთი კრიზისი გამოიწვია, რომლის მსგავსიც ისტორიას არ ახსოვს - ის სამუდამოდ შეცვლის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციას.

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ისტორიაში იყო გარკვეული პერიოდი, როდესაც სახელმწიფო გატაცებული იყო საკუთარი ეროვნული ფრენების სისტემის შექმნით. მალე გაირკვა, რომ ასეთი წესების მრავალფეროვნება იმგვარია, რომ საერთაშორისო სა-

[138] იქვე

ჰაერო ტრანსპორტზე აღნიშნული წესებით ფრენა პრაქტიკულად შეუძლებელია. აი, ამიტომ დადგა დღის წესრიგში ფრენების ერთგვაროვანი წესების შექმნის აუცილებლობა, მხოლოდ კოლექტიური ძალისხმევით, საერთაშორისო ორგანიზაციის ჩარჩოებში. სწორედ ასეთი ამოცანა დაუსახა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას (შემდგომში იკაო) ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციამ. მისი მიღება ასოცირდება მსოფლიო საზოგადოების მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების სურვილთან, საჰაერო სივრცეში ადამიანთა და ტვირთის ნაკადების რეგულარული მოძრაობის ორგანიზებასთან და ამ მიზნისთვის ავტორიტეტული და გავლენიანი ორგანიზაციის შექმნასთან, რომელსაც ეწოდება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (იკაო).

საქართველოს საავიაციო ხელისუფლება ითვალისწინებს საერთაშორისო საჰაერო სერვისების მარეგულირებელი წესების, პროცედურების, მარეგულირებელი ნორმების ჰარმონიზაციას, მათი ეროვნული ინტერესების გათვალისწინებით. საქართველო იყენებს იკაო—ს პოტენციალსა და შესაძლებლობებს ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის განვითარებაში, ეროვნული საავიაციო კომუნიკაციების ინფრასტრუქტურის ფორმირებასა და საჰაერო კვალიფიციური პერსონალის უზრუნველყოფაში.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი უპირატესად არეგულირებს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობას. ეს საქმიანობა მოიცავს საერთაშორისო ფრენებს, მგზავრებისა და ტვირთის საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას ერთი ქვეყნიდან მეორეში. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო რეგულარული თუ არარეგულარული ფრენები ხორციელდება ერთი მიზნით - მგზავრებისა და ტვირთის განსაზღვრული საერთაშორისო საჰაერო მარშრუტებით გადაყვანა-გადაზიდვისათვის. მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში სამოქალაქო ავიაციის როლი განსაკუთრებით დიდია. ტრანსპორტის მსოფლიო სისტემა წარმოუდგენელია ავიაციის გარეშე. მისი ნებისმიერი დროებითი გაჩერებაც კი, პრაქტიკულად ტოლფასია სტიქიური უბედურებისა, რომელიც იწვევს ქვეყნის ეკონომიკისა და ყოფის პარალიზებას. სამოქალაქო ავიაცია გვევლინება, როგორც საერთაშორისო

საჰაერო ტრანსპორტი. ამ საქმიანობის შედეგად, სახელმწიფოთა შორის მათი ტერიტორიის თავზე რეგულარული და არარეგულარული საერთაშორისო ფრენების ორგანიზაციის გამო, აღმოცენდება სპეციფიკური სახელმწიფოთაშორისი საავიაციო ურთიერთობები. ასეთი ფრენების შესრულება რეგულირდება სპეციალური აერსანავიგაციო წესებით, რომლებიც ქმნის საერთაშორისო ფრენების რეჟიმს. მისი მთავარი ამოცანაა, რეგულარული და არარეგულარული ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვის მიზნით.

სამოქალაქო ავიაცია და პანდემიის ამჟამინდელი სიტუაციის ანალიზი

2020 წლის მარტიდან მსოფლიოს მასშტაბით კოვიდ 19-ის გავრცელების შესაჩერებლად საერთაშორისო ფრენები გაუქმდა და სახელმწიფოების მხრიდან დაწესდა შეზღუდვები, რამაც თითქმის მთლიანად შეაჩერა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა. მსოფლიო პანდემიამ მყისიერი და მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია მსოფლიო ეკონომიკაზე. ხარჯების შემცირების მრავალფეროვანმა სტრატეგიამ გავლენა მოახდინა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სექტორზე, რომელიც მოიცავს უამრავ სუბიექტს, დასაქმებასა და ღირსეული და ავტორიტეტული დარგის ინფრასტრუქტურის შექმნაზე. იკაო, ჯანდაცვის საერთაშორისო ორგანიზაციამ და შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციამ დააგროვა საკმაო გამოცდილება წინა კრიზისული სიტუაციების შედეგად, რაც გარკვეულწილად ეხმარება დარგს ამ რყევებისგან გამოწვეული პრობლემების დაძლევაში[139].

საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების სხვადასხვა პროგნოზის თანახმად[140], 2019 წლის მაჩვენებლების საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა სრულად შეიძლება აღდგეს 2024 წელს, საავიაციო

---

139 იხ. <https://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/impacts-and-responses/WCMS_755910/lang--en/index.htm>

140 იხ. საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (იატა) ოფიციალური ვებგვერდი <https://www.iata.org/en/programs/cargo/>

სფეროს სხვადასხვა სპეციალისტის ვარაუდით, ეს შეიძლება იყოს წლის დასაწყისი ან დასასრული, მაგრამ არა უადრესი საწყისად დასახელებული თარიღისა[141]. ამასთან, თუკი ადრე თუ გვიან, გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობა 2019-ში გადაყვანილთა რიცხვს გაუტოლდება, მაშინ მსოფლიოში საავიაციო ინდუსტრიის ზრდის ტემპი, ველარ შეედრება პანდემიამდე პერიოდის მონაცემებს - ამბობს Embraer-ის მარკეტინგის დირექტორი **მაიკლ ნოვაკი**. „ბოლო 10 ან 20 წელი იყო ეკონომიკური სუპერციკლი, რომელიც აღარასოდეს განმეორდება; ეს არის: სტრუქტურული ცვლილებები მგზავრთა ქცევაში, ეკოლოგიის საკითხები, მწვანე ეკონომიკა. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ ვერასდროს დავუბრუნდებით A380-ს, ასეთ ბაზარს და ასეთ სცენარს" - დასძინა ნოვაკმა[142].

ავიაბილეთების კიდევ უფრო მაღალი ფასები, ნაკლები საჰაერო მარშრუტები, ფრენამდე წინასამედიცინო შემოწმებები და კიდევ უფრო ნაკლები უფასო კვება. კორონავირუსის პანდემიამ შექმნა ახალი ერა ავიაგადაზიდვებში. ფაქტობრივად, ცარიელი აეროპორტები იმის დადასტურებაა, რომ კორონავირუსის პანდემიამ გავლენა მოახდინა საავიაციო ინდუსტრიის პრაქტიკულად ყველა ნაწილზე. სახელმწიფოები მზად უნდა იყვნენ დარგის წყვეტილი და ხანგრძლივი აღდგენისთვის.

სულ რამდენიმე კვირაში კორონავირუსმა თითქოს შეაჩერა სამოქალაქო ავიაციის განვითარების ათწლეულები, ავიამიღწევები, რომელიც ერთ-ერთი უდიდესი კულტურული და ეკონომიკური მოვლენა იყო სამყაროში, მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ. ახლა კი ყველაფერი შეჩერებულია. ანალიტიკური კომპანიების მონაცემებით, იანვრის შემდეგ მთელ მსოფლიოში ავიაკომპანიებმა საჰაერო ხომალდების ტევადობის 70 პროცენტზე მეტი შეამცირეს.

ავიაკომპანიები, ასევე შეშფოთებულნი არიან იმ ფაქტით, რომ ადამიანები ალბათ არ მოისურვებენ ჩაკეტილ სივრცეებში ყოფნას, მას შემდეგაც კი, როდესაც ვირუსი უკვე კონტროლქვეშ იქნება. საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (შემდგომში **იატა**)

[141] დაწვრილებით იხ. <https://www.aex.ru/exp/>
[142] იხ. <https://novostivl.ru/post/85987/>

მიერ ჩატარებული კვლევის თანახმად[143], პოტენციური მგზავრების 40 პროცენტზე მეტი შეზღუდვების დასრულების და საზღვრების გახსნის შემდეგ კიდევ ექვსი თვის განმავლობაში ფიქრობს დალოდებას. ამიტომ, ზოგიერთი ავიაკომპანია აპირებს ცარიელი ადგილების დატოვებას, მინიმუმ, მოძრაობის განახლების დასაწყისში, რათა მომხმარებლებს უფრო მეტი თავისუფალი პირადი სივრცე ჰქონდეთ.

საერთაშორისო ფრენის დროს მკაფიოდ იქნება განსაზღვრული პირობები - საავიაციო შეზღუდვების აუცილებლობა, ურთიერთდაშორება, აგრეთვე, მგზავრის რეგისტრაციის პირობები - დისტანცია. ფრენის დროს ბევრი ამოცანა იქნება სადეზინფექციო სამუშაოების თვალსაზრისით, თვითმფრინავი მზად და აღჭურვილი იქნება შესაბამისი სიტუაციისთვის, ეს კი დაკავშირებულია დამატებით ფინანსურ უზრუნველყოფასთან.

ექსპერტების შეფასებით, აეროპორტის დარბაზში შემოწმების პროცესი გაცილებით მეტხანს გაგრძელდება. ჩვეულებრივი შემოწმებების გარდა, ჩატარდება სამედიცინო გამოკვლევებიც. ამასთან, მოკლევადიანი ფრენებისთვის საჭიროა მინიმუმ 70 პროცენტიანი დასაქმება, რათა ფრენა მომგებიანი იყოს. თვითმფრინავების გამტარობის შესაძლებლობის 33 პროცენტით შემცირებით, ავიაკომპანიები ამ მდგრადობის დონეს ქვემოთ დაწევენ.

წინასწარი შეფასებით, ავიაკომპანიები ზარალით იფრენენ, როცა სრული სპექტრის სერვისის შემთავაზები გადამზიდავები შეიძლება, ძირითადად, შორ მანძილზე პრემიუმ საქალაქთაშორისო აბონენტებს დაეყრდნონ. იატა-ს ხელმძღვანელის განცხადებით, ყველას მოუწევს ფასების სტრატეგიის გადახედვა[144]. თავის მხრივ, ზოგიერთმა ქართულმა ავიაკომპანიამ 2020 წელს, საჰაერო ხომალდის ბორტზე შეიტანა გარკვეული აღჭურვილობა - სათვალეები, ნიღბები, ხელთათმანები ან დამცავი კოსტიუმები. ევროკომისია ამზადებს წესების პროექტს, რომლის შესაბამისადაც ავიაკომპანიებმა უნდა შეცვალონ ფრენის პირობები კორონავირუსის შეზღუდვების მოხსნისთანავე. მსგავს ზომებს, რომლებიც შეიძლება მოიცავდეს შესაბამისი

[143] იხ. საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (იატა) ოფიციალური ვებგვერდი <https://www.iata.org/en/programs/cargo/>

[144] იხ. <https://www.iata.org/en/publications/>

ფარების სავალდებულო ტარებას ან მგზავრებს შორის გარკვეული დისტანციის შენარჩუნებას, მიიღებს ყველა გადამზიდავი.

ამასთან, ზოგიერთი ავიაკომპანია, რომლებიც გაყიდვების კიდევ უფრო მნიშვნელოვან ვარდნას ელის, აკრიტიკებენ დაგეგმილ ზომებს ზუსტად იმიტომ, რომ ბევრი ადგილი ცარიელი დარჩება. ავიასაწარმოების აქტიური საქმიანობის შემცირების გამო, ასევე, შემცირებულია საქმიანი და სამგზავრო მოგზაურობები. ჩარტერული სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვები მეტ-ნაკლებად სტაბილური რჩება. ამასთან, ეს მთლიანი ბაზრის წილის მცირე პროცენტია.

კორონავირუსის გავლენა სამოქალაქო ავიაციაზე - ავიაბილეთების ფასები გაიზრდება. სოციალური დაყოფის წესების გამო, ტრადიციული, ასევე დაბალბიუჯეტიანი ავიაგადამზიდველების ბილეთები, სავარაუდოდ, გაძვირდება. მიმდინარე წელს ავიაკომპანიებს 400 მილიარდი დოლარის ზარალი აქვთ ბილეთების გაყიდვაში, ხოლო მათი ნახევარი კი საერთოდ გაკოტრდა. ბოლო თვეების განმავლობაში შეიქმნა მსოფლიოს საჰაერო ფლოტის თითქმის ორი მესამედი - 20000-ზე მეტი თვითმფრინავი. ამავე დროს, საავიაციო სექტორში 30 მილიონზე მეტი სამუშაო ადგილი უკვე საფრთხის წინაშეა..

რა ბედი ელის სამოქალაქო ავიაციას? როგორი იქნება მომავალში?

როგორც ჩანს, ნორმალური საავიაციო რეალობის დაბრუნება, რომელსაც ჩვეულებრივ მგზავრები იყვნენ მიჩვეულნი, დიდი ხნის განმავლობაში შეუძლებელი იქნება. თვითმფრინავში ჩასხდომა უკვე ექვემდებარება ჯანმრთელობის სპეციალურ შემოწმებას. ასევე, მგზავრებმა შეიძლება გაიარონ თერმოსკრინინგი ან მათ მოუწიოთ ჯანმრთელობის სერტიფიკატების წარდგენა. აღნიშნულმა პროცესმა შეიძლება საგრძნობლად შეაფერხოს მუშაობა. გარდა ამისა, დღეს-დღეობით თვითმფრინავების 95 პროცენტი ხმელეთზე დგას, ამჟამინდელი კრიზისის პირობებში, პანდემიით გამოწვეული შემოსავლების ვარდნა 99 პროცენტს შეადგენს.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განახლება დამოკიდებული იქნება Covid-19 პანდემიის შემდგომ განვითარე-

ბაზე, ეროვნულ კანონმდებლობასა და, კერძოდ, მგზავრების მზადყოფნაზე იფრინონ დადგენილი პირობებით, რათა უპრობლემოდ გადალახონ საზღვრები.

ბოლო პერიოდის განმავლობაში, ავიაკომპანიები მთელ მსოფლიოში მიმართავენ საკუთარ მთავრობებს ფინანსური მხარდაჭერის მისაღებად. მთავრობის დაფინანსების წყალობით, ავიაკომპანიები და მსხვილი ბიუჯეტის მქონე ავიაკომპანიები, სავარაუდოდ, გადარჩებიან. ამავე დროს, მთავრობების მიერ გაწეული ინვესტიცია ნიშნავს, რომ ავიაკომპანიები ნაწილობრივ მაინც მიეკუთვნება სახელმწიფოს ან ვალი აქვთ მისი. ამ მიზეზის გამო, ისინი, სავარაუდოდ, იძულებულნი გახდებიან შეამცირონ ფრენების რაოდენობა ან თუნდაც გაზარდონ ბილეთების ფასები. აღნიშნულის გაზრდა შეიძლება ნიშნავდეს სარკინიგზო გადაზიდვების პოპულარობის სწრაფ ზრდას.

ჯერ კიდევ თითქმის შეუძლებელია იმის პროგნოზირება, თუ რა ბედი ელის სამოქალაქო ავიაციას კორონავირუსის შემდეგ. მაგრამ ეჭვგარეშეა, რომ მოგზაურობის აკრძალვის გაუქმება გაზრდის მომხმარებელთა რაოდენობას, რომელთაც სურთ მოინახულონ თავიანთი ოჯახი, მეგობრები ან გაემგზავრონ შვებულებაში. გარდა ამისა, ბევრია, ვისაც სურვილი ექნება გამოიყენოს თავისი ვაუჩერი უკვე შეძენილი ფრენისთვის, რომელიც გაუქმდა ან გადატანილ იქნა უსაფრთხოების ზომების გამო. ამავე დროს, კრიზისის პერიოდში, საქართველოს საავიაციო საქმიანობის გარკვეული საკითხები განსაკუთრებული აქტუალობით წარმოჩინდა. ევროკავშირი მოიცავს 27 ქვეყანას და ისინი ყველანი მუშაობენ ზოგადი საავიაციო კანონმდებლობის შესაბამისად. სამოქალაქო ავიაცია ერთ-ერთი საერთო სეგმენტია, რომელშიც ევროკავშირი ექვემდებარება ერთიან სამართლებრივ რეგულირებას, ხოლო ჯანმრთელობა ეროვნულ საგანძურად ითვლება და, შესაბამისად, მოქმედებს ეროვნულ დონეზე შემუშავებული წესები. ეს ცალკეული სახელმწიფოების ეროვნული წესებია და ისინი ზოგჯერ ძალიან განსხვავდება ერთმანეთისგან. მოცემულ საკითხს ევროპაში დიდი ყურადღება ექცევა, მაგრამ რიგი ქვეყნები ისწრაფვიან განაგრძონ სვლა საკუთარი გზით, ამიტომ აქ საჭიროება დგას საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმის შექმნაში.

დღეს ჯერჯერობით არ არსებობს არც საერთო ევროპული ჯანმრთელობის დაცვის შესაბამისი მარეგულირებელი ბერკეტი, რომელიც გვაძლევს ზოგად წესებსა და ნორმებს, არც საერთაშორისიო სამართლებრივი ნორმა, ყველა მოქმედებს საკუთარი ეროვნული წესების შესაბამისად.

იმის გამო, რომ თითოეული ევროპული ქვეყანა ინარჩუნებს ჯანდაცვის სტანდარტებს, ჩვენ, როგორც საავიაციო სამყაროს ცალკეული წარმომადგენელი - ზოგადი საავიაციო ხელისუფლებისა და კომერციული ავიაციის წარმომადგენლებთან ერთად, ამ მიმართულებით ზოგიერთი საერთო მიდგომის შემუშავებასა და განხორციელებასთან დაკავშირებით სირთულეებს ვხვდებით.

სიტუაცია გაურკვეველია: რა, როდის და ვინ განაახლებს? ერთი ქვეყანა თუ მთელი რეგიონი? ან იქნებ ერთი ქალაქი? მაგალითად, ავიღოთ კარანტინის ხანგრძლივობა კოვიდ 19-ისთვის: სადღაც, ზოგიერთ ქვეყანაში, ათი დღეა, სხვაგან კი - თოთხმეტი. არსებობდა ქვეყნების „შავი სიები", საიდანაც შესვლისთანავე სავალდებულო კარანტინი იყო საჭირო, ზოგჯერ კი - „ორმხრივი", თითოეული მხარისთვის აუცილებელი, ან „მწვანე" ქვეყნები და მათვის არსებული განსხვავებული რეგულაციები.

სიტუაციაზე დადებითად შეიძლება იმოქმედოს აეროპორტებში ექსპრეს-ტესტების ფართო შემოღებამ - მაგალითად, ისინი უკვე კეთდება ჰითროუს (ლონდონი) აეროპორტში[145]. ამ შემთხვევაში, ადამიანები, რომლებიც გადაწყვეტენ საჰაერო გზით იმოგზაურონ, არ უნდა დაკარგონ დრო იმისთვის, რომ მოძებნონ ადგილები, სადაც შეიძლება ტესტირება კოვიდ 19-ზე და მიიღონ შესაბამისი დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს, რომ პიროვნება არ არის ვირუსის მატარებელი.

2020 წლის 15 დეკემბრიდან ინგლისში ჩასულ იმ პირებს, რომელთაც ჩატარებული ექნებათ ტესტი Covid-19-ზე, ჩამოსვლიდან ხუთი დღის შემდეგ, შესაძლებლობა ექნებათ არ გაიარონ სავალდებულო ორკვირიანი კარანტინი - განაცხადა გაერთიანებული სამეფოს ტრანსპორტის მინისტრმა გრანტ შაპსმა. კერძო ფირმებისათვის ტესტი 65-120 ფუნტი ეღირება. მინისტრის თქმით, ეს ტესტირე-

[145] დაწვრ.იხ. <https://www.heathrow.com/>

ბა ხელს შეუწყობს საერთაშორისო მოგზაურობების გაზრდას და, ამავდროულად, მოსახლეობის უსაფრთხოებასაც უზრუნველყოფს. ტურიზმის ინდუსტრიის წარმომადგენლები მიესალმნენ მთავრობის აღნიშნულ გადაწყვეტილებას, მაგრამ აღნიშნეს, რომ ეს მცირედით დაგვიანებული ნაბიჯია. ამჟამად, იმ ქვეყნებიდან ჩამოსული მგზავრები, რომლებთანაც ინგლისს არ გააჩნია სატრანსპორტო დერეფანი, უნდა წარადგინონ ვაქცინის დამადასტურებელი საბუთი ან უნდა იყვნენ თვითიზოლაციაში, თვითიზოლაციის პერიოდის გახანგრძლივება, მას შემდეგ, რაც კორონავირუსის ტესტი ჩატარებული იქნება მოგზაურობის დასრულებიდან ხუთი დღის შემდეგ. როგორც წესი, ტესტის შედეგი 24-48 საათში ხდება ცნობილი[146].

თავის მხრივ, ჩვენი სახელმწიფო ცდილობს საერთო ევროპული იდეების პოპულარიზაციას. შეგვიძლია ცალმხრივად ვეცადოთ რაიმეს შემუშავებას. ამასთან, ჯერ გაუგებარია, საქართველოში როგორ განვითარდება მოვლენები ამ სამართლებრივი რეგულაციების შემუშავების მიმართულებით. დღეს ნათელია, რომ ცალკეულ ქვეყნებს აქვთ განსხვავებული წარმოდგენა საფრთხის დონის და იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა გააგრძელონ მუშაობა არსებულ პირობებში. ამ თემის განხილვა მეტად რთულია. სამოქალაქო ავიაციის თვალსაზრისით, აუცილებელია ერთი საერთო სტანდარტი და არც ისე მნიშვნელოვანია რა იქნება, რა ფერის ქაღალდზე დაიბეჭდება - თუნდაც იისფერი იყოს. მთავარია, რომ ის ყველასთვის ერთნაირი და ფართოდ გავრცელებული იყოს. ისე, რომ სხვა ქვეყნები, მეზობელი სახელმწიფოების ჩათვლით, ევროპის კავშირის, აშშ, აზიის სახელმწიფოები, ასევე ჩართული იქნებოდნენ მუშაობაში. ელექტრონულ (COVID) პასპორტებთან დაკავშირებით იდეა შესანიშნავია, ამისთვისაც აუცილებელია იკაოს ფარგლებში სამართლებრივი ნორმების შემუშავება/მიღება. აქ, ისევ და ისევ, ჩვენთვის მნიშვნელოვანი იქნება ევროპელების კონკრეტული გადაწყვეტილება, მნიშვნელოვანია ერთიანობა ევროპულ სივრცეში. როგორც სხვა შემთხვევებში, საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციასაც სჭირდება საერთო სტანდარტი - საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმა, რომლითაც იმოქმედებს ისე, რომ ცალკე არ განვიხილოთ რა დოკუმენტებია საჭირო ერთი

[146] იხ. <https://www.bbc.com/news/world-europe-54999446>

კონკრეტული ქვეყნიდან მეორეში ფრენისას, მაგალითად, საქართველოდან იტალიაში. აუცილებელია სახელმწიფოს მჭიდრო კოორდინაცია **იკაო**-სთან, ქართული ავიაკომპანიების **იატას**-თან და სხვა რეგიონულ საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციებთან.

თავი II

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება

შესავალი

ამ თავში 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, 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.

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

დამოუკიდებლობის გამოცხადებამ სახელმწიფოებისაგან მოითხოვა ეროვნული ავიაციის საქმიანობის უზრუნველმყოფი ზომებისა და ღონისძიებების ჩატარება, ასევე საჰაერო სივრცით სარგებლობის, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების წესების შემოღება.

მოქმედი საერთაშორისო სამართლებრივი სისტემა და საერთაშორისო კონვენციებმა და ამ კონვენციათა დამატებებმა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში დადებითი როლი შეასრულეს. კერძოდ, პირველ რიგში, საუბარია ვარშავის 1929 წლის („საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიცირების 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 ხელშემკვრელ 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, **იკაო**-მ (სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია) ჩაატარა საჰაერო სამართალის საერთაშორისო კონფერენცია.

1999 წლის 28 მაისს ხელმოწერილი ახალი სამართლებრივი აქტის – „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ" კონვენციის ძირითადი თავისებურებაა ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხების ახალებური 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.*

§1. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების ზოგადი დახასიათება

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 განხორციელებისას[147]. 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,

[147] ჯ. კახიანი, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბ., 1999, გვ. 32

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.[148]

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 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

[148] იქვე

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)[149]. მის დაქვემდებარებაში ფუნქციონირებს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, 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 უფლებამოსილ ორგანოებს*[150] (რომლებსაც ასევე ეწოდება *საავიაციო უფლებამოსილი ორგანოები* ანდა *სამოქალაქო ავიაციის უფლებამოსილი ორგანოები)* წარმოადგენენ სამთავრობო ორგანიზაცია ან ორგანიზაციები (სახელწოდების მიხედვით), რომლებიც პასუხს აგებენ სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტის ყველა, როგორც ტექნიკური (ე.ი. აერონაოსნობასა და საავიაციო უსაფრთხოე-

[149] საქართველოში – ეკონომიკის და მდგრადი განვითარების სამინისტრო („საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დებულების დამტკიცების შესახებ" საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 თებერვლისის №70 დადგენილება; იხ. matsne.gov.ge);

[150] საქართველოში – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

ბაზე), 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.

2. *საკანონმდებლო კომპონენტი.* საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სახელმწიფო რეგულირების სტრუქტურის საკანონმდებლო კომპონენტი ყველა სახელწიფოში მოიცავს:

ძირითად საავიაციო კანონებს, რომლებიც, ჩვეულებრივ, მართავენ რეგულირების სხვა ისეთ ფუნქციებს, როგორიცაა წესების შემუშავება (შიდასახელმწიფო კანონები), მოწმობების გაცემა, კანონების დაცვა და ა.შ.,[151] 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;

პარლამენტის მიერ პოლიტიკის თაობაზე განცხადებებს ან სხვადასხვა ფორმით დირექტივებს, რომლებშიც გადმოცემულია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების ამოცანები,

[151] თ. ვეფხვაძე, სამგზავრო ავიაგადაზიდვების სამართლებრივი მოწესრიგების პრობლემა, ჟურნალი „სამართალი" 2006, №1-2; გვ. 67

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);

საჰაერო ტრანსპორტის კონკრეტულ საკითხებზე სასამართლო გადაწყვეტილებებს;

მოწმობის და/ან ნებართვის გაცემას, რომელიც უფლებას ანიჭებს სახელმწიფო და უცხოელ ავიაგადამყვან-გადამზიდავს განახორციელოს 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 საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებიდან მიღებულ შემოსავლებზე[152].

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

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

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

საჰაერო ხომალდების დამამზადებლები მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებული არიან საჰაერო ხომალდების დაკვეთის მიღებაზე 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, ზესახელმწიფო (მაგალითად, სახელმწიფო-

[152] დაწვრილებით იხ. სახელმძღვანელოს I თავი, §8

თა 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 გადმოიცეს 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, ორმხრივ 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 პროცესში[153]. 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 ორმხრი-

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

ვი 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, დაიდო მცირე 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)[154], 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 განვითარებისათვის 1946 წლის შეთანხმება ინგლისის გაერთიანებულ სამეფოსა და ამერიკის შეეთებულ შტატებს შორის (ამჟამად ცნობილია, როგორც

[154] კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, იხ. სახელმძღვანელოს დანართი

ბერმუდის შეთანხმება №1)[155]. მოცემული შეთანხმება იყო საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირებისადმი ორ ფართო მიდგომას შორის კომპრომისის შედეგი. ეს საკითხი განიხილებოდა ჩიკაგოს კონფერენციაზე, მაგრამ გადაუჭრელი დარჩა. ერთი მხრივ, მიიჩნეოდა, 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)[156] 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 შესაძლებლობით[157].

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 დაიდო ზოგიერთი ლიბერალური ორმხრივი შეთანხმება, რომელიც

[155] Первоначальное Бермудское соглашение, <ru.qaz.wiki/wiki/Bermuda_II_Agreement>

[156] დაწვრილებით იხ. სახელმძღვანელოს I თავი, §VIII

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

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

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 მზადებას[158]. 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 ანულირების მიზნით[159].

ამრიგად, *ორმხრივი რეგულირების ძირითადი პროცესი* არის კონსულტაციების, კავშირებისა და ინფორმაციის ურთიერთგაცვლის პროცესი, ჩვეულებრივ, ორ მხარეს შორის. ამასთან, ორი მხარე

---

[158] ჯ. კახიანი, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბ., 1999, გვ. 126

[159] ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ, http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/docs/ATConf5_wp022_ru.pdf

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 მიმღები 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.

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 ორგანიზაცია[160].

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

საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ ორმხრივ შეთანხმებათა უმეტე-

[160] ჯ. კახიანი, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბ., 1999; გვ. 129

სობა 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.

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, როგორიცაა ავიაგადამყვან-გადამზიდავთა კოოპერაციული კავშირების გლობალიზაცია (ერთობლივი საწარმო, კოდების ერთობლივი გამოყენება, კავშირები, შერწყმა, სპეციალური პრივილეგიები)[161] და ტრანსეროვნული მფლობელობის ზრდის გავლენა;

[161] დ. გეფერიძე, ავიაკომპანიების მიერ კოდების ერთობლივი გამოყენება, ჟურნალი „სამართალი“ 2003წ, №8.

2. ორმხრივი რეგულირების სტრუქტურის ნაკლი, ისეთი, როგორიცაა ტრანსპარენტობის არარსებობა და დავების რეგულირების არასრულფასოვნება;

3. ორმხრივი პროცესისა და სტრუქტურის როლი საავიაციო კავშირებში, რომლებიც მოიცავენ სახელმწიფოთა ჯგუფებს.

საერთაშორისო კომერციული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირებაზე ორმხრივი შეთანხმებისა და მორიგებების 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 განახორციელონ 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 რეგულირები-

სათვის 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 ავიგადამყვან-გადამზიდავების საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების წახალისების და/ან დაცვის მიზნით[162]. შესაბამისად, საერთაშორისო ავიასატრანსპორტო სისტემაში სახელმწიფოს მონაწილეობა უმთავრესად განისაზღვრება მისი ეროვნული გადამყვან-გადამზიდავის (გადამყვან-გადამზიდავების) კომერციული საქმიანობის ხასიათით.

ავიასატრანსპორტო სფეროში არსებული ტენდენციების გავლენა

საერთაშორისო ავიაგადამყვან-გადამზიდავთა მსოფლიო და რეგიონულ ბაზრებზე შესაძლებლობების მაქსიმალურად გამოყენების ტენდენციას სხვა საერთაშორისო გადამყვან-გადამზიდავებთან კომერციული შეთანხმებების გამოყენებით ორმხრივი რეგულირების პროცესისა და სტრუქტურისათვის სხვადასხვანაირი შედეგები აქვს[163].

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.

---

162 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.

163 Грузовые перевозки, О видах страховых договоров, http://cont-log.com;

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 ტრანსეროვნული 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 განხორციელებულ საქმიანობად.

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

საჰაერო მიმოსვლის ორმხრივი შეთანხმებების რაოდენობის ზრდის შემთხვევაში აღინიშნება მთავრობის მიერ კონტროლირებად ავიაგადამყვან-გადამზიდავებს შორის უპირატესობათა თანასწორობის ტრადიციული კონცეფციის რღვევის ტენდენცია. საჰაერო მიმოსვლის ორმხრივი შეთანხმებების გავრცელების კვალად, იზრდება მესამე ქვეყნების ავიაგადამყვან-გადამზიდავების შესაძლებლობა,

ორმხრივი შეთანხმების საფუძველზე მოემსახურონ ქალაქებს საკუთარი ტერიტორიის გავლით. ე.წ. „მეექვსე 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 სავალ-

დებულო და არასავალდებულო რეზოლუციებში, რეკომენდაციებსა და გადაწყვეტილებებში მოცემულ იურიდიულ კომპონენტებს.

საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში მრავალმხრივი რეგულირების მიზანი, უმეტეს შემთხვევაში, არის სხვადასხვა ქვეყნისათვის მნიშვნელოვან საკითხებზე რეგულირების შესახებ საერთო მორიგებების, პოლიტიკის, შეთანხმებების თუ წესების მიღება, დანერგვა ანდა გაგრძელება.

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.

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;

— 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 არაფორმალური თათბირები (ჩვეულებრივ, მაგრამ არა ყოველთვის, ტარდება მთავრობათაშორისი 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 ორგანიზაციასა და სხვა სუბიექტსა (მის წევრებს) ან ორგანიზაციას შორის თათბირის კონტექსტისაგან განსხვავებულ კონტექსტში;

— მრავალმხრივ ხელშეკრულებაში მონაწილე სუბიექტებს შორის.

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-ბერლინი); *წყვილი სახელმწიფოების ბაზარი,* რომელიც შედგება ორი სახელმწიფოს (მაგალითად, საქართველო-თურქეთი) 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 ბაზარს[164].

ნებისმიერი კონკრეტული ავიაგადამყვან-გადამზიდავისთვის ან ავიაგადამყვან-გადამზიდავებისთვის საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე დაშვება ნიშნავს იმ ძირითადი უფლებების მინიჭებას (ნებისმიერი პირობებითა და შეზღუდვებით), რომლებსაც 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 შეძენა 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 განხორციელება. ეს პრინციპი დადასტურებულია ჩიკაგოს კონვენციის 1-ელ მუხლში[165]. 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

[164] International Law by John O,Brien, 2001, p- 23

[165] კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, იხ. სახელმძღვანელოს დანართი

უცხოელი საწარმოებისა მომსახურების სხვა დარგებში (მაგალითად, სასტუმროების ქსელსა და ელექტროკავშირის კომპანიებში).

კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, რომლებიც არ არის რეგულარული და ახორციელებენ იკაოს ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოები, ექვემდებარება ჩიკაგოს კონვენციის მე-5 მუხლს[166]. ამ მუხლის შესაბამისად ასეთი სახელმწიფოს უცხოეთის საჰაერო ხომალდებს უფლება აქვთ განახორციელონ ფრენები იკაო-ს ხელშეკრულების მონაწილე ნებისმიერი სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ან მისი ტერიტორიის გავლით სატრანზიტო ძირსდაუშვებელი ფრენა და დაფრინდეს არაკომერციული მიზნით (საწვავის ჩასხმა ან ტექნიკური რემონტი) წინასწარი ნებართვის მიუღებლად და იმ პირობით, რომ სახელმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზეც 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 საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარზე დაშვების მიღებას) იმ პირობით, რომ სახელმწიფოს, სადაც წარმოებს ასეთი გადმოყვანა-გადმოტვირთვა, უფლება აქვს დაადგინოს ისეთი წესები, პირობები ან შეზღუდვები, როგორსაც სასურველად ჩათვლის. ასეთმა პირობებმა შეიძლება გამოიწვიოს არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარზე დაშვებაზე უარის თქმა ან სხვადასხვა შეზღუდვა, და დაინტერესებულ სახელმწიფოებს შორის შეთანხმების არარსებობისას, რეგულირება ცალმხრივად, ჩვეულებრივ თავაზიანობის ან ნაცვალგების პრინციპების საფუძველზე ხორციელდება.

რეგულარული საჰაერო მიმოსვლა, ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 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,

[166] იქვე

რომელიც გამოიხატება ბაზარზე დაშვების უფლების გამოყენებით, რომელსაც ერთი სახელმწიფო აძლევს იმ სახელმწიფოს (სახელმწიფოებს), სადაც იმყოფება აღნიშნული ავიაგადამყვან-გადამზიდავი.

ძირითად ბაზარზე დაშვების უფლება[167]. 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 გადამყვან-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 საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლით[168]. 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-გადამზიდავებზე კონკურენტული ზემოქმედების მინიმუმამდე დაყვანით; უფრო მკაფიო გადმოცემას ბაზრის ზოგიერთი სეგმენტის (კონკრეტული ქალაქი ან ეროვნული რეგიონი) არასწორი

[167] დ. გეფერიძე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004, გვ 49-55.

[168] 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

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.

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 მომსახურება[169]. 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.

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

---

[169] ვ. ქარუმიძე, ი. ხარაზი, გ. იმედაშვილი, დ. გეფერიძე, საერთაშორისო საბაჟო სამართალი, თბ., 2004, გვ. 241

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:

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)[170]. 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).

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 შემცვლელი სატრანსპორტო საშუალებები შეიძლება იყოს გამოყენებული და რეისების როგორი აღნიშვნები შეიძლება იყოს დაწესებული შეთანხმებული მარშრუტისთვის (მარშრუტებისთვის)[171]. პრაქტიკაში ექსპლუატაციის უფლება შეიძლება გადმოიცეს საჰაერო მიმოსვლის შეთანხმებებზე მარშრუტის დანართებში, სხვადასხვა მუხლში, დამატებით პირობებში, ანდა შეიძლება (ან არ შეიძლება) შეტანილი იყოს ირიბად (არაპირდაპირ).

[170] Luftverkehrsrecht ein Uberblick, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Dr. Heiko van Schyndel, Hendrik Schorcht., Berlin, 2003., seite 6;

[171] იქვე

ექსპლუატანტისთვის ერთ-ერთი ძირითადი უფლებაა გადამყვან-გადამზიდავის დანიშვნა. დანიშვნა ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოსათვის, დიპლომატიური ნოტით ფორმალური შეტყობინებაა დამნიშნავი სახელმწიფოს მიერ არჩეული გადამყვან-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 დანიშვნა შეიძლება განხორციელდეს ბაზარზე დაშვების ყველა უფლების ან რომელიმე მისი ნაწილის, კონკრეტული მარშრუტის (მარშრუტების) ან კონკრეტული ნაწილის მიმართ უფლების მიცემით[172].

ერთადერთი დანიშვნის უფლება გულისხმობს მხოლოდ ერთი გადამყვან-გადამზიდავის დანიშვნას (სხვა გადამყვან-გადამზიდავით შეცვლის ნაგულისხმევი უფლებით). ორმაგი დანიშვნის უფლება ნიშნავს ორი გადამყვან-გადამზიდავის დანიშვნას (შეცვლის უფლებით)[173]. მრავალრიცხოვანი შეუზღუდავი დანიშვნის უფლება კი ნებისმიერი რაოდენობის ავიაგადამყვან-გადამზიდავთა დანიშვნას. მრავალრიცხოვანი კონტროლირებადი დანიშვნა არის მთლიანობაში კონკრეტული რაოდენობის ავიაკომპანიების ან მარშრუტზე შესვლა-გასვლის პუნქტზე ანდა მარშრუტის სექტორზე განსაზღვრული რაოდენობის ავიაკომპანიების დანიშვნის უფლება (შეცვლის უფლებით).

ორმხრივ შეთანხმებაში, ჩვეულებრივ, არ არის მოცემული ერთი სახელმწიფოს ცხადად გამოხატული უფლება, რათა უარი თქვას მეორე სახელმწიფოს დანიშვნაზე, ვინაიდან გადამყვან-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,

[172] Aviation Modal Annex, http://www.tsa.gov/assets/pdf/modal_annex_aviation.pdf
[173] Основные права на эксплуатацию, выды назначения <lib.sale/mejdunarodnoe-pravo-besplatno/pravo-ekspluatatsiyu.html>

იმიტომ რომ ავიაკომპანიის მფლობელობის ნამდვილობა და მის საქმიანობაზე ეფექტიანი კონტროლი მიეკუთვნება სახელმწიფოს, რომელიც დანიშვნას ახორციელებს ანდა მის მოქალაქეებს, ან იმ სახელმწიფო კანონებისა და წესების (დანიშნული ავიაკომპანიის მიმღებ სახელმწიფოში) შეუსრულებლობით, რომლებიც გამოიყენება ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვების 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 უფლებას[174].

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 შესრულებისას[175]. ეს უფლება, ჩვეულებრივ, გამოიყენება საჰაერო ხომალდის საწვავის ჩასასხმელად, გაუთვალისწინებელი აუცილებელი რემონტის ჩასატარებლად ანდა საჰაერო ხომალდის ავარიული დაშვებისათვის. ზოგ შემთხვევაში

[174] Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007, стр. 232
[175] ICAO. Doc.9626

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 (ღამით შეჩერების დროსაც კი) განმეორებითი ჩატვირთვის, ჩასხდომის მოთხოვნით გადაყვანა-გადაზიდვის გასაგრძელებლად, რომელიც შეიძლება დამთავრდეს შემცვლელ 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").

ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის უფლება

ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის უფლება ბაზარზე დაშვების უფლებაა, რომელიც გამოიხატება შეთანხმებული ტექნიკური თუ გეოგრაფიული აღწერილობის ან ამ აღწერილობათა გაერთიანების სახით, რომელიც ეხება, ვინ ან რა უნდა იყოს გადაყვანილი ან გადაზიდული ნებადართული საჰაერო ხომალდით (ან შემცვლელი 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 უფლებას[176].

ავიაგადაყვანა-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

[176] Международные договора и соглашения в области внешнеторговых грузов, Воздушные перевозки, http://www.lexim.ru/smi/1065

ფორმდება, როგორც ავიატვირთი[177]. 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, როგორიცაა 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)*[178].

„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").

„ჰაერის მეხუთე თავისუფლება" საერთაშორისო რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ ერთი სახელმწიფოს მიერ მეორე სახელმწიფოსათვის მიცემული უფლება ან პრივილეგიაა, რომლის ძალითაც პირველი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ის ახორ-

[177] Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007; стр. 168

[178] ლ.. ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბ. 2015, გვ. 318

ციელებს 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"[179]. 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

[179] «Международное право», Под ред. Ю.М. Колосова, М., 2001, стр. 563;

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 რეგისტრაციის სახელმწიფოსთან ან ამ სახელმწიფოში რაიმე მომსახურების გაგრძელებასთან.

საჰაერო ტრანსპორტში გამოყენებული ტერმინები „კაბოტაჟი" და „კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვები", აღებულია, შესაბამისად, საზღვაო ტერმინოლოგიიდან, რომლებიც ეხება უცხოელ გადამყვან-გადამზიდავების კაბოტაჟური ცურვისა და გადაყვანა-გადაზიდვის აკრძალვას[180]. 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, სტოპოვერები[181] ან სახელმწიფოს ტერიტორიის გარეთ არსებული დანიშნულების პუნქტები.

ზოგჯერ გაფართოებულია საერთაშორისო მარშრუტების გარკვეული მონაკვეთის ჩართვა, მაგალითად, ერთსა და იმავე სახელმწიფოს (რომლის ქვეშევრდომი არ არის გადამყვან-გადამზიდავი) 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 Prima facie (ლათინური გამოთქმაა, ქართულად ნიშნავს ერთი შეხედვით) კაბოტაჟს, მაგალითად, ჰაერში ან მიწაზე გადაყვანა-გადაზიდვა საპირისპირო მიმართულებით ამავე საზღვარზე გავლით, თუნდაც ეს გადაყვანა-გადაზიდვა ხორციელდებოდეს ცალკეული ბილეთის ან სატვირთო ზედნადების შესაბამისად.

---

[180] Air coastal cabotage, < lis.eu/en/lexikon/cabotage/ >;

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

კაბოტაჟის უფლება ან საკაბოტაჟო პრივილეგია უცხო სახელმწიფოს ან უცხოელი გადამყვან-გადამზიდავისათვის გაცემული უფლება ან პრივილეგიაა, რათა განახორციელოს სხვა შემთხვევაში აკრძალული კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვა. პატარა-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.

„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 გადამყვან-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")[182].

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

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

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 პუნქტებსა და სტოპოვერის პუნქტებში ანდა მხოლოდ შეპირაპირების პუნქტებში.

საერთაშორისო მარშრუტის „ბრმა მონაკვეთზე“ ან ნაწილობრივ „ბრმა მონაკვეთზე“ შეზღუდვებს გარდაუვალად მინიმუმამდე დაჰყავს ავიაგადამყვან-გადამზიდავის შესაძლებლობა 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 გადამყვან-გადამზიდავის (გადამყვან-გადამზიდავების), და შესაძლოა, ამ გადამყვან-გადამზიდავისგპარტნიორების 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 გვქონდეს, რომ სახელმწიფო უცხოე-

ლი გადამყვან-გადამზიდავისაგან მოითხოვს თავისი უფლებამოსილი ორგანოებისგან 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.

არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები

არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვა კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვაა, რომელიც არ არის რეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვა. ჩარტერული რეისი დაქირავებული საჰაერო ხომალდით არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვაა. თუმცა ტერმინები „არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვა“ და „ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვა“ (ე.ი. საკონტრაქტო შეთანხმება ავიაგადამყვან-გადამზიდავსა და მისი საჰაერო ხომალდის დამქირავებელ ანუ დამფრახტავ ორგანიზაციას შორის) ურთიერთშენაცვლებადი გახდა, მხედველობაშია მისაღები, რომ არა ყველა კომერციული არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვებია ჩარტერული[183].

არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვები, როგორც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მნიშვნელოვანი კატეგორია, აღმოცენდა ევროპაში, ხოლო შემდეგ, მოგვიანებით, გავრცელდა ჩრდილოეთ ამერიკასა და სხვა რეგიონებში. 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

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

რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების დამატება, მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ზოგიერთ რეგიონში (კერძოდ, ევროპაში) საერთაშორისო მასობრივი ტურიზმის განვითარებაში, რამაც, თავის მხრივ, მნიშვნელოვანი ეკონომიკურ და სოციალურ 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, როგორიცაა 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 განასხვავებს. შემდეგ კარში განსაზღვრულია საერთაშორისო არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვის სხვადასხვა სახეები, ბოლო კარში საერთაშორისო არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების მეთოდები.

არარეგულარული ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების მახასიათებლები

არარეგულარულ ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებს ახორციელებენ სხვადასხვა ავიაგადამყვან-გადამზიდავები და შეიძლება განსხვავდებოდეს რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვებისაგან დამახასიათებელი თავისებურებებით[184]. არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვები ხორციელდება:

– პუნქტიდან პუნქტამდე ფრენის განხორციელებაზე ფრახტის გაცემის შესახებ კონტრაქტის შესაბამისად და ხშირად სრული

[184] დ. გეფერიძე, ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული შეთანხმებები ავიასაწარმოებს შორის, ჟურნალი „სამართალი", 2003წ, №9-10

ჩასხდომა-ჩატვირთვის საფუძველზე (საჰაერო ხომალდის 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)[185]. მასში რეგულარული ფრენის თაობაზეჭნათქვამია, 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

[185] კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, იხ. სახელმძღვანელოს დანართი

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, როგორიც მას შეუძლია სასურველად ჩათვალოს". 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 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 აღმოჩნდეს[186].

მრავალმხრივი სისტემის ფარგლებში სახელმწიფოები გადაყვანა-გადაზიდვების დაწყებასა და დამთავრებას თავიანთ ტერიტორიებს შორის არარეგულარულ/ჩარტერულ გადაყვანა-გადაზიდვებს ერთიმეორესაგან დამოუკიდებლად არეგულირებენ[187]. ასეთ სიტუა-

[186] ICAO Doc.9587, www.icao.org

[187] ვ. ქარუმიძე, ი. ხარაზი, გ. იმედაშვილი, დ. გეფერიძე, საერთაშორისო საბაჟო სამართალი, თბ., 2004, გვ. 249

ციაში 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 ლიცენზიებში (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 საერთაშორისო ინტერესისა და პრიორიტეტის დაკმაყოფილებაში მათ წვლილს (მაგალითად, ტურიზმის ხელშეწყობა, აეროპორტების გამოყენების გაფართოება, სამუშაო ადგილების შექმნა და ადგილობრივი საზოგადოებების განვითარება).

ზოგიერთი რეგულარული ავიაგადამყვან-გადამზიდავები ასევე გვთავაზობენ ჩარტერული რეისებისათვის ნიშანდობლივი მახასიათებლების 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 გადამყვან-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.

§2. ვარშავის სისტემა. საჰაერო გადაყვანა - გადაზიდვების საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირება

სახელმწიფოებს შორის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების უფლებამოსილებისათვის საჭიროა საერთაშორისო შეთანხმების (ხელშეკრულების) დადება, რომლითაც განსაზღვრული იქნება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ძირითადი პირობები. ამ გზით აღმოიფხვრება საჰაერო 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" კონვენციით[188].

ამ კონვენციას დაემატა რამდენიმე ახალი აქტი (ჰააგის 1955 წლის ოქმი და გვატემალის 1961 წლის კონვენცია), რომელმაც უფრო დახვეწა ძირითადი აქტის შინაარსი და მოქმედების სფერო[189].

1955 წლის 28 სექტემბერს ჰააგაში ხელი მოეწერა ვარშავის კონვენციის ზოგიერთი დებულების ცვლილების ოქმს („ჰააგის ოქმი").

[188] Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, http://www.consume.ru/laws/Warsaw29.shtml

[189] ლ. ალექსიძე, თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბ. 2015, გვ. 318;

მსხვილ საავიაციო სახელმწიფოთაგან, ჰააგის ოქმს ხელი არ მოაწერა მხოლოდ აშშ-მა. ამგვარად, საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების ამჟამინდელი სამართლებრივი რეჟიმი, პრაქტიკულად განისაზღვრება ვარშავის კონვენციისა და ჰააგის ოქმის დებულებებით[190].

ვარშავის კონვენცია შედგენილია ფრანგულ ენაზე (36-ე მუხლი), ჰააგის ოქმიო 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[191].

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

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

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 მუხლით, არ ვრცელდება საფოსტო გადაზიდვებზე.

კონვენციის მოქმედების სფეროდან ზოგიერთი გამონაკლისი გათვალისწინებულია ჰააგის 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).

ვარშავის კონვენციის დებულებები იმპერატიულია. 32-ე მუხლით გათვალისწინებულია, რომ ბათილია გადაზიდვის შესახებ ხელშეკ-

[190] "თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი", ლექსიკონი-ცნობარი., თბ., 2003, გვ. 132-133

[191] Zeitschrift fur Luftrecht, 1977, №4, S.258-260

რულების 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). 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); 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, 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[192] (საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია, შემდგომში იატა) გადამზიდველებსა და აშშ-ის სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოს შორის, რომელიც ცნობილია, როგორც „მონრეალის შეთანხმება"[193].

მონრეალის შეთანხმებით გათვალისწინებულია, რომ მისი მონაწილე ავიაკომპანიები, ვარშავის კონვენციის 22-ე მეხლის 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[194].

მიუხედავად აღნიშნულისა, მონრეალის შეთანხმება აღიარეს, შემდგომ კი მას მრავალი ავიაკომპანია შეუერთდა. აშშ-ში გადაზიდვების განხორციელებისას, „აეროფლოტიც" ხელმძღვანელობდა მონრეალის შეთანხმებით დადგენილი პასუხისმგებლობის ფარგლებით,

[192] დ. გეფერიძე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004, გვ. 83.

[193] Basic documents on international trade law. London, 1990. P. 385—386

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

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 ოქმს.

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. ჰააგის ოქმთან შედარებით 6-ჯერ. 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. ეს ცვლილება შეიტანეს აშშ-ის დელეგაციის მოთხოვნით. მისმა პრაქტიკულმა განხორციელებამ სხვა ქვეყნის ავიაკომპანიები არახელსაყრელ კომერციულ მდგომარეობაში ჩააყენა[195].

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 შემოღებულია გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ბარგის შეუნარჩუნებლობაზე და გადაზიდვის დაგვიანებაზე – 15 000 ფრანკი თითოეულ მგზავრზე.

რაც შეეხება მგზავრისა და ბარგის გადაზიდვის ვადებზე პასუხისმგებლობას, შენარჩუნებულია მიზეზის მიხედვით პასუხისმგებლობის პრინციპი. ამასთან, მგზავრის დროულად მიყვანაზე პა-

[195] Ответственость государств в международном воздушном праве, <openbase.ru/?idPag=1&mn=joview&pars=otrslsn%3D55504|otype%3Dstat|oid%3D7869>

სუხისმგებლობა დადგენილია ყოველ მგზავრზე 62,5 ათ. ფრანკის ფარგლებში. დასახელებულ თანხაში არ შედის სასამართლო ხარჯები, რომელიც შეიძლება დაეკისროს 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 უმსუბუქდებათ კონკურენცია ავიაბაზარზე, ამიტომ კონფერენციის მონაწილეები ამ ოქმს ეჭვით შეხვდნენ (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 რეგულირებაში[196].

გვატემალის ოქმის ხელმოწერის შემდეგ, იკაოს ფარგლებში შემუშავდა ვარშავის კონვენციის ტვირთის გადაზიდვის დებულებათა ცვლილებების წინადადებები, რაც საფუძველი გახდა 1975 წლის 25 სექტემბერის 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).

„ოქმის" მეორე მნიშვნელოვანი სიახლეა გადამზიდველის პასუხ-

[196] C-WP/11997 169-Я СЕССИЯ СОВЕТА Вопрос № 19.1. Доклады Президента, <icao.int/.../Council/Working%20Papers%20by%20Session>

ისმგებლობის 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). ტვირთის შეყოვნების შემთხვევაში შენარჩუნებულია დანაშაულზე პასუხისმგებლობის პრინციპი.

ტვირთზე გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მონრეალის ოქმით არ იცვლება – აღიარებულია მაქსიმალური ფარგლები ნებ ისმიერ შემთხვევაში. თუმცა, დასავლეთის ქვეყნების წინადადებით, ის გამოისახება ე.წ. განსაკუთრებული უფლებებით — ანგარიშსწორების ერთეულებით, რომლითაც საერთაშორისო სავალუტო ფონდი სარგებლობს სახელმწიფოთაშორისი ანგარიშსწორების გასაიოლებლად, იმ სავალუტო კრიზისის პირობებში, რომელიც იმ დროის ქვეყნების ეკონომიკის მდგომარეობას ახასიათებდა. სავალუტო ფონდის არაწევრი ქვეყნისათვის გათვალისწინებულია განცხადების შესაძლებლობა, რომ ის პასუხისმგებლობის ფარგლებს ადგენს სავალუტო ერთეულით, რომელიც ოქროთი ადრე გამოყენებულ ფრანკს შეესაბამება (მე-7 მუხლი).

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 მიღება.

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[197]. 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"[198].

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 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

---

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

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

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.

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[199].

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, ყველა კონტინენტზე"[200]. 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 გაერთგვაროვნებას და პრაქტიკულად

[199] Черненко А., Новые тенденции в правовом регулировании международных перевозок, «Offshore journal» №5-2004г., http://www.argument.org.ua/argument;
[200] დაწვრ. იხ. იატას წესები <iata.org/en/publications>

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 ანგარიშსწორებას:

ვ) ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობას.

ტვირთის გადაზიდვის თაობაზე შემუშავებული პირობები შეიცავს შემდეგ საკითხებს:

ა) გადასაზიდად 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 გამოყენებულია იატას გადაზიდვების პირობების გამოცდილება და, უმეტესწილად, მის დებულებებს შეიცავს (ზოგიერთი დაზუსტების გარდა)[201].

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

იატაში შემუშავდა საერთაშორისო სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების მრავალი წესი და რეკომენდაცია, რომლებსაც, როგორც წესი, რეზოლუციის ფორმა აქვს და მიიღება იატას კონფერენციასა და რეგიონულ თათბირზე[202].

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 პასუხისმგებლობა[203].

---

[201] Правила перевозки багажа, <old.aeroflot.aero/info.asp?ob_no=23187>

[202] http://www.iata.org/search.htm?q=resolution&sc=all

[203] Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, http://www.icao.int/icdb/HTML/Russian;

ქვეყნის შიდა კანონმდებლობა გამოყენებული უნდა იყოს, აგრეთვე, შემდეგ 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).

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

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 გამოსჭვივის. ამ საკითხის გადაჭრისას ამოსავალია თაობაზე მხარეთა ნების თავისუფლება, რომლებსაც შეუძლიათ გადაზიდვის ხელშეკრულება ნებისმიერ სამართალს დაუქვემდებარონ. ეს დებულება აისახა მრავალ სასამართლო გადაწყვეტილებაში, რომლებიც გამოტანილი იყო საერთაშორისო გადაზიდვების თაობაზე წარმოქმნილი დავების მიმართ[204].

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 სიძნელეებთან 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, როგორიცაა, თვითმფრინავების შეცვლის საშუალება და დანიშნულების პუნქტის Dშეცვლა. რიზე,

[204] 12.06.1967 ქ. ბრიუსელის სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება, Zeitschrift fur Luftrecht, 1968, №1,ს.88

ზოგადად, ეთანხმება ამ სფეროში კოლიზიური ნორმების, გადამზიდველის კანონისა და სასამართლოს კანონის გამოყენებას, რომ მისაღები გადაწყვეტილების მიღწევა შეიძლება მხოლოდ გამოსაყენებელ კანონზე საერთაშორისო შეთანმების მიღებით[205].

მრავალი ქვეყნის კანონმდებლობა ავიაგადაზიდვების კოლიზიურ ნორმებს არ შეიცავს.

ევროპის მრავალი ქვეყნის (გერმანია, იტალია, ბელგია, შვეიცარია) თეორია და პრაქტიკა უპირატესობას გადამზიდველის ქვეყნის კანონს ანიჭებს. 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 განიხილებოდეს იმ მხარის ადგილმდებარეობა, რომელიც, ხელშეკრულების მიხედვით, შემსრულებელი არის[206].

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 გადამზიდველის სამოქმედო საკანონმდებლო სფეროს[207].

ინგლისელი ავტორები იხრებიან ოდნავ განსხვავებული დასკვნისაკენ და მიაჩნიათ, რომ გამოყენებული უნდა იყოს იმ ქვეყნის კანონი,

[205] Ахрименко Марина Александровна, Концепции гибкого подхода к определению права, подлежащего приминению 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

[206] Малеев Ю.Н., Международное воздушное право, Вопросы теории и практики, М., 1986, стр.98

[207] იქვე

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.

ინგლისელი და ამერიკელი ავტორების შრომები, სადაც დასავლეთის განვითარებული ქვეყნების კოლიზიური სამართლის უახლესი ტენდენციებია ასახული გვირჩევენ 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 გადამზიდველის (ქვეყნის) კანონის გამოყენების უპირატესობას. თუმცა, ეს არ ნიშნავს იმას, რომ, ცალკეულ შემთხვევებში, გამოირიცხოს სამართლებრივი ურთიერთობების დარეგულირება გადაზიდვის ხელშეკრულების შესაბამისად.

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 შეთანხმებითმხარეები 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“[208].

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

შეთანხმების ტექსტი შესულია იკაოს DOC-7500 დოკუმენტში

[208] იხ. <www.icao.int/icaonet/dcs/9790/9790_ru.pdf>

და აუთენტურია მხოლოდ ინგლისურ ენაზე. შეთანხმება შენახულია ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის მიერ და მიერთების შესახებ დოკუმენტი უნდა გაეგზავნოს აშშ-ის სახელმწიფო დეპარტამენტს ანდა გადაეცეს აშშ-ის ადგილობრივ საელჩოს.

საჰაერო სამართლის უნიფიკაციის მრავალმხრივი კონვენციები

იკაოს იურიდიული კომიტეტის მუშაობის შედეგად მომზადებული ან განახლებულია და იკაოს ეგიდით 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 განვითარებისათვის.

ქვემომოყვანილი მრავალმხრივი დოკუმენტები რეკომენდებულია უფრო მალე რატიფიკაციის ან მიერთების და/ან ეფექტიანად 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[209]. იგი უაღრესად მნიშვნელოვანია ნებისმიერი ქვეყნისთვის, რომელიც მონაწილეობს ან გეგმავს მონაწილეობა მიიღოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებში. საკმარისია ითქვას, რომ ვარშავის კონვენცია რატიფიცირებული იყო ან მას მიუერთდა 146 სახელმწიფო. ოფიციალური ჩანაწერი, რომ საქართველო, ყაზახეთი და ტაჯიკეთი ვარშავის კონვენციის მხარეებად დარჩნენ, არ არსე-

[209] Трунов И.Л., Возмещение вреда жертвам авиакатастроф, http://www.trunov.com/content.php/act=showcont&id=2193;

ბობს, და ამრიგად, ისინი არ არიან მხარეთა ოფიციალურ ნუსხაში.

საჭიროა აღინიშნოს, რომ „ვარშავის სისტემა“ 70 წელზე მეტი ხნისაა და ბევრი მისი ელემენტი მოითხოვს განახლებასა და შეცვლას[210]. 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 ჰააგის ოქმით შეტანილი ცვლილებების მქონე ვარშავის კონვენციით უზრუნველყოფილი დაცვა, რაღაც დროის განმავლობაში მაინც (ვგულისხმობთ კონვენციასთან მიერთებას).

ვარშავის კონვენციის მეშვეობით მიღწეული კანონმდებლობის უნიფიკაციის საშუალება მოიცავს:

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

[210] შ. გაბიჩვაძე, ვარშავის სისტემის არსი და მნიშველობა. (ვარშავის 1929 წლის კონვენცია ცვლილებებით), ჟურნალი „სამართალი“, 2003, №1,2 გვ. 119-120

— 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 20000 აშშ დოლარისა და დაკარგული ან დაზიანებული კილოგრამი ბარგის ან ტვირთისთვის 20 აშშ დოლარის ეკვივალენტი ფიქსირებული ფულადი თანხით; ეს ფარგლები შეიძლება გაიზარდოს მხოლოდ იურიდიულად მანკიერი გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტაციის შემთხვევაში ან თუ მოთხოვნების წამომყენებელი მხარე დაამტკიცებს გადამყვანი-გადამზიდავის „განზრახ არასწორ მოქმედებას“;

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

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

უხეში შეცდომა იქნებოდა გვევარაუდა, რომ ბილეთზე დაბეჭდილი გადამყვან-გადამზიდავის შემოთავაზებული პირობები და პასუხისმგებლობის ნებისმიერ ფარგლებზე მითითებები, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავს 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 ოქმი 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.

1961 წლის 18 სექტმბერს გვადალაჰარაში (მექსიკა) ხელმოწერილი ვარშავის კონვენციის დამატებითი კონვენცია[211]

ეს დამატებითი კონვენცია ავსებს მნიშვნელოვან ხარვეზს ვარშავის კონვენციაში, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ მაშინ, როცა მგზავრსა და გადამყვან-გადამზიდავს შორის გაფორმებულია გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება. მაგრამ საერთაშორისო 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 აქვს[212].

გვადალაჰარის კონვენცია „ვარშავის სისტემის" გამოყენებას ავრცელებს არა მარტო ხელშეკრულების დამდებ გადამყვან-გადამზიდავზე, არამედ, ასევე, რეალურ გადამყვან-გადამზიდავზეც. ეს

[211] 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;

[212] «Международное право», Под ред. Ю.М. Колосова, М., 2001, стр. 578

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.

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 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 თანახმად, 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.

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-გადაზიდვა[213]. 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 როდია, 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 მისი 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 შეძენის 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-გადამზი-

[213] 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.

დავისათვის საჭირო მითითებებს, მეორეც, გადაყვანა-გადაზიდვისა და მისი პირობების დამამტკიცებელი საბუთია და, მესამე, იძლევა ტვირთის განკარგვის უფლებას.[214] შეიძლება მივუთითოთ სატრანსპორტო დოკუმენტაციის სხვა მრავალ, უფრო კერძო, მაგრამ პრაქტიკულად მნიშვნელოვან ფუნქციებზეც: საანგარიშსწორებო, სააღრიცხვო 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 მოწმობა[215]. 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), საბარგო ქვითრის (ბარგისთვის მუხ. 4) ან საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტის შედგენით[216] (ტვითისათვის – მუხ. 8). კონვენციაში განსაზღვრულია გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების რეკვიზიტები, ამასთან, ამ საკითხში კონვენციის ნორმების ევოლუცია ასეთი რეკვიზიტების წრის თანდათანობითი შემცირებით აისახება. ჰააგის ოქმმა მნიშვნელოვნად შეამცირა გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტებისათვის სავალდებულო რეკვიზიტების ნუსხა (მუხ. III და VI).

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

[215] Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007; стр.172;

[216] აეროფლოტის საერთაშორისო გადაზიდვის წესები საჰაერო-სატრანსპორტო დოკუმენტს იხსენიებს უფრო ჩვეულებრივი სატრანსპორტო ტერმინით — ავიასატვირთო ზედნადები. შემდგომში ჩვენც სწორად ამ ტერმინს გამოვიყენებთ.

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-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-თანაგადამზიდავები. ამიტომ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაში ყველა ავიაკომპანია იყენებს იატას მიერ შემუშავებულ გადაყვანა-გადაზიდვის ფორმებს. ამით ხდება უცხოეთის ავიაკომპანიების მიერ დოკუმენტაციის დამუშავებისათვის საჭირო პირობებისა და ავიაგადამყვან-გადამზიდავებს შორის ურთიერთანგარიშსწორების შესრულების უზრუნველყოფა.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისას სამგზავრო ბილეთი ასევე შეიცავს ბარგის შესახებ ცნობებს და ამით ერთდროულად ბარგის ქვითრის ფუნქციასაც ასრულებს. მგზავრისათვის გაცემულ ეგრეთ წოდებულ ბარგის საჭდეს ბარგის ქვითრის ფუნქცია არა აქვს და მხოლოდ ბარგის მიღების მალეგიტიმირებელი 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 ზედნადებების შედგენა. კონვენციით გათვალისწინებულია ზედნადების სამ ეგზემპლარად (დედანი) შედგენა (ტვირთის გადამზიდავისათვის, გამგზავნისა და მიმღებისათვის), მაგრამ პრაქტიკაში ზედნადები მეტი რაოდენობის ემგზემპლარად დგება (ათამდე).

დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს იმ მონაცემთა მტკიცებულებით ძალას, რომლებიც მოცემულია სატრანსპორტო დოკუმენტებში. განსაკუთრებით ეს ეხება სატვირთო გადაზიდვებს, როდესაც ავიაზედნადების მონაცემები წინასწარ ბევრად განსაზღვრავს 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 დამტკიცებული.

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. 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 გადამყვან-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 გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის შეზღუდვას, მას უფლება ერთმევა

მიუთითოს კონვენციის იმ დებულებებზე, რომლებიც ზღუდავენ გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობას. მოყვანილი ნორმები სანქციის ხასიათისაა და მოწოდებულია სტიმული მისცეს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების ჯეროვან გაფორმებას.

60-იან წლებში განხილულ მრავალ სასამართლო საქმეზე აშშ-ის სასამართლოებმა არ გამოიყენეს ვარშავის კონვენციის დებულებები გადამყვან-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). 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).

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

ბობის, 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-გამომთვლელი მოწყობილობით[217].

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ოპერაციების დაფიქსირება ელექტრონულ-გამომთვლელი მოწყობილობებით პირველად გათვალისწინებული იყო გვატემალის ოქმით, რომლის თანახმადაც, მგზავრთა გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვისას ნებადართულია

[217] Н. Ю. Ерпылева, Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права, «Адвокат», N 2, февраль 2003;

გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დასადებად საჭირო ინფორმაციის შენახვის სხვა საშუალებების გამოყენება (მუხ. 3, პ. 2; მუხ. 4, პ. 2). ეს დებულებები შემდგომ უფრო დაიხვეწა მონრეალის 1975 წლის 25 სექტემბრის №4 ოქმში ტვირთების გადაზიდვის შესახებ. 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 ინფორმაციის მოპოვების შესაძლებლობას“[218].

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 გამოყენებით[219].

---

[218] ICAO. Doc. 9145; 9146; 9148; www.icao.org

[219] Мурадьян Э. М., Использование в гражданском судопроизводстве машинных документов, Сов. государство и право, 1986, №2, стр. 112-116

2. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეკრულების პირობები

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულების პირობების შესახებ ვარშავის კონვენციის ნორმები გამოირჩევა ლაკონიურობით და, ძირითადად, ეხება ტვირთების გადაზიდვას. ამ საკითხებში, განსაკუთრებით მგზავრთა 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 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 წესებში. 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 გადამზიდავის 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 ბარ-

გი 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 გამოუყენებლობისას გადამყვანი მგზავრს უკან უბრუნებს შესაბამის თანხას. ანაზღაურებას იხდის ის გადამყვანი, რომელმაც გააგრძელა ბილეთის ვადა, ამასთან, 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 პუნქტში არსებული მითითებების შესაბამისად, გამგზავნს შეუძლია განაცხადოს გადასაზიდად 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 მუხლში. 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 გაანაცხადებს მისთვის ტვირთის გადაცემის მოთხოვნას. თუკი მიმღები არ ღებულობს 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), 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 ზედნადებში დათქმული გადაზიდვის სხვა პირობების შესრულების შემდეგ, ტვირთის (და 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 (მალფუჭებადი, 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 ვა-

დები 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).

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 – დაუყოვნებლივ.

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 შესახებ[220]. ეს პრაქტიკულად მნიშვნელოვანი საკითხები გადმოცემულია ავიაკომპანიების ტარიფების კრებულებში, რომელსაც საფუძვლად 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.

---

[220] Basic documents on international trade law. London, 1990. P. 385

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

ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობა საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ერთ-ერთი ძირითადი და ყველაზე მწვავე პრობლემაა[221]. 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 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 დაუცველობა[222]; ბ) ადგილზე მგზავრის დაგვიანებით მიყვანის, ხელბარგის, ბარგია 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 სამო-

---

[221] დ. გეფერიძე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ. 2004წ. გვ 100-103.
[222] ვარშავის კონვენცია 22-ე მუხლის მე-3 პუნქტი სრულყოფილად განსაზღვრავს ხელბარგის ცნებას: ეს არის საგნები, რომლებსაც მგზავრები თავისთან იტოვებენ.

ქალაქო 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 პასუხიმგებლობის პრობლემატიკაში მთავარია, დაწვრილებით არის დარეგულირებული ვარშავის კონვენციაში, რომელიც შეიცავს, როგორც ზოგად დებულებებს, ისე პრაქტიკული ხასიათის მნიშვნელოვან მითითებებსაც.

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

ა) ავიაგადამყვან-გადამზიდავი 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).;

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

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ჩარჩოებში, რომლებიც განსაზღვრავენ დროში საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლებს, ვარშავის კონვენციაში მითითებულია, რომ მგზავრის ჯანმრთელობის ზიანისათვის პასუხისმგებლობა დგება, 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).

მგზავრთა გადაყვანის მოცემული დებულებები ზოგიერთ გაურკვევლობას იწვევს. მაგალითად, ავიაკომპანიამ მგზავრის წინაშე უნდა აგოს პასუხი თუ არა დაფრენასა და გადმოსხდომასთან დაკავშირებით აეროპორტის სადგომსა 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 ილონეს, რათა თავიდან აეცილებინათ ზიანის მიყენება ანდა შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება. ამრიგად, პასუხისმგებლობა ემყარება ბრალს, ამასთან, მისი არსებობის მტკიცება ავიაგადამყვან-გადამზიდავს 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 თანახმად, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავი ნაწილობრივ 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 ხა-

სიათის საჭირო ზომების მიღებაზე მითითება. მან უნდა დაამტკიცოს განსაზღვრულ გარემოებათა არსებობა, რომლებმაც განაპირობეს საჰაერო 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 საჰაერო გადამყვან-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). ჰააგის ოქმის ამ ლიმიტებიდან, პირველი გაიზარდა 2-ჯერ და ამჟამად შეადგენს 250 ათას ფრანკს[223].

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

[223] მხედველობაშია 0.900 სინჯის ოქროს 65,5 მგ-ის შემცველი ფრანკი

ხარჯების მთლიანად ან ნაწილობრივ გადახდა (მუხ. 24, პ. 4). 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 თანახმად, 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 წონა[224].

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).

[224] ეს წესი შემოღებულია ჰააგის 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/asmap/convUPVPpr1.htm;

კონვენციის დებულებები არ ეხება იმ პირთა წრის განსაზღვრას, ვისაც უფლება აქვს წარადგინოს სარჩელი, და მათ შესაბამის უფლებებს (მუხ. 24, პ. 2).

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

მგზავრთა გადაყვანის ხელშეკრულების შეუსრულებლობის შედეგად გადამყვანის მიმართ წარმოშობილი მოთხოვნების, როგორც დელიქტური მოთხოვნების სამართლებრივი ბუნების შეფასება, განპირობებულია სამოქალაქო დებულებებით, რომელთა თანახმად, მგზავრის სიკვდილის ან ჯანმრთელობის დაზიანებისათვის გადამყვანის 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 გადამყვანის მიერ ანაზღაურების თაობაზე, აგრეთვე, მგზავრის შესაძლო მორალურ ზიანსაც. უკანასკნელ ხანს ეს საკითხი განსაკუთრებით აქტუალური გახდა საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდების გახშირებული აქტების გამო.[225]

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

[225] დ. გეფერიძე „თანამედროვე საჰაერო სამართალი“- თბ. 2004წ. 78-83 გვ.

ცალკეული სამართლებრივი სისტემის განსხვავებულ მიდგომას.

1966 წელს მონრეალის შეთანხმების ხელმოწერის შემდეგ, აშშ-ის გავლით გადაყვანისას მგზავრთა წინაშე ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის ფარგლები მნიშვნელოვნად გაიზარდა.[226] ამ გარემოებამ, აგრეთვე პრესტიჟისადმი კონკურენციის მოსაზრებებმა, მრავალი ევროპული ავიაკომპანია აიძულა, გაეზარდათ მგზავრთა წინაშე პასუხისმგებლობის ფარგლები გადაყვანის საკუთარი წესების შეცვლის გზით, ვარშავის კონვენციის 22-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის გათვალისწინებით, რომლის თანახმადაც, გადამყვანსა და მგზავრს შორის შეთანხმებით პასუხისმგებლობის ფარგლები შეიძლება გაიზარდოს.

1976 წლის 1 ივლისიდან ევროპის ბევრი ქვეყნის ავიაკომპანიამ გადაყვანის წესების შეცვლით გაზარდეს მგზავრის მიმართ პასუხისმგებლობის ფარგლები 52 ათას დოლარამდე, ე.ი. გაუთანაბრეს მონრეალის კონვენციის ლიმიტებს. ამასთან, დათქმული იყო, რომ აღნიშნულ ფარგლებში ანაზღაურება გაიცემა, თუ მიყენებული ზარალი კომპესირებული არ ყოფილა სხვაგვარად; მაგალითად, სადაზღვევო კომპანიის მიერ. ზოგიერთი ავიაკომპანია ითვალისწინებს, რომ მგზავრის არაქონებრივი ზარალი ანაზღაურებას არ ექვემდებარება[227].

საჰაერო გადამყვან-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 გადამყვან-გადამზიდავის ასეთ პასუხისმგებლობას.

დაგვიანების გამო პასუხისმგებლობის დაკისრებისათვის

---

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

[227] Luftverkehrsrecht ein Uberblick, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Dr. Heiko van Schyndel, Hendrik Schorcht., Berlin, 2003., seite 10

საჭიროა მიყვანა-მიტანის ვადების განსაზღვრა. ამ მიმართებით რაიმე მითითებას ვარშავის კონვენცია არ შეიცავს. ავიაკომპანიების გადაზიდვის წესები, რომელიც ემთხვევა იატას წესებს, ადგენს 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 ავიაგადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების სპეციალურ წესსაც კი შეიცავდეს. ამიტომ მიყვანა-მიტანის ვადის გადაცილებისას სასამართლოები არ ცნობენ საჰაერო გადამყვან-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 გამოტანილ მრავალ სასამართლო თუ საარბიტრაჟო გადაწყვეტილებაში.

ამ საკითხის დადასტურების მიზნით, მოგვყავს შემდეგი მაგალითი: უნგრეთის საგარეო სავაჭრო საწარმომ 1956 წელს „აეროფლოტს“ წაუყენა მოთხოვნა ტვირთის მიტანის ვადის მნიშვნელოვნად გადაცილებისათვის ზარალის ანაზღაურების თაობაზე. მოსარჩელემ ზარალი გამოიანგარიშა, როგორც რკინიგზისა და საჰაერო ტარიფს შორის სხვაობა. გადამზიდავი მასზე მიუთითებდა, რომ ზედნადებში მიტანის ვადები არ ყოფილა დათქმული, ხოლი ტვირთი იყო არაგაბარიტული, რაც აძნელებდა მის გადაგზავნას ერთ-ერთი შუალე-

დური აეროპორტიდან.

მხარეთა შეთანხმებით, დავა განიხილა 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 დაკმაყოფილდა[228].

მგზავრთა გადაყვანისა და ბარგის გადატანის დაგვიანებისას მრავალი ავიაკომპანიის გადაყვანა-გადატანის წესი 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.

ვარშავის 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

[228] დავაზე არბიტრად გამოდიოდა სატრანსპორტო სამართლის დარგში ცნობილი საბჭოთა სპეციალისტი პროფ. ა. დ. კეილინი

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

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 ქვეყნის 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, ჰააგის ოქმში შენარჩუნებულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის პრინციპებს ზოგიერთი საბჭოთა ავტორი ახასიათებდა, როგორც „მგზავრთა და ტვირთების კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვის ოპერაციების განმახორციელებელი ავიაკომპანიების მიმართ თავისებურ პროტექციონიზმს“[229].

მაგრამ ასეთი შეფასება მეტისმეტად ზოგადი და უზუსტოა. ერთი მხრივ, აღნიშნული რეგულირება ასახავდა და კვლავ ასახავს,

[229] Колосов Ю.М., Ответственность в международном праве, М., Юрид. лит., 1985, стр. 191;

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 რჩება[230]. 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 გადაყვანისათვის[231]. ამან გამოიწვია ის, რომ მის მიერ აღიარებული პასუხისმგებლობის საწყისები არსებითად შეიცვალა 1971 წლის გვატემალის ოქმით და 1975 წლის მონრეალის №4 ოქმით[232].

აღნიშნული ოქმები, ჯერ ერთი, აწესებენ საჰაერო გადამყვანის პასუხისმგებლობას, მისი ბრალეულების მიუხედავად (ეგრეთ წოდებული ობიექტური ან მკაცრი პასუხისმგებლობა); მეორე, გადამყვანის პასუხისმგებლობის ფარგლები მიაჩნია მისი პასუხისმგებლობის მაქსიმუმად, რომელიც გაზრდას არ ექვემდებარება; მესამეც, გადამყვანის 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 საერთა-

---

[230] 1975 წლის მონრეალის №4 ოქმმა ტვირთისათვის საჰაერო გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარგლები უცვლელად დატოვა.

[231] International legal materials. 1971. N 3. P.P. 613—616

[232] ICAO Doc. 9147

შორისო სამართლებრივი რეგულირების უნივერსალურობას, რაც ალბათ, უნივერსალობა შეიძლება იყოს სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის სფეროში განსხვავებული პოზიციებისა და კონცეფციების მხოლოდ შესაბამისი დაბალანსების შედეგი.

ვარშავის კონვენციაში არსებული საჰაერო გადამყვანის პასუხისმგებლობის ფარგლები არ იძლევა დაზარალებული მგზავრებისა და მათ კმაყოფაზე მყოფ პირთა მოთხოვნების სრულად დაკმაყოფილების შესაძლებლობას იმ შემთხვევაში, როდესაც ასეთი მოთხოვნები დიდ თანხას უკავშირდება, ხოლო გადამყვანის განზრახვა, რაც საშუალებას იძლევა, არ იყოს გამოყენებული პასუხისმგებლობის ფარგლები, არ შეიძლება დადგინდეს. ასეთი დებულების აღმოსაფხვრელად დაიწყეს 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 წარდგენას[233].

საჰაერო სამართალში დამამზადებლის პასუხისმგებლობის პრობლემებს მიეძღვნა ქალაქ კიოლნში (გფრ) 1978 წელს ჩატარებული სპეციალური სემინარი[234], რომლის მუშაობაში მონაწილეობდა საჰაერო სამართლის დასავლეთის ქვეყნების ბევრი წამყვანი სპეციალისტი. სემინარის მასალებში გამოთქმულია მოსაზრება, რომ საჰაერო

[233] Садиков О. Н., Регламентация гражданско-правовой ответственности в международных соглашениях., Сов. государство и право, 1974, №4, стр.107-110;
[234] Die Produkthaflung in der Luft und Raumfahrt. Koln. 1978

ხომალდის დამამზადებლის მიმართ სარჩელის წაყენების ჩამოყალიბებული პრაქტიკა მიზანშეწონილად უნდა ჩაითვალის, რადგან საშუალებას იძლევა გონივრულად გადანაწილდეს და დაზღვეული იყოს საჰაერო რისკი დამამზადებლებსა და გადამყვან-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 გადამყვან-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 უგულებელყოფს 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 საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების დროს. ამ გადაყვანა-გადაზიდვებს ფრენის შესაბამისი ორგანოების მონაწილეობით ახორციელებენ ავიაკომპანიები, რომლებიც საჰაერო ხომალდებს უმეტესად მრავალი წლის განმავლობაში იყენებენ, ეწევიან მათ მიმდინარე ტექნიკურ მომსახურებას და ვალდებული არიან უზრუნველყონ ფრენის უსაფრთხოე-

ბა. 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[235].

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 დაწყებამდე.

[235] Малеев Ю. Н., Международное воздушное право, М., 1986, стр.128

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

ვარშავის კონვენციის 26-ე მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, ზარალის დადგენის შემთხვევაში, მიმღებმა დაუყოვნებლივ უნდა წაუყენოს გადამზიდავს 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 გადამზიდავისადმი პრეტენზიის წაყენების უფლებას ართმევს, მისი მხრიდან მოტყუების შემთხვევის გარდა.

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 არმოხსენიება, საფუძველს იძლევა, თითქოს გადაზიდვის ხელშეკრულების ასეთი დარღვევის დროს პრე-

ტენზიის განცხადება არაა საჭირო. 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 გადამზიდავის მიერ დაკარგული ბარგისა და ტვირთის ძიება, რაც ასევე არ შედის კლიენტის ინტერესებში.

აღვნიშნავთ, რომ ტვირთის გადაზიდვის იატას წესების მე-15 მუხლი შეიცავს იმის პირობას, რომ ტვირთის დაკარგვისას, პრეტენზია უნდა გაცხადდეს ყველა შემთხვევაში, გადაზიდვის დოკუმენტის გაფორმების მომენტიდან არა უგვიანეს 120 დღის 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 ზედნადები[236].

რამდენიმე გადამყვან-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 თავის თავზე 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 სოლიდარულ პასუხს აგებენ გამგზავნისა და, შესა-

[236] Правила ИАТА. http://www.serpantin-tour.ru/index.php?topic=iata

ბამისად, 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 პრევლეზიური, სხვაგან კი — როგორც ხანდაზმულობის ვადა, რომლის გაგრძელება შეიძლება შიდა კანონმდებლობით.

შესაძლო დავების გადაწყვეტისას ვარშავის კონვენციით დადგენილია ალტერნატიული განსჯადობა. 28-ე მუხლის თანახმად, მოსარჩელემ სარჩელი შეიძლება შეიტანოს ერთ-ერთ შემდეგ სასამართლოში: გადამყვან-გადამზიდავის საცხოვრებელი ადგილის მიხედვით; მისი მთავარი სამმართველოს ან კანტორის ადგილმდებარეობის მიხედვით, სადაც ხელშეკრულება დაიდო; გადაყვანა-გადაზიდვის შესრულების ადგილის მიხედვით. ტვირთის გადაზიდვის მიმართ 32-ე მუხლი 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 დებულებას.

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.

§3. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების თანამედროვე ტენდენციები. მონრეალის 1999 წლის კონვენციის შესახებ

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 კონფერენციას[237].

მოსალოდნელი იყო, რომ კონფერენცია იქნებოდა საერთაშორისო კანონშემოქმედებისა და კერძო სამართლის უნიფიკაციის ისტორიაში ეტაპი, რომელიც ახალ ერას დაიწყებდა საერთაშორისო კერძო სამართლში და შესწორებას შეიტანდა თანამედროვე ავიაკომპანიების საჭიროებათა სამართლებრივ რეგულირებაში. 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"[238].

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 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.

---

[237] 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

[238] www.icao.int/icao/en/assembl/

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.

ისტორიული წანამძღვრები

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. დიდი ხნით ადრე, ვიდრე საჰაერო ტრანსპორტი თავის თავს 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 შემწეობით კანონმდებლებმა თავიდან აგვაცილეს იურისდიქციათა ისეთი კონფლიქტები, რომლებიც დაასამარებდნენ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტს. მან ასევე უზრუნველყო კანონთა არსებითი ერთიანობა და ავიაციის ისტორიის ადრეულ ეტაპებზე შესაძლებელი გახადა 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 შექმნა[239].

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

— 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

[239] Межгосударственный авиационный комитет, Авиация содружества., №3., М., 2002, стр.31

დოკუმენტების (ისტორიული საზღვაო პრეცედენტების მიხედვით მოდელირებული) ფორმალობების ზუსტი დაცვა მონაცემთა ელექტრონული დამუშავების მზარდი გამოყენების დაბრკოლება გახდა. მით უმეტეს, დოკუმენტების ფორმალობათა („შეტყობინება“ და ა. შ.) დაცვა სანქციირებული იყო გადამყვან-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 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. გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობა ემყარება მის ბრალს (დაუდევრობას), მაგრამ კონვენციამ მხარი დაუჭირა მკვეთრად შემტევ პოზიციას ასეთი ბრალის (დაუდევრობის) პრეზუმფციის შემოღებით და გააუქმა მტკიცების ტვირთი — მგზავრი არ განაცხადებს პრეტენზიას ან ამტკიცებს გადამყვან-გადამზიდავის დაუდევრობას, გადამყვან-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 ავიაგადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის დამძიმებული რეჟიმისთვის, როგორც qud pzo 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 დათქმაში", ვინაიდან ოქრო იყო 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 პასუხისმგებელობის 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 (zestitutio in integrum – პირვანდელი სახით აღდგენა). ეს იყო პასუხისმგებლობის შესახებ ზოგადი კანონმდებლობისა და ბუნებრივი სამართლიანობის კონცეფციისაგან არსებითი გადახვევა.

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

— სასამართლო იურისდიქცია. იურისდიქციათა 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 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 „შემოქმედებითი" განმარტების გზით.

1929 წლის ისტორიული პერსპექტივით შესაძლოა ლოგიკურიც არის საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავის პასუხისმგებლობის ფარ-

გლების დადგენა — ავიაცია იყო კატასტროფული რისკების შემცველი ახალი დარგი და პასუხისმგებლობის ფარგლები შეიძლება გაგებულიყო, როგორც ამ ახალი დარგის „განებივრება“ 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 აეიაკომპანიების მიმართ სპეციალური დამოკიდებულებისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტში პასუხისმგებლობის ფარგლების შემცირების სასარგებლოდ რაიმე სარწმუნო არგუმენტების მოყვანა[240].

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“[241]:

— 1955 წლის 28 სექტემბრის ჰააგის ოქმმა 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 დევალვაციის შემდეგ 20 000 აშშ-ის დოლარის ტოლია) კვლავ სრულად არ შეესაბამება უმრავლესი სახელმწიფოების დღევანდელ სტანდარტებს. აშშ-ს დღემდე არ მოუხდენია ამ ოქმის რატიფიკაცია;

— 1961 წლის 18 სექტემბრის გვადალაჰარის კონვენციამ ვარშა-

[240] იქვე

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

ვის კონვენციაში საგრძნობი ხარვეზი შეავსო და იგი პირდაპირი ფორმით გამოსაყენებელი გახადა რეალური გადამყვან-გადამზიდავისთვის, რომელსაც არანაირი პირდაპირი სახელშეკრულებო კავშირი არა აქვს მგზავრთან ან ტვირთის გამგზავნთან[242]. ეს სამართლებრივი აქტი ამჟამად ძალის მქონეა 77 სახელმწიფოსთვის.

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 კონვენცია. 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. პა-

[242] Luftverkehrsrecht ein Uberblick, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Dr. Heiko van Schyndel, Hendrik Schorcht., Berlin, 2003., seite 10

სუხისმგებლობის ფარგლები 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-მ 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 სიტყვასიტყვით 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 დამატებითმა ოქმებმა შეცვალეს 1929 წლის ამოსავალ კონვენციაში ოქროს შესწორება საერთაშორისო სავალუტო ფონდის (სსფ) სესხების სპეციალური უფლებების (სსუ) კონცეფციით[243], 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

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

კანონით დადგენილ ხმათა უმრავლესობა ვერ მიიღო, ხოლო №1 და 2 ოქმები ძალაში შევიდა 30 სახელმწიფოში.

მონრეალის 1975 წლის 25 სექტემბრის №4 ოქმმა 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 მოთხოვნებს, ხდიდა მას მონაცემთა ელექტრონული დამუშავებისა და „ტვირთის ქვითრით" შეცვლისთვის გამოსადეგად პასუხისმგებლობის ფარგლების 1929 წლის დონეზე შენარჩუნებით (კგ-ზე 17 სსუ). მიუხედავად იმისა, რომ ეს დოკუმენტი უფრო სასურველი იყო პრაქტიკაში და თითქმის არანინააღმდეგობრივი, თითქმის 23 წელი დასჭირდა, ვიდრე ის მოქმედებაში შევიდოდა ვიწრო ჯგუფის სახელმწიფოთა შორის, რომლებმაც მოახდინეს №3 დამატებით ოქმთან მისი რატიფიცირება.

სისტემის „მოდერნიზაციაზე" ცალმხრივი მოქმედებები

1975 წლიდან იკაოს არ უცადია 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 მომწყვდეულიყო 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 სურვილსა და უნარზე, რათა იკისროს პასუხისმგებლობა რაიმე ფულადი ფარგლების გარეშე.

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-ლუმპურში იატას ყოველწლიურმა გენერალურმა კონფერენციამ 1995 წლის 31 ოქტომბერს მოიწონა მგზავრების მიმართ გადამყვან-გადამზიდავთა შორის პასუხისმგებლობის შეთანხმება[244]. 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 პუნ-

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

ქტში 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 გაეთვალისწინებინა.

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 ჟღერდეს, რომ ევროპის კავშირის საბჭომ მოიწონა ეს დადგენილება ევროპის ავიაკომპანიების უმრავლესობის მიერ მგზავრთა მიმართ იატას პასუხისმგებლობის შეთანხმების მოწონების შემდეგ და, პრაქტიკულად, იკაოს დიპლომატიური კონფერენციის წინა დღეს. მიმაჩნია, რომ ევროპის კავშირმა უპირატესობა მიანიჭა ამ პრობლემის საკანონმდებლო წესით რეგულირებას და არა ავიაკომპანიების მიერ დადებულ ხელშეკრულებათა საფუძველზე.

ასევე აშკარაა, რომ ევროპის კავშირის 15 სახელმწიფოს (რომ-

ლებზეც 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 ფუძემდებლურ 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 სტატეტური 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.

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 მოწოდებებებს 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 დავდოთ იკაოს, როგორც სამართლებრივ ინსტიტუტს — იკაო, მხოლოდ იარაღია თავისი 185 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 მგზავრის მიმართ პასუხისმგებლობის შესახებ იატას შეთანხმება იკაოს იურიდიული კომიტეტის საერთო სამუშაო პროგრამის შესწორების გზით, შეიტანა ახალი პუნქტი („ვარშავის სისტემის“ მოდენრიზაცია 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 ის-

ტორიაში ეს პროცედურა პირველად არ ყოფილა მკაცრად დაცული და იურიდიულად დადგენილი, პრაქტიკაში ასეთი გადახვევის არანაირი მიზეზი არ ყოფილა საჯაროდ განმარტებული[245].

„სამდივნოს სამუშაო ჯგუფი" (ორგანო, რომელიც შედგება იკაოს იურიდიული ბიუროს მომსახურეებისაგან 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 ან ნდობის თვალსაზრისით, მეტიც, ის ამ სფეროში ვერ ახორციელებს დაბალანსებულ საერთაშორისო ექსპერტიზას[246].

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 სესია, 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[247]. სესიაზე იგრძნობოდა, რომ ქვეკომიტეტში გამოკვლევა ჩატარდა „დაბურულ კარს მიღმა", გამჭვირვალობის გარეშე, ამიტომაც კვლევითი ჯგუფისა და მომხსენებლის მიერ მომზადებული ტექსტის პროექტის

[245] იქვე

[246] М. Мильде, Правительственное регулирование деятельности Гражданской авиации., Международно-правовые вопросы, Монреаль, 2002, стр. 23

[247] იქვე

მიმართ აშკარა ეჭვს სულისკვეთება იგრძნობოდა. 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 კონფრენციაზე წარდგენისათვის მზად მიიჩნია, რაც, საეჭვოა, რომ დამაჯერებელი გადაწყვეტილება ყოფილიყო თავისი შეხედულებისამებრ, იკაოს საბჭო არ აკეთებდა პროექტის 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 რაიმე კონსტიტუციური სტა-

ტუსი არ გააჩნდა[248].

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 წარუდგინა, როგორც „1997 წლის 28 აპრილ — 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.

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 ევროპის კონფერენციის (საეკ) ყველა 37 წევრი სახელმწიფო, რომლებმაც ასევე მთლიანად დაუჭირეს მხარი ეკ-ს №2027 დადგენილებას. სახელმწიფოების ამ

[248] 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

ჯგუფში შეერთებული შტატები მე-5 იურისდიქციის სასარგებლოდ ძლიერ პოზიციას წარმოადგენდა, მაშინ, როცა საფრანგეთს „ძლიერ საწინააღმდეგო აზრი" ჰქონდა, რომელიც მოიხსნა ორი დღის განმავლობაში[249].

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

აზრთა სპექტრის მეორე მხარე პირველად ჩამოაყალიბა ინდოეთმა, რომელიც მე-2 დანართისთვის ფულადი ფარგლების გარეშე პასუხისმგებლობის წინააღმდეგი იყო (მტკიცების ტვირთის გაუქმებით პრეზუმფცირებული 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 400000 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

[249] იქვე

მე-5 იურისდიქციის შემოღებისა[250].

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. პრეზუმფცირებული ბრალით შეუზღუდავი პასუხისმგებლობის პრობლება 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 გადამყვან-გადამზიდავებმა 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 გადაწყვეტილება[251].

მეტიც, ცხადი გახდა, რომ შეერთებული შტატები არ მიიღებს არანაირ სამართლებრივ აქტს, რომელშიც არ იქნება შეყვანილი მე-5 იურისდიქცია და, როგორც გვატემალის 1971 წლის ოქმმა დაამტკიცა, 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 გადამყვან-გადამზიდავისთვის დანიშნულების მთავარი პუნქტია.

პლენარულ სხდომაზე და საერთო კომისიაში თავდაპირველი

---

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

[251] Air carrier liability in the event of accidents, http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24169.htm

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 ხშირად გამოუყენებელი იყო. ეს ჯგუფი განხილული საკითხების თაობაზე არავითარ ოქმს არ ადგენდა და მომავალ თაობებს მკითხაობა მოუწევთ „საყოველთაო თანხმობის“ მისაღწევად გამოყენებული მეთოდების თაობაზე. ამ, გარკვეულწილად, განსაკუთებულმა მოლაპარაკებებმა, კონფერენციაზე გამოიწვია ერთგვარი უკმაყოფილება, ვინაიდან „გამორიცხული“ დელეგატები კონფერენციის სხდომებში არ მონაწილეობდნენ და ამაოდ კარგავდნენ დროს, ზოგჯერ ისიც კი არ იცოდნენ, სად ჩატარდებოდა გაერთიანებული კომისიის შემდეგი სხდომა ან პლენარული სხდომა[252].

1999 წლის 25 მაისს დღის მეორე ნახევარში, როცა კონფერენციის დაგეგმილ დამთავრებას აღარაფერი აკლდა, კონფერენციის პრეზიდენტმა გაერთიანებული 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

[252] М. Мильде, Справочный материал, «Проект ИКАО», RER/01/901, Монреаль, 2002;

საბჭოს პრეზიდენტის მისასალმებელმა სიტყვებმა და სხდომაც დაიხურა. ოქმი მოწმობს, რომ პრეზიდენტის მიერ წარდგენილი „საყოველთაო თანხმობის პაკეტი“ ერთსულოვნად მოიწონა კომისიის მთელმა შემადგენლობამ, თუმცა ბევრმა დელეგატმა სხდომა საკმაოდ დაბნეულმა დატოვა. დეტალური და ცხოველი განხილვა, რაც მოჰყვა კომისიის სრული შემადგენლობის შემდგომ სხდომებზე შედარებით ნაკლებადმნიშვნელოვანი პრობლემების (მაგალითად, უნდა მიეთითოს თუ არა „ტვირთის ხასიათი“ ავიაზედნადებში ან სატვირთო ქვითარში) განხილვას, ზოგიერთი დელეგაციის იმედგაცრუება გამოიწვია და გაოცებას ვერ მალავდნენ „საერთო თანხმობის“ გამო.

მომავალში, რაც არ უნდა თქვან კომენტატორებმა, ამ „საერთო თანხმობის“ ხასიათსა და მისი მიღწევის მეთოდებზე, კოფერენციამ 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 ინიციატივას 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 რევოლუციური ცვლილება, მაგრამ ლოგიკურია, რომლითაც ყოველთვის შეეძლო ესარგებლა მოსარჩელეს, მისთვის ამაში დაბრკოლებები რომ არ შეექმნა ვარშავის კონვენციის 28-ე მუხლის უსიტყვო პირობებს;

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

ლყოფს[253].

კონფერენციის დასკვნით პრესკონფერენციაზე იკაოს საბჭოს პრეზიდენტმა განაცხადა: „მონრეალის ამ ახალი კონვენციის შემუშავებისას ჩვენ შევძელით მიგვეღწია დახვეწილი ბალანსისათვის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ყველა მხარეს — სახელმწიფოების, მგზავრთა, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდავებისა და ავიასატრანსპორტო დარგის საჭიროებასა და ინტერესებს შორის"[254].

საწინააღმდეგო ინტერესების დაბალანსება სოციალურ ურთიერთობათა ძირითადი მიზანია და იმედი უნდა ვიქონიოთ, რომ კონვენცია მალე შევა ძალაში, რათა მოისინჯოს პრაქტიკულ გამოყენებაში. ეს მიზანია ასახული კონფერენციის 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 კონფერენციის 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".

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.

[253] «Международное право», Под ред. Ю.М. Колосова, М., 2001

[254] А. Черненко, Новые тенденции в правовом регулировании международных перевозок, http://argument-consulting.com.ua/uk/node/21

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

იტორიულ 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 იყოს[255].

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 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

[255] დ. გეფერიძე, ავიაკომპანიების მიერ კოდების ერთობლივი გამოყენება, ჟურნალი „სამართალი", 2003, №8;

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 გადადმზიდველმა 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...“. ბილეთში „შეტყობინების“ შესახებ მოთხოვნა, ამოსავალი სისტემის

ფარგლებში, სასამართლო დავებისთვის უხვად „დანაღმული 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 არანაირ სანქციაზე წინასწარი შეთანხმება და უნდა ვაღიაროთ, რომ წესი სანქციის გარეშე, ფაქტობრივად, წესი არ არის და ეს დებულება შეიძლება გამოვტოვოთ. მეტიც, მე-3 მუხლის მე-5 პუნქტი ადასტურებს, 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 ძალაში) და შეიძლებოდა მას სიძნელეები გამოეწვიათ ავიასატრანსპორტო სფეროში. საღ 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 იმედგაცრუებული დელეგაციისათვის, რომლებიც იძულებული იყვნენ შერიგებოდნენ დამარცხებას ნამდვილად მნიშვნელოვან საკითხებში. სიტყვა „ხასიათის“ ირგვლივ გაცხოველებული დისკუსია იმდენად დაიძაბა, რომ იგი შეიძლება მთლიანად კონფერენციის შედეგსაც დამუქრებოდა. 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 შეუსრულებლად; 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.

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 ანაზაურების გარეშე;

გ) საჰაერო გადაზიდვების შემთხვევაში, რომელთაც ახორციელებენ პირები – ხელშეკრულებით განსაზღვრული გადამზიდველები. აღნიშნული კატეგორიის გადამზიდველების მიმართ გამოიყენება კონვენციის V თავში ჩამოყალიბებული განსაკუთრებული რეჟიმი — ანუ რეჟიმი ხელშეკრულებით გადამყვან-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 წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიებზე, ან ერთი და იმავე წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, მიუხედავად იმისა, არის თუ არა შესვენება გადაყვანა-გადაზიდვაში ან გადატვირთვა, თუ შეთანხმებული გაჩერება გათვალისწინებულია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუნდაც ეს სახელმწიფო არ იყოს წევრი-სახელმწიფო. გადაყვანა-გადაზიდვა ერთი და იმავე წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიის ორ პუნქტს შორის, სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე შეთანხმებული გაჩერების გარეშე, არ განიხილება საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა ამ კონვენციის შესაბამისად[256]“ (მუხ. 1. 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 წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუნდაც შეთანხმებული გაჩერების პუნქტი მდებარეობდეს კონვენციის არაწევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. აღნიშნულ მოსაზრებას განამტკიცებს კონვენციის 55-ე მუხლის მე-2 პუნქტიც, რომელიც ამკვიდრებს კონვენციის მოქმედების ტერიტორიულ პრინციპს (დაწვრილებით იხ. ქვემოთ).

კონვენციის მოქმედების ობიექტის განსაზღვრისას, მნიშ-

[256] მაგ., საერთაშორისო გადაზიდვად არ ჩაითვლება რეისი – თბილისი-ბათუმი.

ვნელოვანია პირველი მუხლის მე-3 პუნქტის განმარტებაც, რომელიც ითვალისწინებს, რომ ამ კონვენციით განსაზღვრული მიზნებისათვის გადაყვანა-გადაზიდვა, რომელსაც ახორციელებს რამდენიმე თანამიმდევრული გადამყვან-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 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).

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 გზავნილები, ამანათი, ბანდეროლი, ხელმოწერით პერიოდული გამოცემები".

კონვენციის დებულებები გამოიყენება შერეული გადაყვანა-გადაზიდვების დროსაც — ანუ როდესაც გადაყვანა-გადაზიდვა ხორ-

ციელდება ტრანსპორტის რამდენიმე სახეობის საშუალებით. ასეთ დროს, კონვენციის დებულებები გამოიყენება მხოლოდ „საჰაერო გადაზიდვის" დროს, რომელიც შერეული გადაზიდვის შემადგენელი ნაწილია (მუხ. 38). 38-ე მუხლი უნდა განიხილებოდეს პირველი მუხლის და მე-18 მუხლის მე-4 პუნქტის დებულებებთან ერთად.

კონვენციის გამოყენებასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია კონვენციის 55-ე მუხლი. 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).

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 გადამყვან-გადამზიდველი C სახელმწიფოს კომპანიაა[257].

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 არაწევრ სახელმწიფოს, ხოლო შეთანხმებული გაჩერების ადგილი არის კონვენციის წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორია.

გარდა ამისა, C სახელმწიფოს ავიაგადამზიდველს კონვენციის

[257] დოქტორ ლუდვიგ ვებერის 2003 წლის 15 ოქტომბრის ელექტრონული წერილი (საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის სახელზე).

წევრ- სახელმწიფოში გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებისას, ამ სახელმწიფოს სათანადო ორგანოებს სრული უფლება აქვთ მოსთხოვონ კონვენციით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის უზრუნველმყოფი დაზღვევები (მუხ. 50).

აღნიშნულ საკითხთან მიმართებაში მნიშვნელოვანია კონვენციით გათვალისწინებული სასამართლოს იურისდიქციის საკითხის განხილვაც.

დ) გადამყვანის პასუხისმგებლობა მგზავრთა მიმართ

გადამყვანი 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 დროს".

გადამყვანის 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 დაზიანებაა" 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 დამზღვევთა საერთაშორისო კავშირი (IUAI) მიესალმა მას, რომ SGMW ჯგუფმა პროექტიდან (გვატემალისა) გამოთქვა „პირადი" ან იურიდიული კომიტეტის სიტყვები „ფსიქიკური დაზიანება" და მითითება გააკეთა მხოლოდ „დაზიანებაზე", IUAI-დან დამკვირვებელი დაჟინებით მოითხოვდა, რომ სიტყვა „სხეულის" უნდა დაემატოს „დაზიანებას", რათა „თავიდან იქნას აცილებული იმის შესაძლებლობა, რომ „ფსიქიკური დაზიანება" უკან დაბრუნდეს სიტყვა „დაზიანება" მეტისმეტი ფართო გაგებით".

კონფერენციამ ასევე გამორიცხა SGMW ჯგუფის პროექტიდან წინადადება, რომელიც გადამყვან-გადამზიდავს პასუხისმგებლობისაგან ათავისუფლებდა, თუუ (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 შედარებით, 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...).

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 წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე და ერთი ან მეტი წინასწარ განსაზღვრული გაჩერების ადგილმდებარეობა სხვა

სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, სულ მცირე, ერთი ასეთი გაჩერების პუნქტი მაინც (მუხ. 3)[258]. 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 ადგილზე[259].

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).

---

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

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

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 პასუხისმგებლობისათვის. აღნიშნული მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, გადამზიდველს არ შეუძლია 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 100000 სსუ-ს თითოეულ მგზავრთან მიმართებაში.

შესაბამისად, შეიძლება დავასკვნათ, რომ 100000 არის ზედა ზღვარი გადამყვან-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 100000-ის ფარგლებში.

რაც შეეხება ზიანს, რომელიც აღემატება 100000-ს თითოეული მგზავრის მიმართ, გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შეიძლება არ დადგეს იმ ნაწილში, რომელიც აღემატება 100000-ს, თუ გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ: 1) ზარალი არ გამოუწვევია გადამზიდველის, მისი თანამშრომლის ან აგენტის გაუფრთხილებელობას, არასწორ საქციელს ან უმოქმედობას; 2) ზარალი გამოიწვია მესამე მხარის გაუფრთხილებლობამ, არასწორმა საქციელმა ან უმოქმედობამ.

როგორც ვხედავთ, აღნიშნული დებულება მტკიცების ტვირთს აკისრებს გადამზიდველს 100000-ის ზემოთ დამდგარი ზიანით გამოწვეული პასუხისმგებლობის თავიდან ასაცილებლად.

გადამყვან-გადამზიდველს ეკისრება ვალდებულება ზიანისათვის, რომელიც დადგა მგზავრის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დაგვიანების შედეგად. თუმცა გადამყვან-გადამზიდველის პასუხ-

ისმგებლობა არ დადგება, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ: 1) მან, მისმა თანამშრომლებმა ან აგენტებმა მიზანშეწონილად მიიღეს ყველა აუცილებელი ზომა, რათა თავიდან აეცილებინათ ზიანი, ან 2) შეუძლებლი იყო ასეთი ზომების მიღება (მუხ. 19). თუ არ დამტკიცდება აღნიშნულ გარემოებათა არსებობა და ავიაგადამზიდავს დაეკისრება პასუხისმგებლობა, მაშინ 22-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მგზავრის გადაყვანის დაგვიანებისათვის შემოიფარგლება თითოეულ მგზავრზე 4150 სსუთი.

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 გადამყვან-გადამზიდველმა წერილობითი ფორმით შესთავაზა მოსარჩელეს ზიანის მიყენებიდან 6 თვის განმავლობაში ან სასამართლო პროცესის დაწყებამდე, თუ ეს თარიღი უფრო გვიან დადგა (მუხ. 22.6).

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).

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.

— ბარგის მიმართ

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.

ბარგი

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 გარემოებაზე[260].

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 გადამ-

[260] იხ. Бордунов В.Д., Международное воздушное право, М., 2007, стр 197

ზიდველის 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).

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).

ბარგის გადაზიდვისას ბარგის განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანების შემთხვევაში, გადამზიდველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება 1000 სსუ-თი თითოეულ მგზავრთან მიმართებაში. გამონაკლისია ის შემთხვევები, როდესაც მგზავრმა წინასწარ განაცხადა რეგისტრირებული ბარგის საბოლოო დანიშნულების პუნქტში მიტანაზე დაინტერესება და გადაიხადა დამატებითი მოსაკრებელი, თუ ეს აუცილებელია. გადამზიდველი ვალდებულია, გადაიხადოს ის თანხა, რაც მიუთითა მგზავრმა, თუ არ დაამტკიცებს, რომ აღნიშნული თანხა აღემატებოდა მგზავრის დაინტერესებას, რომ ბარგი საბოლოო დანიშნულების პუნქტში იყოს მიტანილი (მუხ. 22.2).[261]

სასამართლოს შეუძლია გადამზიდველს დააკისროს სასამართლოს ხარჯების ანაზღაურება შიდა კანონმდებლობის შესაბამისად. აღნიშნული დებულება არ გამოიყენება, თუ თანხა, რომელიც და-

[261] 22.2 მუხლის 17.4 მუხლთან ერთობლიობაში განხილვის შემთხვევაში, შეიძლება დავასკვნათ, რომ 22.2 მუხლი გამოიყენება, როგორც არარეგისტრირებული, ისე რეგისტრირებული ბარგის მიმართ.

კისრებულია 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 მოქმდება ან უმოქმედობა, აგრეთვე ის რომ მოსამსახურე ან აგენტი მოქმედებდა თავისი მოვალეობების ფარგლებში.

— ტვირთის მიმართ

კონვენცია ზუსტად იმეორებს მონრეალის 1975 წლის №4 ოქმის ფორმულირებას. 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 განხორციელების დასადასტურებლად. ამ შემთხვევაში, გადამზიდველმა გამგზავნს, ამ უკანასკნელის თხოვნით უნდა მისცეს სატვირთო ქვითარი (მუხ. 4).

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;[262] 3) ტვირთის წონა (მუხ. 5). ამასთან, ტვირთის გადაზიდვასთან მიმართებაში მნიშვნელოვანია გამგზავნის, გადამყვან-გადმზიდველისა 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), გამგზავნსაც წარმოეშობა 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 აწერენ გამგზავნი და გადამზიდველი; მესამე პირს ხელს აწერს გადამზიდველი და გადასცემს გამგზავნს ტვირთის ჩაბარების მომენტში (მუხ. 7). კონვენცია უშვებს იმის შესაძლებლობას, რომ ავიასატვირთო ზედნადები შეადგინოს გადამზიდველმა. საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე არსებობს პრ-

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

ეზუმფცია 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 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, გამგზავნს 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 მუხლიც, 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 მუხლი შეიძლება განვმარტოთ ისე, რომ საბაჟო, საპოლიციო და სახ-

ელმწიფოს მიერ დაკისრებული სხვა ფორმალობების შემსრულებელი შეიძლება განისაზღვროს გამგზავნსა და გადამყვან-გადამზიდველს შორის შეთანხმებით. თუმცა პასუხისმგებლობა წარდგენილი ინფორმაციის სიზუსტისათვის მთლიანად ეკისრება გამგზავნს. კონვენციის მიზანია, განსაზღვროს ურთიერთპასუხისმგებლობა გამგზავნსა და გადამყვან-გადამზიდველს შორის.

გამგზავნისა და გადამზიდველის პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია მე-10 მუხლიც, 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 სახელითაცაა 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 ავიაგადამყვანი, იმის მიხედვით, ვინ შეიტანა ინფორმაცია გადაზიდვის დოკუმენტში M(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).

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 ვალდებულებაც, 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 პუქტში 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).

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

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)[263].

[263] 13.2 მუხლის რედაქციიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ გა-

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 ზედნადებს ან/და სატვირთო ქვითრის ეგზემპლარის წარდგენას. ასეთ შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველი იღებს პასუხისმგებლობას ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველის ქმედების შედეგად შეიძლება მიადგეს ავიასატვირთო ზედნადების 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:

- *გადამყვან-გადამზიდველი აღიარებდეს ტვირთის დაკარგვას;*
- *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).

დაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებაში შეიძლება განისაზღვროს დათქმები მიმღებისათვის ინფორმაციის მიწოდებასთან დაკავშირებით.

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

კონვენცია შეიცავს მოთხოვნას, რომ თუ მხარეები შეთანხმდებიან ზემოაღნიშნული წესებისაგან (წესები, რომელიც შეეხება გამგზავნს, გადამყვან-გადამზიდველსა და მიმღებს შორის ურთიერთობებს, მუხლები 12, 13 და 14) განსხვავებულ წესებზე, მაშინ დათქმები აუცილებლად შეტანილ უნდა იყოს ზედნადებში 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 აკონკრეტებს, 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 საწყლოსნო 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 დროს[264] ანუ ცნებამ „საჰაერო გადა-

[264] აღნიშნული დებულება არ უნდა განიმარტოს იმგვარად, რომ თუ გამგზავნს ზიანი მიადგა საჰაერო გადაზიდვის დროს კი არა არამედ სხვა ქმედების განხორციელებისას გადამყვან-გადამზიდველი საერთოდ თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან. აღნიშნული დებულების მიზანია მხოლოდ ის, რომ

ზიდვა“ შეიძლება აგრეთვე მოიცვას 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 შეცვლის ტრანსპორტის რომელიმე სხვა სახეობით გადაზიდვით. ასეთი პირობების არსებობისას, გადაზიდვა ტრანსპორტის სხვა სახეობით მიჩნეულია საჰაერო გადაზიდვის დროს განხორციელებულ გადაზიდვად (მუხ. 18.4).

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) ომი და შეიარაღებული კონფლიქტი;

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).

ზუსტად განსაზღვროს კონვენციით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის გამოყენების ფარგლები, რაც თავისთავად არ გამორიცხავს დელიქტური სამართლის სხვა დებულებების გამოყენების შესაძლებლობას.

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 დააამტკიცებს, 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 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).

ტვირთთან დაკავშირებული ზარალის ანაზღაურებასთან დაკავშირებული პროტესტი უნდა გაიგზავნოს ტვირთის მიღებიდან 14

დღის განმავლობაში.

– დაგვიანების (შეფერხების) მიმართ

გადამყვან-გადამზიდავს, ალბათ, არ შეიძლება მკაცრი პასუხისმგებლობა დაეკისროს 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 მგზავრთა გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის დაგვიანებისათვის: გადამყვან-გადამზიდავი პასუხს არ აგებს, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ მან და მისმა წარმომადგენლებმა ყველა ზომა მიიღეს ზიანის თავიდან აცილებისათვის ან შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება.

პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლება

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

მგზავრის სიკვდილის ან დაჭრის შემთხვევაში ანაზღაურების ოდენობა

ახალი კონვენციის ყველაზე აშკარა და მისასალმებელი

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 შეზღუდვა[265]. 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. ავიაციის ტექნიკური და ექსპლუატაციური სირთულის გამო, მტკიცების ასეთი ტვირთი განსახორციელებლად არასოდეს არ იქნება ადვილი — საავიაციო შემთხვევებში ფაქტების რთული ჯაჭვი და მათი ურთიერთმიზეზობრივი კავშირი, ხშირად საეჭვოა რაიმე დაუდევრობის, არამართლზომიერი ქმედებისა თუ გაუთვალისწინებლობის სრული არარსებობისას.

თუმცა მეორე დონეზე არ არის პასუხისმგებლობის არავითარი ფულადი შეზღუდვა. არარეალური იქნებოდა ახალი კონვენციით „ასტრონომიულად მაღალი" ანაზღაურების მოლოდინი — მოსარჩელეებს 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", სხვაგან მიაკუთვნებენ მნიშვნელოვან ანაზღაურებას არაეკონომიკური ზიანისათვის, ისეთისთვის, როგორიცაა ტკივილი, ტანჯვა და ა.შ. და მიკუთვნებული ანაზღაურება შეიძლება იყოს გაუთვალისწინებლად მაღალი, განსაკუთრებით, როცა ასეთ საქმეებზე გადაწყვეტილების

[265] იხ. Practical Aviation Law by J. Scott Hamilton, 1999, p.116

მიღება ხდება ნაფიც მსაჯულთა სასამართლოებში.

ახალი კონვენციის ახალი სამართლებრივი ნორმაა ის, რომ გადამყვან-გადამზიდავი შეიძლება არ იყოს ვალდებული, გადაიხადოს 100000 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;

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 მიმართ.

დაგვიანების გამო, ზარალისთვის ფარგლები 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 დაინტერე-

სებულობის 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.

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 ლეხ ფერი (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;

— ფარგლების გადასინჯვა

ახალ კონვენციაში დატოვებულია პასუხისმგებლობის რამდენიმე ფულადი კომპენსაციის ფარგლები, ინფლაციური ეროზიისაგან დაცულია ინფლაციის ხარისხის კრიტერიუმების სისტემით, რომელიც იზომება იმ სახელმწიფოების ღირებულებითი 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.

— საავანსო თანხის გადახდა

ახალი კონვენციის 28-ე მუხლში აღინიშნა ევროსაბჭოს 2027-ე დადგენილებისადმი[266] 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 (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 დაჟინებით სთავაზობს, რეკომენდაციას, რათა ნებაყოფლობით წინასწარ გადაიხადონ ფული. ეს წაახალისებს სახელმწიფოებს, მიიღონ შესაბამისი ზომები თავისი

[266] იხ. Права авиапассажиров, законодательство ЕС. <tpsa.ru/index.php?option=com_afm&Itemid=453&task=files.download&cid=301>

კანონმდებლობის ჩარჩოებში გადამყვან-გადამზიდავის ასეთი მოქმედებების სტიმულირებისათვის.

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).

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 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 პა-

სუხისმგებლობა 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 მიტანილი შეთანხმებული თარიღიდან 21 დღის განმავლობაში (მუხ. 17.3).

პასუხისმგებლობისაგან გადამზიდველის გათავისუფლების საფუძვლები

პასუხისმგებლობისაგან გადამზიდველის გათავისუფლების საფუძვლები უნდა განვიხილოთ ორ ასპექტში: 1) ადამიანის სიცოცხლესა და სხეულის დაზიანებასთან მიმართებაში და 2) ტვირთსა და ბარგთან მიმართებაში.

გადამზიდველი პასუხისმგებლობისაგან სრულად ან ნაწილობრივ თავისუფლდება, თუ ზარალი გამოიწვია ან მის გამოწვევას ხელი შეუწყო: 1) იმ პირის გაუფრთხილებელობამ, არასწორმა საქციელმა ან უმოქმედობამ, რომელიც მოითხოვს ანაზღაურებას; 2) იმ პირის გაუფრთხილებელობამ, 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 თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან იმ ზომით, რომლითაც დაამტკიცებს,

რომ ამ მგზავრის დაუდევრობამ, სხვა არასწორმა მოქმედებამ ან უმოქმედობამ გამოიწვია ზიანი ან ხელი შეუწყო მის დადგომას (მუხ. 20, მეორე წინადადება). რაც შეეხება ამ დებულებას, იგი თავად აკონკრეტებს გამოყენების სფეროს — კერძოდ, ზიანის ანაზღაურება, რომელიც წარმოიშობა ადამიანის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შედეგად.

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). აღნიშნული მოთხოვნა ეხება ფაქტობრივ გადამზიდველსაც (მუხ. 47).

აღსანიშნავია, რომ გადამზიდველს შეუძლია დააწესოს პასუხისმგებლობის უფრო მაღალი ზღვარი ან შეუზღუდავი პასუხისმგებლობა (მუხ. 25). 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).

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).

ამასთან, კონვენცია კრძალავს თავად სახელმწიფოების მიერ დათქმების გაკეთებას კონვენციაზე მიერთების დროს. ერთადერთი გამონაკლისია, როდესაც სახელმწიფოს სურს კონვენციის დებულებები არ გაავრცელოს არაკომერციულ ფრენებზე, რომელიც ხორციელდება სახელმწიფოს მიერ სუვერენული უფლებების განხორციელების ან სამხედრო მიზნებისათვის გადაფრენების მიმართ (მუხ. 57)[267].

[267] აღნიშნული უფლება გამოიყენეს აშშ-მა და კანადამ.

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 თაობაზე, აქვს თუ არა პირს, რომელიც მის დებულებათა შესაბამისად პასუხს აგებს ზიანისათვის, რეგრესის უფლება ნებისმიერი სხვა პირის წინააღმდეგ".

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). 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 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, გამგზავნთან ან პირთან, რომელიც მოქმედებს მგზავრის ან გამგზავნის სახელით.

ბ) ფაქტობრივი გადამზიდველი — პირი, რომელსაც გადამზიდველი ხელშეკრულებით ანიჭებს უფლებამოსილებას, განახორციელოს გადაყვანა-გადაზიდვა ან მისი ნაწილი, მაგრამ კონვენციის მიხედვით, არ არის თანმიმდევრული გადამზიდველი ამ ნაწილში. კონვენცის თანახმად, აღნიშნული უფლებამოსილება არსებობს საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე (მუხ. 39).

ფაქტობრივი გადამზიდველი პასუხისმგებელია გადაყვანა-გადა-

ზიდვის იმ ნაწილთან მიმართებაში, რომელსაც თავად ახორციელებდა. აღნიშნული არ გამორიცხავს ხელშეკრულებით გადამზიდველის პასუხისმგებლობას — იგი პასუხისმგებელია გადაყვანა-გადაზიდვის მთელი პროცესის მიმართ (მუხ. 40).

კონვენციის 41-ე მუხლის პირველი პუნქტი ითვალისწინებს შემდეგ წესს: ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ განხორციელებულ გადაზიდვასთან დაკავშირებით, მოვალეობების ფარგლებში, ფაქტობრივი გადამზიდველის, მისი თანამშრომლებისა და აგენტების მოქმედება და უმოქმედობა მიჩნეულია ხელშეკრულებით გადამზიდველის მოქმედებად ან უმოქმედობად.

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 ითალისწინებს 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).

დაზარალებულს შეუძლია აირჩიოს, ვის წინააღმდეგ აღძრას საქმე, რომელიც გამომდინარეობს ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაზიდვიდან — ანუ შეუძლია სარჩელით მიმართოს ფაქტობრივი გადამზიდველის ან ხელშეკრულებით გადამზიდველის მიმართ ან ორივეს მიმართ ერთდროულად (მუხ. 45). 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 საქმე.

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).

თანამიმდევრული გადამზიდველები

კონვენციის პირველი მუხლი განსაზღვრავს, რომ კონვენციის მოქმედება ვრცელდება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზეც, რომლებსაც ახორციელებენ თანამიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველები.

თანამიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველების სამართლებრივ რეჟიმს ეხება კონვენციის 36-ე მუხლიც. 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 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.

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 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 დადგა ზიანი, მაშინ არ გამოიყენება ზემოაღნიშნული დებულებები (მუხ. 30).

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).

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).

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).

აღნიშნული დებულებები გულისხმობს, რომ მგზავრი (მიმღები) თუ მიღებისთანავე ვერ აღმოაჩენს ბარგის (ტვირთის) ზიანს, მათ, მართალია, შეეძლებათ ქვემოთ მითითებულ ვადებში ავიაგადამზიდავის წინააღმდეგ პრეტენზიის წარდგენა, მაგრამ ზიანის არსებობის დამტკიცება, სავარაუდოდ, უფრო მძიმე იქნება.

2. თუ რეგისტრირებული ბარგის ან ტვირთის მიღებისას მიმღებმა არ განაცხადა პრეტენზიები, საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე

იგულისხმება, რომ ბარგი ან ტვირთი ჩაბარდა სათანადო მდგომარეობაში (მუხ. 31.1).

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).

ე) 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 დაჟინებით 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 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 პუნქტში 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, აუცილე-

ბლობის 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 კატასტროფის[268] ფრანგ მსხვერპლთა ზოგიერთ ახლო ნათესავს არ მისცეს უფლება საფრანგეთში სარჩელი შეეტანათ, რადგან სამგზავრო ბილეთები ნაყიდი იყო შვეიცარიაში! ყოველ შემთხვევაში, მე-5 იურისდიქციის მიღება აშშ-სთვის 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.

დასანანია, რომ ახალი კონვენცია საარბიტრაჟო განხილვის ნებას იძლევა მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვის მიმართ. მართალია, ამჟამად ცოტაა სახელმწიფოები, რომლებიც იმ დავების საარბიტრაჟო წესით საქმის მოგვარების ნებას იძლევიან, კერძოდ, როცა საქმე ეხება სიკვდილს ან სხეულის დაზიანებას, მაგრამ მსოფლიოში არსებული საერთო ტენდენცია ხელს უწყობს უთანხმოებათა მოგერიების „ალტერნატიული" საშუალებების უფრო ფართოდ შემოღებას.

იურისდიქცია

კონვენცია განსაზღვრავს სარჩელის შეტანის ადგილს, კერძოდ, სასამართლო უნდა მდებარეობდეს კონვენციის წევრი-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. მოსარჩელეს შეუძლია აირჩიოს სასამართლო ერთერთი შემდეგი მოთხოვნის – 1) გადამზიდველის საცხოვრებელი ადგილის და/ან იურიდიული მისამართის (domicile); 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

[268] Катастрофы при приземлении, http://yacht.zamok.net/Gazeta/crashes.html

სარჩელის შეტანა: 1) უბედური შემთხვევის მომენტისათვის მგზავრის ძირითადი ან მუდმივი საცხოვრებელი ადგილის მიხედვით და 2) სადაც ან საიდანაც გადამზიდველი სთავაზობს მგზავრებს საჰაერო გადაყვანასთან დაკავშირებულ მომსახურებას საკუთარი თვითმფრინავებით ან კომერციული ხელშეკრულების საფუძველზე სხვა გადამზიდველის საჰაერო თვითმფრინავებით; სადაც გადამზიდველი ახორციელებს მგზავრების 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. 3.3.). 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).

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 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).

ვ) პირის მიერ ხელშეკრულების დამდები გადამყვან-გადამზიდავისაგან განსხვავებული 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.

ზ) 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-გადამზიდველებმა უზრუნველყონ თავისი პასუხისმგებლობის სათანადო დაზღვევა კონვენციის შესაბამისად. წევრ სახელმწიფოს, რომელშიც გადამყვან-გადამზიდველი ასრულებს ფრენას, შეუძლია მოსთხოვოს მას პასუხისმგებლობის სათანადო დაზღვევის დამადასტურებელი მტკიცებულებები კონვენციის მიხედვით (მუხ. 50).

თ) კონვენციის პოლიტიკური ელემენტები

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 (ღიაა). 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 გაუმჯობესება[269]. საერთაშორისო სამართალსა და პრაქტიკაში ეს აღიარებულია, როგორც მისი წევრი სახელმწიფოებისაგან განსხვავებული სუბიექტი.

1) „ჰონგ-კონგის 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 ჰონგ-კონგისა 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 სისტების" სხვა ქვეყნებში (კანადა —

[269] Каталог изданий Икао 2008 год, <icao.int/icao/en/sales/cat_2008_ru.pdf>

კვებეკი ან ინგლისი — შოტლანდია).

2) 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 შეტყობინებით გამოვიდოდა საწყისი „ვარშავის სისტემიდან" და ამით შეძლებდნენ ახალი კონვენციის დაჩქარებული რატიფიკაციისადმი სხვა სახელმწიფოების მოტივირებას (რომლის გარეშე ისინი დარჩებოდნენ ახალი სამართლებრივი აქტის მხარეებთან სახელშეკრულებო 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. იმავდროულად, 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 არა ერთგვაროვნებას, 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 გადამყვან-გადამზიდავებს შორის იატას შეთანხმებას.

დასკვნა

აღნიშნულ თავში ასახული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშირისო სამართლებრივი საფუძვლების ანალიზი, რა თქმა უნდა, ვერ მოიცავს მთლიანად ამ სფეროში არსებულ მდგომარეობას. ამ სახელმძღვანელოს მიზანია, მოკრძალებული წვლილი შეიტანოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშირისო სამართლებრივი საფუძვლების შესწავლაში, გაანალიზოს და პრაქტიკული სარგებლობა მოუტანოს საქართველოს, როგორც სამოქალაქო ავიაციის ქვეყანას.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის წესის უნიფიკაციის შესახებ 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, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე უარყოფითად მოქმედებს ცალკეული სახელმწიფოს მიერ დაუბალანსებელი და არაადეკვატური პოლიტიკა. შესამუშავებელია აგრეთვე გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების საკანონმდებლო აქტი (გადაყვანა-გადაზიდვების წესი).

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 უწყობს მონაწილე სახელმწიფოთა ვარშავის კონვენციისა და მასთან დაკავშირებული დოკუმენტების მოდერნიზაციისა და კონსოლიდაციის აუცილებლობის განმტკიცებას, ხელს უწყობს სახელმწიფოთა შორის თანამშრომლობის გაღრმავებას.

სამართლებრივი — საქართველო გახდა 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.

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.

ვარშავის 1929 წლის კონვენცია იყო საერთაშორისო საჰაერო სამართლის უნიფიკაციაში მნიშვნელოვანი, წარმატებული და ფართოდ აღიარებულია. იგი კვლავინდებურად არის სამართლებრივი საფუძველი, ურომლისოდაც ვერ განხორციელდებოდა სახელმწი-

ფოების, რეგიონული დაჯგუფებებისა და იატას „ცალმხრივი“ მოქმედებები.

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).

მგზავრის სიკვდილის, დაჭრის ან სხეულის სხვა დაზიანების მიმართ პასუხისმგებლობის შეზღუდვის კონვენცია, უკვე აღარაა გამოსაყენებელი გლობალური საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ.

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.

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...).

თავი III

პრეცედენტები საერთაშორისო საჰაერო სამართალში

საერთაშორისო ურთიერთობებში ბევრი საკითხი შეიძლება გადაწყდეს პრეცედენტების საფუძველზე. პრეცედენტების ზემოქმედებით ჩნდება საერთაშორისო საჯარო სამართლის ახალი სახელშეკრულებო ნორმები, ასევე ყალიბდება საერთაშორისო ჩვეულებები, რომლებიც, თავის მხრივ, აისახება საერთაშორისო ხელშეკრულებებსა და შეთანხმებებში.

საერთაშორისო სამართლის პრეცედენტებში იგულისხმება საერთაშორისო ურთიერთობათა ამა თუ იმ კონკრეტული საკითხის გადაწყვეტა საერთაშორისო სამართლის ფარგლებში (ჩარჩოებში) და საფუძველზე ნებისმიერი ხერხითა და საშუალებით.

პრეცედენტმა შეიძლება დიდი გავლენა იქონიოს ამა თუ იმ კონკრეტულ დარგში საერთაშორისო სამართლის განვითარებაზე. თანამედროვე საერთაშორისო ურთიერთობათა დინამიკა საშუალებას იძლევა გაკეთდეს დასკვნა, რომ ხელშეკრულების დადების გზით ამა თუ იმ საკითხის გადაჭრაზე, როგორც წესი, გავლენას მოახდენს სხვა სახელმწიფოებს შორის ანალოგიური საკითხის გადაწყვეტა.[270]

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი არის საერთაშორისო სამართლის სუბიექტებს შორის შეთანხმების შედეგად შექმნილი, ფართო მასების ნების გამომხატველი საერთაშორისო საჯარო და კერძო სამართლის პრინციპებისა და ნორმების ერთობლიობა. იგი არეგულირებს საჰაერო სივრცის რეჟიმს, საერთაშორისო საჰაერო ფრენებსა და საჰაერო ტრანსპორტის კომერციულ საქმიანობას. სამართლის პრინციპებისა და ნორმების დაცვა ხდება ნებაყოფლობით ან საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სუბიექტთა მხრიდან იძულების შედეგად მშვიდობის შენარჩუნებისა და მათ შორის ურთიერთობათა განვითარების მიზნით. როგორც თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის დარგი, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი ემყარება მის საყოველთაოდ აღიარებულ პრინციპებსა და ნორმებს.

[270] საერთაშორისო საჰაერო სამართალი-წიგნი 1მ. 1980; წიგნი 2-მ., 1980წ. ი.ნ. მალეევი. საერთაშორისო საჰაერო სამართალი მ., 1986წ.

§1. პიერლატის საქმე

1965 წლის 16 ივლისს 16 საათზე გერმანიის ფედერაციულ რესპუბლიკაში ნატოს რამშტაინის სამხედრო ბაზიდან, სადაც განლაგებულია მე-4 ტაქტიკური საავიაციო შენაერთი (ამ ბაზის მეთაურის მოადგილე იყო ფრანგი ოფიცერი), გამანადგურებელი — გაფრინდა ამერიკის სამხედრო საჰაერო ძალების კაპიტანი მზვერავი თვითმფრინავით. ოფიციალურად ეს იყო სასწავლო ფრენა მარშრუტით რამშტაინი-რონის ველი-რამშტაინი. 13 სთ-ზე ფრენის გეგმა, როგორც წესია, გადაეცა ფრანგულ მხარეს. მაგრამ ფრენის დროს ფოტოგადაღებების ნებართვა არ ყოფილა გამოთხოვილი. 17 საათისა და 45 წუთზე თვითმფრინავი, რომელიც მიჰყვებოდა დადგენილ მარშრუტს, მიუახლოვდა რონის ველს. ლიონში რადიოლოკატორების ეკრანებზე დაფიქსირდა მისი სიჩქარე, მდებარეობა, მარშრუტი და ფრენის სიმაღლე. ყველაფერი შეესაბამებოდა მოცემულ მარშრუტს. შემდეგ ბაზა პიერლაიტის თავზე მყოფი თვითმფრინავი დაბლა დაეშვა და გამოვიდა რადიოლოკატორების მისაწვდომობის ზონიდან. თვითმფრინავის „ამოსაცნობად“, რომელიც ამ მომენტში დამრღვევი გახდა, მეზობელი სამხედრო ბაზიდან აფრინდა საფრანგეთის ჰაერსაწინააღმდეგო თავდაცვის თვითმფრინავი „ვოტური“. როცა „ვოტურმა“ მოაღწია ჰიერლანს, დამრღვევი თვითმფრინავი ჯერ კიდევ იქ იყო. მან ჩართო ფოტოაპარატურა და ოთხჯერ გადაუფრინა ბაზას 700 მეტრ სიმაღლეზე, თუმცა პიერლატის შენობების სახურავებზე გამოსახული იყო დიდი წითელი კვადრატი თეთრი წრით, რომელიც აღნიშნავს ფოტოგრაფირების აკრძალვას.

დავალების შესრულების შემდეგ დამრღვევმა თვითმფრინავმა მოუმატა სიჩქარეს, რათა დაშორებოდა „ვოტურს“, მაგრამ ფრანგმა პილოტმა მოასწრო რადიოთი ამერიკული თვითმფრინავის ნომრის შეტყობინება.

ჰაერსაწინააღმდეგო თავდაცვის სარდლობამ მომხდარის შესახებ მოახსენა საფრანგეთის პრეზიდენტს და მიიღო გადაღებული ფოტომასალის ჩამორთმევის ბრძანება. ნატოს შეიარაღებული ძალების უმაღლესი მთავარსარდლის შტაბისა და ევროპაში ამერიკის შეიარაღებული ძალების გენერალური შტაბის მეშვეობით საფრანგე-

თის ხელისუფლებამ გააფრთხილა რამშტაინის ბაზის ამერიკელი სარდლობა: „თქვენი თვითმფრინავის მოსვლისას გადმოგვეცით მისი ფოტოაპარატების კასეტები ფირის გაუმჟღავნებლად“.

მაგრამ რამშტაინში თვითმფრინავის მიწაზე დაშვების შემდეგ ამერიკელებმა ფრანგ ოფიცერს გადასცეს პიერლატის 175 მკაფიო ფოტოსურათი და წერილობით განუცხადეს, რომ მათ თავისთვის არ დაეტოვებინათ ასლები. 1965 წლის 19 ივლისს საფრანგეთის მთავრობამ აშშ-ს გაუგზავნა საპროტესტო ნოტა. ამ ნოტის მიღების შემდეგ აშშ-მ გამოაქვეყნა განცხადება, რომელშიც ამერიკის მთავრობა სინანულს გამოთქვამდა საჰაერო სივრცის დარღვევასთან დაკავშირებით, მაგრამ ამტკიცებდა, რომ ეს მოხდა არა წინასწარგანზრახვით და ზომებს მიიღებს მომავალში მსგავსი შემთხვევების თავიდან ასაცილებლად.

თავისი მოქმედებებით აშშ-მ დაარღვია საფრანგეთის სუვერენიტეტი. საჰაერო გადაადგილების შესახებ საფრანგეთის 1924 წლის კანონის მე-8 მუხლი გვაუწყებს: „უცხოეთის ეროვნულ საჰაერო ხომალდებს შეუძლიათ იფრინონ საფრანგეთის ტერიტორიის თავზე მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ეს უფლება მინიჭებული აქვთ დიპლომატიური კონვენციის ძალით ან მიიღებენ ამის ნებართვას, რომელიც იქნება დროებითი ან სპეციალური“.

პირობები, რომელშიც ხდებოდა ფრენა – დღის დრო, რამდენიმე შესვლა, დაბალი სიმაღლე, ასევე მოწმობს წინასწარგანზრახულ დარღვევაზე. ამასვე მოწმობს პრესა, რომლის ცნობებში აღინიშნება, რომ პიერლატის შესახებ არსებული ცნობები ამერიკელებისთვის არასაკმარისი იყო. სტრატეგიული ობიექტის ქარხანა 238-ის შესახებ – მშენებლობის მიმდინარეობის ტემპების, კაშხლის მონაცემების თაობაზე, რომელიც მთელ საწარმოს ელექტროენერგიას აწვდიდა, შეიძლება მიღებული ყოფილიყო მხოლოდ მცირე სიმაღლიდან გადაღებული ფოტოებით. ეს შესაძლებლობას იძლეოდა, გაკეთებულიყო დასკვნა, რომ დარღვევა წინასწარ იყო დაგეგმილი.

საფრანგეთი რომ ნატოს ბლოკში აშშ-ს მოკავშირე იყო, ამან სულაც არ შეაშფოთა აშშ. ამერიკული გაზეთი „სანდი ტელეგრაფი“ 1965 წლის 25 ივლისს წერდა: „ჩვენ, ჩვენს მეგობრებს თითქმის ისევე

ვუთვალთვალებთ, როგორც ჩვენს მტრებს". სწორედ ამიტომ დაარღვია ამერიკულმა თვითმფრინავმა მისთვის ფრანგ ხელისუფალთა მიერ დადგენილი მარშრუტი.

ამასთან დაკავშირებით უნდა აღინიშნოს, რომ ამერიკული თვითმფრინავი აღმოჩნდა იმ ზონის თავზე, რომელიც ნატოს რუკებზე მითითებულია, როგორც აკრძალული, ესე იგი აშშ-მ დაარღვია სახელმწიფოს სუვერენული უფლება, შეუზღუდოს ან სრულად აუკრძალოს უცხო ქვეყნის თვითმფრინავებს განსაზღვრული რაიონების თავზე ფრენა. დარღვევა იყო ისიც, რომ უცხოურმა თვითმფრინავმა მოახდინა აკრძალული ობიექტების ფოტოგრაფირება. და ბოლოს, ფრანგ ხელისუფალთა აკრძალვის მიუხედავად ამერიკის მხარემ გაამჟღავნა ფირი, რითაც დაარღვია სუვერენული სახელმწიფოს უფლება, მიიღოს სუვერენიტეტის დარღვევის აღკვეთის ზომები.

§2. გვინეის დელეგაციის საქმე

1966 წლის 29 ოქტომბერს განის დედაქალაქ ქ. აკრაში დააპატიმრეს გვინეის 19-კაციანი დელეგაცია, მათ შორის ქვეყნის საგარეო საქმეთა მინისტრი, რომელიც ამერიკული კომპანიის „პან ამერიკენ ეირუეისის" თვითმფრინავით ტრანზიტით მიემგზავრებოდა ადის-აბებაში აფრიკის ერთობის ორგანიზაციის სესიაზე. ამ მართლსაწინააღმდეგო ზომამ გვინეისა და აფრიკის ზოგი სხვა სახელმწიფოს მხრიდან მკვეთრი პროტესტი გამოიწვია. განა თავის მოქმედებებს იმით ამართლებდა, რომ თითქოს გვინეაში იმყოფებოდა მისი რამდენიმე ქვეშევრდომი, რომელთა გადაცემასაც მოითხოვდა.

ამ უკანონო აქტისათვის გვინეის მხარე პასუხისმგებლად თვლიდა არა მარტო განის რესპუბლიკას, არამედ აშშ-ის ხელისუფლებასაც და რეტორსიის სახით აუკრძალა კომპანიას „პან-ამერიკენს" გვინეისთვის მომსახურების გაწევა, რადგან დადგენილ იქნა, რომ ამ კომპანიის მოსამსახურეებმა თვითმფრინავის ეკიპაჟს უბრძანეს შეესრულებინა გაუთვალისწინებელი დაფრენა აკრაში. მეტიც, შესაძლებელი გახდა იმის დადგენა, რომ დაჯდომა შესრულდა დაზვერვის ცენტრალური სამმართველოს (დცს) ინსტრუქციით, რომელმაც

მოამზადა ეს პროვოკაცია.

გვინეაში აშშ-ს ელჩი რობინსონ მაქილუეიმი და „პან-ამერიკენის“ ერთი თანამშრომელი შინაპატიმრობაში აიყვანეს, მაგრამ ელჩს ნება მიეცა სამხედრო დაცვის თანხმლებით წასულიყო გვინეის საგარეო საქმეთა სამინისტროში, რათა განეცხადებინა პროტესტი.

აშშ-ს მოქმედებების გამო გვინეის ხელისუფალთა აღშფოთება იმდენად დიდი იყო, რომ აშშ იძულებული გახდა გამოსულიყო თავის გამამართლებელი ნოტით, რომელიც აშშ-ს ელჩმა ადის-აბებეში გაუგზავნა აეო-ს გენერალურ მდივანს. კერძოდ, მასში ნათქვამია: „პან-ამერიკენის“ თვითმფრინავი, რომელიც აფრიკაში მიფრინავდა, როგორც კი განის საჰაერო სივრცეში შევიდა, აღმოჩნდა განის იურისდიქციის ქვეშ. შესაბამისად აკრის აეროპორტში დაფრენის შემდეგ, როგორც თვითმფრინავი, ისე ყველა, ვინც მასში იმყოფებოდა, განის იურისდიქციის ქვეშ აღმოჩნდა“. ამასთან ერთად მასში ხაზგასმით იყო აღნიშნული, რომ აშშ-ს მთავრობა გვინეის საგარეო საქმეთა მინისტრის დაპატიმრებას თვლის მოქმედი საერთაშორისო ნორმების საწინააღმდეგო აქტად.

აეო-ს კეთილი ნების მისია კონგოს (კინშასის) საგარეო საქმეთა მინისტრის მეთაურობით, როგორც გვინეასა და განას შორის დავაში შუამავალი, 1966 წლის ნოემბერში ჩავიდა აკრასა და კონაკრიში. მაგრამ აეო-ს წარმომადგენლებმა გვინეაში ვერ ნახეს გვინეის ვერც ერთი მოქალაქე, რომელსაც იქ ძალით აკავებდნენ. აეო-ს შუამდგომლობით გვინეის დელეგაცია გათავისუფლებულ იქნა.

განის მოქმედებები იყო აეო-ს პრივილეგიებისა და იმუნიტეტების შესახებ 1964 წლის საერთო კონვენციების ძირითადი დებულებების, ასევე იმ პრინციპების უხეში დარღვევა, რომლებიც ეხება ტრანზიტით მიმავალი სპეციალური მისიების პრივილეგიებსა და იმუნიტეტს.

§3. ბრაზინსკასების საქმე

1970 წლის 15 ოქტომბერს 12სთ.-სა და 40წთ.-ზე ბათუმი-სოხუმის მარშრუტით მიმავალ სამგზავრო თვითმფრინავზე, რომელშიც იყო 45 მგზავრი, ორმა უცნობმა მოახდინა შეიარაღებული თავდასხმა. მათ თვითმფრინავის ეკიპაჟი აიძულეს შეეცვალათ კურსი და დაფრენილიყვნენ თურქეთის ტერიტორიაზე.

გამოძიებით დადგინდა, რომ შეიარაღებული თავდასხმა ჩაიდინეს სსრკ-ის მოქალაქეებმა პრანას სტასიო ბრაზინსკასმა და მისმა შვილმა ალგირდას ბრაზინსკასმა. ბრაზინსკასებმა, რომლებიც, პირველ რიგში, ისხდნენ თვითმფრინავის აფრენიდან 5 წუთის შემდეგ იარაღის მუქარით მოსთხოვეს ბორტგამცილებელ ნადეჟდა კურჩენკოს გადაეცა ეკიპაჟისთვის მათი ბრძანება შეეცვალათ კურსი და გაფრენილიყვნენ თურქეთში. ნადია კურჩენკომ არ შეასრულა ბანდიტების მოთხოვნა და მოახერხა თვითმფრინავის ეკიპაჟის გაფრთხილება, რისთვისაც უფროსმა ბრაზინსკასმა ზურგში ორჯერ ესროლა და შემდეგ მოკლა. ბანდიტებმა ესროლეს თვითმფრინავის ეკიპაჟის წევრებს, ორს მიაყენეს მძიმე ჭრილობა. ალგირდას ბრაზინსკასი მოქმედებდა მამასთან დანაშაულებრივი შეთანხმებით, მონაწილეობდა თვითმფინავის ეკიპაჟზე თავდასხმაში, რათა აეძულებინა, შეეცვალათ კურსი და დაშვებულიყვნენ თურქეთის ტერიტორიაზე. მგზავრთა მხრიდან წინააღმდეგობის გაწევის მცდელობის თავიდან ასაცილებლად, ალგირდასი მათ თვითმფრინავის აფეთქებით ემუქრებოდა. ამრიგად, ბრაზინსკასებმა სასიკვდილო საფრთხეში ჩააგდეს თვითმფრინავში მყოფი 45 მგზავრი.

წინასწარი გამოძიების მასალების საფუძველზე, აჭარის ასსრ-ის პროკურატურამ გამოიტანა დადგენილება პ.ს. ბრაზინსკასისა და ა.პ. ბრაზინსკასის სისხლის სამართლის პასუხისგებაში მიცემის შესახებ.

იმის გამო, რომ დამნაშავეებმა თავი შეაფარეს საზღვარგარეთს, საბჭოთა საგამოძიებო ორგანოებს არ ჰქონდათ შესაძლებლობა ამ საქმეზე დაემთავრებინათ გამოძიება. საბჭოთა მთავრობამ დროულად მიმართა თურქეთის მთავრობას ორივე დამნაშავის გადაცემის მოთხოვნით. სსრკ-ის პროკურატურამ თურქეთის იუსტიციის ორგანოებს გადასცა მტკიცებულებანი, რომლებიც მოწმობდნენ, რომ

„პ.ს. ბრაზინსკასმა და ა.პ. ბრაზინსკასმა სსრკ-ის ტერიტორიაზე ჩაიდინეს სისხლის სამართლის მძიმე დანაშაული და ამიტომ ისინი უნდა წარდგნენ საბჭოთა სასამართლოს წინაშე"[271].

მაგრამ ქ. ტრაბზონის სასამართლომ საჭიროდ არ ჩათვალა დამნაშავეთა პატიმრობაში ყოფნა. სასამართლო თავის გადაწყვეტილებას იმით ასაბუთებდა, რომ დანაშაული ჩადენილი იყო პოლიტიკური მოტივებით და ამიტომ არანაირი სამართლებრივი სანქციები არ შეიძლებოდა გამოყენებულიყო.

ანალოგიური მიზეზით სასამართლომ არ დააკმაყოფილა საბჭოთა მთავრობის მოთხოვნა დამნაშავეთა გადაცემის თაობაზე. ქ. ტრაბზონის სასამართლომ არ გაითვალისწინა იმის დამარწმუნებელი მტკიცებულებები, რომ ეს დანაშაული აშკარად სისხლისსამართლებრივი ხასიათისა იყო. გამოძიების მასალები ამტკიცებდა, რომ ჩადენილი იყო სასხლის სამართლის მძიმე დანაშაული – მკვლელობა, რისთვისაც მკაცრი სასჯელია გათვალისწინებული არა მარტო საბჭოთა, არამედ თურქეთის კანონმდებლობითაც. დანაშაული ჩადენილ იქნა საბჭოთა ტერიტორიაზე. მოკლული იყო საბჭოთა მოქალაქე და დამნაშავეებიც საბჭოთა მოქალაქეები აღმოჩნდნენ. სსრკ-ისა და მოკავშირე რესპუბლიკების სისხლის სამართლის კანონმდებლობის საფუძვლების მე-4 მუხლის შესაბამისად სსრკ-ის ტერიტორიაზე დანაშაულის ჩამდენი პირები პასუხს აგებენ საბჭოთა სახელმწიფოს კანონების მიხედვით. მამა-შვილმა ბრაზინსკასებმა ჩაიდინეს საქართველოს სსრ სსკ-ის 104 და 238 მუხლებით გათვალისწინებული უმძიმესი სისხლის სამართლის დანაშაული. ცხადია, ეს გარემოებანი საკმარისი უნდა ყოფილიყო, რათა თურქეთის მხარეს ეცნო სსრკ-ის უფლება, გაესამართლებინა დამნაშავეები საკუთარი (შიდა) კანონმდებლობით.

ასევე, უნდა აღინიშნოს, რომ ეს დანაშაული არ იყო სსრკ-ის ტერიტორიაზე მამა-შვილ ბრაზინსკასების ერთადერთი დანაშაული. ცნობილია, რომ თურქეთში თვითმფრინავის დაჯდომის შემდეგ მათ აღმოაჩნდათ მნიშვნელოვანი რაოდენობის ოქრო და რამდენიმე ათასი დოლარი, რომლებიც გატანილი იყო სავალუტო ოპერაციების წესების დარღვევით. დამნაშავეთა მიერ გამოყენებული

[271] გაზეთი იზვესტია. 1970 წ. 5 ნოემბერი.

იარაღი უკანონოდ იყო შეძენილი, რაც მკაცრად ისჯებოდა საბჭოთა კანონებით.

წინასწარი გამოძიებით დადგინდა, რომ პ. ბრაზინსკასი უკვე ორჯერ იყო სისხლის სამართლის პასუხისგებაში ნამყოფი, ხოლო უკანასკნელი სამი წლის განმავლობაში სისტემატურად ეწეოდა სპეკულაციას.

ყოველივე ეს იმაზე მიუთითებდა, რომ ჩამოყალიბებული საერთაშორისო ჩვეულების შესაბამისად, სსრკ-ის ჰქონდა უფლება, განეხორციელებინა იურისდიქცია საკუთარ მოქალაქეებზე და არ საჭიროებდა განსჯა-განხილვას. მაგრამ იმის გამო, რომ ამ უფლების განხორციელება პირდაპირ კავშირში იყო დამნაშავეთა გადაცემის საკითხთან, საქმის გადაწყვეტა ხელოვნურად გართულდა ქ.ტრაბზონის სასამართლოს გადაწყვეტილებით.

დაწვრილებით შევჩერდეთ მსგავსი დანაშაულის ჩამდენ დამნაშავეთა გადაცემის პრობლემაზე.

საჰაერო ხომალდების გატაცებაში ბრალეული პირების გადაცემის საკითხებში სახელმწიფოთა პრაქტიკა ჰააგის 1970 წლის კონვენციის მიღებამდე ადასტურებს, რომ, როგორც წესი, სახელმწიფოები, რომელთა ტერიტორიაზეც გადავიდა გატაცებული თვითმფრინავი, ასეთ პირებს არ გადასცემენ. ასე, მაგალითად, წლის ნოემბერში იტალიის ხელისუფლებამ უარი უთხრა აშშ-ს ამერიკელი მოქალაქის გადაცემზე, რომელმაც მოაწყო ამერიკული სამოქალაქო თვითვფრინავის გატაცების და იტალიაში გადაყვანის ორგანიზაცია.

დამნაშავე გასამართლდა იტალიის კანონმდებლობის შესაბამისად.

გამტაცებელთა გადაცემის საკითხი განსაკუთრებით მწვავედ აისახა კაპიტალისტური და ყოფილი სოციალისტური სახელმწიფოების ურთიერთობაში, რომლებიც ჩადენილ სისხლისსამართლებრივ დანაშაულს იყენებდნენ პროვოკაციული პოლიტიკური მიზნებისათვის. 1950 წლის ჩეხოსლოვაკიის სამი თვითმფრინავის გატაცებასა და გერმანიაში ამერიკის საოკუპაციო ზონაში იძულებით გადაყვანასთან დაკავშირებით, აშშ-მ არ დააკმაყოფილა ჩეხოსლოვაკიის მოთხოვნა, გადაეცა მისთვის დამნაშავე პირები („სისხლისსამართლებრივი წესით

დასჯისთვის, როგორც ჩვეულებრივი დამნაშავეები") და უარს იმით ასაბუთებდა, რომ აღნიშნულმა პირებმა თვითმფრინავები გაიტაცეს პოლიტიკური მოტივით და აშშ პოლიტიკურ პატიმრებს არ გადასცემს მათ მიმართ სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის განსახორციელებლად. 1952 წელს თვითმფრინავის გატაცებისა და შვეიცარიაში გადაყვანასთან დაკავშირებით შვეიცარიის ფედერალურმა სასამართლომ ასევე უარი უთხრა იუგოსლავიას თვითმფრინავის გამტაცებელი პირების გადაცემაზე იმ მოტივით, რომ არ შეიძლება პოლიტიკური დანაშაულის ჩამდენთა გადაცემა, გინდაც ამ მოტივით სისხლისსამართლებრივი დანაშაულიც ჰქონდათ ჩადენილი. ამ სახელმწიფოების პრაქტიკა აჩვენებს, რომ ქვეყნების უმრავლესობა გამოდის მსგავს დანაშაულთან მკაცრი ბრძოლის აუცილებლობიდან. მაგალითად, 1969 წლის 16 სექტემბერს თურქი სტუდენტის ს. ტოკერის მიერ თურქეთის სამოქალაქო ავიაციის თვითმფრინავის გატაცებისა და იარაღის გამოყენების მუქარით ეკიპაჟის იძულება, კურსის შეცვლისა და ბულგარეთში, სოფიაში იძულებით გაფრენის შემდეგ, ბულგარეთის ხელისუფლებამ მოკლე გამოძიების შემდეგ ს. ტოკერი გადასცა თურქეთის მხარეს. მეორე მაგალითი – 1970 წლის 24 აგვისტოს კუბის ხელისუფლებამ ეს მოქალაქე გადასცა აშშ-ის ხელისუფლებას.

კუბაში შვეიცარიის წარმომადგენლობის მეშვეობით კუბასა და აშშ-ს შორის მიღწეული შეთანხმების თანახმად, კუბის ხელისუფლება მზად არის მსგავს შემთხვევაში გადასცეს თვითმფრინავი და უკან დაუბრუნოს მგზავრები. ეს შეთანხმება ძალაში შევიდა 1969 წლის 10 თებერვალს, როცა შეერთებულ შტატებში დაბრუნდა ყველა მგზავრი, რომლებიც იმყოფებოდნენ „ისტერნ ეირლაინსის" გატაცებულ ავიასატრანსპორტო კომპანიის თვითმფრინავში და იძულებით მოხვდნენ კუბაში. ამ შეთანხმების ძალაში შესვლამდე ხდებოდა გატაცებული თვითმფრინავის უკან დაბრუნება, რომელშიც იმყოფებოდნენ მხოლოდ ეკიპაჟის წევრები, ხოლო მგზავრები მიჰყავდათ კუბის საკურორტო ქალაქ ვარადეროში, საიდანაც ისინი სხვა თვითმფრინავით მიფრინავდნენ (აშშ).

თურქეთსა და სსრკ-ს შორის ხდებოდა პრეცედენტები, როდესაც

თურქეთი საბჭოთა ხელისუფლებას გადასცემდა სსრკ-ის ტერიტორიაზე სისხლის სამართლის დანაშაულის ჩამდენ მოქალაქეებს, რომლებიც შემდეგ თურქეთში აღმოჩნდებოდნენ. საბჭოთა ხელისუფლება ასეთ შემთხვევაში მიუთითებდა თურქეთის სისხლის სამართლის კოდექსის მე-9 მუხლზე, რომელიც გვაუწყებს: „მთავრობამ შეიძლება დამნაშავის გადაცემა გადაწყვიტოს, თუ დადგენილია, რომ პირი, რომლის გადაცემის შესახებ შემოსულია მომართვა, უცხოელია, და მოქმედებები, რომლებიც მან ჩაიდინა, მიეკუთვნება სისხლის სამართლის დანაშაულს". გადაცემის შესახებ საკითხის გადაწყვეტისას თურქეთის მხარე ხელმძღვანელობს აღნიშნული მუხლით.

მაგალითად, თურქეთის ხელისუფლებამ საბჭოთა მხარეს გადასცა საბჭოთა მოქალაქე ა.უ.როსტიურინი, რომელიც მუშაობდა ოდესის სამეურნეო სამმართველოში, სისტემატურად ითვისებდა და ყიდდა სამმართველოს კუთვნილ სპეციალური დანიშნულების ძვირფას აპარატურას. მის მიერ ჩადენილი დატაცებების დაფარვის მიზნით კოსტიურინი ჩადიოდა სიყალბეს. აღკვეთის ზომად მიესაჯა პატიმრობაში ყოფნა. სასჯელის თავიდან აცილების მიზნით, კოსტიურინი არალეგალურად გადავიდა საბჭოთა კავშირ-თურქეთის საზღვარზე.

საბჭოთა მხარის მოთხოვნით თურქეთის მთავრობის 1935 წლის 21 იანვრის გადაწყვეტილების საფუძველზე კოსტიურინი საბჭოთა კავშირს გადაეცა 1935 წლის 7 თებერვალს.

1935 წ. 22 აგვისტოს საბჭოთა მეზღვაურებმა ვ. სეროკვაშმა და ი. მაკუშჩენკომ ახალი ათონის პორტიდან გაიტაცეს კატერი. თურქეთის ტერიტორიულ წყლებში დამნაშავეებმა მიატოვეს კატერი, ნავით მიადგნენ მდინარე ატინის სანაპიროს, სადაც ისინი დააკავა თურქეთის მხარემ. თურქეთის ქ. რიზეს პოლიციის სამმართველოში დაკითხვის დროს დამნაშავეებმა აჩვენეს, რომ საზღვაო კლუბში მუშაობის დროს, მათ ჩაიდინეს არაერთი დანაშაული, რისთვისაც მათ მკაცრი პასუხისმგებლობა ელით.

უნდა აღინიშნოს, რომ თურქეთის საგარეო საქმეთა სამინისტრომ 1936 წლის 17 ივლისის ნოტით აცნობა ანკარაში საბჭოთა საელჩოს, რომ თურქეთის მთავრობის გადაწყვეტილების თანახმად, ნაცვალგების საფუძველზე, საბჭოთა მოქალაქეები ვ. სეროკვაში და

თ. მაკუშჩენკო შეიძლება გადაეცენ საბჭოთა კავშირს.

თავის მხრივ, საბჭოთა ხელისუფლებამ თურქეთის ხელისუფლებას გადასცა თურქეთის მოქალაქე რედტები ოღლი ომერი, რომელმაც თურქეთის ტერიტორიაზე ჩაიდინა სისხლის სამართლის დანაშაული და გადავიდა სსრკ-ში. რედტები ოღლი ომერის გადაცემის შესახებ მიმართვა თურქეთის საელჩომ გააკეთა 1935 წლის მარტში. თურქეთის საელჩომ საგარეო საქმეთა სახალხო კომისარიატში წარადგინა ამ საქმეზე სასამართლო დოსიე, რომელშიც რედტები ოღლი ომერს ბრალად ედებოდა თურქეთის სსკ-ის 495, 496 და 651 მუხლებით გათვალისწინებული დანაშაულები (ძარცვა). მოსკოვში თურქეთის ელჩისადმი სსრკ-ის საგარეო საქმეთა სახალხო კომისრის მოადგილის 1935 წლის 22 აგვისტოს წერილში განმარტებული იყო, რომ სსრკ-ის უმაღლესმა სასამართლომ 1935 წლის 22 ივლისის გადაწყვეტილებით დაადგინა, რომ თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობას მისივე თხოვნით გადასცეს თურქეთის მოქალაქე სისხლის სამართლის დამნაშავე რედტები ოღლი ომერი. გადაცემა მოხდა 1935 წლის 26 ოქტომბერს.

ყოველივე ეს იმაზე მეტყველებს, რომ სისხლის სამართლის დამნაშავეთა გადაცემის პრაქტიკა, სსრკ-სა და თურქეთს შორის სისხლის სამართლის დანაშაულთა წინააღმდეგ ბრძოლაში ამ სახელმწიფოების ერთობლივი ძალისხმევის ნორმალური ფორმა იყო.

თურქეთის ადვოკატთა კავშირი გამოვიდა განცხადებით, რომელშიც ნათქვამი იყო, რომ არ შეიძლება პოლიტიკურ დანაშაულად ჩაითვალოს თვითმფრინავის გატაცება, რასაც თან ახლავს ადამიანთა მკვლელობა. ასეთი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული საგანგებო თათბირზე, სადაც განიხილებოდა საბჭოთა სამოქალაქო თვითმფრინავზე ბანდიტური თავდასხმა.

ადვოკატთა კავშირის გადაწყვეტილებამ მხარდაჭერა ჰპოვა ქვეყანაში. ასახავდა რა თურქეთის საზოგადოებრივ აზრს, პროფესორი ესმერი 1970 წლის 25 ოქტომბერს გაზეთ „უკუსში“ წერდა იმ დამნაშავეების გადაცემის აუცილებლობის შესახებ, რომლებმაც ჩაიდინეს ბორტგამცილებლის მკვლელობა და დაჭრეს ეკიპაჟის წევრები. პარლამენტის დეპუტატმა სახალხო-რესპუბლიკური პარტიიდან

ქემალ სატირმა თურქეთის პარლამენტში შეიტანა თვითმფრინავების გამტაცებლებისა და გატაცებების წინააღმდეგ განსაკუთრებული ზომების შესახებ კანონპროექტი. „პირები, რომლებიც საერთაშორისო სამოქალაქო ავიახაზების მგზავრების სიცოცხლეს საფრთხეს უქმნიან და თვითმფრინავებს იტაცებენ ძალის გამოყენებით, იმ ქვეყანაში უნდა იქნენ დაბრუნებული, რომლის მოქალაქეებიც არიან“ – ნათქვამია კანონპროექტში.

1970 წლის 15 ნოემბერს თურქეთის სახელმწიფო მინისტრმა განაცხადა, რომ მინისტრთა კაბინეტმა განიხილა და მხარი დაუჭირა კანონპროექტს საჰაერო მეკობრეობის შესახებ. გადაწყდა მისი თურქეთის პარლამენტისათვის სწრაფად წარდგენა. დაისვა საკითხი თურქეთის სსკ-ის მე-9 მუხლში შესულიყო დამატება მითითებით, რომ „ნებისმიერი მიზეზით, ძალადობით, ასევე სხვა საშუალებებით თვითმფრინავის გატაცება არ შეიძლება ჩაითვალოს პოლიტიკურ, სამხედრო ან მათ მსგავს დანაშაულად“.

თუმცა უზენაესმა სასამართლომ დაამტკიცა ქ. ტრაბზონის სასამართლოს გადაწყვეტილება, თურქეთის უზენაესი სასამართლო ინსტანცია — უზენაესი სასამართლოს პლენუმი — არ დაეთანხმა ამას და 1971 წლის 8 აგვისტოს მამა-შვილ ბრაზინსკასების მოქმედებები დააკვალიფიცირა, როგორც სისხლის სამართლის დანაშაული. ხელისუფალთა მიმტევებლობის შედეგად 1974 წლის ორივე დამნაშავე ციხიდან გადაყვანილ იქნა გადაადგილებულ პირთა ბანაკში ქ. იოზგატაში, საიდანაც ისინი გაიქცნენ. ბრაზინსკასებმა თავი შეაფარეს აშშ-ის საელჩოს, რის შემდეგაც გადასცეს თურქეთის ხელისუფალთ. გარკვეული დროის შემდეგ თურქეთის სასამართლომ მიიღო მათი პატიმრობიდან გათავისუფლების გადაწყვეტილება. თურქეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროს წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ მათ ეძლევათ იმ ქვეყანაში წასვლის უფლება, რომელიც თავშესაფარს მისცემს, რითაც მათ ისარგებლეს კიდეც (თავშესაფარი მიიღეს აშშ-ში).

1976 წლის 15 ივლისს საბჭოთა მთავრობამ გააკეთა განცხადება, რომელშიც აღნიშნა, რომ დამნაშავე ბრაზინსკასები, სადაც უნდა იმყოფებოდნენ ისინი, ექვემდებარებიან საბჭოთა კავშირისათვის გა-

დაცემას და მათთვის თავშესაფრის მიცემას განიხილავს, როგორც სსრკ-ის მიმართ არამეგობრულ აქტს.

საჰაერო ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის შესახებ ჰააგის 1970 წლის კონვენციის შესაბამისად (მუხ. 6) სახელმწიფოები მოვალენი არიან გადასცენ ან გაასამართლონ სხვა სახელმწიფოში თვითმფრინავის გამტაცებელი დამნაშავე, როგორც „ჩვეულებრივი" სერიოზული დანაშაულისათვის. თავად თვითმფრინავის გატაცება კი განიხილება, როგორც ისეთი დანაშაული, რომელიც უნდა იქნეს შეტანილი გატაცების შესახებ ნებისმიერ ხელშეკრულებაში, რომელსაც მოსდევს გადაცემა (მუხ. 8).

§4. ლოკერბის თავზე ინციდენტის საქმე

გაეროს საერთაშორისო სასამართლომ 1998 წლის 27 თებერვალს მიიღო ლიბიის მიერ აშშ-ის წინააღმდეგ შოტლანდიის დასახლებული პუნქტის – ალბრელი ლოკერბის თავზე ინციდენტის საქმეზე კიდევ ერთი გადაწყვეტილება. ამ გადაწყვეტილებაში სასამართლომ უარყო აშშ-ის წინასწარი საწინააღმდეგო მოსაზრება და დაადგინა, რომ არსებობს მისი განხილვის ყველა იურიდიული საფუძველი[272]. საქმის გარემოება იყო შემდეგი:

1988 წლის 21 დეკემბერს ამერიკული ავიაკომპანიის თვითმფრინავი, რომელიც გერმანიიდან აშშ-ში ასრულებდა №103 რეისს, დიდი ბრიტანეთის საჰაერო სივრცეში ფრენისას აფეთქდა, დაიშალა და მისი ნამსხვრევები ჩამოცვივდა შოტლანდიის დასახლებულ პუნქტ ლოკერბიში. ეკიპაჟის ყველა წევრი და 259 მგზავრი (რომელთაგან უმრავლესობა აშშ-ის მოქალაქე იყო) დაიღუპა. კატასტროფის შედეგად დაიღუპა ასევე ლოკერბის 11 მაცხოვრებელი, რომლებსაც დაეცათ აფეთქებული თვითმფრინავის ნამსხვრევები.

შემთხვევის ყველა გარემოების გულდასმით გამოძიების შედეგად ამერიკელი და ინგლისელი სპეციალისტები მივიდნენ დასკვ-

[272] Gase concerning guestions of interpetation and application of the 1971 Montreal Convention arising from the aerial incident at Lockerbie (Libyar Arab Jamahiriya v.United States of America). Preliminary Objections. ICJ February 27. 1981 ILM 1998. Vol. 37 No 3.P.587

ნამდე, რომ აფეთქების მიზეზი გახდა ტერორისტული აქტი: ამოქმედდა გერმანიის აეროპორტში დგომის დროს თვითმფრინავში ჩადებული ბომბი. ამ ტერორისტული აქტის ჩადენაში ეჭვმიტანილი აღმოჩნდა ლიბიის ორი მოქალაქე, რომლებიც დაიმალნენ ლიბიის ტერიტორიაზე და განაცხადეს, რომ მოქმედებდნენ ლიბიის მთავრობის ნებართვით[273].

1991 წლის 14 ნოემბერს კოლუმბიის ფედერალური ოლქის საოლქო სასამართლომ გამოიტანა საბრალდებო დასკვნა და მოითხოვა აშშ-სთვის ლიბიის მოქალაქეთა გადაცემა გასამართლების მიზნით. 1991 წლის 27 ნოემბერს აშშ-სა და დიდი ბრიტანეთის მთავრობები გამოვიდნენ ერთობლივი განცხადებით, რომელშიც ლიბიის მთავრობისაგან მოითხოვდნენ დანაშაულის ჩადენაში ეჭვმიტანილი პირების მათთვის დაუყოვნებლივ გადაცემას, ასევე ამ ტერორისტული აქტისათვის პასუხისმგებლობის აღიარებას, ორგანიზატორთა სახელების გამოაშკარავებას, საქმეზე ყველა არსებული მოწმის მიწოდებული მასალების გადაცემას და დაზარალებულებისათვის შესაბამისი კომპენსაციის გადახდას.

ლიბიამ კატეგორიულად უარყო ლოკერბის თავზე ინციდენტთან კავშირის ბრალდება და განაცხადა, რომ თავად კიცხავს ტერორიზმის ნებისმიერ ფორმას. ამასთან ერთად მან მიუთითა, რომ ყურადღებით განიხილავს საკუთარი მოქალაქეების წინააღმდეგ ბრალდებას და თავად ჩაატარებს ამ საქმის საგულდაგულო გამოძიებას საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებული ნორმების შესაბამისად. აშშ-მ და დიდმა ბრიტანეთმა მიუკერძოებლობის უზრუნველყოფის საჭიროებაზე მითითებით, კატეგორიულად უარყვეს მოქალაქეთა მიმართ მართლმსაჯულების განხორციელების უფლების ლიბიისათვის გადაცემის შესაძლებლობა და დაჟინებით მოითხოვდნენ ეჭვმიტანილთა დაუყოვნებლივ გადაცემას.

აშშ-ის ან დიდი ბრიტანეთის მართლმსაჯულებისათვის საკუთარი მოქალაქეების გადაცემაზე ლიბიამ უარი თქვა და კომპრომისული ვარიანტის სახით შესთავაზა მესამე, ნეიტრალური სახელმწიფოსთვის ან საერთაშორისო ტრიბუნალისათვის მათი გადაცემა.

[273] დაწვრილებით იხ. ი.პ.ბლიშჩენკო, ი.ვ.ფისენკო. საერთაშორისო სისხლის სამართლის სასამართლო. მ. 1994. გვ. 94-101

მაგრამ აშშ-მ და დიდმა ბრიტანეთმა არ მიიღეს ეს წინადადება.

1992 წლის 18 იანვარს ლიბიამ აშშ-სა და დიდი ბრიტანეთის მთავრობებს გაუგზავნა წერილი, რომელითაც შეახსენა, რომ ისიც სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ აქტებთან ბრძოლის მონრეალის 1971 წლის კონვენციის მონაწილეა და ამიტომ თვლის, რომ ტერორისტული აქტის ჩადენაში ეჭვმიტანილი საკუთარი მოქალაქეების გადაცემაზე თავისი უარი, და ის, რომ იგი თავად შეუდგა სისხლისსამართლებრივ გამოძიებას, სრულად შეესაბამება აღნიშნული კონვენციის დებულებებს, რომელმაც დაამაგრა პრინციპი „ან გადაეცი, ან გაასამართლე“ (მუხ. 5 და 7), ასევე პრინციპი, რომლის თანახმად, საკუთარი მოქალაქეები სხვა ქვეყნებს არ გადაეცემათ (მუხ. 8).

ეს წერილი აშშ-მაც და დიდმა ბრიტანეთმაც ყურადღების გარეშე დატოვეს, პასუხის ნაცვლად, მათ შეძლეს გაეროს უშიშროების საბჭოს 1992 წლის 21 იანვრის №731 რეზოლუციის მიღების ინიცირება, რომელშიც საერთაშორისო ტერორიზმთან ეფექტური ბრძოლის მიზნით მიცემული იყო ლიბიისადმი მოწოდება, დაეკმაყოფილებინა აშშ-სა და დიდი ბრიტანეთის 1991წ. 27 ნოემბრის თხოვნა დამნაშავეების გდაცემისა და ტერორისტულ აქტთან თავისი კავშირის აღიარების თაობაზე,

ამრიგად, მაშინ, როცა ლიბია თვლიდა, რომ ეჭვმიტანილთა გადაცემის წამოჭრილი პრობლემა უნდა გადაწყვეტილიყო მონრეალის 1971 წლის კონვენციის ჩარჩოებში, აშშ-მ და დიდმა ბრიტანეთმა ამჯობინეს მიემართათ გაეროს უშიშროების საბჭოსთვის, ე.ი. ეს პრობლემა წმინდა იურიდიულიდან პოლიტიკურად გადაექციათ, რაკი მასში ხედავდნენ მუქარას საერთაშორისო მშვიდობისა და უსაფრთხოებისთვის.

ლიბია კვლავ თვლიდა, რომ ეს არის იურიდიული დავა და 1992 წლის 3 მარტს გაეროს საერთაშორისო სასამართლოში შეიტანა ორი საჩივარი: ერთი აშშ-ის, ხოლო მეორე – დიდი ბრიტანეთის წინააღმდეგ.

მიიჩნიეს რა ლიბიის მოქმედებებში ტერორისტების არგადაცემის განზრახვა, აშშ-მ და დიდმა ბრიტანეთმა შეძლეს 1992 წლის

30 მარტს გაეროს უშიშროების საბჭოს კიდევ უფრო მკაცრი №748 რეზოლუციის მიღების ინიცირება, რომელშიც ეჭვმიტანილ პირთა გადაცემაზე ლიბიის უარი პირდაპირ განიხილებოდა, როგორც მშვიდობისა და უსაფრთხოებისთვის მუქარა და ლიბიის წინააღმდეგ ცხადდებოდა ეკონომიკური სანქციების შემოღება. ეკონომიკურმა სანქციებმა არ გამოიღო შედეგები, ამიტომ ამავე ქვეყნების ინიციატივით ერთი წლის შემდეგ, 1993 წლის 11 ნოემბერს მიღებული იქნა ასეთივე შინაარსის კიდევ ერთი რეზოლუცია (№883).

ამ რეზოლუციის მიღების კომენტირებისას დიდი ბრიტანეთის წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ, როგორც კი ლიბიის მთავრობა ეჭვმიტანილ პირებს გადასცემს ან აშშ-ს, ანდა შოტლანდიის სასამართლო ორგანოებს, უშიშროების საბჭო დაუყოვნებლივ გააუქმებს შემოღებულ ეკონომიკურ სანქციებს.

ყველა საპროცედურო საკითხის გადაწყვეტის შემდეგ, გაეროს საერთაშორისო სასამართლო 1997 წლის 13 ოქტომბერს შეუდგა ლიბიასა და აშშ-ს შორის დავის პირველი საქმის განხილვას. სასამართლომ შეახსენა, რომ ლიბია თავის 1992 წლის 13 მარტის სასარჩელო განცხადებაში სასამართლოს სთხოვდა დაედგინა, რომ მან მონრეალის კონვენციით ყველა განსაზღვრული ვალდებულება მთლიანად შეასრულა, მაშინ, როცა მონრეალის კონვენციის მე-5 მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტები, მე-7 მუხლის, მე-8 მუხლის, მე-2 პუნქტსა და 11-ე მუხლზე დაყრდნობით, აშშ-მ დაარღვია და კვლავ არღვევს ლიბიის წინაშე თავის მოვალეობებს. აშშ ვალდებულია დაუყოვნებლივ შეწყვიტოს ეს დარღვევები და უარი თქვას ლიბიის წინააღმდეგ ძალის გამოყენების მუქარისა და, მით უმეტეს, ძალისმიერ მოქმედებებზე, მისი სუვერენიტეტის, ტერიტორიული მთლიანობისა და პოლიტიკური დამოუკიდებლობის ხელყოფაზე. მოგვიანებით ლიბია ასევე სთხოვდა სასამართლოს, წინასწარ ეთქვა უარი აშშ-სთვის მის ყველა საწინააღმდეგო მოსაზრებაზე.

აშშ-მ წამოაყენა სასამართლოს მიერ საქმის განხილვის წინააღმდეგ წინასწარი სამი საწინააღმდეგო მოსაზრება: პირველი ეხებოდა ამ საქმის განხილვის სასამართლო იურისდიქციას. აშშ-ის წარმომადგენლის აზრით, მე-14 მუხლის პირველ პუნქტში გათვალ-

ისწინებული მოთხოვნები არ არის მთლიანად შესრულებული ლიბიის მიერ, კერძოდ, არ არის შესრულებული არბიტრაჟისათვის წინასწარი მიმართვისა და არბიტრაჟისა და სასამართლოსთვის მიმართვას შორის ექვსთვიანი ვადის დაცვის მოთხოვნა; გარდა ამისა, ლიბიამ ვერ დაამტკიცა მათ შორის იურიდიული დავის არსებობა.

სასამართლომ უარყო აშშ-ის მოსაზრებები და მიუთითა, რომ 1992 წლის 18 იანვრის წერილში წარმოდგენილი ლიბიის წინადადება ნეიტრალური სახელმწიფოსთვის მიმართვის თაობაზე, აშშ-მ უპასუხოდ დატოვა, ამიტომ ლიბიამ მოიპოვა უფლება, არ დაეცვა მონრეალის კონვენციის აღნიშნული მოთხოვნები.

კითხვას, დამტკიცებულია თუ არა მხარეთა შორის იურიდიული დავის არსებობა, სასამართლომ დადებითი პასუხი გასცა და მიუთითა, თუ ლიბია თვლის, რომ სწორედ მონრეალის კონვენციის გამოყენება უფრო მიზანშეწონილია იმ საკითხის გადასაჭრელად, რომელიც დაკავშირებულია (როგორც მოცემულ შემთხვევაში) სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ (როგორც Lex posterior da Lex specialis) აქტებთან, ვიდრე გაეროს წესდება, აშშ-მ კი უპირატესობა მიანიჭა გაეროს წესდებით გათვალისწინებულ მექანიზმს. სასამართლოს აზრით, ლოკერბის თავზე მომსდარი ინციდენტი მონრეალის კონვენციის მოქმედების ფარგლებში ექცევა, მაშასადამე, იგი შეიძლება განიხილოს სასამართლომ. ლიბია თვლის, რომ რაკი თავის თავზე აიღო საკუთარი მოქალაქეების მიმართ მართლმსაჯულების განხორციელების ვალდებულება, იგი მოქმედებს მონრეალის კონვენციის შესაბამისად (მუხ. 7,8); აშშ, პირიქით, მოითხოვს ამ მოქალაქეების გადაცემას. აქედან გამომდინარე, სასამართლომ დაადგინა (მომხრე 13, წინააღმდეგი — 2 ხმა), რომ აშშ-სა და ლიბიას შორის იურიდიული დავის არსებობა დამტკიცებულია და სასამართლოს აქვს ამ საქმის განხილვის იურისდიქცია.

მეორე საწინააღმდეგო მოსაზრება ეხებოდა ლიბიის სასარჩელო განცხადების განსახილველად მიღების დაუშვებლობას, რადგან აშშ-ის აზრით, პრობლემა არსებობს არა ლიბიასა და აშშ-ს, არამედ ლიბიასა და გაეროს უშიშროების საბჭოს შორის. ლიბია ხომ ეწინააღმდეგება უშიშროების საბჭოს გადაწყვეტილებების შესრულებას,

რომლებშიც მითითებულია, რომ აშშ-სა და დიდი ბრიტანეთისათვის ტერორიზმში ეჭვმიტანილ პირთა არგადაცემა საერთაშორისო მშვიდობასა და უსაფრთხოება საფრთხეს უქმნის და სწორედ ამიტომ ლიბიის წინააღმდეგ შემოღებულ იქნა ეკონომიკური და სხვა სანქციები. აშშ-ის აზრით, ლიბიას რომც ჰქონოდა მონრეალის კონვენციის საფუძველზე საქმის აღძვრის კანონიერი საფუძველი, მან ეს უფლება დაკარგა მას შემდეგ, რაც უშიშროების საბჭომ გაეროს წესდების VII მუხლის საფუძველზე მიიღო ახალი წესები, რომელთა მიხედვითაც უნდა დარეგულირდეს აშშ-სა და ლიბიას შორის დავა. სასამართლომ უარყო აშშ-ის ეს მოსაზრება იმაზე მითითებით, რომ ლიბიის წინააღმდეგ უშიშროების საბჭოს მიერ სანქციების დამდგენი ორი სავალდებულო რეზოლუცია მას შემდეგ იქნა მიღებული (1992 წლის 31 მაისს და 1993 წლის 11 ნოემბერს), როცა ლიბიამ მიმართა სასამართლოს (1992 წლის 3 მარტს), ამიტომ სასამართლომ დაადგინა (მომხრე 13, წინააღმდეგი – 2 ხმა), რომ არ შეუძლია იურიდიული დაბრკოლებები შეუქმნას ლიბიის განცხადების განსახილველად მიღებას.

დაბოლოს, აშშ თვლის, რომ ლიბიის საჩივარი აზრსაა მოკლებული გაეროს უშიშროების საბჭოს მიერ ამ საკითხებზე უკვე მიღებული გადაწყვეტილებების ძალით. აქედან გამომდინარე, აშშ-ის აზრით, სასამართლოს ნებისმიერ გადაწყვეტილებას არანაირი პრაქტიკული მნიშვნელობა არ ექნება, ვინაიდან გამორიცხულია სასამართლომ უკანონოდ ცნოს უშიშროების საბჭოს გადაწყვეტილებები. სასამართლომ მიუთითა, რომ აშშ, ამ საწინააღმდეგო მოსაზრების საფუძველზე საქმის განხილვაზე უარის თქმის მოთხოვნით, სინამდვილეში სასამართლოსგან მოელის, როგორც მინიმუმ ორ გადაწყვეტილებას: პირველი – იმის შესახებ, რომ ის უფლებები, რომელთა მოპოვებასაც ცდილობს ლიბია მონრეალის კონვენციის საფუძველზე, უშიშროების საბჭოს რეზოლუციების მიხედვით შეუთავსებელია მის ვალდებულებებთან; და მეორე – ამ უკანასკნელ ვალდებულებებს გაეროს წესდების 25-ე და 103-ე მუხლების შესაბამისად უპირატესობა აქვთ მონრეალის კონვენციით განსაზღვრულ აღნიშნულ უფლებებთან შედარებით.

აქედან გამომდინარე, სასამართლო მივიდა დასკვნამდე, რომ დავის განხილვაზე უარის თქმის შემთხვევაში არა მარტო შეილახება ლიბიის უფლებები, არამედ მსჯელობის საგანი გახდება უკვე წინასწარი საწინააღმდეგო მოსაზრებების სტადიაშიც. მაშასადამე, აშშ-ის ბოლო საწინააღმეგო მოსაზრებები საჭიროებს საქმის არსებითად განხილვას, ამიტომ სასამართლომ დაადგინა (მომხრე 10, წინააღმდეგი-5 ხმა) ეს საპირისპირო მოსაზრება მიუერთოს განხილვის შემდგომ სტადიას.

მოცემულ საქმეზე სასამართლოს ამ გადაწყვეტილების განხილვის დროს[274], უწინარესად უნდა აღინიშნოს, რომ მისი მნიშვნელობა სცილდება ლოკერბის თავზე კონკრეტული ინციდენტის ფარგლებსა და საერთაშორისო საჰაერო სამართლის პრობლემათა საზღვრებს. მასში განხილულია საერთაშორისო ორგანიზაციების უფლებების, საერთაშორისო უსაფრთხოებისა და დავების მშვიდობიანი საშუალებებით მოწესრიგების მნიშვნელოვანი სამართლებრივი პრობლემები, ვინაიდან ეს საქმე ეხება უშიშროების საბჭოსა და საერთაშორისო სასამართლოს შორის ურთიერთობის პრობლემას. იბადება პირველი კითხვა:

– აქვს თუ არა გაეროს საერთაშორისო სასამართლოს უფლება, განიხილოს საქმეები, რომლებსაც უკვე გაეროს უშიშროების საბჭო განიხილავს და რომლებზეც, ხდება ისე, რომ უკვე მიღებულია შესაბამისი გადაწყვეტილება.

ჩნდება მეორე კითხვაც: შეუძლია თუ არა გაეროს საერთაშორისო სასამართლოს, იმსჯელოს გაეროს უშიშროების საბჭოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების მართლზომიერების ან არამართლზომიერების შესახებ.

პირველ კითხვას სასამართლომ არსებითად პასუხი უკვე გასცა, აღიარა ლიბიის სასარჩელო განცხადების განხილვის საკუთარი იურისდიქცია. თუმცა, სასამართლოს ადრეც ჰქონდა შესაძლებლობა გამოეთქვა თავისი აზრი ამის შესახებ, კერძოდ, აშშ-ს წინააღმდეგ

[274] Case concerning guestions of : Interpretation and application of the 1971 Montreal Convention arising from the aerial-incident at Lockocbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Preliminary Objcetions JCJ February 27 1998. Separate Opinion of judge Kooijmans. Para. 9.

ნიკარაგუის საქმეზე. ამასთან, სასამართლომ ჩათვალა, რომ ნებისმიერი პოლიტიკური საკითხი ყოველთვის შეიძლება გადაწყდეს სამართლის საფუძველზე. ეს შესაძლებელია, მით უფრო, რომ უშიშროების საბჭოსა და საერთაშორისო სასამართლოს უფლებამოსილებანი საკმაოდ მკაფიოდ განსხვავდება და არ ეწინააღმდეგებიან ერთმანეთს. ნებისმიერ სახელმწიფოს შეუძლია საბჭოს ყურადღება მიაპყროს ამა თუ იმ პრობლემას. საბჭოს უფლება აქვს, გამოთქვას თავისი აზრი და განსაზღვროს, ეს პრობლემა რამდენად ემუქრება მშვიდობასა და უსაფრთხოებას. საერთაშორისო სასამართლოს განსახილველად მიმართოს საჩივრით მეორე სახელმწიფოს წინააღმდეგ და მხოლოდ სასამართლოს აქვს უფლება გადაწყვიტოს, არის თუ არა იგი უფლებამოსილი, განიხილოს ის და მეორე კითხვაზე (რომელზეც სასამართლოს ჯერ კიდევ არ გამოუთქვამს თავისი აზრი მოცემულ საქმეში), ეტყობა, ასევე დადებითი პასუხი უნდა იქნეს გაცემული (შევნიშნავთ, რომ მოცემულ საკითხზე დაუშკო ტადრიჩის საქმეში საერთაშორისო სააპელაციო პალატამ უკვე მიიღო გადაწყვეტილება იუგოსლავიასთან დაკავშირებით. შეგახსენებთ, რომ დაუშკო ტადრიჩი სადავოდ ხდიდა გაეროს უშიშროების საბჭოს მიერ აღნიშნული ტრიბუნალის შექმნის საკითხს. თუმცა, სააპელაციო პალატა მივიდა დასკვნამდე, რომ გაეროს უშიშროების საბჭოს უფლება ჰქონდა, შეექმნა ტრიბუნალი, თავისთავად ამ საწინააღმდეგო მოსაზრებების განხილვის შესახებ უშიშროების საბჭოს გადაწყვეტილება არამართლზომიერად, ხოლო თავისი თავი ამ საქმის განხილვაში არაკომპეტენტურად ეცნო.)

ჩვენი აზრით, ასეთი შესაძლებლობის სასარგებლო დამაჯერებელი არგუმენტაცია მოყვანილია მოსამართლე კუიმანსის მიერ ჩამოყალიბებულ განსაკუთრებულ აზრში, ანუ გაეროს წესდების VII თავის საფუძველზე აღიარებულ უნდა იქნეს, რომ უშიშროების საბჭოს გადაწყვეტილებებს შეიძლება შორს მიმავალი სამართლებრივი შედეგები ჰქონდეს, რაც, არ ნიშნავს, რომ „არ შეიძლება მათი არც გაუქმება, არც შესწორება“. თავისი საქმიანობის განხორციელებისას გაეროს უშიშროების საბჭოს შეუძლია გააუქმოს ან შეავსოს თავისი გადაწყვეტილებები. ამიტომ ისინი არ შეიძლება საბოლოოდ ჩაით-

ვალოს, თუმც თავის თავში მოიცავენ ვალდებულებებს, რომლებიც მნიშვნელობის მიხედვით განიხილება უპირატესობის მქონედ სხვა ვალდებულებებიდან ან სხვა ხელშეკრულებებიდან გამომდინარე სახელმწიფოების უფლებებთან შეფარდებით. თუ, ერთი მხრივ, შეიძლება ვაღიაროთ, რომ გაეროს წესდების VII მუხლის საფუძველზე უშიშროების საბჭო სრულად კომპეტენტურია განსაზღვროს, როგორი სიტუაცია უქმნის მშვიდობასა და უსაფრთხოებას მუქარას, მაშინ (მეორე მხრივ) საყოველთაოდ აღიარებულია, რომ იგი არაა კომპეტენტური, შექმნას ახალი სამართლებრივი ნორმები ან სახე უცვალოს არსებულს შემთხვევისდა მიხედვით ამა თუ იმ ფაქტობრივ გარემოებებთან მორგების მიზნით[275].

როგორც სწორად მიუთითა ყოფილ იუგოსლავიასთან დაკავშირებით ტრიბუნალის სააპელაციო პალატამ თავის გადაწყვეტილებაში – „უშიშროების საბჭოს კომპეტენცია არ არის შეუზღუდავი (განუსაზღვრელი), მან საქმიანობაში უნდა იხელმძღვანელოს გაეროს წესდების ფუძემდებლური დებულებებით, ამიტომ სწორად უნდა იქნეს აღიარებული სასამართლოს დასკვნა იმის შესახებ, რომ აშშ-ის მოსაზრება, რომლის თანახმადაც ამაოა საქმის განხილვა იმიტომ, რომ მასზე უკვე უშიშროების საბჭომ მიიღო გადაწყვეტილება", – უსაფუძვლოა.

მოცემულ შემთხვევაში სავსებით შესაძლებელია, სასამართლომ ცნოს ლიბიის უარი, თავისი მოქალაქეები გადასცეს აშშ-ს, როცა თავად შეუძლია გარანტირებული სამართლიანი მართლმსაჯულების განხორციელება. მაგრამ, ვინაიდან სასამართლოს გადაწყვეტილებათა აღსრულების უზრუნველყოფა ეკისრება უშიშროების საბჭოს (გაეროს წესდების 94-ე მუხლის მე-2 პუნქტი), ეს მისგან მოითხოვს მისი რეზოლუციების ან შეცვლას, ანდა გაუქმებას. ამავე დროს სასამართლოს ასეთ გადაწყვეტილებას უშიშროების საბჭოსათვის სამართლის საკითხებზე ექნება საკონსულტაციო დასკვნის მნიშვნელობაც, რადგან ყველა ამგვარი საკითხი, როგორც თვით გაეროს

[275] Gose concerning guestions of interpretation and application of the 1971 Monreal Convention arising from the aeral incident at Lockerbie (Libyanarab Jlamahiriya v.United States of America).Preliminary Objections. CJ. February 27, 1998. Separate Opinion bof judge Kooijmans. Para. 18.

წესდებაშია აღიარებული (მუხ. 36. პ. 3, მუხ. 96. პ. 1), სასამართლოს უნდა გადაეცეს განსახილველად.

მაგრამ ამ შემთხვევაში ნაკლებად იქნებოდა შესაძლებელი საუბარი სასამართლოს მხრიდან უშიშროების საბჭოს მოქმედებებზე რაიმე კონტროლის განხორციელებაზე ან ასეთი კონტროლის უფლების მოპოვებაზე. ეს უფრო სასამართლოს მიერ უშიშროების საბჭოს იმ ორგანოს როლის შესრულებაა, რომელსაც ევალება ხელი შეუწყოს იურიდიულად სწორი გადაწყვეტილებების მიღებას, მით უმეტეს, რომ უშიშროების საბჭოს წესდება (მუხლი 96) ხელს არ უშლის თავის ორგანოებს, მოითხოვონ საკონსულტაციო დასკვნა საერთაშორისო სასამართლოსაგან, როგორც გადაწყვეტილების მიღებამდე, ასევე მის შემდეგ.

ამასთან ერთად, უნდა დავეთანხმოთ სასამართლო პრაქტიკას ორმხრივი სამართალწარმოების წესების გამოყენების მართლზომიერების თაობაზე, რომლის თანახმადაც ერგა ომნეს ვალდებულებათა განსაზღვრისას, თუ ორმხრივ დავაში წამოიჭრება პრობლემა, რომელიც ეხება დანარჩენი მსოფლიოს მიმართ უფლება-მოვალეობების დარღვევას. „ის, რაც ვარგა ორმხრივი დავის გადასაწყვეტად, შეიძლება არ გამოდგეს ერთ მხარესა და დანარჩენ მსოფლიოს შორის პრობლემის გადაწყვეტისთვის. სასამართლო წარმოება, რომელიც შეიძლება წმინდა ორმხრივი საქმისთვის იყოს პატიოსანი და გონივრული, შეიძლება სხვაგვარად განხორციელდეს, როცა ლაპარაკია საქმეზე, სადაც მართლსაწინააღმდეგო აქტები დავის საგანია, სხვა ქვეყნებისთვის საფრთხეს წარმოადგენენ“[276]

მართლაც, საერთაშორისო მშვიდობა და უსაფრთხოება საერთო ფასეულობაა. მათი დარღვევა, თუ ეს აღიარებულია უშიშროების საბჭოს მიერ, წარმოშობს ბრალეული სახელმწიფოს საერთაშორისო-სამართლებრივ პასუხისმგებლობას მთელი დანარჩენი მსოფლიოს წინაშე. მონრეალის კონვენცია არეგულირებს სახელმწიფოთა ორმხრივ ურთიერთობებს საერთაშორისო ხასიათის დანაშაულის ჩადენის შემთხვევაში, როდესაც დანაშაულისა და პასუხისმგებლობის სუბიექტი კერძო პირია. ჩვენს შემთხვევაში ლაპარაკია არა „საყოფაცხოვრებო“

[276] Separate Opinion of Vice-President Weeramahtry. (Gabeikovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia), Judgment ICJ. September 25, 1997) P. 25.

ტერორისტულ აქტზე, არამედ, უშიშროების საბჭოს აზრით, მასში გარეულია თვით სახელმწიფო, რომლის მითითებითაც მოქმედებდნენ დამნაშავეები, რაც ტერორისტულ აქტს უკვე საერთაშორისო დანაშაულად აქცევს და პასუხისმგებლობის სუბიექტად გამოდიან, როგორც კონკრეტული დამნაშავეები, ასევე თვით სახელმწიფოც. თუ დანაშაულში სახელმწიფოს მონაწილეობა დამტკიცდა, მაშინ უპირატესობა ენიჭებათ გაეროს წესდების ნორმებს და სასამართლომ უნდა დაადასტუროს უშიშროების საბჭოს გადაწყვეტილებები.

ამიტომ უკეთესი იქნებოდა ეჭვმიტანილი ტერორისტების გასასამართლებლად უშიშროების საბჭოს უპირატესობა მიენიჭებინა ნეიტრალური სახელმწიფოსათვის.

საერთაშორისო სისხლის სამართლის სასამართლოს დაარსების შესახებ 1998 წლის 17 ივლისს ქ. რომში ხელმოწერილი ხელშეკრულება მომავალში უეჭველად შეუწყობს ხელს მიუკერძოებელი საერთაშორისო მართლმსაჯულების განხორციელების უზრუნველყოფას, მაგრამ ამისათვის ხელშემკვრელმა სახელმწიფოებმა სახელმწიფოთაშორის ხელშეკრულებაში უნდა შეიტანონ დამატება, რომელიც შეეხება საერთაშორისო დანაშაულებათა სასამართლო იურისდიქციას.

ამ თავში განხილულ საქმეთა მნიშვნელობა ის არის, რომ მათმა განხილვამ ხელი შეუწყო სახელმწიფოების მიერ „ბომბის" ტერორიზმის საფრთხის რეალური მასშტაბების გაცნობიერებას და მათ კანონშემოქმედებითი აქტივობის გაძლიერებას უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით.

შედეგად მიღებული იქნა ორი კონვენცია – „პლასტიკური ასაფეთქებელი ნივთიერებების აღმოჩენის მიზნით მათი მარკირების შესახებ" (1991 წელი) და საერთაშორისო კონვენცია „ასაფეთქებელ ნივთიერებათა გამოყენებით გაუქმების შესახებ" (1997 წლის 15.12)[277].

[277] UN Internatioal Convention for the suppression of terrorist bombings. Adopted at New Yock, December 15, 1997//LM. 1998 Vol. 37. No. 2. P. 249.

თავი IV

საქართველოს საჰაერო სამართალი

§1. საქართველოს საჰაერო სამართალის ცნება და წყაროები

საქართველოს საჰაერო სამართალი – საჰაერო სივრცით სარგებლობასთან დაკავშირებული ურთიერთობების მარეგულირებელი სამართლებრივი ნორმების ერთობლიობაა. იგი მოიცავს შიდასახელმწიფოებრივ და საერთაშორისო ნორმებს, მისი ძირითადი დებულებაა სახელმწიფოს ტერიტორიის (ტერიტორიული წყლების ჩათვლით) თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზე საქართველოს სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტის აღიარება სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო თანამეგობრობის ანუ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მონაწილე ქვეყნების მიერ.

საჰაერო სამართალი კომპლექსური ხასიათისაა: იგი შეიცავს საკონსტიტუციო სამართლის (საჰაერო სივრცის სუვერენიტეტი და ა.შ.), სამოქალაქო სამართლის (მგზავრთა გადაყვანა, ტვირთის გადატანა, გადამზიდველისა და საჰაერო ხომალდის მფლობელის პასუხისმგებლობა, საავიაციო სამუშაოების შესრულება და სხვ.), საჰაერო ტრანსპორტზე სამართალდარღვევებისათვის ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობის, სისხლის სამართლის (განსაკუთრებით პასუხისმგებლობა მძიმე სამართალდარღვევისათვის, მაგ. საჰაერო ხომალდის გატაცებისათვის) საკითხზე. საჰაერო სამართლის სპეციფიკა - განსაზღვრა ამ ნორმების (სისხლის და ადმინისტრაციული სამართლის ნორმების გარდა) ერთ დამოუკიდებელ საკანონმდებლო აქტად – საქართველოს საჰაერო კოდექსად შეერთებამ.

საჰაერო სივრცე არის სახელმწიფო ტერიტორიის ნაწილი, მასზე ვრცელდება სახელმწიფოს სრული და განსაკუთრებული სუვერენიტეტი. საჰაერო სივრცეში იგულისხმება საქართველოს ტერიტორიის თავზე (ტერიტორიული წყლების ჩათვლით) არსებული სივრცე. საჰაერო ხომალდები აუცილებლად უნდა იყოს შეტანილი „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეესტრში".

საერთაშორისოდ ითვლება ის ფრენა, თუკი საჰაერო ხომალდი კვეთს საქართველოს საზღვარს.

უცხოეთის საჰაერო ხომალდების საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენა ნებადართულია საერთაშორისო და ადგილობრივ საჰაერო ტრასებზე და საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების პირობების შესაბამისად ან განსაკუთრებული ნებართვის მიხედვით ცალკეულ ფრენებზე, რომლებიც დადგენილი წესით გაიცემა უფლებამოსილი ორგანოს მიერ. სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში უნებართვოდ შესული საჰაერო ხომალდი ითვლება დამრღვევად.

საქართველოში შემომფრენ/გამფრენ საჰაერო ხომალდებზე, რომლებიც იყენებენ სამოქალაქო აეროპორტებს, მის ეკიპაჟზე, მგზავრებზე ვრცელდება საქართველოში მოქმედი საპასპორტო, საბაჟო, სავალუტო, სანიტარიული და სხვა წესები.

საჰაერო სამართლის ნორმებით რეგლამენტირებულია სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტების სამართლებრივი მდგომარეობა, აეროდრომების/აეროპორტების საქმიანობა, მგზავრთა გადაყვანის, ტვირთისა და ბარგის საჰაერო (მათ შორის საერთაშორისო) გზით გადაზიდვის წესები, ავიაგადამზიდველისა და სხვა პირების პასუხისმგებლობა და სხვა საკითხები.

საჰაერო კოდექსი არის სისტემაში მოყვანილი აქტი, რომელიც შეიცავს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობისა და საჰაერო სივრცით სარგებლობის მარეგულირებელ სამართლებრივ ნორმებს. საქართველოს საჰაერო კოდექსი მოქმედებს 1996 წლიდან, იგი ადასტურებს საქართველოს სრულ და განსაკუთრებულ სუვერენიტეტს მის საჰაერო სივრცეზე. ეს არის დამოუკიდებელი საქართველოს პირველი საჰაერო კოდექსი.

კონსტიტუციიდან და საქართველოს საერთაშორისო შეთანხმებებიდან გამომდინარე, საჰაერო კოდექსი განსაზღვრავს სახელმწიფოს პრიორიტეტს საჰაერო სივრცით სარგებლობაზე, ავიაციის სახეობებზე (სამოქალაქო, სახელმწიფო), ითვალისწინებს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაზე სახელმწიფო ზედამხედველობის სავალდებულოობას, დარგის მუშაობის რეგულირების საკითხებს, აგრეთვე განსაზღვრავს სამოქალაქო ავიაციის რეგულირებას, ზედამხედველობისა და კონტროლის განმახორციელებელ სახელმწიფო ორგანოს – **საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს.**

სააგენტო არის სახელმწიფოს მიერ უფლებამოსილი ორგანო, რომელიც ახორციელებს სამოქალაქო ავიაციის რეგულირებას, ზედამხედველობასა და კონტროლს. თავის საქმიანობაში ხელმძღვანელობს საქართველოს კონსტიტუციით, საერთაშორისო შეთანხმებებითა და ხელშეკრულებებით.

საჰაერო კოდექსი ადგენს საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტების სამართლებრივ მდგომარეობას, მათი რეგისტრაციის წესს.

საჰაერო კოდექსი შეიცავს, აგრეთვე, აეროდრომების/აეროპორტების სახელმწიფო რეგისტრაციის, მათი საექსპლუატაციოდ დაშვების წესებს, განსაზღვრავს საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟის წევრთა მოვალეობებსა და უფლებებს, ადგენს საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების, ძებნა-გადარჩენისა და საავარიო-სამაშველო სამუშაოების ჩატარების, საავიაციო მოვლენების (შემთხვევების, ინციდენტების) გამოკვლევის წესებს და სხვ.

საჰაერო ტრანსპორტი შორ მანძილზე გადაადგილების ყველაზე სწრაფი და ეფექტური საშუალებაა, ამასთან, იგი ყველაზე პროგრესირებადი დარგია ტრანსპორტის სფეროში. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარი ნებისმიერი ქვეყნის ეკონომიკისათვის მკაცრი რეგულირების ობიექტია, რაც, უპირველეს ყოვლისა, გამოწვეულია იმით, რომ საჰაერო სივრცე არ არის თავისუფალი და ექვემდებარება შესაბამისი სახელმწიფოს მკაცრ კონტროლს. ამასთან, აღნიშნული სფერო ტრანსპორტის სფეროში ყველაზე პრობლემურია როგორც მგზავრთა, ისევე მთლიანად საზოგადოების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მხრივ.

ნებისმიერი სახის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისათვის საჭიროა იმ ქვეყნის ნებართვა, სადაც იგი არის რეგისტრირებული, თუმცა საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის წარმოებისთვის მხოლოდ ეს არ არის საკმარისი. მას ესაჭიროება საზღვარგარეთ მიმოსვლის მარეგულირებელი სამართლებრივი ბაზა, რომელიც, თავის მხრივ, სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმებით დგინდება. საერთაშორისო პრაქტიკაში საჰაერო მიმოსვლის შესახებ მოლაპარაკებები ეყრდნობა ე. წ. „ჰაერის თავისუფლების" ფორმებს. განასხვავებენ 9

ჰაერის თავისუფლებას. პირველი თავისუფლება მოიცავს მხოლოდ გადაფრენის უფლებას დაჯდომის გარეშე. მომდევნო ეტაპებზე უცხო ქვეყნის გადამზიდავთა უფლებები თანდათან ფართოვდება.

ავიაკომპანიები რეგულარულ რეისებთან ერთად, ახორციელებენ ჩარტერულ, ე. ი. კლიენტის დაკვეთით განხორციელებულ არარეგულარულ გადაზიდვებსა და საავიაციო სამუშაოებს.

ეროვნულ ავიაგადამზიდავებთან ერთად, ამ სფეროში მოქმედებენ უცხოური ავიაკომპანიები, რომელთა საქმიანობის საფუძვლები განისაზღვრება სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმებებით და დაფუძნებულია ჰაერის თავისუფლების ფორმებზე.

გარდა მსხვილი ავიაკომპანიებისა, ამ სფეროში სამეწარმეო საქმიანობას ეწევიან სააგენტოები, რომლებიც, მართალია, უშუალოდ ავიაგადაყვანა-გადაზიდვებს არ აწარმოებენ, თუმცა ახორციელებენ სამგზავრო და სატვირთო მოცულობების რეალიზაციას. ხსენებული სააგენტოები ახდენენ სამგზავრო-სატვირთო მოცულობების დაჯავშნასა და დაჯავშნული ადგილების რეალიზაციას. ამგვარ სააგენტოთა უმრავლესობა ტურისტული პროფილისაა.

ტერმინები და განმარტებები საქართველოს საჰაერო სამართლის მიხედვით

აეროდრომის ცენტრი – აეროდრომის საკონტროლო წერტილი, რომლითაც განისაზღვრება აეროდრომის გეოგრაფიული მდებარეობა.

აეროპორტი/აეროდრომი – საჰაერო ხომალდების ასაფრენად, დასაფრენად, სამიმოსვლოდ, სადგომად და მომსახურებისათვის განკუთვნილი მიწის ან წყლის ზედაპირის განსაზღვრული ტერიტორია.

ავიასაწარმო – ნებისმიერი ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საქმიანობს.

არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვა – კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, რომელიც სრულდება განრიგის გარეშე ნებართვის საფუძველზე.

იკაო-ს რეგიონული აერსანაოსნო გეგმა – კრებული, რომელიც შეიცავს ინფორმაციას აერსანავიგაციო საშუალებებზე, სამსახურებსა და პროცედურებზე საერთაშორისო აერონავიგაციის უზრუნველსაყოფად.

კომბინირებული გადაზიდვა – ერთი ხელშეკრულების საფუძველზე ტრანსპორტის არანაკლებ ორი სახეობითა და ერთიანი სატრანსპორტო დოკუმენტით განხორციელებული გადაზიდვა.

კონცესია – მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სერტიფიცირებულ აეროპორტში ამ აეროპორტის მიერ, პირისთვის კონკრეტულ ადგილზე ხელშეკრულებით განსაზღვრული კომერციული საქმიანობის განხორციელების უფლება.

ლიცენზია – სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მიერ მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად გაცემული ნებართვა, რომელიც ლიცენზიის მფლობელს უფლებას აძლევს განსაზღვრული პირობების დაცვით განახორციელოს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა.

მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი აეროდრომი – აეროდრომი, სადაც ხორციელდება სააეროდორომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი საჰაერო სივრცე – დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც ფრენის სამეთვალყურეო მომსასურება ხორციელდება საჰაერო სივრცის კლასების მიხედვით.

ნებართვა – დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს ერთჯერადი და/ან ვადიანი საქმიანობის განხორციელების უფლებას.

პილოტი – პილოტის მოწმობის მფლობელი პირი, რომელსაც საფრენოსნო დროის განმავლობაში საჰაერო ხომალდის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია.

რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვა – მრავალჯერადი კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა ლიცენზიის ან სპეციალური ნებართვის საფუძველზე გამოცხადებული განრიგის შესაბამისად და რომლით სარგებლობის უფლებაც აქვს ნებისმიერ მომხმარებელს.

რეგულირება – მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად განხორციელებულ ღონისძიებათა კომპლექსი, რომელიც მიმართულია

სასურველი დონის წესრიგის დასამყარებლად და შესანარჩუნებლად.

აერსანაოსნო ინფორმაცია – აეროდრომების მახასიათებლებთან და ფიზიკურ მდგომარეობასთან, აეროდრომის რაიონში მანევრირების წესებთან, საჰაერო ტრასებთან და მის რადიოელექტროტექნიკურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებული შეტყობინება.

აერსანაოსნო-ინფორმაციული უზრუნველყოფა – ინფორმაცია, რომელიც აუცილებელია ადგილობრივი და საერთაშორისო აერონავიგაციის უსაფრთხოების, რეგულარულობისა და ეფექტურობისათვის.

სააეროდრომო მოძრაობა – ყოველგვარი მოძრაობა აეროდრომის სამანევრო ფართობზე, ასევე ყველა საჰაერო ხომალდის ფრენა აეროდრომის რაიონში.

საავიაციო ინციდენტი – საჰაერო ხომალდის გამოყენებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი მოვლენა, გარდა საავიაციო შემთხვევისა, რომელიც გავლენას ახდენს ან შეეძლო გავლენა მოეხდინა საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე.

საავიაციო პერსონალი – სპეციალური მომზადებისა და სათანადო სერტიფიკატის (მოწმობის) მქონე პირი, რომელიც ახორციელებს საჰაერო ხომალდის ფრენასთან დაკავშირებული საქმიანობის ორგანიზებას, შესრულებას, მომსახურებასა და ზედამხედველობას.

საავიაციო შემთხვევა – საჰაერო ხომალდის (სხ) გამოყენებასთან დაკავშირებული მოვლენა, რომელიც მოხდა ხომალდზე ფიზიკური პირის გაფრენის მიზნით ასვლასა და ბოლო ფიზიკური პირის მიერ ხომალდის დატოვებას შორის დროის მონაკვეთში, თუ:

ა) ფიზიკური პირი იღებს სხეულის სასიკვდილო ან მძიმე დაზიანებას:

ა.ა) კონკრეტულ სხ-ში ყოფნის შედეგად;

ა.ბ) სხ-ის რომელიმე ნაწილთან (მათ შორის იმ ნაწილებთან, რომლებიც მოსცილდა ხომალდს) უშუალო შეხების შედეგად;

ა.გ) რეაქტიული ძრავის აირის ჭავლის უშუალო ზემოქმედების შედეგად.

ბ) საჰაერო ხომალდი ზიანდება ან იშლება მისი კონსტრუქცია, რის შედეგადაც:

ბ.ა) ირღვევა მისი აგებულების სიმტკიცე ან უარესდება

ტექნიკური და საფრენოსნო მახასიათებლები;

ბ.ბ) აუცილებელი ხდება სხ-ის შრომატევადი რემონტი ან დაზიანებული ნაწილების გამოცვლა;

გ) საჰაერო ხომალდი უგზო-უკვლოდ იკარგება ან აბსოლუტურად მიუდგომელ ადგილებში აღმოჩნდება.

შენიშვნა: საავიაციო შემთხვევად არ ითვლება:

– დაზიანება სხვა პირთა მიერ; თვითდაზიანება; უბილეთო მგზავრთა სხეულის დაზიანება იმ ადგილებში, სადაც მათი ყოფნა აკრძალულია;

– ძრავის დაზიანების ან მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევები, როცა ზიანდება მხოლოდ თვით ძრავა, მისი კაპოტი ან დამხმარე დანადგარები; ზიანდება მხოლოდ საჰაერო ხრახნი, ფრთის ბოლო, ანტენა, პნევმატიკი, სამუხრუჭე მოწყობილობა, მცირე შენაჭყლეტი ან ნახვრეტი;

სამოქალაქო აეროპორტების/აეროდრომების სახელმწიფო რეესტრი – მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტი სამოქალაქო აეროპორტების/აეროდრომების მონაცემთა ერთობლიობის თაობაზე.

სამოქალაქო ავიაცია – ავიაცია, რომელიც გამოყენების მიზნის მიხედვით იყოფა სატრანსპორტო და საერთო დანიშნულების ავიაციად. სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც გამოიყენება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განსახორციელებლად, მიეკუთვნება სატრანსპორტო ავიაციას. სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც არ გამოიყენება სატრანსპორტო ავიაციის მიზნებისათვის, მიეკუთვნება საერთო დანიშნულების ავიაციას.

სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური მომსახურება – აერონავიგაციის უსაფრთხოების, რეგულარობის და ეფექტიანობის უზრუნველყოფა მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიწოდების გზით.

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდი – სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეესტრში შეტანილი საჰაერო ხომალდი, რომელიც გამოიყენება სამოქალაქო ავიაციის მიზნებისათვის.

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის სახელმწიფო რეესტრი – მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტი სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების მონაცემთა ერთობლიობის თაობაზე.

სამხედრო ავიაცია – სამხედრო მიზნებისათვის გამოყენებული

ავიაცია.

საფრენად ვარგისობის ნორმა – ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საჰაერო ხომალდის, ძრავის, მოწყობილობებისა და მასალების მახასიათებლების მიმართ წაყენებული მოთხოვნების ერთობლიობა.

საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც აქვს სათანადო მოწმობა და სამსახურებრივი საფრენოსნო დროის განმავლობაში აკისრია საჰაერო ხომალდის მართვა.

საფრთხეში მყოფი საჰაერო ხომალდი – საჰაერო ხომალდი ითვლება საფრთხეში მყოფად, თუ როცა უშუალოდ მას და ხომალდში მყოფ მგზავრებს ემუქრებათ საფრთხე, რომლის თავიდან აცილება სხ-ის ეკიპაჟს არ შეუძლია.

საძებნ-სამაშველო სამუშაოები – მოქმედება, რომელიც მიმართულია ადამიანთა მატერიალურ და კულტურულ ფასეულობათა გადასარჩენად, საგანგებო სიტუაციის ზონაში ბუნებრივი გარემოს დასაცავად, საგანგებო სიტუაციის ლოკალიზაციისა და აღმოფხვრისკენ ან მისი სახიფათო ფაქტორების მინიმალურ დონეზე დასაყვანად.

სახელმწიფო ავიაცია – ავიაცია, რომელიც გამოიყენება სამხედრო, საპოლიციო და საბაჟო სამსახურებში.

სახელმწიფო საჰაერო ხომალდი – სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების რეესტრში შეტანილი საჰაერო ხომალდი, რომელიც გამოიყენება სახელმწიფო ავიაციის მიზნებისათვის.

სახიფათო ნივთები – ნაკეთობები და ნივთიერებები, რომლებსაც შეუძლიათ საფრთხე შეუქმნან ჯანმრთელობას, ქონებისა და გარემოს უსაფრთხოებას და შეტანილია შესაბამისი ტექნიკური ინსტრუქციების სახიფათო ნივთების ჩამონათვალში ან კლასიფიცირდებიან აღნიშნული ტექნიკური ინსტრუქციების შესაბამისად.

საჰაერო ტრასებისა და ადგილობრივი საჰაერო ხაზების განლაგების რაიონი – საჰაერო ტრასებისა და ადგილობრივი საჰაერო ხაზების პროექცია ხმელეთის ან წყლის ზედაპირზე.

საჰაერო ხომალდი – ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად ინარჩუნებს ატმოსფეროში მდებარეო-

ბას, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით.

საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი – პირი, რომელიც მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად ეწევა საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას ან მომსახურებას ამ სფეროში.

საჰაერო ხომალდის მეთაური – ექსპლუატანტის ან, საერთო დანიშნულების ავიაციის შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდის მფლობელის მიერ მეთაურის მოვალეობების შესასრულებლად დანიშნული და ფრენის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი პილოტი.

საჰაერო ხომალდის სამგზავრო მოცულობა – საჰაერო ხომალდის სალონში მგზავრთა (ბარგის) გადაყვანისათვის (გადაზიდვისათვის) გათვალისწინებული ტევადობა.

საჰაერო ხომალდის ტვირთმოცულობა – დადგენილი წესის შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის სატვირთო და/ან საბარგო განყოფილებაში ტვირთის, ბარგის გადასაზიდად გათვალისწინებული ტევადობა.

საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე – სპეციალისტი, რომელსაც აქვს შესაბამისი სერტიფიკატი და ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას.

სერტიფიკატი – დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს საავიაციო პერსონალის კვალიფიკაციის, აგრეთვე, საჰაერო ხომალდის მოწყობილობის, დანადგარის, ტექნიკური მახასიათებლებისა და საავიაციო საწარმოთა შესაბამისობას მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებთან.

სესხის სპეციალური საშუალებები – საერთაშორისო სავალუტო ფონდით განსაზღვრული პირობითი სავალუტო ერთეული.

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

ფრენისათვის აკრძალული არე – სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდების ფრენა

აკრძალულია.

ფრენისათვის სახიფათო არე – სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც დროის გარკვეულ მონაკვეთებში ფრენა შეიძლება სახიფათო აღმოჩნდეს საჰაერო ხომალდისთვის.

ფრენისათვის შეზღუდული არე – სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდების ფრენა შეზღუდულია გარკვეული პირობებით.

ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია – ჩიკაგოში (აშშ) 1944 წელს ხელმოწერილი კონვენცია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ", რომელსაც საქართველო მიუერთდა 1993 წელს.

ჩიკაგოს კონვენციით განსაზღვრული რეკომენდებული პრაქტიკა – ფიზიკური და ტექნიკური მახასიათებლების, კონფიგურაციის, პერსონალის ან წესების მიმართ წაყენებული ნებისმიერი მოთხოვნა, რომლის შესრულებაც სასურველია ფრენის უსაფრთხოებისა და რეგულარულობის უზრუნველსაყოფად.

ჩიკაგოს კონვენციით განსაზღვრული სტანდარტი – ფიზიკური და ტექნიკური მახასიათებლების, კონფიგურაციის, პერსონალის ან წესების მიმართ წაყენებული ნებისმიერი მოთხოვნა, რომლის შესრულებაც აუცილებელია ფრენის უსაფრთხოებისა და რეგულარულობის უზრუნველსაყოფად.

§2. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის უფლებამოსილი ორგანოს თაობაზე

სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის სპეციფიკიდან გამომდინარე, მისი სტრუქტურის შემადგენელი ნებისმიერი ავიასაწარმოს, ორგანიზაციის და დაწესებულების ფუნქციონირება უშუალო ზეგავლენას ახდენს ფრენის უსაფრთხოებაზე და, ამდენად, ექვემდებარება სახელმწიფო მხრიდან რეგულირებასა და კონტროლს.

ნებისმიერი ქვეყნის სამოქალაქო ავიაციის დარგი, წარმოადგენს რა თავისი არსით ეროვნულს, ამავე დროს არის მსოფლიო გლობალური საერთაშორისო საავიაციო სისტემის შემადგენელი ნაწილი,

რის გამოც, ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ინტერესები სცილდება მხოლოდ ეროვნული ინტერესების ჩარჩოებს.

საქართველოს საგარეო პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და კულტურულ ურთიერთობათა სტრატეგიიდან გამომდინარე, უნდა ჰყავდეს უსაფრთხოების თვალსაზრისით სანდო, ეკონომიკურად მომგებიანი და კონკურენტუნარიანი სამოქალაქო ავიაცია.

საქართველო, როგორც სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაო) წევრი ქვეყანა, აღიარებს და ცნობს ამ ორგანიზაციის სტანდარტებს, რეკომენდებულ პრაქტიკას. ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციით და საქართველოს საჰაერო კოდექსით აღიარებულია მიწა-წყლის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფოს განსაკუთრებული და სრული სუვერენიტეტის პრინციპი. საჰაერო სივრცეზე სუვერენიტეტი სხვადასხვა ფორმით ვლინდება, მაგრამ უფრო ხშირად - იურისდიქციის ფორმით, რომელიც ხორციელდება საკუთრივ საჰაერო სივრცისა და იმ საჰაერო ხომალდების მიმართაც, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ ამ სივრცეში. იურისდიქცია სახელმწიფოს მბრძანებლობაა საკუთარი ტერიტორიისა და მის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის მიმართ, ე.ი. მას აქვს უფლება, დაადგინოს (მითითებითი იურისდიქცია) და მიიღოს ისეთი კანონები და წესები (აღსრულებითი იურისდიქცია), როგორსაც ჩათვლის საჭიროდ საკუთარ საჰაერო სივრცეზე სახელმწიფო ხელისუფლების განსახორციელებლად. მბრძანებლობის ფუნქცია პირდაპირ არის დაკავშირებული რეგულირების ფუნქციასთან. სახელმწიფო საკუთარი შეხედულებისამებრ ქმნის, როგორც თავისი ქვეყნის, ისე უცხო სახელმწიფოთა პირების და ორგანიზაციების საჰაერო საქმიანობის მარეგულირებელ ეროვნულ კანონმდებლობას. სახელმწიფო რეგულირება ვრცელდება შიდა და საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვაზე, ასევე თავისი ქვეყნისა და უცხოელ ავიაგადამყვანგადამზიდავებზე. საერთაშორისო აერნაოსნობისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დარგში ეროვნული რეგულირების მიზანი განისაზღვრება სახელმწიფოს კონკრეტული პირობებით, ხოლო ამ პირობებზე გავლენას ახდენს ტერიტორიის სიდიდე, ეკონომიკური განვითარების ხარისხი, საშინაო და საგარეო პოლიტიკა და ა.შ.

საქართველო თავისი სამოქალაქო ავიაციის განვითარების ამ ეტაპზე ცნობს საერთაშორისო საავიაციო საქმიანობის რეგულირების ლიბერალურ პრინციპებზე თანდათანობით გადასვლის მეთოდებს და ახორციელებს მათ ეტაპობრივ დანერგვას.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია ახლაც და მომავალშიც, ახალი ტექნიკის შეძენის პირობებშიც კი ვერ გახდება კონკურენტუნარიანი, თუ არ შეიქმნა საერთაშორისო სტანდარტის დონის მენეჯმენტი და არ აღმოიფხვრა არაპროფესიონალიზმი, რადგან არც ერთ სხვა დარგს ისე არ ვნებს არაპროფესიონალიზმი, როგორც სამოქალაქო ავიაციას.

საერთაშორისო პოლიტიკა გვიჩვენებს, რომ თავისი მნიშვნელობიდან გამომდინარე, საჰაერო ტრანსპორტი თითქმის ყველა ქვეყანაში ხელისუფლების განსაკუთრებული ზრუნვის საგანია. სამოქალაქო ავიაციის სტაბილური ფუნქციონირების მთავარი კომპონენტი უნდა გახდეს თანამედროვე (უსაფრთხო, ეკონომიკური, კომფორტული) საჰაერო ხომალდი და მიწისზედა ნაგებობები, ჯეროვნად მომზადებული საფრენოსნო და ტექნიკური პერსონალი, თანამედროვე დონეზე ორგანიზებული მენეჯმენტი.

სტრატეგიული თვალსაზრისით ავიასპეციალისტებმა და სახელმწიფოს მთავრობამ უნდა მიიღონ გადაწყვეტილება, რომ მომავალში აქცენტი გადაიტანონ თანამედროვე თვითმფრინავებზე, საჰაერო ტრანსპორტი განეკუთვნება მომეტებული რისკის სფეროს და ამდენად მისი ინსტიტუციონალური მოწყობა მოითხოვს განსაკუთრებულ მიდგომებს აღმასრულებელი ხელისუფლების მთელ იერარქიულ ვერტიკალზე. ამ მოთხოვნათა გათვალისწინებით იქმნება დარგის მართვის მთელი იერარქიული ვერტიკალი - პოლიტიკის ჩამოყალიბება — ტექნიკური, სამართლებრივი და ეკონომიკური რეგულირების უზრუნველყოფა და ამ ჩარჩოში ოპერატიული საქმიანობა.

აღმასრულებელ სფეროში სახელმწიფო ნიშნავს საჰაერო ტრანსპორტზე უფლებამოსილ ორგანოებს, რომლებიც უშუალოდ აგებენ პასუხს სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტის ყველა ასპექტის, როგორც ტექნიკური, ე.ი. აერნაოსნობისა და საავიაციო უსაფრთხოების, ისე ეკონომიკური - საჰაერო ტრანსპორტის კომერციული

ასპექტების რეგულირებაზე.

უკანასკნელ პერიოდში დაისახა მყარი ტენდენცია ამ ფუნქციათა გასამიჯნავად, ანუ პოლიტიკას აყალიბებს მთავრობა და სახელმწიფო ორგანო (ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო). ამის საფუძველზე რეგულირებას უზრუნველყოფს სახელმწიფოს მიერ სათანადოდ უფლებამოსილი სპეციალური ორგანო (*სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო*) და ეკონომიკურ საქმიანობას ეწევა ოპერატორები (*ავიასაწარმოები – ავიაკომპანიები, აეროპორტები, სანავიგაციო და სხვა აუცილებელი სტრუქტურები*).

სამოქალაქო ავიაციის თანამეგობრობის მსოფლიო სისტემაში ამ დარგისადმი მთავარი მოთხოვნაა ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, რაც შეიძლება განხორხციელდეს მხოლოდ კომპლექსური მიდგომით. (და არა ცალ ცალკე-მთავრობა-სამინისტრო-სააგენტო-სხვა სამთავრობო დაწესებულებები) ანუ დარგის ორგანიზაციული სტრუქტურა, მისი საკანონმდებლო ბაზის სრულყოფა, მოსამხურეთა პროფესიონალიზმი და ფუნქციონირების ზედამხედველობა და კონტროლი წარმოადგენს აუცილებელ კომპონენტებს და რომელიმე ერთი მათგანის უგულებელყოფამ შეიძლება მეტად მძიმე შედეგი მოიტანოს. აქედან გამომდინარე, მიგვაჩნია ზემოთ ჩამოთვლილი სახელისუფლებო ორი კომპონენტის გაერთიანება ერთში, ანუ სამოქალაქო ავიაციის უფლებამოსილი ორგანო უნდა უყოს დარგის მარეგულირებელი, სრულყოფილი ორგანიზაცია პოლიტიკის განსაზღვრასთან და შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზის შექმნასთან ერთად.

ასეთი ინსტიტუციონალური წყობის ფარგლებში მეტნაკლებად გააზრებული და განსაზღვრულია მომავალი ძლიერი მარეგულირებელი ორგანოს და ოპერატორების ფუნქციები, უფლებები და მოვალეობები. ამასთან, დახვეწას, დაზუსტებას და კონკრეტულ განსაზღვრებებს მოითხოვს რა არის პოლიტიკა სამოქალქო ავიაციაში, სად იწყება და სად მთავრდება იგი. ეს კი საშუალებას მოგვცემს განაწილდეს მოვალეობა-პასუხისმგებლობები, ამაღლდეს ურთიერთობათა კულტურა.

ამავე დროს, ხაზი უნდა გაესვას იმასაც, რომ საქართველოში გვაქვს ბევრი ხარვეზი იმ სტანდარტების იმპლემენტაციის კუთხით,

რომლებიც ეხება ქვეყნის ზოგიერთი უწყების უფლებამოსილების სფეროს. მაგალითად, აეროპორტებში საბაჟო და სასაზღვრო ფორმალობების გაიოლება. არის სხვა საკითხებიც და აქ უეჭველად ვსაჭიროებთ სამთავრობო მხარდაჭერას. ინიციატივები კი უფლებამოსილ ორგანოზეა, რომელიც ამჟამად ნელი ტემპებით და არაეფექტურად წარმართავს საქმიანობას. **გამოსავალი** — ვფიქრობთ, მოქმედი კანონმდებლობის ფარგლებში კერძოდ, „დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანოს შესახებ" საქართველოს კანონის საფუძველზე ძლიერი დამოუკიდებელი მარეგულირებელი ორგანოს შექმნას საქართველოს პრემიერ-მინისტრის დაქვემდებარებაში. შესაბამისად, ქვეყანაში უნდა ჩამოყალიბდეს საავიაციო საქმიანობის სახელმწიფო რეგულირების უფლებამოსილი დამოუკიდებელი ორგანო - სამოქალაქო ავიაციის უფლებამოსილი უწყება (ადმინისტრაცია, სააგენტო, სამსახური).

§3. ევროპის კავშირის საავიაციო სამართლის ჰარმონიზაცია საქართველოს საჰაერო სამართალთან[278]

საქართველოს სწრაფვა ევროპაში ინტეგრაციისაკენ მეტად რთული და ხანგრძლივი პროცესია. აღნიშნული პროცესის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ელემენტია ქართული კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროკავშირის კანონმდებლობასთან.

2014 წელს ხელი მოეწერა ასოცირების შესახებ შეთანხმებას „ერთი მხრივ, ევროპის კავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებსა და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის", მაგრამ, აქვე აღსანიშნავია, რომ ამ ორ სუბიექტს შორის, ამჟამად, ძირითად სახელმძღვანელო დოკუმენტად საავიაციო სფეროში მიიჩნევა 2010 წლის შეთანხმება.

ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის პროცესი დღემდე გრძელდება. საქართველოს მხარე აქტიურად ცდილობს შეასრულოს ის რეკომენდაციები, რომლებსაც ევროკავშირი

[278] აღნიშნული კვლევა მომზადდა სამართლის დოქტორ, პროფესორ თამარ ვეფხვაძესთან ერთად

გვთავაზობს. აღნიშნული რეკომენდაციების გათვალისწინება და პრაქტიკაში დანერგვა მეტად რთული და შრომატევადია, რადგანაც ჰარმონიზაციის პროცესში გათვალისწინებული უნდა იყოს ორივე მხარის ინტერესები.

მიუხედავად იმისა, რომ დამოუკიდებლობის მოპოვებიდან დღემდე, საქართველოს სამართლებრივ ნორმებში მრავალი ცვლილება შევიდა, ხარვეზები მაინც თვალშისაცემია. ამასთან, არ არის სრულყოფილად ჩამოყალიბებული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მარეგულირებელი ნორმები და თვით ტერმინოლოგიის გამოყენებასთან დაკავშირებითაც კი არსებობს პრობლემები.

თემის აქტუალობა სწორედ ჰარმონიზაციის პროცესის გაანალიზებასა და სამართლებრივი დასკვნების გაკეთებაში გამოიხატება. კვლევის შედეგად ჩვენ გამოვაელინეთ მთელი რიგი პრობლემატური საკითხები, რომლებიც სამართლებრივ რეგულირებას საჭიროებენ.

ამ თავში განხილულია საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების სამართლებრივი ასპექტები და მოცემულია დასკვნები საქართველოსათვის, თუ რატომ არის პრიორიტეტული ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში თანაარსებობა. ამასთან, მიმოხილულია შიდასახელმწიფოებრივი ნორმები და ჩამოყალიბებულია მოსაზრებანი მათი ევროპულ კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის ჭრილში.

ამ ნაწილის მიზანია: საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების შესწავლა, არსებული ხარვეზების გამოვლენა და, შესაბამისი ანალიზის საფუძველზე, მეცნიერულად დასაბუთებული რეკომენდაციების შემუშავება; მიღებული დასკვნების შედეგად საკანონმდებლო ნორმების შესახებ წინადადებების შეთავაზება, კერძო სამართლებრივი რეგულირების სრულყოფა და პრაქტიკაში წამოჭრილი პრობლემების გადაჭრის გზების ჩვენება.

1. ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცე და ლიბერალიზაციის პოლიტიკის ზოგადი ანალიზი

1.1. საერთაშორისო და რეგიონული (ევროპული) საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგადი დახასიათება.

მსოფლიო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები რეგულირდება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი სამართლის ნორმებით, ასევე, განსაკუთრებულ როლს თამაშობს რეგიონული სამართლის ნორმები. თემის სპეციფიკიდან გამომდინარე, გამოვყოფთ ევროპის სამართლის ნორმებს, რომლებიც წლების განმავლობაში ვითარდებოდა და იხვეწებოდა. აღნიშნული ნორმების ბაზისად კი მიიჩნევა საერთაშორისო ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეკრულებანი, რომლებიც საფუძვლად უდევს მონრეალისა და ვარშავის სისტემას. ევროგაერთიანების/ევროკავშირის სამართლის ნორმების შესაბამისად წევრი სახელმწიფოები შეიმუშავებენ ეროვნულ სამართალს. აღსანიშნავია, რომ ევროპული ნორმები ვრცელდება არა მარტო წევრ-ქვეყნებზე, არამედ იმ სახელმწიფოებზეც, რომლებიც მიისწრაფიან ევროპაში ინტეგრაციისაკენ და გაერთიანებულნი არიან „მეგობრულ სარტყელში". საერთაშორისო რეგულირების კუთხით შესაძლებელია გამოვყოთ ორმხრივი და მრავალმხრივი რეგულირება, რომელიც გამომდინარეობს სახელმწიფოთა მიერ ორმხრივი და მრავალმხრივი ხელშკრულებებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებიდან.

ორმხრივი რეგულირებისას, ერთ მხარედ შეიძლება გვევლინებოდეს ევროპის კავშირი, რომელსაც მთელი რიგი ხელშეკრულებები აქვს დადებული არაწევრ ქვეყნებთან. კერძოდ, აღსანიშნავია 2010 წლის შეთანხმება „საქართველოს, ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ"[279], რომლითაც განისაზღვრა ამ ორ სუბიექტს შორის თანამშრომლობის ძირითადი ასპექტები საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შეს-

[279] საქართველო და ევროპის კაკავშირი. 2014. შეთანხმება: „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ საქართველოს, ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის". (02.12.2010).

რულებისას, მათ შორის ქართული კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის კუთხით.

მრავალმხრივი შეთანხმების ნათელი მაგალითია ჩიკაგოს კონვენცია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“, რომლიც მიღებულია 1944 წლის 7 დეკემბერს 38 სახელმწიფოს ხელმოწერის შედეგად. ამ ხელშეკრულებით დარეგულირდა ისეთი საკითხები, როგორებიცაა: ხელშემკვრელ სახელმწფოთა ტერიტორიაზე ფრენა, საჰაერო ხომალდების ეროვნულობა, აერონავიგაციის ხელშეწყობა და სხვა. ჩიკაგოს კონვენციის უმთავრესი მიზანია, მსოფლიო ავიაციის უსაფრთხო და მოწესრიგებული განვითარება, ამასთან, ამ კონვენციით დაარსდა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაცია (იკაო).

1994 წელს ევროპამ გამოხატა საკუთარი პოზიცია. სამოქალაქო ავიაციის ევროპის სააგენტომ (ECAC) მიიღო რეკომენდაცია №ECAC16/1[280], საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობა მგზავრთა პატივისცემის გათვალისწინებით. სამოქალაქო ავიაციის ევროპის სააგენტომ წევრ-სახელმწიფოებს მოუწოდა, გადაახალისონ საერთაშორისო გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის სისტემის ცალკეული ელემენტები და წაახალისონ საკუთარი და მესამე ქვეყნების ავიაკომპანიები, რომლებიც ასრულებენ გადაყვანა-გადაზიდვებს ორგანიზაციის წევრ სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე გასვლის, დანიშნულების ან ტრანზიტის პუნქტებიდან. 5.2.2. მუხლის მიხედვით, მგზავრის სიკვდილის ან დაზიანების შემთხვევაში პასუხისგებლობა შეიძლება შემოიფარგლოს არანაკლებ 250 000 სასესხო სპეციალური უფლებით. ზიანი უნდა ანაზღაურდეს პრეტენზიის წარდგენიდან სამი თვის განმავლობაში (მ.5.2.4.)[281].

ვარშავის სისტემის თანამედროვე მოთხოვნებთან შეუსაბამობამ და სახელმწიფოთა მიერ თვითნებურად რეგულირების ახალი წესების დაწესებამ, განაპირობა „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-

[280] ევროპის სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო. 2014. რეკომენდაცია: საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობა მგზავრთა პატვისცემის გათვალისწინებით. (ECAC16/1,1994).

[281] ევროპის კავშირი. 2014. საბჭოს რეგულაცია: სლოტების განაწილებაზე ერთიანი წესების დაწესების შესახებ. (95/93, 18.01.1993).

გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ" მონრეალის 1999 წლის კონვენციის მიღება. იგი ძალაში 2003 წელს შევიდა.

1999 წლის მონრეალის კონვენცია ვრცელდება ისეთ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვაზე, რომლის საწყისი და დანიშნულების ადგილი, მიუხედავად წყვეტისა და გადატვირთვისა, მდებარეობს ან ორი მონაწილე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, ან ერთი და იმავე მონაწილე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუ შეთანხმებული გაჩერება გათვალისწინებულია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუნდაც ეს სახელმწიფო არ იყოს კონვენციის მონაწილე სახელმწიფო. ამასთან, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, რომელიც რამდენიმე შემდგომი გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ხორციელდება, მიიჩნევა ერთიან გადაყვანა-გადაზიდვად, თუ ამას მხარეები განიხილავენ, როგორც ერთ ოპერაციას, იმის მიუხედავად, ერთი თუ რამდენიმე ხელშეკრულების სახით იყო გაფორმებული.

მონრეალის კონვენციის მოქმედების ობიექტია ამ კონვენციის მიზნებისათვის განსაზღვრული ერთიანი ოპერაცია, მიუხედავად იმისა, იყო თუ არა გაფორმებული ერთი ან რამდენიმე ხელშეკრულება. ამასთან, გადაყვანა-გადაზიდვა არ უნდა კარგავდეს საერთაშორისო ხასიათს იმ შემთხვევაშიც, თუ ზემოთ აღნიშნული ხელშეკრულების ან ხელშეკრულებების პირობები უნდა შესრულდეს ერთსა და იმავე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.

მონრეალის კონვენცია განსაზღვრავს გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტაციის სახეებს, მხარეთა უფლება-მოვალეობებს, პასუხისმგებლობის და კომპენსაციის გაცემის წესებს. მონრეალის კონვენციამ შემოიღო პასუხისმგებლობის ორდონიანი სისტემა. პირველი დონე ადგენს ობიექტურ პასუხისმგებლობას 100 000 სასესხო სპეციალური უფლების ოდენობით (დაახლოებით 135 000 აშშ დოლარი), გადამყვან-გადამზიდველის ბრალის მიუხედავად. მეორე დონე კი ემყარება გადამყვან-გადამზიდველის ბრალის პრეზუმფციას და არ განიხილავს პასუხისმგებლობის შეზღუდვას.

ევროკავშირის ტერიტორიაზე გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება დაკავშირებულია ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბებასთან. ევროპის კომერციული ავიაციის

ისტორია ეროვნული პოლიტიკისა და ეკონომიკური პოლიტიკის ნაზავია (56.1). ევროპის საავიაციო ბაზარი ლიბერალიზაციის პრინციპებზე დაყრდნობით ჩამოყალიბდა, რაც გულისხმობს კერძო სექტორში სახელმწიფოს ჩარევის მინიმუმამდე დაყვანას, კონკურენციის დამცავი ნორმების დაწესებასა და წევრი ქვეყნების ავიასაწარმოებისათვის თანაბარი უფლებების მინიჭებას. ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბებამ ევროპის გაერთიანების/ევროპის კავშირის წევრი სახელმწიფოების ავიაკომპანიებს საშუალება მისცა თავისუფლად შესულიყვნენ ერთმანეთის საავიაციო ბაზარზე, აღნიშნულმა კი გამოიწვია კონკურენციის გამძაფრება და გადაყვანა-გადაზიდვების მაღალი სტანდარტების დაწესება.

საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში მოქმედი სამართლებრივი ნორმების ანალიზის შედეგად, შეგვიძლია დავასკვნათ:

- საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განვითარებამ განაპირობა ახალი სამართლის ნორმების მიღების აუცილებლობა, რისი შედეგია მონრეალის 1999 წლის კონვენცია. მონრეალის კონვენციაზე მიერთებით, ფაქტობრივად, სახელმწიფოებმა უარი თქვეს ვარშავის სისტემაზე. იგი უნიფიკაციის ერთ-ერთი თანამედროვე და წარმატებული შედეგია. საქართველომ აღიარა მონრეალის კონვენცია და იკისრა ვალდებულება, რომ შიდასახელმწიფოებრივი სამართალი შეესაბამისობაში მოიყვანოს მონრეალის კონვენციასთან.
- ვარშავის და მონრეალის სისტემის პარალელურად ყალიბდებოდა ევროგაერთიანების/ევროკავშირის საჰაერო სამართალი, რომელშიც ანარეკლი ჰპოვეს ვარშავისა და მონრეალის კონვენციებმა. თავდაპირველად, ევროპული სამართლის ნორმები ეყრდნობოდა ვარშავის სისტემის დებულებებს, მაგრამ ავიაციის განვითარებამ განაპირობა მონრეალის სისტემაზე გადასვლა და ამჟამად ევროკავშირის ტერიტორიაზე საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები რეგულირდება მონრეალის 1999 წლის კონვენციის შესაბამისად.

1.2. ევროპის ლიბერალური პოლიტიკა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სფეროში და მისი განვითარების ტენდენციები.

ევროპის გაერთიანების პარალელურად ყალიბდებოდა და სრულყოფას განიცდიდა ევროპული სამართალი, რომელიც ევროპის ფარგლებში მიღწეული პოლიტიკური და ისტორიული კომპრომისის ნაყოფია. იგი ევროპის ქვეყნების ეროვნული სამართლის პარალელურად ვითარდება და ზემოქმედებას ახდენს როგორც წევრი, ასევე არაწევრი ქვეყნების სამართალზე. ევროკავშირის სამართლის თავისებურებას განაპირობებს ის, რომ მის სუბიექტებად გვევლინებიან არა მარტო სახელმწიფოები, არამედ ფიზიკური და იურიდიული პირებიც.

ევროპის ეკონომიკური გაერთიანების ხელშეკრულების მეოთხე თავი სატრანსპორტო ურთიერთობებს ეთმობა, რომლის ამოსავალი წერტილია წევრი ქვეყნების ტრანსპორტის სფეროს გაერთიანება, რომელიც ეფუძნება კანონმდებლობის უნიფიკაციას. ხელშეკრულების მე-100 მუხლი გადამწყვეტია საჰაერო ტრანსპორტთან მიმართებით, რომლის თანახმად საჰაერო ტრანსპორტი ხდებოდა ევროპის კავშირის კომპეტენციაში.

თავდაპირველად ევროპის გაერთიანების წევრი ქვეყნები მიიჩნევდნენ, რომ რომის ხელშეკრულება არ ვრცელდება საჰაერო ტრანსპორტზე ევროპის საბჭოს თანხმობის გარეშე[282]. ამის დასტურად მათ მოჰყავდათ რომის ხელშეკრულების 84-ე მუხლი, რომელშიც მითითებულია, რომ მეოთხე თავში ჩამოყალიბებული ნორმები გამოიყენება მხოლოდ საავტომობილო, სარკინიგზო და შიდა საზღვაო ტრანსპორტზე, ხოლო საჰაერო ტრანსპორტზე აღნიშნული ნორმების გამოსაყენებლად საჭიროა ევროპის საბჭოს ერთსულოვანი გადაწყვეტილება. თუ აღნიშნული მუხლის შინაარსს კარგად დავაკვირდებით, დავასკვნით, რომ აქ საუბარია მხოლოდ მეოთხე თავში მოცემულ მუხლებზე და არა მთლიანად კონვენციაზე. მაშასადამე, დასაშვებია, რომ კონვენციის სხვა ნორმები გამოყენებულ იქნას საჰაერო ტრანსპორტზე საბჭოს გადაწყვეტილების გარეშე. აღნიშნული ევროპის გაერთიანების სასამართლომ თავის გადაწყვეტილებებში ნათლად განმარტა. კერძოდ, 1974 წელს „ფრანგი მეზღვაუ-

[282] Giemula E. Schmid R. Molls W. 2000. **European Air Law**. Kluwer Law International, 41-45

რების საქმეზე" (Franch Seamen's Case[283]) სასამართლომ დაადგინა, რომ რომის ხელშეკრულების ძირითადი დებულებანი, როგორებიცაა დისკრიმინაციის აკრძალვა, თავისუფალი გადაადგილების უფლება, კონკურენციის წესები, – შეიძლება გავრცელდეს საჰაერო ტრანსპორტზეც, ისევე, როგორც სხვა სახეობის ტრანსპორტზე. ასევე, 1985 წელს, საქმეში ACE v Olimpic Airways ევროპის გაერთიანების საბჭომ განმარტა, რომ რომის ხელშეკრულების კონკურენციის დამცავი ნორმები ავტომატურად ვრცელდება საჰაერო ტრანსპორტზე.

ევროპის ერთიანი ეკონომიკური სივრცის შექმნის იდეა განმტკიცდა 1986 წელს რომის ხელშეკრულებაში ცვლილებების შეტანის გზით, რომლის მიხედვითაც გაერთიანებამ იკისრა ვალდებულება, რომ 1992 წლის 31 დეკემბრამდე ჩამოყალიბებულიყო ერთიანი შიდა ბაზარი. მასში გაწევრიანებული ქვეყნებისათვის სასაზღვრო და საბაჟო კონტროლი გაუქმდებოდა და შესაძლებელი იქნებოდა ფიზიკური პირების, საქონლის, მომსახურებისა და კაპიტალის თავისუფალი გადაადგილება.

ცვლილება შეეხო აგრეთვე სატრანსპორტო ნორმებს. კერძოდ, რომის ხელშეკრულების 84-ე მუხლს, რომლის მიხედვით, მეოთხე თავში სატრანსპორტო საკითხების განხილვისას, საბჭოს გადაწყვეტილების მიღება შეეძლო უკვე კვალიფიციური უმრავლესობით და არა აბსოლუტური უმრავლესობით, როგორც მოცემული იყო პირველი რედაქციით.

აღსანიშნავია, რომ მიუხედავად სხვადასხვა დარგში გატარებული მნიშვნელოვანი ცვლილებებისა, მეოცე საუკუნის 80-იან წლებამდე ევროპის გაერთიანებას არ მიუღია ისეთი ძირეული სამართლებრივი ნორმები, რომლებიც საავიაციო ბაზრის რეგულირების ერთიან წესებს დააწესებდა. ამის მიზეზი შესაძლოა იმაში მდგომარეობდა, რომ წევრ-ქვეყნებს სურდათ საავიაციო დარგისათვის ეროვნული სტატუსი შეენარჩუნებინათ. კერძოდ, ევროპული საავიაციო ბაზრისთვის დამახასიათებელი იყო ორმხრივი რეგულირება სამთავრობათაშორისი ხელშეკრულებების საფუძველზე. ამასთან,

[283] მართლმსაჯულების ევროპული სასამართლო. 2014. ევროპის კომისიის გადაწყვეტილება: ევროპის კომისია საფრანგეთის წინააღმდეგ - French Seamen's Case. (167/73. 04.04.1974).

შიდა ბაზარზე შეღწევის წესები შეზღუდული იყო[284].

ლიბერალიზაციის მესამე პაკეტის მიღებისას სახელმწიფოებმა იკისრეს ვალდებულება- ყველა ევროპული ავიაკომპანია, მიუხედავად სახელმწიფოს მხრიდან ფლობის წილობრივი მაჩვენებლისა, თანაბარ პირობებში ჩაეყენებინათ და კონკურენციის დამცავი ერთიანი ნორმები დაეწესებინათ, სახელმწიფო სუბსიდირების მექანიზმი კი შეეზღუდათ. აღნიშნულმა ცვლილებამ ძირეული ძვრები შეიტანა ევროპის საავიაციო ბაზარზე. კერძოდ, ავიაკომპანიებს უბიძგა ალიანსებში გაწევრიანებულიყვნენ და საერთო მიზნიდან გამომდინარე ემოქმედათ, რათა გამძაფრებული კონკურენციისათვის თავი გაერთმიათ. ამასთან, საავიაციო ბაზრიდან ნელ-ნელა გაქრნენ სუსტი გადამყვან-გადამზიდველები.

„წევრ ქვეყნებს შორის რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის ტარიფების შესახებ" №87/601 საბჭოს დირექტივით, წევრი ქვეყნების ავიასაწარმოებს მიეცათ უფლება დაეწესებინათ შეღავათიანი ტარიფები იმ შემთხვევაში, თუ ისინი გამომდინარეობდნენ ხანგრძლივი გამოყენების შედეგად დამკვიდრებული ფასიდან. ასეთი ტარიფები კვლავ უნდა დაემტკიცებინა წევრი ქყვეყნების შესაბამის სამსახურებს, მაგრამ აქვე აღსანიშნავია, რომ წევრ ქვეყნებს აეკრძალათ ტარიფების უარყოფა იმ მოტივით, რომ ისინი სხვა ავიასაწარმოების მიერ დაწესებულ ტარიფებზე უფრო დაბალი იყო.

„წევრი სახელმწიფოების ავიასაწარმოებს შორის რეგულარული სამგზავრო გადაყვანა-გადაზიდვების მოცულობის განაწილებისა და ბაზარზე დაშვების შესახებ" 87/602 გადაწყვეტილება შეეხო ევროპის გაერთიანების წევრ ქვეყნებს შორის რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების ძირითად საკითხებს, კერძოდ:

- გადამყვან-გადამზიდველებმა მიიღეს უფლება; განეხორციელებინათ გადაყვანა-გადაზიდვები მესამე, მეოთხე და მეხუთე ჰაერის თავისუფლების გამოყენებით. აღნიშნული ნორმის მიღებამდე გადაყვანა-გადაზიდვები შეიძლებოდა განხორციელებულიყო მხოლოდ საკვანძო და რეგიონულ აეროპორტებს შორის და არა წევრი ქვეყნების ორ საკვანძო აეროპორტს შორის. ამასთან, აღსან-

[284] Micklitz H.W. Cafaggi F. 2010. **European Private Law after the Common Frame of Reference**. UK. (125-127)

იშნავია, რომ ჰაერის მეხუთე თავისუფლების გამოყენებით გადაყვანა-გადაზიდვა არ შეიძლებოდა ყოფილიყო გადაყვანა-გადაზიდვების ყოველწლიური მოცულობის 30%-ზე მეტი;

• წევრმა ქვეყნებმა იკისრეს ვალდებულება შეუფერხებლად თავიანთ შიდა ბაზარზე შეეშვათ სხვა წევრი ქვეყნების ავიასაწარმოები. კერძოდ, უცხოურ ავიაკომპანიებს 1989 წლის 30 სექტემბრამდე უნდა შეესრულებინათ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთო მოცულობის 55%-მდე, ხოლო 1989 წლის 1 ოქტომბრიდან - 60%-მდე;

• წევრ ქვეყნებს დადგენილი გრაფიკის შესაბამისად მიენიჭათ უფლება ერთი მიმართულებით დაენიშნათ რამდენიმე გადამყვანი-გადამზიდველი. კერძოდ, 1988 წელს ავიახაზების ექსპლუატაციის უფლება მიეცემოდა იმ საწარმოებს, რომელთა გადაზიდვების მოცულობა 1987 წელს გადააჭარბებდა 250 000 მგზავრს; 1989 წელს – აღნიშნული უფლება მიენიჭებოდა იმ ავიასაწარმოებს, რომლებშიც 1988 წელს გადაყვანილი მგზავრების მოცულობა გადააჭარბებდა 200 000 მგზავრს, ან ორი მიმართულებით რეისების რაოდენობა 1 200-ზე მეტი იქნებოდა; 1990 წელს ექსპლუატაციის უფლება ეძლეოდა იმ ავიაკომპანიებს, რომლებზეც 1989 წელს გადაზიდვების მოცულობა გადააჭარბებდა 180 000 მგზავრს, ან ორი მიმართულებით გადაყვანა-გადაზიდვების რაოდენობა 1000-ზე მეტი იქნებოდა.

„საჰაერო ტრანსპორტზე კონკურენციის დამცავი ნორმების გამოყენების შესახებ“ 1987 წლის საბჭოს №3975/87 რეგულაცია შეგვიძლია მივიჩნიოთ იმ ერთ-ერთ პირველად წყაროდ, რომლითაც საავიაციო სფეროში კონკურენციის დამცავი ნორმები იქნა დაწესებული. რეგულაციაში მიეთითა, რომ რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლები — უკვე საჰაერო ტრანსპორტზეც ვრცელდებოდა და არეგულირებდა ურთიერთობას ევროპის კავშირის წევრ აეროპორტებს შორის გადაყვანა-გადაზიდვის კუთხით.

№3975/87 რეგულაციის მე-3 მუხლის თანახმად, ევროპის გაერთიანების კომისიას მიენიჭა უფლება საკუთარი, წევრი ქვეყნების ან დაინტერესებული ფიზიკური და იურიდიული პირების საჩივრების საფუძველზე დაეწყო საქმის წარმოება რომის ხელშეკრულების 81-ე

მუხლის პირველი პუნქტის და 82-ე მუხლის დარღვევისას. კომისიის მიერ გამოტანილ გადაწყვეტილებას განეკუთვნებოდა: მოქმედებების შეწყვეტისა და ჯარიმის გადახდის მოთხოვნა, ან – გადაწყვეტილება საჩივარზე უარის თქმის შესახებ ხელშეკრულების დარღვევის არარსებობის გამო.

„საჰაერო ტრანსპორტზე ხელშეკრულების ზოგიერთ მუხლებთან და კარტერულ პრაქტიკაში რომის ხელშეკრულების 85-ე მუხლის მესამე ნაწილის გამოყენების შესახებ“ №3976/87 რეგულაციის მიზანია, რომის ხელშეკრულების 85-ე და 86-ე მუხლებით დამტკიცებული კონკურენციის წესების რეალიზაცია და კონკურენციული ბაზრის ჩამოყალიბების იდეის ხორცშესხმა.

კომისიამ განმარტა, რომ 85-ე მუხლის პირველი ნაწილის მოქმედება არ ვრცელდება იმ ხელშეკრულებებსა და კარტერულ პრაქტიკაზე, რომელიც ეხება აეროპორტებში ადგილებისა და განრიგის განაწილებას, სატარიფო კონსულტაციებს, მომსახურების ერთობლივად განხორციელებას, აეროპორტებში სლოტების განაწილებასა და დაჯავშნის ელექტრონულ სისტემას.

ლიბერალიზაციის პირველი პაკეტით გატარებული ღონისძიებანი დადებითად აისახა ევროპის გაერთიანების ტერიტორიაზე სამოქალაქო ავიაციის განვითარებაზე. კერძოდ, დაფიქსირდა წევრი ქვეყნების ავიასაწარმოების მიერ შესრულებული გადაზიდვების მოცულობების და ეკონომიური კლასის ტარიფების დონის ზრდა. მიუხედავად ამისა, ბაზარზე დაშვებისა და ფასწარმოქმნის ის უფლებები, რომლებიც მიენიჭა ავიასაწარმოებს აღნიშნული სამართლის ნორმებით, მაინც ძალზე შეზღუდული იყო. სწორედ ამიტომ დოკუმენტების პირველი პაკეტის ეფექტი, რაც მიმართული იყო საჰაერო ტრანსპორტის ლიბერალიზაციისკენ, იყო ძალიან მოკრძალებული[285].

1990 წლიდან ამოქმედდა ლიბერალიზაციის მეორე პაკეტი, რომელიც მოიცავს შემდეგ სამართლის ნორმებს:

- 1990 წლის 24 ივლისის რეგულაცია №2342/90 „წევრ ქვეყნებს შორის რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის ტარიფების შესახებ“. გაუქმდა 2409/92 რეგულაციით;

[285] Borchardt K.D. 2010. The ABC of European Union Law. Germany: European Union., 122

- 1990 წლის 24 ივლისის საბჭოს რეგულაცია №2343/90 „თანამეგობრობის ფარგლებში რეგულარულ ავიახაზებზე წევრი სახელმწიფოების ავიასაწარმოების დაშვებისა და რეგულარულ რეისებზე მგზავრების განაწილების შესახებ". გაუქმდა 1139/2018 რეგულაციით;
- 1990 წლის 24 ივლისის საბჭოს რეგულაცია 2344/90 „საჰაერო ტრანსპორტზე ხელშეკრულების ზოგიერთ მუხლებთან და კარტერულ პრაქტიკაში რომის ხელშეკრულების 85-ე მუხლის მესამე ნაწილში ცვლილებების შეტანის შესახებ".

1993 წლის 1 იანვარს მიიღეს ლიბერალიზაციის მესამე პაკეტი, რომლითაც კანონმდებლობის დონეზე დასრულდა ევროკავშირის ფარგლებში ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბება. მესამე პაკეტი მოიცავს სამართლის შემდეგ ნორმებს:

- 1993 წლის 18 მარტის რეგულაცია №95/93 „სლოტების განაწილებაზე ერთიანი წესების დაწესების შესახებ";
- 1997 წლის 9 ოქტომბრის საბჭოს რეგულაცია №2027/97 „საავიაციო შემთხვევების დროს გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ";
- 2002 წლის 16 დეკემბრის №1/2003 რეგულაცია „რომის კონვენციის 81-ე და 82-ე მუხლების შესაბამისად კონკურენციის დამცავი ნორმების იმპლემენტაციის შესახებ".

გადამყვან-გადამზიდველს წაყენებული მოთხოვნების უზრუნველსაყოფად წევრი ქვეყნის შესაბამის სამსახურს უნდა წარედგინოს შემდეგი დოკუმენტები:

- წესდება;
- სულ მცირე პირველი ორი წლის საქმიანობის ბიზნეს-გეგმა;
- შიდა მმართველობის ანგარიშგება ბოლო საანგარიშო პერიოდის განმავლობაში და აუდიტორის მიერ დამოწმებული ანგარიშგება წინა საფინანსო წლის განმავლობაში;
- მომდევნო ორი წლისთვის დაგეგმილი სავარაუდო ხარჯებისა (საწვავი, ხელფასების ხარჯები, ტექნიკური მომსახურებები, აეროპორტების მოსაკრებლები, დაზღვევა და ა.შ.), ავიაგადაზიდვების ტარიფები და განაკვეთები და შემოსავლების ბალანსი;

• პროგნოზები გადაზიდვების მოცულობისა და შემოსავლების შესახებ;

• დეტალური მონაცემები საწყის დანახარჯებზე, რომლებიც გაწეულია განაცხადის წარდგენის პერიოდიდან საექსპლუატაციო საქმიანობის დაწყებამდე და განმარტებები ხსენებული დანახარჯების დაფინანსების თაობაზე არსებული წინადადებების შესახებ;

• დეტალური მონაცემები დაფინანსების არსებული და დაგეგმილი წყაროებისა და აქციონერების შესახებ, მათი მოქალაქეობისა და კუთვნილი აქციების ტიპის ჩათვლით;

• დაგეგმილი ანგარიში ფულადი თანხების მოძრაობის შესახებ და საქმიანობის პირველი ორი წლის ლიკვიდურობის გეგმები;

• დეტალური მონაცემები საჰაერო ხომალდების შესყიდვის ან იჯარის შესახებ, კონტრაქტის ვადებისა და პირობების ჩათვლით.

ზემოჩამოთვლილ მოთხოვნათაგან, რომლებიც წაეყენება საექსპლუატაციო ლიცენზიის მაძიებლებს, განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა ავიასაწარმოს ფლობასა და კონტროლის ფორმებს. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ავიასაწარმოს უპირატესი ფლობა და კონტროლი შეიძლება განახორციელოს, როგორც ლიცენზიის გამცემმა ქვეყანამ, ასევე ნებისმიერმა წევრმა ქვეყანამ, თავისი მოქალაქეებისა და იურიდიული პირების მეშვეობით. რეგულაციის თანახმად, ლიცენზიის გამცემი ქვეყნის ტერიტორიაზე უნდა იყოს ავიასაწარმოს მხოლოდ ძირითადი საქმიანობის ადგილი და დარეგისტრირებული ორგანო.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიცვალა რეგულირების ორმხრივი პრინციპი, როდესაც ავიასაწარმოს უპირატესი ფლობა და კონტროლი უნდა განხორციელებულიყო მხოლოდ იმ სახელმწიფოს ან მისი მოქალაქეების და იურიდიული პირების მიერ, რომლებიც ეწეოდნენ მის ექსპლუატაციას. ლიბერალიზაციის მესამე პაკეტმა ევროკავშირის ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ ავიაკომპანიებს შესაძლებლობა მისცა ზედმეტი შეზღუდვების გარეშე შეეღწიათ ერთმანეთის საავიაციო ბაზარზე[286].

შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ევროგაერთიანების/ევროკავშირის

[286] Selfon-Green R. 2005.(137) **Mistake, Fraud and Duties to Inform in European Contract Law.** Cambridge University Press.

მიერ შემუშავებული ლიბერალიზაციის სამი პაკეტით უზრუნველყოფილია რეგიონული საჰაერო მიმოსვლის სამართლებრივი რეგულირების სრული ლიბერალიზაცია. ჩატარებული ანალიზი საშუალებას გვაძლევს გამოვიტანოთ შემდეგი დასკვნები:

- საჰაერო ტრანსპორტის ლიბერალიზაციის პროცესის განვითარებასთან ერთად იცვლებოდა ის სამართლებრივი საშუალებებიც, რომელთა მეშვეობითაც მიიღწეოდა სასურველი შედეგები. ლიბერალიზაციის პირველ ეტაპზე ევროკავშირის სამართლებრივი აქტები დირექტივების სახით გვხვდება, რასაც მოგვიანებით რეგულაციები ენაცვლება. ამრიგად, თავდაპირველად გამოიყენებოდა რეგულირების მსუბუქი სტილი, რომელიც ითვალისწინებდა შეზღუდულ ჩარევას შიდასახელმწიფოებრივ ნორმებში და უნარჩუნებდა წევრ ქვეყნებს გარკვეულ თავისუფლებას სამართლებრივი აქტების მიღებისა და გამოყენების თვალსაზრისით. აღნიშნული თანდათანობით შეიცვალა უფრო კონკრეტული ნორმებით, რომლებიც უკვე დეტალურად ახდენენ სუბიექტების ქცევის რეგლამენტირებას. '
- ევროკავშირის ფარგლებში გატარებული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირების ლიბერალიზაცია ხასიათდება სამთავრობო კონტროლის ეტაპობრივი კლებით. ევროკავშირის მიერ ჩამოყალიბებული ერთიანი საავიაციო ბაზარი ეფუძნება საბაზრო კონკურენციის დამცავ ნორმებს, რაც გამოიხატება წევრი ქვეყნების საავიაციო საწარმოებისათვის რეგულირების ერთიანი ნორმების შემოღებაში. ლიბერალიზაციის ყოველი ეტაპის შემდეგ ხორციელდებოდა სამართლებრივი აქტების რეალიზაციის შედეგად მიღწეული შედეგების შეფასება და მხოლოდ ამის შემდეგ იდგმებოდა შემდგომი ნაბიჯები. რის შედეგადაც, ევროპის კავშირის ფარგლებში შესაძლებელი გახდა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლების სამართლებრივი რეგულირების ერთიანი სისტემის აშენება, რომელიც პასუხობს წევრი ქვეყნების, ავიასაწარმოებისა და მომხმარებელთა ინტერესებს.
- ევროკავშირის მიერ შემუშავებულმა რეგიონულმა საერთაშორისო სამართლის ნორმებმა დააწესეს გადაყვანა-გადაზიდვების ახალი ნორმები. ორმხრივი რეგულირების ნორმებს თანდათანობით ჩაენაცვლა რეგიონული სამართლის ნორმები, რომლებიც უფრო

ეფექტური აღმოჩნდა. ამასთან, ეტაპობრივად მოხდა შიდასახელმწიფოებრივი ნორმების ჰარმონიზაცია ევროკავშირის სამართლის ნორმებთან მიმართებაში და ჩამოყალიბდა ერთიანი ევროპული სამართლებრივი ბაზა. დღეისათვის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლები, რომლებიც ხორციელდება ევროკავშირის შიგნით, სრულად რეგულირდება ევროკავშირის სამართლით.

1.3. ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზარი და რეგულირების სამართლებრივი ასპექტები

ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბება ეტაპობრივად მიმდინარეობდა სხვადასხვა სამართლებრივი აქტის მიღებით და საბოლოოდ ჩამოყალიბდა, როგორც სამაგალითო ერთიანი საჰაერო სივრცე.

სამეცნიერო ლიტერატურაში იყო მცდელობა ორი ტერმინის - „ერთიანი ბაზრისა“ და „შიდა ბაზრის“ შინაარსის დადგენისა და გამიჯვნისა. მიუხედავად მეცნიერთა შორის აზრთა სხვადასხვაობისა, ევროპული კავშირის მართლმსაჯულების სასამართლომ თავის გადაწყვეტილებაში აღნიშნა, რომ კომპეტენციის სამართლებრივი საფუძვლის დადგენისათვის, „ერთიან ბაზარსა“ და „შიდა ბაზარს“ შორის განსხვავებას არანაირი მნიშვნელობა არ აქვს. ლისაბონის ხელშეკრულების ძალაში შესვლის მერე კი ტერმინი „ერთიანი ბაზარი“ ხელშეკრულებაში აღარ გვხვდება და იგი ჩაანაცვლა ტერმინმა „შიდა ბაზარი“ და შესაბამისად, მათ შორის განსხვავების არსებობის საკითხი არააქტუალური გახდა[287].

ევროპული კავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების 26-ე მუხლის მეორე პუნქტის შესაბამისად, შიდა ბაზარი განმარტებულია, როგორც საზღვრებს გარეშე სივრცე, სადაც უზრუნველყოფილია საქონლის, პირების, მომსახურებისა და კაპიტალის თავისუფალი გადაადგილება. ზოგიერთი ავტორი ამ ოთხ ძირითად თავისუფლებასთან ერთად, ასახელებს მეხუთეს - ანგარიშსწორების თავისუფლებას.

ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბებამ განვითა-

[287] გაბიჩვაძე შ. 2012. საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება. დისერტაცია. თბილისი: ივ.ჯავახიშვილის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

რების გარკვეული ეტაპები განვლო. შემუშავდა მთელი რიგი სამართლებრივი ნორმები, რომლებიც მიმართული იყო ევროპის ტერიტორიაზე გადაყვანა-გადაზიდვების ერთიანი წესების დაწესებისაკენ. ეს ნორმები წლების განმავლობაში იხვეწებოდა და დღესდღეობით ჩამოყალიბდა ისეთი სისტემა, რომელიც უკვე მსოფლიოს სახელმწიფოებისათვის სამაგალითო გახდა.

ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზრის ერთ-ერთ უმთავრეს ნიშან-თვისებას განეკუთვნება საჰაერო სივრცის თავისუფლად გამოყენების უფლება, რაც გულისხმობს, რომ ევროკავშირის წევრი ქვეყნების ავიაკომპანიებს სრული თავისუფლება აქვთ ერთმანეთის საავიაციო ბაზარზე შეღწევასთან დაკავშირებით და არც ერთ სახელმწიფოს არ აქვს უფლება ერთმანეთთან ორმხრივი ხელშეკრულებების დადებით დააწესონ რაიმე შეზღუდვა. შეზღუდვების დაწესება შესაძლებელია მხოლოდ არაწევრ ქვეყნებთან, მაგრამ ამ შეზღუდვებმა არ უნდა დაარღვიოს ევროპის სამოქალაქო ავიაციის ძირითადი პრინციპები.

პროფესორ პაულ დემსპის მოსაზრებით, ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზარი ოთხ ძირითად ასპექტს ეყრდნობა: საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველების ერთიან ლიცენზირებას, რეისების განხორციელებასა და კაბოტაჟურ გადაყვანა-გადაზიდვებზე შეუზღუდვების მოხსნას, სლოტების განაწილების რეგულაციას[288]. აღნიშნულ მაჩვენებლებს ჩვენ დავამატებდით გადამყვან-გადამზიდველების მიერ ტარიფების თავისუფლად დაწესების უფლებას, რაც ევროკავშირის ერთიანი ბაზრის მონაპოვრად მიიჩნევა და კონკურენციის საწინდარია.

1992 წელს ევროპის საბჭომ მიიღო რეგულაცია №2408/92 „თანამეგობრობის შიგნით შიდა საჰაერო ხაზებზე წევრი სახელმწიფოების საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველების დაშვების შესახებ", რომლითაც დარეგულირდა გაერთიანების ფარგლებში საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარზე დაშვების საკითხები. კერძოდ, ევროკავშირის წევრმა ქვეყნებმა ნება დართეს თანამეგობრობის ავიაგადამზიდავებს განახორციელონ რეგულარული და არარეგულარული ფრენები კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვების ჩათვლით.

[288] Demspey P.S. 2004. **European Aviation Law.** The Hague: Kluwer Law International.

რეგიონის სტრატეგიულ ტერიტორიად გამოცხადებამდე, ვალდებულების დამწესებელ სახელმწიფოს უნდა ჩაეტარებინა კონსულტაციები სხვა წევრ სახელმწიფოებთან საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულებაზე. ასევე, ამის შესახებ უნდა ეცნობებინა ევროკავშირის კომისიისათვის და მოცემული საჰაერო ხაზის ექსპლუატაციის განმახორციელებელი გადამყვან-გადამზიდველისათვის.

პროცედურის დაწყებამდე, კომისია ვალდებული იყო გამოექვეყნებინა მონაცემები საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი ავიაგადაზიდვების ვალდებულებების შესახებ ევროპის თანამეგობრობის ოფიციალურ ჟურნალში. თუ საჰაერო ხაზის ექსპლუატაცია, რომლის მიმართაც დგინდებოდა საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი ავიაგადაზიდვების ვალდებულებები, არ დაიწყებოდა განსაზღვრული ვადის განმავლობაში, მაშინ ევროკავშირის წევრ ქვეყანას შეეძლო ჩაეტარებინა ტენდერი და გადაეცა ამ ხაზის ექსპლუატაციის მონოპოლიური უფლება ტენდერში გამარჯვებული გადამყვან-გადამზიდველისათვის. ამის ნათელი მაგალითია რეისზე ერფურტი-მიუნხენი საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი ავიაგადამზიდველის ვალდებულების შემოღება.

აღსანიშნავია, რომ ევროკავშირში საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარზე დაშვება ასევე შეიძლება შეზღუდულიყო რეგიონულ აეროპორტებს შორის ახალი რეგულარული სამგზავრო საჰაერო ხაზების ექსპლუატაციის დაწყებით, აეროპორტების ძლიერი გადატვირთულობით, ან გარემოს დაზიანების საფრთხის წარმოშობით. ევროკავშირის საბჭოს №2408/92 რეგულაციის მე-6 მუხლის შესაბამისად, ევროკავშირის წევრ - სახელმწიფოს შეეძლო აეკრძალა გადაყვანა-გადაზიდვები სხვა ავიასაწარამოსთვის ორი წლის განმავლობაში იმ მომენტიდან, როდესაც მისი ექსპლუატაცია დაიწყო გადამყვან-გადამზიდველმა. ამასთან, ამ უკანასკნელის მიერ გამოყენებული საჰაერო ხომალდის ტევადობა არ უნდა ყოფილიყო 80 სამგზავრო ადგილზე მეტი, ხოლო სამგზავრო გადაყვანის მოცულობა წელიწადში 30 000 მგზავრზე მეტი.

საბჭოს №2408/92 რეგულაციის 8-ე მუხლი გადამყვან-გადამზიდ-

ველთა დისკრიმინაციის აღმოფხვრისაკენ იყო მიმართული, რომლის მიხედვითაც ევროკავშირის წევრ ქვეყნებს მიენიჭათ უფლება, გაეწაწილებინათ გადაყვანა-გადაზიდვები სხვადასხვა აეროპორტიდან (ბერლინის, ვენეციის, კოპენჰაგენის, ლიონის, ლონდონის, მილანის, პარიზისა და სტოკჰოლმის). ასეთ განაწილებას არ უნდა ჰქონოდა დისკრიმინაციული ხასიათი გადამყვან-გადამზიდველის ეროვნული კუთვნილების საფუძველზე.

ევროპის კომისიამ განიხილა და გამოიტანა გადაწყვეტილებები ისეთ საქმეებზე, სადაც მხარეები ერთმანეთს დისკრიმინაციაში ადანაშაულებდნენ. აღნიშნულის დასტურად ჩვენ გავაანალიზებთ ავიაკომპანია „TAT"-ის საქმეს, კერძოდ ევროპის კომისიის №94/291/C გადაწყვეტილებას.

პარიზის აეროპორტების სისტემა მოიცავს „შარლ დე გოლის" „ორლის" და „ლე ბურჟეს" აეროპორტებს. ავიაგადაზიდვების განაწილების წესის თანახმად, რომელიც შემოიღო საფრანგეთის ხელისუფლებამ, ყველა ავიაგადაზიდვა შიდა გადამყვან-გადამზიდველების მიერ შეიძლებოდა შესრულებულიყო, როგორც „ორლიდან", ისე „შარლ დე გოლიდან", ევროკავშირის წევრი ქვეყნების მიერ კი – მხოლოდ „შარლ დე გოლის" აეროპორტიდან. გამონაკლისი გაკეთდა მხოლოდ საბერძნეთში, პორტუგალიასა და ესპანეთში განხორციელებულ გადაყვანა-გადაზიდვებთან მიმართებაში, რომლებიც შეიძლებოდა განხორციელებულიყო აეროპოტ „ორლიდან".

2008 წლის 24 სექტემბერს ევროპის პარლამენტმა და საბჭომ მიიღეს №1139/2018 რეგულაცია „ევროკავშირის ტერიტორიაზე საავიაციო მომსახურების ერთიანი წესების დადგენის შესახებ" (248), აღნიშნული ნორმა ადგენს გაერთიანების საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველის ლიცენზირების, საქმიანობისა და ტარიფების დაწესების ერთიან წესებს.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, შესაძლებელია დაიბადოს კითხვა, თუ რამდენად შეესაბამება საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ინსტიტუტი ევროპის კავშირის ფარგლებში საჰაერო მიმოსვლის რეგულირების ლიბერალიზაციისა და კონკურენციის საერთო ტენდენციებს. საერთაშორისო სამარ-

თლებრივ ლიტერატურაში გამოხატულია სხვადასხვა შეხედულება ამასთან დაკავშირებით.

მეცნიერთა ერთი ნაწილი მიიჩნევს[289], რომ ევროკავშირის ფარგლებში შექმნილია საკმაოდ ეფექტური რეგულირების მექანიზმები, რომლებიც საშუალებას გვაძლევს თავიდან ავიცილოთ წევრი ქვეყნების მიერ საავიაციო ბაზრის მონოპოლიზაცია. საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი გადაყვანა-გადაზიდვების ვალდებულებების შემოღება არ შეიძლება მივიჩნიოთ კონკურენციისათვის ზიანის მიმყენებელ ფაქტორებად, ისინი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირში საჰაერო მიმოსვლის ლიბერალიზაციის პროცესს.

მეცნიერთა მეორე ნაწილი მიიჩნევს[290], რომ ევროკავშირის სამართლებრივ ნორმებში მოცემულია ისეთი დებულებები, რომლებიც შეიძლება კონკურენციის შემაფერხებელ ფაქტორად მივიჩნიოთ. მაგალითად, საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ვალდებულებების შესრულება, ევროკავშირის წევრ ქვეყნებს ანიჭებს არჩევანის უსაფუძვლოდ ფართო თავისუფლებას, იმის შეფასებისას, თუ რა შეიძლება ჩაითვალოს კატეგორიად „განვითარებადი და შორეული რაიონი", „არამომგებიანი მარშრუტი" და ა. შ. მოცემული გარემოება საფრთხის ქვეშ აყენებს კონკურენციის და „ღია ცის" პრინციპებს, რომლებიც დევს ევროკავშირის ერთიანი ავიასატრანსპორტო ბაზრის საფუძველში.

ჩვენ ვიზიარებთ მეცნიერთა პირველი ნაწილის მოსაზრებას და ვთვლით, რომ საზოგადოებისათვის მნიშვნელოვანი გადაყვანა-გადაზიდვის დაწესება არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის ძირეულ პრინციპებს, არამედ იგი მიმართულია საავიაციო ბაზრის განვითარებისაკენ ყველა რეგიონში, მიუხედავად მათი ადგილმდებარეობისა. ამასთან, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, საქართველოს შიდასახელმწიფოებრივ სამართალშიც დაინერგოს ანალოგიური ნორმა, რომელიც აიძულებს იმ ავიაკომპანიებს, რომლებიც რენტაბელურ რეისებზე ახორციელებენ გადაყვანა-გადაზიდვას, დამატებით აითვისონ სხვა მათთვის არარენტაბელური, მაგრამ ქვეყნის სტრატეგიული განვითარებისათვის აუცილებელი რეისები.

[289] Emerson R.W. 2009. Вუსინესს გაწ.New York: Barron's. (151-152)

[290] Елисеев Б.П. 2001. Воздушние Перевозки, Москва: Транспорт. (63-64)

ევროკავშირის ფარგლებში სლოტების განაწილებას განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა. აღსანიშნავია, რომ ყველა იმ აეროპორტის უმრავლესობა, რომელიც განიცდის მიმოსვლის პრობლემებს გადაყვანა-გადაზიდვების დიდი მოცულობის გამო, მდებარეობს ევროპის კავშირის ტერიტორიაზე. ამასთან, აეროპორტების გადატვირთულობის პრობლემა შეიძლება გახდეს საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების შემაფერხებელი და გავლენა იქონიოს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის რეგულირების შემდგომი ლიბერალიზაციის პროცესზე.

საბჭოს 1993 წლის 18 მარტის „სლოტების განაწილებაზე ერთიანი წესების დაწესების შესახებ" № 95/93 რეგულაციის თანახმად, ევროკავშირის წევრი ქვეყნების ტერიტორიაზე არსებულ აეროპორტებს შორის სლოტების განაწილებისას გამოიყენება ეგრეთ წოდებული „მკვიდრი უფლებების" პრინციპი, რომლის მიხედვითაც წინა სეზონში მიღებული სლოტი ავიაკომპანიას უნარჩუნდება მომდევნო სეზონშიც.

№95/93 რეგულაციის მე-10 მუხლით განსაზღვრულია ავიასაწარმოებს შორის პულების განაწილება. ახლად გამოყოფილი და გამოთავისუფლებული სლოტიდან დასაშვებია სპეციალური პულის ჩამოყალიბება. ამ პულში ასევე შეიტანება სლოტები, რომელთა გამოყენება წინა სეზონზე 80%-ს არ აღემატებოდა.

აეროპორტებს შორის სლოტების განაწილება ქმნის სტაბილურობას ავიასაწარმოებისთვის გადაყვანა-გადაზიდვების დაგეგმვისას განრიგის შედგენისა და კოორდინაციის გზით. ასევე, ჩნდება ახალი ავიასაწარმოების გადატვირთულ აეროპორტებში დაშვების შესაძლებლობაც.

ევროკავშირი განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევს საავიაციო უსაფრთხოების ნორმების დაცვას. 2008 წლის ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს ერთობლივი რეგულაციებით №300/2008 - „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების ერთიანი წესების დამტკიცების შესახებ" და №820/2008 - „საავიაციო უსაფრთხოების ერთიანი წესების იმპლემენტაციის შესახებ" - დაწესდა საავიაციო უსაფრთხოების ერთიანი წესები. აღნიშნული ნორმები შეეხება: აეროპორტებს, საჰაე-

რო ხომალდებს, მგზავრებსა და მათ ბარგს, ტვირთებსა და ფოსტას, მომსახურე პერსონალს. საერთო მიზნების მისაღწევად ევროკავშირი თანამშრომლობს წევრი ქვეყნების საკონსულტაციო ჯგუფთან.

რეგულაციის შესაბამისად, წევრი-ქვეყნები ვალდებულნი არიან შექმნან ევროკავშირთან ასოცირებული ორგანო, რომელიც უზრუნველყოფს ერთიანი წესების იმპლემენტაციას და ინსპექტირებას. ამასთან, წევრმა ქვეყნებმა უნდა ჩამოაყალიბონ ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების პროგრამა და ეროვნული ხარისხის კონტროლის პროგრამა, რომელიც მონიტორინგს გაუწევს პირველ პროგრამას. საბჭო ახორციელებს ინსპექტირებას წევრ-ქვეყნებში, ადგენს მოხსენებებს და უგზავნის ასოცირებულ ორგანოს განსახილველად. წევრ-ქვეყნებს აქვთ უფლება დააწესონ ჯარიმები ნორმის დამრღვევი სახელმწიფოსათვის.

ევროკავშირს აქვს უფლება დადოს საავიაციო უსაფრთხოების შესახებ ხელშეკრულება არაწევრ სახელმწიფოებთანაც იმ შემთხვევაში, თუ ამ უკანასკნელის საავიაციო უსაფრთხოების ნორმები შესაბამისობაშია ევროკავშირის სტანდარტებთან. ამასთან, ავალდებულებს ყველა წევრ სახელმწიფოს, რომ შეატყობინოს ფაქტები, რომლებიც არაწევრ სახელმწიფოებს შესაძლოა წარმოეშვათ საავიაციო უსაფრთხოების სფეროში ევროკავშირის სტანდარტებთან შეუსაბამისობის კუთხით.

2001 წლის 5 აპრილის №2001/539 საბჭოს გადაწყვეტილებით ევროპის საბჭომ აღიარა მონრეალის 1999 წლის კონვენცია „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ და ამჟამად ყველა ნორმა, რაც ევროკავშირის ტერიტორიაზე მოქმედებს, ეყრდნობა ამ კონვენციას.

იმისათვის, რომ საქართველო გახდეს ევროკავშირის საავიაციო ბაზრის სრულუფლებიანი წევრი, იგი ვალდებულია გაითვალისწინოს აღნიშნული სამართლის ნორმები და განახორციელოს ეტაპობრივი იმპლემენტაცია შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში. ნაშრომის მეორე თავში ჩვენ განვიხილავთ იმპლემენტაციისა და ჰარმონიზაციის პრობლემებს.

ევროპის საავიაციო ბაზრის შესწავლამ შესაძლებლობა მოგვცა

გამოვიტანოთ შემდეგი დასკვნა:

• ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბებამ განვითარების გარკვეული ეტაპები განვლო. თავდაპირველად, საბჭოს პირველ რეგულაციებში ბაზარზე დაშვების გარკვეული შეზღუდვები იყო დაწესებული, რაც შემდგომი რეგულაციებით უფრო ლიბერალური გახდა. ერთიანი საავიაციო ბაზრის სამართლებრივი რეგულირება წლების განმავლობაში იხვეწებოდა და დღესდღეობით ჩამოყალიბდა ისეთი სისტემა, რომელიც უკვე მსოფლიოს სახელმწიფოებისათვის სამაგალითო გახდა. კავშირის მიერ შემუშავდა მთელი რიგი სამართლებრივი ნორმები, რომლებიც მიმართულია ევროპის ტერიტორიაზე საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ერთიანი წესების დაწესებისაკენ და კაბოტაჟურ გადაყვანა-გადაზიდვებზე შეზღუდვების მოხსნისაკენ. ევროკავშირის მიერ დაწესდა ლიცენზირების ერთიანი წესები, ავიაკომპანიებს მიეცათ ტარიფების თავისუფლად დაწესების უფლება და მოხდა სლოტების განაწილების რეგულაცია. ამჟამად, ევროკავშირის ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველებს თავისუფლად შეუძლიათ ერთმანეთის ავიაბაზარზე შესვლა და კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელება.

• ჩვენ ვიზიარებთ იმ მეცნიერთა მოსაზრებას, რომლებიც თვლიან, რომ საზოგადოებისათვის მნიშვნელოვანი გადაყვანა-გადაზიდვის დაწესება არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის ძირეულ პრინციპებს. აღნიშნული ნორმის არსებობა ხელს უწყობს საავიაციო ბაზრის განვითარებას იმ რეგიონებში, რომლებიც თავიანთი ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, სტრატეგიულ ობიექტს განეკუთვნება, მაგრამ კომერციული თვალსაზრისით ავიაკომპანიისათვის მიუღებელია. მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, საქართველოს შიდასახელმწიფოებრივ სამართალშიც დაინერგოს ანალოგიური ნორმა, რომელიც აიძულებს იმ ავიაკომპანიებს, რომლებიც რენტაბელურ რეისებზე ახორციელებენ გადაყვანა-გადაზიდვას, დამატებით აითვისონ სხვა მათთვის არარენტაბელური, მაგრამ ქვეყნის სტრატეგიული განვითარებისათვის აუცილებელი რეისები.

1.4. კონკურენცია, როგორც ლიბერალიზაციის შემადგენელი

ელემენტი და მამოძრავებელი ძალა

2007 წლის 17 დეკემბრის „ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების“ 119-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, ევროპის კავშირის მიზნების მისაღწევად წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა შეიმუშაონ ეკონომიკური პოლიტიკა, რომელიც დაფუძნებული იქნება თავისუფალი კონკურენციის პირობებში მოქმედი საბაზრო ეკონომიკის პრინციპებზე. ამასთან, ევროკავშირის განსაკუთრებულ კომპეტენციას განეკუთვნება შიდა ბაზრის ფუნქციონირებისათვის საჭირო კონკურენციის წესების დადგენა.

„ევროპის კავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების“ 101-ე მუხლის (რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლი) ადრესატები არიან საწარმოები და საწარმოთა გაერთიანებები, რომელშიც მოიაზრება ყველა ის ერთეული, რომლებიც ეკონომიკურ საქმიანობას ეწევიან, მიუხედავად მათი სამართლებრივი ფორმისა და დაფინანსების სახეობისა. აღსანიშნავია, რომ აუცილებლობას არ წარმოადგენს, რომ იგი მოგების მიღების მიზნით იყოს შექმნილი, ანუ აქ მოიაზრებიან არა მარტო კერძო სამართლის, არამედ საჯარო სამართლის იურიდიული პირები და ფიზიკური პირებიც. „საჯარო“ ცნება არ მოიცავს იმ დაწესებულებებს, რომლებიც სახელისუფლებო კომპეტენციას ასრულებს. მაგალითად, „ევროკონტროლი“ - სახელმწიფოთაშორისი გაერთიანებაა და ევროპის საჰაერო სივრცეში ფრენების კონტროლს ახორციელებს.

კონკურენციის დამცავი ნორმების ჩამოყალიბება ევროპის გაერთიანების ერთ-ერთი პრეროგატივაა. აღნიშნული მიზნის უზრუნველსაყოფად ევროპის საბჭოს განსაკუთრებული წვლილი მიუძღვის, რაც რეალიზებულია მის მიერ მიღებულ სამართლებრივ აქტებში. ჯერ კიდევ 1957 წლის რომის ხელშეკრულების 85-ე და 86-ე მუხლებით (ამჟამად „ევროპის კავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების“ 101-ე და 102-ე მუხლები) აიკრძალა ანტიკონკურენციული ქმედებები. ამასთან დაკავშირებით საბჭომ განმარტა, რომ კონკურენცია ეკონომიკური აქტივობის მასტიმულირებელი საუკეთესო საშუალებაა. რომის ხელშეკრულების მე-2 მუხლში მითითებულია ერთიანი ეკონომიკური სივრცის შექმნის შესახებ, რომელიც მიღწეულ

უნდა იყოს წევრ ქვეყნებს შორის ეკონომიკის განვითარების ჰარმონიზაციის საფუძველზე. მე-3 მუხლში საუბარია იმ ქმედებებზე, რაც უნდა განახორციელოს კავშირმა დასახული მიზნების მისაღწევად, მათ შორის აღსანიშნავია ერთიანი სატრანსპორტო პოლიტიკის შექმნა (ე) და ისეთი სისტემის ჩამოყალიბება, რომელიც უზრუნველყოფს შიდა ბაზარზე კონკურენციის უფლების დარღვევის აღმოფხვრას (ფ).

მოგვიანებით საბჭომ მიიღო მთელი რიგი ნორმები. მათ განეკუთვნება:

- 1987 წლის 3975/87 რეგულაცია „საჰაერო ტრანსპორტზე კონკურენციის დამცავი ნორმების გამოყენების შესახებ";
- 1987 წლის 3976/87 რეგულაცია „საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში რომის ხელშეკრულების 85-ე მუხლის მესამე ნაწილის ზოგიერთი კატეგორიის ხელშეკრულებებში და კარტერულ პრაქტიკაში გამოყენების შესახებ";
- 2003 წლის 1/2003 რეგულაცია „რომის კონვენციის 81-ე და 82-ე მუხლების შესაბამისად კონკურენციის დამცავი ნორმების იმპლემენტაციის შესახებ;
- 411/2004 რეგულაცია „გაერთიანების წევრებსა და მესამე სახელმწიფოებს შორის საავიაციო სფეროში თანამშრომლობის შესახებ". ამ ნორმით გაუქმდა რეგულაცია 3975/87 და ცვლილებები შევიდა 3976/87 რეგულაციაში.
- 2009 წლის 487/2009 რეგულაცია „საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში რომის ხელშეკრულების 85-ე მუხლის მესამე ნაწილის ზოგიერთი კატეგორიის ხელშეკრულებებში და კარტერულ პრაქტიკაში გამოყენების შესახებ". ამ ნორმით გაუქმდა 3976/87 რეგულაცია.

კონკურენციული ნორმების მიზანია, ხელი შეუწყოს თავისუფალი საბაზრო ეკონომიკის განვითარებას. ევროკავშირის კონკურენციული სამართლის ნორმები მიმართულია ერთიანი ეკონომიკის დაცვისაკენ. ისინი გამიზნულია კონკურენციული გარემოს ჩამოსაყალიბებლად და ბაზრის ბოროტად გამოყენების პრაქტიკის შეცვლის საფუძველია[291].

[291] Cumming G. Freudentha M. 2010. **Civil procedure in EU Com‚etition cases Before the English and Dutch Courts.** Kluwer Law International. Great Britain. (107)

ევროპის გაერთიანებაში ინტეგრაციული პროცესების განვითარებამ, ევროპის თანამეგობრობის ქვეყნების საწარმოებს შორის ტრანსნაციონალური კავშირების შექმნამ და წარმოების კონცენტრაციამ, საფრთხე შეუქმნა კონკურენციისა და ეკონომიკის წარმატებულ არსებობას. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ევროპის გაერთიანების/ევროპის კავშირის მიერ მიღებული სამართლის ნორმები მიმართულია სწორედ მონოპოლიების აკრძალვისაკენ.

რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლი ეხება ერთი ან რამდენიმე საწარმოს მიერ ბაზარზე ან მის არსებულ ნაწილზე თავისი დომინირებული მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებას, რამაც შეიძლება ხელყოს ევროკავშირის წევრ ქვეყნებს შორის თავისუფალი ვაჭრობა.

„ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების 102-ე მუხლში მითითებულია, რომ დომინანტურ მდგომარეობად მიიჩნევა ის შემთხვევა, როდესაც დომინირება ევროკავშირის შიდა ბაზარს ან მის მნიშვნელოვან ნაწილს მოიცავს. ამასთან, ევროკაშირის შიდა ბაზრის „ნაწილი" განისაზღვრება მისი ეკონომიკური მნიშვნელობით და არა ტერიტორიის სიდიდით. შესაბამისად, დომინანტური მდგომარეობა შეიძლება მოიცავდეს არა კონკრეტულად რომელიმე წევრ ქვეყანას, არამედ მის ნაწილს. ამასთან, არ არის აუცილებელი, დომინანტური მდგომარეობის მქონე საწარმოს ადგილსამყოფელი ევროკავშირის ფარგლებში იყოს. ყურადღება უნდა მივაქციოთ იმ გარემოებას, რომ აკრძალულია არა დომინანტური მდგომარეობა, არამედ მისი ბოროტად გამოყენება.

საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება ვლინდება ისეთ ქმედებებში, როგორებიცაა: ავიაკომპანიებს შორის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ტარიფების ურთიერთშეთანხმება; თვითღირებულებაზე შეუსაბამო ტარიფის დაწესება; საჰაერო ხაზების გადანაწილება და ერთობლივი ექსპლუატაცია; დომინანტი საწარმოს მიერ სხვა საწარმოსადმი ინტერლაინის სისტემაში თანამშრომლობაზე უარის თქმა; ავიასაწარმოების მიერ შემოსავლების პულის საშუალებით განაწილება; მოლაპარაკებები აეროპორტებში „დროებითი ფანჯრების" განაწილების შესახებ, ბრონირების ავტომატიზებული სისტემების ექსპლუატაცი-

ის შესახებ მოლაპარაკებები და სხვა. აღსანიშნავია, რომ კონკურენციის ხელშემშლელ ფაქტორად არ აღიქმება საწარმოებს შორის ისეთ შეთანხმებები, რომლებიც მიმართულია წარმოების გაუმჯობესებასა და საქონლის გავრცელებაზე ან ხელს უწყობს ტექნიკურ ან ეკონომიკურ პროგრესს.

თუკი სუბიექტებს შორის არსებული შეთანხმების მიზნად დასახული ან გამოწვეული ხელყოფა მნიშვნელოვან ზეგავლენას არ ახდენს ევროკავშირის შიდა ვაჭრობაზე, მაშინ იგი არ ექცევა „ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების 105-ე მუხლით დადგენილი აკრძალვის მოქმედების სფეროში. ევროკავშირის მიერ შემუშავებული რეკომენდაციების მიხედვით, შეთანხმება მცირე მნიშვნელობისაა და მნიშვნელოვან ზეგავლენას არ ახდენს კონკურენციაზე, თუკი მისი მხარეთა ჯამური საბაზრო წილი ჰორიზონტალური შეთანხმებების შემთხვევაში 10 პროცენტს არ აღემატება, ხოლო ვერტიკალური შეთანხმებების დროს - 15% არ სცდება.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საავიაციო სფეროში ბაზარზე დომინირებული მდგომარეობის ერთ-ერთი მაჩვენებელია ავიაკომპანიის მიერ გარკვეულ ხაზზე გადაყვანა-გადაზიდვების მნიშვნელოვანი მოცულობის შესრულება და სხვა ავიასაწარმოებისადმი „ინტერლაინის“ სისტემაში თანამშრომლობაზე უარის თქმა. ამ კუთხით აღსანიშნავია 1992 წლის 26 თებერვლის კომისიის გადაწყვეტილება 92/213/EC, ევროპის ეკონომიკური გაერთიანების 85-ე და 86-ე მუხლების გამოყენების შესახებ - British Midland v. Aer Lingus. (256).

მეოცე საუკუნის ოთხმოცდაათიანი წლების დასაწყისში ირლანდიის ავიაკომპანია „Aer Lingus“ სამგზავრო გადაზიდვების წილმა საჰაერო ხაზზე ლონდონი-დუბლინის მიმართულებით შეადგინა დაახლოებით 75%. როდესაც ბრიტანულმა ავიაკომპანია „British Midland”-მა გადაწყვიტა დაეწყო აღნიშნული ხაზის ექსპლუატაცია, „Aer Lingus~ შეეწინააღმდეგა მის მონაწილეობას საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს იატას ფარგლებში მოქმედ მრავალმხრივ შეთანხმებას „ინტერლაინის“ საფუძველზე. „Aer Lingus”-მა უარი განაცხადა, ეცნო გადაზიდვის დოკუმენტები, რომლებიც გაცემული იყო „British Midland”-ის მიერ. ამ გარემოებას შეიძლება შე-

ექმნა მნიშვნელოვანი წინააღმდეგობანი „British Midland"-ის პოტენციური მგზავრებისთვის და შეესუსტებინა ავიაკომპანიის პოზიციები მის კონკურენტებთან შედარებით, ამიტომაც მან სარჩელი შეიტანა ევროგაერთიანების კომისიაში. კომისიამ №92/213 გადაწყვეტილებით დაადგინა, რომ „Aer Lingus"-ის მოქმედებები, რომლებიც იკავებს დომინირებულ მდგომარეობას ლონდონი-დუბლინის ავიაგადაზიდვების ბაზარზე, არის მისი მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება და არღვევს რომის ხელშეკრულების 85-ე და 86-ე მუხლებს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, „Aer Lingus"-ს დაეკისრა 750 000 ECU-ს გადახდა.

თავდაპირველად 1957 წლის რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლების ავიასაწარმოების მიმართ გამოყენების საკითხი სადავო იყო, სანამ 1974 წელს მართლმსაჯულების სასამართლომ „ფრანგი მეზღვაურების საქმეზე" (Franch Seamen's Case) განმარტა, რომ ეს მუხლები, ხელშეკრულების სხვა ზოგად დებულებებთან ერთად, სრულად ვრცელდება საჰაერო ტრანსპორტზეც. ამასთან, მითითებულ საქმეზე გამოტანილ გადაწყვეტილებაში სასამართლომ აღნიშნა, რომ 1957 წლის რომის ხელშეკრულების 83-ე მუხლი ევროგაერთიანების საბჭოსგან მოითხოვს შესაბამისი რეგულაციების ან დირექტივების მიღებას, 81-ე და 82-ე მუხლებში დადგენილი პრინციპების რეალიზაციის მიზნით.

1962 წელს მიღებულ იქნა №17 რეგულაცია, რომლითაც მოხდა რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლებით დადგენილი პრინციპების რეალიზაცია. მაგრამ, აღნიშნული ნორმა არ ვრცელდებოდა საჰაერო ტრანსპორტზე. საჰაერო ტრანსპორტზე კონკურენციის დამცავი პრინციპების რეალიზაციასთან დაკავშირებული რეგულაციის მიღება წლების მანძილზე ვერ ხერხდებოდა. აღნიშნულის მიზეზად შეგვიძლია მივიჩნიოთ ევროპის გაერთიანების მისწრაფება, გარკვეული პერიოდი სამოქალაქო ავიაციისადმი დამოუკიდებლად განვითარების საშუალება მიეცა[292], მაგრამ უკვე 1987 წლის საბჭოს №3975/87 რეგულაციაში „საჰაერო ტრანსპორტზე კონკურენციის დამცავი ნორმების გამოყენების შესახებ"

მიეთითა, რომ რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლები ~~უკვე საავიაციო~~ ტრანსპორტზეც ვრცელდებოდა და არეგულირებდა

[292] Peers S. 2011. **EU Justice and Home Affairs Law.** Oxford University Press. (124)

ურთიერთობას კავშირის წევრ აეროპორტებს შორის საჰაერო მიმოსვლის კუთხით.

№3975/87 რეგულაციის მე-3 მუხლის თანახმად, ევროპის გაერთიანების კომისიას საკუთარი ინიციატივით, წევრი ქვეყნების ან დაინტერესებული ფიზიკური და იურიდიული პირების საჩივრის შედეგად, შეეძლო დაეწყო საქმის წარმოება რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლის პირველი პუნქტისა და 82-ე მუხლის დარღვევის თავიდან ასაცილებლად. გამოძიების მიზანს წარმოადგენდა საბჭოს გაერკვია, ნამდვილად არღვევდა თუ არა ავიასაწარმოს მოქმედებები კონკურენციის შესახებ წესებს. გამოძიების შედეგების მიხედვით ევროპის გაერთიანების კომისიას გამოჰქონდა გადაწყვეტილება ამ მოქმედებების შეწყვეტისა და ჯარიმის გადახდის მოთხოვნით, ან - გადაწყვეტილება საჩივარზე უარის თქმის შესახებ ხელშეკრულების დარღვევის არარსებობის გამო.

კომისიამ განმარტა, რომ 85-ე მუხლის პირველი ნაწილის მოქმედება არ ვრცელდება იმ ხელშეკრულებებსა და კარტერულ პრაქტიკაზე, რომელიც ეხება აეროპორტებში ადგილებისა და განრიგის განაწილებას, სატარიფო კონსულტაციებს, მომსახურების ერთობლივად განხორციელებას, აეროპორტებში სლოტების განაწილებასა და დაჯავშნის ელექტრონულ სისტემას.

„რომის კონვენციის 81-ე და 82-ე მუხლების შესაბამისად კონკურენციის დამცავი ნორმების იმპლემენტაციის შესახებ" 2002 წლის 16 დეკემბრის №1/2003 რეგულაციით წევრ-სახელმწიფოებს მიენიჭათ მთელი რიგი უფლებები კონკურენციის დამცავი წესების გამოყენების სფეროში, კერძოდ, 2004 წლის 1 მაისიდან წევრ ქვეყნებს მიენიჭათ უფლება ევროკავშირთან ერთად გამოიძიონ და აღმოფხვრან რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლების დარღვევები.

№1/2003 რეგულაციით შემოღებული სიახლეების მიუხედავად, უცვლელი დარჩა ის ძირითადი ნორმები, რომლებიც დაკავშირებულია რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლების გამოყენებასთან ავიასაწარმოებთან მიმართებაში. კერძოდ, ავიასაწარმოების ისეთი შეთანხმებები, რომლებიც ხელს უწყობს ტექნიკურ და ეკონომიკურ

პროგრესს, მომხმარებელს აძლევენ სამართლიან წილს და სარგებელს. ასევე უცვლელი დარჩა დებულება, რომელიც დაკავშირებულია ევროკავშირსა და მესამე სახელმწიფოებს შორის კონკურენციის წესების გამოყენებასთან. კერძოდ, აღინიშნა, რომ ევროკავშირის კონკურენციული ნორმები ვრცელდება მხოლოდ ევროკავშირის ტერიტორიაზე.

ასევე უცვლელი დარჩა ნორმა, რომლის მიხედვითაც ევროკავშირის კომისიას შეუძლია გააუქმოს საწარმოებს შორის ისეთი ხელშეკრულებანი, რომლებიც ეწინააღმდეგებოდა ხელშეკრულების 81-ე მუხლის პირველი პუნქტის დებულებებს, თუ ისინი მიზნად ისახავენ:

- კონსულტაციას რეგულარულ საჰაერო ხაზებზე მგზავრების, ბარგისა და ტვირთების ტარიფების შესახებ;
- რეგულარული საჰაერო ხაზების ერთობლივ ექსპლუატაციას;
- განრიგის ერთობლივ დაგეგმვასა და კოორდინაციას;
- აეროპორტებში სლოტების განაწილებას;
- დაჯავშნის ავტომატიზებული სისტემების ერთობლივ შემუშავებასა და ექსპლუატაციას.

„საავიაციო სფეროში გაერთიანების წევრებსა და მესამე სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობის შესახებ“ 411/2004 რეგულაცია წინ გადადგმული ნაბიჯია, რადგანაც იგი მოიცავს არა მარტო ევროკავშირის ტერიტორიაზე კონკურენციის დამცავი ნორმების გავრცელების უზრუნველყოფას, არამედ იგი უკვე მიმართულია მეზობელი ქვეყნების საავიაციო ბაზარზე კონკურენციის დამცავი ნორმების დანერგვისკენ. კერძოდ, რეგულაციაში მითითებულა, რომ სანამ სპეციალური სამართლის ნორმით არ განისაზღვრება ურთიერთობა ევროკავშირსა და მესამე სახელმწფოებს შორის, მანამდე საავიაციო სფეროში გამოიყენება რომის კონვენციის 81-ე და 82-ე მუხლები ევროკავშირსა და მესამე სახელმწიფოებს შორის გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულებისას.

2009 წელს საბჭომ მიიღო მომდევნო რეგულაცია №487/2009 „საჰაერო ტრანსპორტზე რომის ხელშეკრულების 81(3) მუხლის გამოყენების შესახებ“. აღნიშნული ნორმით გაუქმდა საბჭოს №3976/87

რეგულაცია და დადგინდა, რომ რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლი არ ვრცელდება საწარმოებს შორის დადებულ ისეთ ხელშეკრულებებსა და პრაქტიკაზე, რომელიც შეეხება:

- ავიაკომპანიათა მიერ რეისების ერთობლივ დაგეგმვასა და განხორციელებას;
- კონსულტაციებს მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის ტარიფების შემუშავების შესახებ;
- ერთობლივ ღონისძიებებს, მიმართულს ახალი და ნაკლებად გადატვირთული საჰაერო მარშრუტების განხორციელებაზე;
- სლოტების განაწილებას აეროპორტებს შორის;
- აეროპორტებში საჰაერო ხომალდების სახმელეთო მომსახურების (aircraft ground heandling) განხორციელებას და სხვ.

აღნიშნული ნორმები გამოიყენება გარკვეული პერიოდის განმავლობაში. ისინი შეიძლება შეიცვალოს გარემოებების შეცვლის შედეგად.

სახელმწიფო დახმარება. კონკურენციაზე უარყოფითი ზეგავლენის მოხდენა შეუძლია სახელმწიფოთა იმ ქმედებებს, რომლებიც ცალკეულ საწარმოებს კონკურენტებთან მიმართებაში უპირატეს მდგომარეობაში აყენებენ. „ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების" 107-ე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, აკრძალულია სახელმწიფოს მიერ გაცემული ან სახელმწიფო რესურსებიდან გამოყოფილი დახმარებები, რომლებიც რაიმე ფორმით არღვევენ კონკურენციას, ან ქმნიან მისი დარღვევის საშიშროებას გარკვეული საწარმოებისადმი და საქონლის წარმოებისადმი უპირატესობის მინიჭების გზით და ამასთან, ზემოქმედებას ახდენენ წევრ სახელმწიფოებს შორის ვაჭრობაზე.

სახელმწიფო დახმარების ცნება სუბსიდირების ფარგლებს სცდება და მასში მოიაზრება არა მარტო ფულადი და სხვა სახის მატერიალური დახმარება, არამედ ნებისმიერი სხვა ფორმა, რომელიც საწარმოს ფინანსურ ტვირთს უმსუბუქებს (9,262). ასეთ შემთხვევაში, საწარმო მიღებული სარგებლისათვის ადეკვატურ სამაგიერო სამსახურს არ გასწევს. სამაგიერო არის ადეკვატური მაშინ, როდესაც იგი სახელმწიფოსაგან მიღებული სარგებლის საბაზრო ღირებ-

ულებას შეესაბამება.

აღსანიშნავია, რომ ევროპის კავშირის სამართალი, ზოგადად, კი არ კრძალავს სახელმწიფო დახმარებას, არამედ მას ევროპული კომისიის კონტროლის ქვეშ აქცევს. მაგალითად, მსოფლიო ფინანსური და ეკონომიკური კრიზისის პირობებში, საწარმოებზე სახელმწიფო დახმარების გაცემა ხშირად ეკონომიკის მდგრადობის შენარჩუნების ერთ-ერთი საშუალებაა. 2001 წლის 11 სექტემბრის ტერაქტების შედეგად მსოფლიოს მრავალი ავიაკომპანია გაკოტრების პირას დადგა. ავიაკომპანია „Austrian Airlines"-თვის სასიცოცხლო სტატუსის შესანარჩუნებლად გაცემულ იქნა სახელმწიფო სუბსიდირება, რასაც ვერ მივიჩნევთ კონკურენციის პრინციპების დარღვევად.

რომის კონვენცია გამორიცხავს გარკვეულ შემთხვევებს, როდესაც სახელმწიფო ქმედება სახელმწიფო დახმარებად არ კვალიფიცირდება. კერძოდ, ესენია:

- უპირატესობის მინიჭება;
- სახელმწიფოს მიერ გაცემული ან სახელმწიფო რესურსებიდან გამოყოფილი დახმარება;
- უპირატესობის მინიჭება გარკვეული საწარმოებისათვის ან გარკვეული პროდუქციის წარმოებისათვის;
- კონკურენციის დარღვევა;
- წევრ ქვეყნებს შორის სახელმწიფოთაშორის ვაჭრობაზე ზემოქმედება.

სახელმწიფოს მიერ საწარმოსადმი უპირატესობის მინიჭებას განეკუთვნება: რესურსების გადაცემა, გადასახადებისაგან განთავისუფლება ან მათი გადავადება, ვალების ჩამოწერა, სესხის გაცემა ხელსაყრელი პირობებით, რესტრუქტურიზაცია, უძრავი ქონების შეძენა განსაკუთრებული პირობებით, პრეფერენციული პირობები სახელმწიფო შესყიდვის დროს და სხვა.

სახელმწიფოს მიერ გაცემულ ან სახელმწიფო რესურსებიდან გამოყოფილ დახმარებად მიიჩნევა ყველა ის დახმარება, რომელიც სახელმწიფო ორგანოების მიერ არის გაცემული, როგორებიცაა: ცენტრალური ხელისუფლების, ფედერაციის სუბიექტებისა და მუნიციპალური ორგანოების მიერ გაცემული დახმარება. ამასთან,

დახმარება სახელმწიფოს მიერ გაცემულად ჩაითვლება იმ შემთხვევაშიც, თუკი იგი გაიცა სახელმწიფოს მიერ შექმნილი საჯარო ან კერძო სამართლის იურიდიული პირების მიერ[293].

უპირატესობის მინიჭება გარკვეული საწარმოებისადმი ან პროდუქციის წარმოებისადმი არ მოიცავს ისეთ სახელმწიფო ქმედებებს, რომლებიც ქვეყანაში ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების ან ეკონომიკის სტიმულირების ზოგადი ღონისძიებაა და ეხება არა კონკრეტულ, არამედ ყველა საწარმოს.

კონკურენციის დარღვევად მიიჩნევა ყველა ის სახელმწიფო დახმარება, რომლებიც რაიმე ფორმით არღვევენ კონკურენციას და ქმნიან მისი დარღვევის საშიშროებას. 2006 წლის 15 დეკემბრის 1998/2006/C რეგულაცია „დე მინიმის" დახმარების ხელშეკრულების 87-ე და 88-ე მუხლების გამოყენების შესახებ", სახელმწიფო დახმარებად არ მიიჩნევა საწარმოებზე გაცემული დახმარება, რომელიც სამი წლის განმავლობაში 200 000 ევროს არ გადააჭარბებს.

წვერ სახელმწიფოთა შორის ვაჭრობაზე ზემოქმედების მოხდენაში მოიაზრება ყველა ის დახმარება, როდესაც გარკვეული საწარმოს პოზიციების გაძლიერება ზეგავლენას ახდენს სახელმწიფოთაშორის ვაჭრობაზე, კერძოდ, მისთვის ამსუბუქებს და კონკურენტებისათვის ართულებს იმპორტის ან ექსპორტის განხორციელებას.

რომის ხელშეკრულების 88-ე მუხლის თანახმად, ევროკავშირის კომისია ახორციელებს რეგულარულ ზედამხედველობას წევრ ქვეყნებში ავიასაწარმოებისთვის სახელმწიფოს დახმარებების განხორციელებაზე. თუ კომისია აღმოაჩენს, რომ ასეთი დახმარება შეუთავსებელია საერთო ბაზართან, ან ასეთი დახმარება არასწორად გამოიყენება, ამ შემთხვევაში ის იღებს გადაწყვეტილებას, რომლის თანახმადაც სახელმწიფომ უნდა შეწყვიტოს ან შეცვალოს ის დადგენილ ვადებში.

როგორც პრაქტიკა გვიჩვენებს, კომისია წევრი ქვეყნების მიერ ავიასაწარმოებისთვის აღმოჩენილი დახმარების შესახებ საქმეების განხილვისას, ძირითადად, ხელმძღვანელობს შემდეგი პრინციპებით:

- დასაშვებია სახელმწიფოსაგან დახმარების აღმოჩენა, თუ ის

[293] გაბრიჩიძე გ. 2012. ევროპის კავშირის სამართალი. თბილისი: ევროპული და შედარებითი სამართლის ინსტიტუტი. (264)

არის ავიასაწარმოს ფინანსური კრიზისის დაძლევის კომპლექსური პროგრამის ნაწილი;

- დასაშვებია სახელმწიფო დახმარება, რომელსაც ავიასაწარმოს აღმოუჩენენ მხოლოდ მისი ძირითადი საქმიანობისგან მიღებული ზარალის დაფარვის გამო;
- კაბოტაჟური გადაყვანა-გადაზიდვებისას, სახელმწიფო დახმარება შესაძლებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მის ხარჯზე ავიასაწარმო არ ზრდის საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების მოცულობებს;
- სუბსიდიები, რომლებიც გაიცემა ავიასაწარმოზე – გარკვეულ ხაზებზე საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი ავიაგადაზიდვების შესრულების გამო, განიხილება, როგორც საერთო ბაზართან შესაბამისობაში მყოფი; ასეთი კომპენსაცია შესაძლებელია ტენდერის შედეგად მიეცეს ერთ რომელიმე ავიასაწარმოს;
- სახელმწიფოს მიერ ავიასაწარმოსთვის კრედიტების ან გარანტიების მიცემა განიხილება, როგორც ჩვეულებრივი კომერციული გარიგება და არა როგორც დახმარება სახელმწიფოს მხრიდან, თუ ასეთი კრედიტები და გარანტიები შეიძლებოდა მიეცათ კერძო ინვესტორებსაც (56,127).

ჩამოთვლილი პრინციპებით კომისია ხელმძღვანელობდა, კერძოდ, `Air France", `Iberia", "TAT", `Aer Lingus~ და `Olympic Cruise~ სახელმწიფო სუბსიდირების აღმოჩენის საქმეებზე გადაწყვეტილებების გამოტანისას. მაგალითად, საფრანგეთის მთავრობის მიერ მიღებული გადაწყვეტილება `Air France"-ის საწესდებო კაპიტალის ორი მილიარდი ფრანკით გაზრდის შესახებ, არ შეფასდა, როგორც ფინანსური დახმარების აღმოჩენა, ვინაიდან კომისიის აზრით, მსგავსი ქმედება შეიძლება ჩაედინა ნებისმიერ კერძო აქციონერს[294].

კომისიამ პორტუგალიის მთავრობის მიერ ავიაკომპანია "TAT"-თვის 230 მილიარდი დოლარის საგადასახადო შეღავათის მიცემა სცნო საერთო ბაზართან შესაბამისობაში მყოფად, იმ საფუძველზე, რომ ის ფარავდა ავიაკომპანიის ხარჯებს, რომლებიც მან გასწია საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი გადაყვანა-გადაზიდვების შეს-

[294] Demspey P.S. 2004. **European Aviation Law.** The Hague: Kluwer Law International. (131-135).

რულებისას.

ირლანდიის ავიაკომპანია `Aer Lingus"-ის და საბერძნეთის ავიაკომპანია `Olympic Cruise"-ის შემთხვევებში კომისიამ სახელმწიფო დახმარება მათი გრძელვადიანი რესტრუქტურიზაციის ფარგლებში დასაშვებად მიიჩნია.

აუცილებელია აღვნიშნოთ, რომ მთლიანობაში ევროკავშირის კომისიის დამოკიდებულება წევრი ქვეყნების მიერ ავიასაწარმოებისთვის ფინანსური დახმარების აღმოჩენისადმი იყო საკმაოდ რბილი. მეცნიერების ერთი ნაწილი მიიჩნევს, რომ კომისიის ასეთმა პოზიციამ შეიძლება საფრთხე შეუქმნას თავისუფალ კონკურენციას შიდა ევროპულ ბაზარზე ამასთან, მეცნიერთა მეორე ნაწილი მიიჩნევს, რომ სახელმწიფოების მიერ ფინანსური დახმარების აღმოჩენას აქვს მნიშვნელოვანი როლი ავიაკომპანიის სიცოცხლისუნარიანობის შენარჩუნებისათვის[295]. ასეთ შემთხვევებში სახელმწიფო დახმარება განსაკუთრებით სჭირდებათ მსხვილ ეროვნულ ავიაკომპანიებს, რომლებიც ასრულებენ ავიაგადაზიდვებს არა მარტო ევროპის კავშირის შიგნით, არამედ მთელ მსოფლიოში და გაიღებენ დიდ საექსპლუატაციო ხარჯებს.

ჩვენ ვიზიარებთ მეცნიერთა მეორე ნაწილის მოსაზრებას და მიგვაჩნია, რომ სახელმწიფოს დახმარებები მიზანმიმართულად უნდა იყოს გაცემული და ისინი, პირველ რიგში, მიმართული უნდა იყოს ავიაკომპანიებისათვის მძიმე კრიზისული პერიოდის გადასალახად და არადომინირებულია პოზიციის განსამტკიცებლად.

ევროგაერთიანების/ევროკავშირის ტერიტორიაზე საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სფეროში მოქმედი კონკურენციის დამცავი ნორმების ანალიზის შედეგად შეგვიძლია დავასკვნათ:

- საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში კონკურენციის დამცავი ნორმები ეფუძნება რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლებს. მიუხედავად იმისა, რომ საჰაერო ტრანსპორტზე მთლიანად ვრცელდება თვით რომის ხელშეკრულების წესები კონკურენციის შესახებ, საბჭოს ზოგადი სამართლებრივი აქტები, რომლებიც

[295] Tompkins G.N. 2010. **Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States. From Warsaw 1229 to Montreal 1999**. Kluwer Law International. (105-107)

ადგენდა ამ წესების გამოყენების წესს, ხანგრძლივი დროის გამავლობაში გამორიცხავდა მას მოქმედების სფეროდან. ამჟამად, ევროკავშირის კონკურენციული სამართლის ნორმები მიმართულია ერთიანი ეკონომიკის დაცვისაკენ, კონკურენციული პრაქტიკის ჩამოყალიბებისა და თავისუფალი საბაზრო ეკონომიკის განვითარებისაკენ.

• კონკურენციის დამცავი ნორმების ჩამოყალიბებისა და გამოყენების კუთხით მეტად საპასუხისმგებლო როლს ასრულებს ევროკავშირის კომისია, რომლის მიერ ხორცი შეესხა საბჭოს მიერ მიღებულ მრავალ ინსტრუქციასა და დირექტივას, მისი მაკონტროლებელი ფუნქციიდან გამომდინარე, მიღებული იქნა მთელი რიგი გადაწყვეტილებანი ავიაბაზარზე კონკურენციის დაცვის უზრუნველსაყოფად, რომლებიც ერთგვარ სახელმძღვანელოდ იქცა ევროკავშირის წევრი ქვეყნებისათვის და თვით მათი ორგანოებისათვის.

• კონკურენციული ნორმების დაწესებით ევროგაერთიანებამ/ევროკავშირმა გადაჭრა ისეთი ამოცანები, როგორებიცაა: რეგულარული ავიასატრანსპორტო მიმოსვლის უზრუნველყოფა იმ რეგიონებთან, რომლებშიც გადაზიდვები წინასწარ ითვლება წამგებიანად მოცემული რეგიონების გეოგრაფიული ან ეკონომიური მდგომარეობის გამო; ზოგიერთ საჰაერო ხაზზე გაუმართლებელი კონკურენციის თავიდან აცილება და პატარა, ახლად წარმოქმნილი ავიაკომპანიების დროებითი მხარდაჭერა; აეროპორტებისა და საავიაციო მიწისზედა ინფრასტრუქტურის სხვა ობიექტების გადატვირთულობის პრობლემის აღმოფხვრა; ფრენების უსაფრთხოების საჭირო დონეზე შენარჩუნება; გარემოს დაცვა სამოქალაქო ავიაციის ზემოქმედებისგან. ამასთან, ერთიანი კონკურენციული პოლიტიკის გატარებამ განაპირობა გადაყვანა-გადაზიდვების მკვეთრი ზრდა არა მარტო ევროკავშირის შიგნით, არამედ მის საზღვრებს გარეთაც და ევროპის კავშირის გადამყვან-გადამზიდველები უფრო კონკურენტუნარიანი გახადა საერთაშორისო ბაზარზე.

• კონკურენციის დამცავი ნორმების დაწესებით აიკრძალა სახელმწიფოს მხრიდან დახმარება, გარკვეული გამონაკლისების გარდა,

კერძოდ, დახმარება დასაშვებია, თუ იგი მიმართულია ავიასაწარმოს მძიმე ფინანსური მდგომარეობის აღმოსაფხვრელად, ან საზოგადოებრივად მნიშვნელოვანი გადაყვანა-გადაზიდვების განსახორციელებლად და სხვა ჩვენ მიერ განხილულ შემთხვევებში.

- ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზარი სრულებით შეესაბამება ევროკავშირის ფარგლებში გამოცხადებულ საჰაერო მიმოსვლის ლიბერალიზაციის რეგულირებას და კონკურენციას ავიასაწარმოებს შორის. იგი მიმართულია კონკურენციის დამცავი ნორმებისა და ვაჭრობის განვითარებისაკენ, ამასთან, უზრუნველყოფს საკუთარი ხალხის ცხოვრებისა და შრომის პირობების უწყვეტ გაუმჯობესებას, ეკონომიკის წინსვლასა და ჰარმონიულ განვითარებას.

2. საქართველოს ინტეგრაცია ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში და ჰარმონიზაციის პრობლემები

2.1. საქართველოსა და ევროკავშირს შორის თანამშრომლობის ევოლუციის სამართლებრივი მახასიათებლები

საქართველოს სწრაფვა ევროპაში ინტეგრაციისაკენ ქვეყნის პრიორიტეტულ პოლიტიკას განეკუთვნება. თავდაპირველად ევროკავშირის მიერ ჩამოყალიბებული ნორმები მხოლოდ მის წევრებზე ვრცელდებოდა. მაგრამ მოგვიანებით, ევროპის ქვეყნები მივიდნენ იმ დასკვნამდე, რომ რეგიონული სამართლის ნორმების მოქმედების არეალი უნდა გაეფართოებინათ.

2014 წლის 28 აგვისტოს საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ხელი მოეწერა ასოცირების შეთანხმებას — „ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთი მხრივ ევროპის კავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებსა და მეორე მხრივ საქართველოს შორის". ევროკავშირი ასოცირების შეთანხმებას აფორმებს არაწევრ ქვეყნებთან და მიზნად ისახავს მათ შორის ჩარჩო თანამშრომლობას. ეს ხელშეკრულება ჩაენაცვლა 1996 წლის „პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შესახებ შეთანხმებას" და შექმნა ამ ორ სუბიექტს შორის თანამშრომლობის ახალი სამართლებრივი ჩარჩო, თანამშრომლობის გაღრმავების კუთხით. კერძოდ, ხელშეკრულების პრეამბულაში მითითებულია, რომ მხარეებმა უნდა

შეძლონ ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სივრცის შექმნა (Deep and Comprehensive Free Trade Area - DC FTA).

ასოცირების შესახებ შეთანხმება პირობითად შეიძლება ოთხ ნაწილად დავყოთ: პოლიტიკური თანამშრომლობა (პრეამბულა, I-III კარი, VIII), დარგობრივი თანამშრომლობა (V-VII კარი), ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი ვაჭრობის სივრცე (კარი IV). შეთანხმების მიზანია, საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის 300-მდე სამართლებრივ აქტთან დაახლოება.

მეექვსე კარი ეხება ტრასპორტის სფეროში თანამშრომლობას. კერძოდ, 125-ე მუხლი კი — საჰაერო ტრანსპორტს. მასში მითითებულია, რომ ევროკავშირსა და საქართველოს შორის საჰაერო ტრანსპორტის სფეროს ლიბერალიზაცია და ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბება განსაზღვრულია ამ ორ სუბიექტს შორის არსებული 2010 წლის შეთანხმებით „საქართველოს, ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ". აღნიშნულიდან გამომდინარე, ამჟამად, ევროკავშირსა და საქართველოს შორის საავიაციო სფეროში თანამშრომლობის ძირითადი დოკუმენტია 2010 წლის შეთანხმება.

საქართველოსა და ევროკავშირს შორის თანამშრომლობის ევოლუციის საკითხის გაანალიზების შედეგად შეგვიძლია დავასკვნათ:

- თავდაპირველად, ევროკავშირის მიერ ჩამოყალიბებული ნორმები მხოლოდ მის წევრ ქვეყნებზე ვრცელდებოდა. მაგრამ მოგვიანებით, ევროპის ქვეყნები მივიდნენ იმ დასკვნამდე, რომ რეგიონული სამართლის ნორმების მოქმედების არეალი უნდა გაეფართოვებინათ. 2002 წლიდან ამოქმედდა ევროპის სამეზობლო პოლიტიკა, რომელიც ითვალისწინებს მეზობელ ქვეყნებთან თანაარსებობის ახალი რეგულირების ნორმების დაწესებას. 2006 წლიდან საქართველო ჩაერთო ევროპის სამეზობლო პოლიტიკაში. აღნიშნული წინ გადადგმულ ნაბიჯად მიიჩნევა საქართველოს ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში ინტეგრაციის კუთხით.
- საქართველოს სახელმწიფოს ევროპაში ინტეგრაცია ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის ჩამოყალიბებამდე შეიმჩნევა. 1996 წელს მიღებულ იქნა „პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შეს-

ახებ შეთანხმება", რომელმაც საფუძველი ჩაუყარა ამ ორ სუბიექტს შორის სატრანსპორტო სფეროში თანამშრომლობას. 2006 წლის ხელშეკრულებით „საჰაერო მომსახურების გარკვეული ასპექტების შესახებ" უკვე კონკრეტულად ჩამოყალიბდა და გაიმიჯნა თანამშრომლობის საკითხები ევროგაერთიანებასა და საქართველოს შორის. 2010 წლის ხელშეკრულება „საქართველოსა და ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ" ყველაზე მნიშვნელოვანი მოვლენაა ამ ორ სუბიექტს შორის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების სფეროში. აღნიშნული ხელშეკრულებით საქართველო გაწევრიანდა ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში.

2.2. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სფეროში მოქმედი ევროპული სამართლის ნორმების იმპლემენტაცია შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში

საქართველოს საავიაციო ბაზარი გარკვეული სირთულეებით ხასიათდება. საქართველოში ეროვნული მეურნეობის ორგანიზაციის საბჭოურმა სისტემამ მნიშვნელოვნად შეაფერხა სამოქალაქო ავიაციის შემდგომი განვითარების პროცესი. მან მემკვიდრეობით დაგვიტოვა მოძველებული ავიასატრანსპორტო საშუალებები, ფრენების უსაფრთხოებისა და მგზავრთა მომსახურების დაბალი დონე.

საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის შემდეგ შესაძლებელი გახდა როგორც სამოქალაქო ავიაციის მართვის ლიბერალიზაცია, ასევე მისი საქმიანობის სახელმწიფო რეგულირება. 1992 წლიდან საქართველოს სამოქალაქო ავიაციამ დამოუკიდებლად დაიწყო ფუნქციონირება. საბჭოთა კავშირის დაშლის და ქვეყნის დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგი პერიოდი პოლიტიკური არასტაბილურობითა და რთული ეკონომიკური ვითარებით ხასიათდებოდა. აღნიშნულმა უარყოფითად იმოქმედა ქვეყნის სამოქალაქო ავიაციაზე.

სტატისტიკური მონაცემებით, გასული საუკუნის ოთხმოცდაათიანი წლების დასაწყისში საჰაერო ტრანსპორტით შესრულებულ გადაყვანა-გადაზიდვებზე მგზავრთბრუნვა და ტვირთბრუნვა საგრძნობლად შემცირდა, რომლის მიზეზადაც შეიძლება მივიჩნიოთ:

• ქვეყანაში არსებული არასტაბილური პოლიტიკური ვითარება;

• მეზობელ ქვეყნებთან ეკონომიკური და ტურისტული ურთიერთობის შესუსტება;

• საქართველოს ეროვნული შიდა პროდუქტისა და მოსახლეობის პირადი შემოსავლების მნიშვნელოვანი დაქვეითება;

• საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზის არარსებობა და სხვ.

• სიტუაცია ნელ-ნელა იცვლება 1996 წლიდან და გადაყვანა-გადაზიდვების მკვეთრი მატება შეიმჩნევა. ამასთან, განხორციელდა სტრუქტურული რეორგანიზაცია, განახლდა ტექნიკური ბაზა და შემუშავდა სამართლებრივი ნორმები.

დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდგომ პერიოდში ეტაპობრივად დაიწყო საავიაციო კანონმდებლობის ფორმირება. თავდაპირველად, ქართული სამართლის ნორმები საბჭოთა კანონმდებლობის მემკვიდრეობას ასაბავდა და მათში არ შეიმჩნეოდა ევროპის სამართლისათვის დამახასიათებელი ნიშან-თვისებები, მაგრამ სახელმწიფოს მიერ ევროკავშირში გაწევრიანების სწრაფვამ განაპირობა ქართული კანონმდებლობის ევროპულ სამართალთან შესაბამისობაში მოყვანის აუცილებლობა.

ამჟამად სახაელმწიფოს მიზანია, ქართული სამართლის ნორმებისა და ტექნიკური დოკუმენტების (ინსპექტირების სახელმძღვანელოები, სერტიფიკატების სპეციფიკაციები და სხვა) შესაბამისობაში მოყვანა ევროკავშირის სამართლის აქტებთან. ჰარმონიზაციის პროცესში უნდა ჩაერთოს შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოები და საავიაციო სფეროში მომუშავე პერსონალი. გადასინჯვას საჭიროებს ყველა ის ნორმა, რომელიც შეეხება: საჰაერო სივრცის სტრუქტურას, მეტეოროლოგიურ მომსახურებას, სამოქალაქო ავიაციის ინსპექტირებას, საჰაერო გზების მომსახურების სახელმძღვანელოებს, საავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელოებს, საჰაერო ხომალდების მომსახურებას, სერტიფიცირების წესებს, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას, საჰაერო შემთხვევებისა და კატასტროფების გამოძიებას, საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრებსა და მათი მუშაობის განრიგს, ეროვნული საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამას, ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესებს, ავიასპეციალისტთა

სამედიცინო სერტიფიცირების წესებს, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის სახელმძღვანელოს, საფრენოსნო უსაფრთხოების სპეციალისტების კვალიფიკაციის მოთხოვნებს, საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის წესებს, სახმელეთო მომსახურებას.

ქართული სამართლის ნორმებში, გარდა ცვლილებების შეტანისა, უნდა განხორციელდეს ასევე დამატებით ახალი სამართლის ნორმების მიღება, რომლებიც შეეხება:

- ძებნისა და შველის სახელმძღვანელოებს;
- საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების კომპანიების სერტიფიცირებას;
- საჰაერო მოძრაობის (CNS) სისტემის სახელმძღვანელოს.

2013 წლის აპრილში TWINNING-ის პროექტი დასრულდა. მხარეთა შეფასებით, პროექტი წარმატებით განხორციელდა და დასახული გეგმების უმეტესობა შესრულდა. მხარეები შეთანხმდნენ, რომ პროექტი გაეგრძელებინათ და ამჟამად იგი კვლავ მიმდინარეობს.

გვინდა აღვნიშნოთ, ქართულ კანონმდებლობაში ეტაპობრივად ხდება ევროკავშირის რეკომენდაციების საფუძველზე ცვლილების შეტანა, კერძოდ, ცლილებები შეეხო: ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირებას, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესს, საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვას, საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურეობრივ მოკვლევას, საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესებს, საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ვარგისიანობისა და რეგისტრაციის წესებს და სხვა.

ჰარმონიზაციის პირველ ეტაპზე ევროკავშირის მიერ საქართველოსადმი წაყენებული მოთხოვნები ძირითადად გამოიხატება საავიაციო უსაფრთხოების ნორმების ჰარმონიზაციაში და ნაკლებად არის გამახვილებული ყურადღება გადაყვანა-გადაზიდვების ერთიანი წესების დაწესებასა და მკაცრი პასუხისმგებლობის ნორმების დამკვიდრებაზე. ამიტომაც, საქართველოს მხრიდან ძირითადად ხორციელდება ამ სფეროში არსებული ნორმების ჰარმონიზაცია. აღნიშნული ნორმები მიმართულია, რათა უზრუნველყოს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოება ევროკავშირის მიერ დადგენილი სტანდ-

არტების იმპლემენტაციის საფუძველზე და ხელი შეუწყოს მჭიდრო თანამშრომლობას საქართველოსა და ევროკავშირს შორის.

2008 წლის ევროპის პარლამენტის და საბჭოს „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების ერთიანი წესების დამტკიცების შესახებ" N300/2008 რეგულაციით და „საავიაციო უსაფრთხოების ერთიანი წესების იმპლემენტაციის შესახებ" 820/2008 რეგულაციით, ევროკავშირს უფლება აქვს დადოს საავიაციო უსაფრთხოების შესახებ ხელშეკრულება არაწევრ სახელმწიფოებთანაც იმ შემთხვევაში, თუ ამ უკანასკნელის საავიაციო უსაფრთხოების ნორმები შესაბამისობაშია ევროკავშირის სტანდარტებთან. ამასთან, ავალდებულებს ყველა-წევრ სახელმწიფოს, რომ შეატყობინოს ფაქტები, რომლებიც არაწევრ სახელმწიფოებს შესაძლოა წარმოეშვათ საავიაციო უსაფრთხოების სფეროში ევროკავშირის სტანდარტებთან შეუსაბამობის კუთხით. იმისათვის, რომ საქართველო გახდეს ევროკავშირის საავიაციო ბაზრის სრულუფლებიანი წევრი, იგი ვალდებულია გაითვალისწინოს აღნიშნული სამართლის ნორმები და მოახდინოს ეტაპობრივი იმპლემენტაცია შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში.

ევროკავშირსა და საქართველოს შორის 2010 წლის შეთანხმებამ „საქართველოს, ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ" ახალ სამართლებრივ რეგულირებას ჩაუყარა საფუძველი. ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში გაწევრიანებით საქართველომ იკისრა ვალდებულება, რომლის მიხედვითაც, შიდასახელმწიფოებრივ კანონმდებლობას ევროპულ კანონმდებლობასთან შესაბამისობაში მოიყვანდა. ჰარმონიზაციის პროცესი ეტაპობრივად მიმდინარეობს. „საქართველოს, ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ" შეთანხმება ითვალისწინებს ევროპის მასშტაბით ერთიანი წესების, მოთხოვნებისა და პროცედურების დანერგვას. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ცვლილებები შევიდა და მიღებულია ახალი ნორმატიული აქტები, რომლებითაც გამკაცრდა უსაფრთხოების ნორმები, დაწესდა გადამყვან-გადამზიდველთა მკაცრი პასუხისმგებლობის ნორმები რეისის გადადებისას ან დაგვიანებისას, სერტიფიცირებისა და ლიცენზირების ახალი წესები და სხვა. აქვე აღსანიშნავია, რომ

ევროკავშირის მიერ ეტაპობრივად წარმოებს საქართველოს მიერ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებაზე მონიტორინგი.

ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში საქართველოს გაწევრიანება ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის განვითარების საწინდარია. ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში შესვლით ქართულ ავიაკომპანიებს ეძლევათ შესაძლებლობა შეაღწიონ ევროპულ ბაზარზე, ამასთან, ევროპული ავიაკომპანიების ქართულ ავიაბაზარზე შემოსვლა დამატებით სამუშაო ადგილებს შექმნის და ქართულ ავიაკომპანიებს მისცემს შესაძლებლობას გაწევრიანდნენ ავიაკომპანიათა ალიანსებში. ევროკავშირის მიერ დამკვიდრებული ლიბერალიზაციისა და კონკურენციის დამცავი ნორმების შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში იმპლემენტაცია ეკონომიკის განვითარებისა და აღორძინების საწინდარი იქნება.

ევროპული ბაზრის ლიბერალიზაციის დადებითი შედეგის ნათელი მაგალითია პოლონეთი, სადაც სწრაფი ტემპით განვითარდა საავიაციო ბაზრი. 2004 წლიდან პოლონეთი გაწევრიანდა ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში და იკისრა ვალდებულება ევროკავშირის მიერ დადგენილ ნორმებთან შესაბამისობაში მოეყვანა ეროვნული კანონმდებლობა. მან აღიარა ლიბერალიზაციის მესამე პაკეტი და მისი შიდა ავიაბაზარი ღია გახადა ყველა წევრი ქვეყნისათვის. პოლონეთმა ეტაპობრივად დაიწყო ევროკავშირის კანონმდებლობის შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში იმპლემენტაცია და საკმაოდ დიდ წარმატებას მიაღწია. კერძოდ, 2004 წლიდან მოყოლებული წელიწადში მგზავრთბრუნვა გაიზარდა 20-30 პროცენტით.

ზრდის ასეთი ტემპი განაპირობა იმ ძირეულმა ცვლილებებმა, რომლებიც პოლონეთმა გაატარა ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში გაწევრიანების შემდეგ. აღსანიშნავია, რომ 2003 წელს მხოლოდ ხუთ გადამყვან-გადამზიდველს ჰქონდა ფრენის ლიცენზია. 2013 წლის მონაცემებით იგი გაიზარდა 20-მდე. რევოლუციური ძვრები მოახდინა საავიაციო ბაზარზე ევროპული ავიაკომპანიების შესვლამ, განსაკუთრებით „ლოუ ქოსთის" ავიაკომპანიებმა. მათ ბაზარზე შემოიტანეს დაბალი ფასები და საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები ხელმისაწვდომი გახდა მოსახლეობის ფარო მასებისათვის. ამასთან,

გატარებულმა პოლიტიკამ ხელი შეუწყო მგზავრთა უფლებების დაცვას. აღნიშნულმა განაპირობა მარშრუტების ზრდა და თუ იგი 2003 წელს მხოლოდ 20-ს შეადგენდა, 2013 წლისთვის 200-მდე[296].

მიუხედავად ლიბერალიზაციის მთელი რიგი დადებითი ფაქტორებისა, ქართულ მხარეს დიდი სიფრთხილე მართებს, რათა ძლიერმა ევროპულმა ავიაკომპანიებმა არ შთანთქან შედარებით სუსტი ქართული ავიაკომპანიები. აღნიშნულის თავიდან ასაცილებლად, სახელმწიფომ მიზანშეწონილია შეიმუშავოს ისეთი სამართლის ნორმები, რომლებითაც უზრუნველყოფილი იქნება კონკურენციულ გარემოში ქართული ავიაკომპანიების არსებობა და განვითარება. ამასთან, ქართულმა მხარემ უნდა გაითვალისწინოს იმ განვითარებადი ევროპული ქვეყნების მაგალითი, სადაც ერთიან ევროპულ ბაზარზე შესვლამ გარკვეული უარყოფითი შედეგები გამოიღო. აღნიშნული უარყოფითი შედეგები შემდეგში გამოიხატებოდა:

- შიდა მიმოსვლების განვითარების შეფერხება, რომელთა საფუძველზეც გაუქმდა არაეკონომიკური, მაგრამ მნიშვნელოვანი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, რადგანაც კონკურენცია გამძაფრებული იქნა მთავარ სამაგისტრალო მარშრუტებზე;
- ეროვნული გადამყვან-გადამზიდველების შეუგუებლობაში უფრო ღია სავაჭრო გარემოცვასთან;
- ძლიერი კონკურენციის ზეწოლის გამო ავიაკომპანიების უსაფრთხოებისა და უშიშროების საკითხებზე დაფინანსების წყაროების შემცირებაში.

ევროპის საავიაციო ბაზარი ხასიათდება მთელი რიგი თავისებურებებით. კერძოდ, ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზარი ლიბერალიზაციის პოლიტიკას და კონკურენციის დამცავ ნორმებს ეყრდნობა, ქართულ საავიაციო ბაზარზე აღნიშნული მახასიათებლები ნაკლებად შეიმჩნევა. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 319-ე მუხლით მხარეებს ენიჭებათ ხელშეკრულების პირობების განსაზღვრის თავისუფლება, რაც მოიაზრებს ფასების თავისუფლად დაწესებას; ასევე „თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის შესახებ" საქართველოს კანონით კონკურენციის

[296] Pisarek R. 2012. **Air transport liberalization in the European Union and its impact on development of the civil aviation sector in Poland** . (10.2478/v10103-009-0011-x)

შეზღუდვა აკრძალულია, მაგრამ მიუხედავად ამისა, ქართული ავიაბაზარი გადაყვანა-გადაზიდვების მაღალი ტარიფებით ხასიათდება.

ევროპის ერთიან საავიაციო სივრცეში გაწევრიანება ევროპული ავიაკომპანიების ქართულ ავიაბაზარზე შემოსვლის პირობებს ამარტივებს. ამიტომ, დაისმის კითხვა, ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში გაწევრიანება საფრთხეს ხომ არ შეუქმნის ქართულ ავიაკომპანიებს?

2010 წელს ევროკავშირთან დადებული შეთანხმებით საქართველომ იკისრა ვალდებულება, რომ ქართულ ავიაკომპანიებს არ დააყენებდა პრივილეგირებულ მდგომარეობაში და სახელმწიფოს მხრიდან სუბსიდირებას ადგილი არ ექნებოდა. აღნიშნულმა დებულებამ შესაძლებელია ქართულ ავიაკომპანიებზე უარყოფითად იმოქმედოს, რადგანაც, ჩვენი ავიაკომპანიები ფინანსურად სუსტები არიან და მათი მხრიდან ძლიერი ევროპული ავიაკომპანიებისადმი კონკურენციის გაწევა, ვფიქრობთ, რთული იქნება.

ევროკავშირის რეგულაციებსა და სასამართლო გადაწყვეტილებებში აღნიშნულია, რომ კონკურენციის დარღვევად არ მიიჩნევა ავიაკომპანიისადმი დახმარების გაწევა ფინანსური კრიზისის დროს. ჩვენ მიერ 1.4. ქვეთავში განხილული საქმეებიდან ნათლად ჩანს, რომ გამონაკლის შემთხვევაში ევროკავშირის მიერ სახელმწიფო სუბსიდირება ავიაკომპანიებზე გამართლებულია.

მაგრამ, მეორე მხრივ, ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში ინტეგრაციას საქართველოსათვის სარგებლის მოტანაც შეუძლია. როგორც ცნობილია, ავიაბილეთების ტარიფებს განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა ენიჭება კონკურენტული მიმართულებით რეისების არჩევისას. აქ რეგიონული კომპანიები განსაკუთრებულ სიძნელეებს აწყდებიან, რაც გამოიხატება იმაში, რომ ხშირად მათ კონკურენციის გაწევა უხდებათ არა მხოლოდ ავიაკომპანიებთან, არამედ სხვა სახის ტრანსპორტთანაც. ამიტომ, ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში გაწევრიანება წინაპირობა იქნება ავიაკომპანიათა ალიანსების ჩამოსაყალიბებლად.

ალიანსებში გაწევრიანება ქართულ ავიაკომპანიებს საშუალებას მისცემს სწრაფად გაზარდონ მწარმოებლური სიმძლავრეები,

შეავსონ თვითმფრინავების პარკი, მოიპოვონ სხვა ავიაკომპანიების კომერციული უფლებები და, ფაქტობრივად, კონკურენცია გაუწიონ მომძლავრებულ უცხოურ ავიაკომპანიებს. აქვე აღსანიშნავია ერთი გარემოებაც, რომ ალიანსების განვითარებამ შეიძლება არაერთი პრობლება წამოჭრას, როგორებიცაა: ერთმანეთისაგან განსხვავებული სტრატეგიული გეგმის ქონა, სხვადასხვანაირი დონის სერვისი, ფრენების განსხვავებული განრიგი და ტარიფები.

როგორც ცნობილია, საქართველოს აქვს ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა და ტრანზიტული გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულებაში ყოფილი საბჭოთა კავშირის ქვეყნებს შორის ყველაზე დიდი პოტენციალი აქვს. აღნიშნულს იგი მთელი დატვირთვით ვერ იყენებს. ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში გაწევრიანება საწინდარი იქნება საქართველოს ტრანზიტულ ქვეყნად გარდაქმნის კუთხით. ტრანზიტული ფრენების გაზრდა სახელმწიფოს დამატებით შემოსავალს მისცემს, რომელიც უკვე უნდა მიმართოს ავიამოწყობილობათა დანადგარების მოდერნიზაციისა და ახალი რეისების ათვისებისაკენ.

ასევე, ევროკავშირის ერთიან საჰაერო სივრცეში ჰარმონიზაციის დადებით ფაქტორს განეკუთვნება ერთიანი სანებართვო სისტემის შემოღება, რომლის მიხედვითაც ქართულ ავიაკომპანიებს მიეცათ შესაძლებლობა გამარტივებულად შეაღწიონ ევროპის ერთიან საავიაციო ბაზარზე. საქართველოსა და ევროკავშირის 2010 წლის შეთანხმებაში ჩამოყალიბებულია ნებართვების გაცემის წესი, რომლის მიხედვითაც, ნებართვის გაცემა რაც შეიძლება მოკლე დროში უნდა მოხდეს. კერძოდ, ერთი მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიისაგან განცხადების მიღებისთანავე, მეორე მხარის კომპეტენტური ორგანოები გასცემენ შესაბამის ნებართვებს და ამისათვის ისინი ვალდებულნი არიან პროცედურულ ფორმალობებს მინიმალური დრო დაუთმონ შემდეგი პირობების არსებობისას:

- თუ საქართველოს ავიაგადამზიდველ კომპანიას თავის საქმიანობის ადგილი აქვს საქართველოში და ევროკავშირისას კი – გაერთიანების ტერიტორიაზე;
- თუ საქართველოს ავიაგადამზიდველი კომპანიის ექსპლუა-

ტანტის სერტიფიკატი გაცემულია საქართველოში, ევროკავშირის კომპანიას კი – გაერთიანების მიერ გაცემული აქვს ექსპლუატანტის მოქმედი ლიცენზია;

- თუ საქართველოს ავიაგადამზიდველ კომპანიაზე მარეგულირებელ კონტროლს ახორციელებს საქართველო, ევროკავშირისაზე კი – კავშირის წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანო.

აღნიშნული დებულებანი არ ვრცელდება ისეთ კომპანიებზე, რომლებშიც საკონტროლო პაკეტს და ეფექტურ კონტროლს ახორციელებს არახელშემკვრელი მხარე. აქვე აღსანიშნავია, რომ ქართულ ავიაკომპანიებს გარდამავალ პერიოდში (ორი წელი) არ მოეთხოვებათ უსაფრთხოებისა და უშიშროების მკაცრი წესების შესაბამისი გადაყვანა-გადაზიდვები, რაც ევროპულ ავიაკომპანიებს თავისთავად მოეთხოვებათ. ამ პერიოდში ევროკავშირმა უნდა შეაფასოს მიმდინარე პროცესები, რის შედეგადაც უკვე შესაძლებელი იქნება ჰაერის მეხუთე თავისუფლების მინიჭება. ჩვენი აზრით, აღნიშნული დებულებით ქართულ ავიაკომპანიებს ეძლევათ შესაძლებლობა შესაბამისობაში მოვიდნენ ევროკავშირის მიერ დადგენილ სტანდარტებთან და მოიპოვონ ჰაერის მეხუთე თავისუფლება. მაგრამ, აქვე აღვნიშნავთ, რომ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში არსებული არასახარბიელო მდგომარეობიდან გამომდინარე, ორი წელი საკმარისი არ არის, რათა საქართველომ უზრუნველყოს ნაკისრი ვალდებულების შესრულება.

ნებართვის გაცემის პროცედურების შეუსრულებლობა შეიძლება კონსულტაციების გამართვის შედეგი გახდეს. კონსულტაციებში მონაწილეობის უფლება აქვთ შესაბამისი კომპეტენტური ორგანოების წარმომადგენლებს. შეთანხმების მიუღწევლობის შემთხვევაში საკითხი განსახილველად გადაეცემა ერთობლივ კომიტეტს.

ერთობლივი კომიტეტი არის საქართველოსა და ევროკავშირის წარმომადგენლებისაგან შემდგარი ორგანო, რომელიც შეიმუშავებს რეკომენდაციებს და იღებს გადაწყვეტილებებს კონსენსუსის წესით. კომიტეტი ფუნქციონირებას იწყებს დავის წარმოშობიდან ორი თვის ვადაში. ჩვენი აზრით, ერთობლივი კომიტეტის ჩამოყალიბება დავის გადაწყვეტის ეფექტურ საშუალებას განეკუთვნება, რადგანაც

მასში ჩართულნი იქნებიან, როგორც ევროკავშირის, ასევე საქართველოს მხარის წარმომადგენლები. ამასთან, ერთობლივი კომიტეტის ერთ-ერთ ფუნქციათაგანია განავითაროს თანამშრომლობა ექსპერტების დონეზე გაცვლის წახალისებით ახალ საკანონმდებლო ან მარეგულირებელ ინიციატივებთან და მოვლენებთან დაკავშირებით – უსაფრთხოების, უშიშროების, საავიაციო ინფრასტრუქტურის, კონკურენციული გარემოს, მომხმარებლებისა და გარემოს დაცვის სფეროებში.

საქართველოში სამოქალაქო ავიაციაში სერტიფიცირების ერთიანი წესები დაწესდა 2013 წლის 19 აგვისტოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის №142 ბრძანებით „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესის“ დამტკიცების შესახებ, რომელიც შემუშავდა ევროკავშირის სამართლებრივი ნორმების შესაბამისად.

საქართველოში რეგისტრირებული ავიასაწარმოების მიერ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელება დაუშვებელია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ფლობის გარეშე. აღნიშნული სერტიფიკატის გაცემის უფლება აქვს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს. სერტიფიკატი ადასტურებს მფლობელის შესაძლებლობას უსაფრთხოდ განახორციელოს კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვები იმ შეზღუდვებისა და პირობების შესაბამისად, რომლებიც განსაზღვრულია სერტიფიკატით და მისი დანართებით. სერტიფიკატი გაიცემა ერთი წლის ვადით, რათა ადმინისტრაციამ შეძლოს პერიოდულად გადაამოწმოს მოქმედი ავიასაწარმოების დაწესებულ სტანდარტებთან შესაბამისობის საკითხი. აღნიშნულ სტანდარტებს განეკუთვნება: გამართული საჰაერო ხომალდის ფლობა, სათანადოდ მომზადებული საავიაციო პერსონალის ყოლა, აუცილებელი ქვედანაყოფებისა და სამსახურების გამგებლობა, ფრენისათვის აუცილებელი აღჭურვილობებისა და სხვადასხვა საშუალების ფლობა და შესაბამის საავიაციო ორგანიზაციებთან გაფორმებული ფრენის ან საავიაციო სამუშაოების უზრუნველყოფის ხელშეკრულებების არსებობა.

სერტიფიცირება ხორციელდება ოთხ ეტაპად. პირველი ეტაპი

მოიცავს წინასასერტიფიცირებო პროცედურას, რომელშიც მოიაზრება განცხადების და თანდართული საბუთების წარდგენა და ადმინისტრაციის მიერ მათი შემდგომ ეტაპზე დაშვებითობის საკითხის გადაწყვეტა. აღნიშნული ვადა არ უნდა აღემატებოდეს 90 დღეს.

მეორე ეტაპზე მოწმდება განმცხადებლის სამუშაო ადგილზე არსებული მდგომარეობა. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გამოყოფილი სპეციალური კომისია ადგილზე ამოწმებს განმცხადებლის მდგომარეობის შესაბამისობას დადგენილ სტანდარტებთან.

მესამე ეტაპზე სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს გამოაქვს დადებითი ან უარყოფითი გადაწყვეტილება. უარყოფითი დასკვნის შემთხვევაში სააგენტო მიუთითებს, რომ განმცხადებელს უფლება არა აქვს განმეორებით მიმართოს მას სამი თვის განმავლობაში. ხოლო დადებითი დასკვნის შემთხვევაში, გასცემს სერტიფიკატს ერთი წლის ვადით.

მეოთხე ეტაპი მოიცავს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტზე მუდმივ ზედამხედველობას. სერტიფიცირების მისაღებად საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში წარსადგენ დოკუმენტაციათა საერთო რაოდენობა ოცდაათამდე აღწევს.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის №142 ბრძანებით სრულად ვერ მოხდა სერტიფიცირების მკაცრი ნორმების იმპლემენტაცია, მაგრამ აღნიშნული მაინც წინ გადადგმულ ნაბიჯად შეგვიძლია მივიჩნიოთ ქართული კანონმდებლობის ევროპულ კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის თვალსაზრისით. რადგანაც საქართველო არ არის კავშირის წევრი ქვეყანა, მასზე ვერ გავრცელდება ევროკავშირის სამართლის ნორმები. მაგრამ საქართველო გაწევრიანებულია ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში და ნაკისრი აქვს ვალდებულება შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობა შესაბამისობაში მოიყვანოს ევროკავშირის სამართალთან. TWINNING-ის პროგრამის ერთ-ერთი მიზანია, სწორედ საავიაციო კანონმდებლობის ჰარმონიზაციისათვის ხელის შეწყობა. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის №142 ბრძანება "საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესის შესახებ" ჰარმონიზაცის

ნათელი მაგალითია.

"საქართველოს, ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ" 2010 წლის შეთანხმების მეექვსე მუხლით დაწესდა კონტროლი საკონტროლო პაკეტების ფლობასა და ეფექტურ კონტროლთან დაკავშირებით. კერძოდ, იმ შემთხვევაში, თუ საქართველოს გადამყვან-გადამზიდველი კომპანიის საკონტროლო პაკეტს ფლობს ან ეფექტურ კონტროლს ახორციელებს ევროკავშირის წევრი სახელმწიფო ან მოქალაქე და პირიქით, ევროკავშირისას – ჩევნი სახელმწიფო ან მოქალაქე, აუცილებელია ერთობლივი კომიტეტის თანხმობა. მსგავსი სახის ნორმები ხშირად გვხვდება ევროპის სახელმწიფოების შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში, კერძოდ, როდესაც საკითხი ეხება სტრატეგიული ობიექტების ფლობას. თავისთავად, სამოქალაქო ავიაცია და ავიაკომპანიათა ფლობა ქვეყნისათვის სტრატეგიულ კომპონენტს განეკუთვნება, რადგანაც სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირება პირდაპირ კავშირშია ეკონომიკურ და პოლიტიკურ მახასიათებლებთან.

ევროპის საჰაერო სივრცეში ინტეგრაციის მომდევნო დადებით მახასიათებელს განეკუთვნება გადაყვანა-გადაზიდვების ერთობლივად განხორციელება ავიასაწარმოებს შორის შეთანხმებების დადებით. გადამყვან-გადამზიდველ კომპანიებს შეუძლიათ გააფორმონ ადგილების რეზერვებისა და ავიარეისების ერთობლივად გამოყენების შეთანხმებები:

- მხარეთა ნებისმიერ გადამყვან-გადამზიდველ კომპანიასთან ან კომპანიებთან;
- მესამე ქვეყნის ნებისმიერ გადამყვან-გადამზიდველ კომპანიასთან ან კომპანიებთან;
- ნებისმიერ მიწისზედა, სახმელეთო ან საზღვაო კომპანიასთან.

გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში დადებული შეთანხმებანი უზრუნველყოფს ავიამოცულობათა რეალიზაციის სრულყოფას და ფასების მინიმალიზაციას, რადგანაც ნებისმიერი ავიასაწარმოს ეფექტურად ფუნქციონირების ამოსავალი წერტილია ერთმანეთთან დადებული ხელშეკრულებები, რაც ფასების ლიბერალიზაციის წინაპირობაა.

ევროპის საბჭოს 1107/2006 რეგულაციის საფუძველზე მიღებულია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის №16 ბრძანება „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთათვის დახმარების აღმოჩენის შესახებ". აღნიშნული ნორმა არეგულირებს იმ პირთა გადაყვანა-გადაზიდვის საკითხებს, რომელთა გადაადგილების შესაძლებლობა სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებისას შეზღუდულია ფიზიკური ან გონებრივი ნაკლის ან სხვა მიზეზის გამო და რომელთა მდგომარეობა მოითხოვს განსაკუთრებულ ყურადღებას და განსაკუთრებულ ზომებს გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებისას.

აღნიშნული ბრძანება ყველა იმ ოპერატორს, რომელთა წლიური მგზავრთბრუნვა შეადგენს 150 000 კომერციულ მგზავრს, ავალდებულებს ამ ნორმის შესაბამისად დაადგინოს შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა მომსახურების ნორმები და მათ შესახებ ინფორმაცია გახადოს ხელმისაწვდომი. ოპერატორი ვალდებულია ითანამშრომლოს გადამყვან-გადამზიდველებთან და შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა წარმომადგენლებთან.

შიდასახელმწიფოებრივი ნორმებიდან ქვეყნის ძირითად სამართლის ნორმას ავიაციის სფეროში განეკუთვნება საქართველოს საჰაერო კოდექსი, რომელიც მიღებულია 1996 წლის 29 ოქტომბერს. ევროკავშირის წარმომადგენელთა ერთ-ერთი რეკომენდაციაა სწორედ ახალი საჰაერო კოდექსის შემუშავება. გვინდა აღვნიშნოთ, რომ იგი მთელი რიგი ცვლილებების შეტანას საჭიროებს. კერძოდ, საქართველოს საჰაერო კოდექსი მოძველებულია, მასში არ არის მოცემული ევროპული სამართლისათვის დამახასიათებელი ლიბერალიზაციისა და კონკურენციის დამცავი ნორმები, გადამყვან-გადამზიდველთა ქონებრივი პასუხისმგებლობის მუხლებში კი არ არის მითითებული პასუხისმგებლობის მინიმალურ და მაქსიმალურ ზღვარზე და ისინი უფრო სარეკომენდაციო ხასიათს ატარებენ. აქვე აღვნიშნავთ, რომ საქართველოს საჰაერო კოდექსის შესაბამისი მუხლები დისერტაციის მეოთხე თავში გვაქვს გაანალიზებული.

ქართული კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის საკითხის გაანალიზების შედეგად შეგვიძლია

დავასკვნათ:

- ქართული კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის პროცესი მეტად რთული და შრომატევადია, რადგანაც ევროპული სამართლისათვის დამახასიათებელმა სამართლის ნორმებმა, რომლებიც მორგებულია ძლიერ საავიაციო ბაზარს, შესაძლოა ზიანი მიაყენოს სუსტ ქართულ სამოქალაქო ავიაციას. სახელმწიფოს მხრიდან ლიბერალური პოლიტიკის გატარება და კონკურენციის ერთიანი წესების დაწესება (რომელიც სახელმწიფოს მხრიდან სუბსიდირებას კრძალავს და ყველა სუბიექტს თანაბარ პირობებში აყენებს), შესაძლებელია ქართული საავიაციო ბაზრისათვის უარყოფითი ბიძგის მიმცემი აღმოჩნდეს. სახელმწიფომ ეტაპობრივად უნდა მოახდინოს ევროპული ნორმების შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში იმპლემენტაცია, რათა ქართულმა ავიაკომპანიებმა შეძლონ კონკურენცია გაუწიონ ევროპის ძლიერ ავიაკომპანიებს. ამასთან, ავიასაწარმოებმა უნდა შეძლონ მოქნილი და ეფექტური პოლიტიკის გატარება, რომელიც ძირითადად მიმართული იქნება მათი განვითარებისა და ევროპის ერთიან საავიაციო სივრცეში ჩართულობისაკენ.
- ჰარმონიზაციის პროცესი გარდაუვალია და მის დადებით ფაქტორთაგან აღსანიშნავია ის, რომ კონკურენციის დამცავი ნორმების საქართველოს კანონმდებლობაში დანერგვა ხელს შეუწყობს ფასების სტაბილურობას და ქართული ავიაკომპანიების მძლავრ ევროპულ ავიაკომპანიებთან ალიანსებში გაწევრიანებას, სადაც უკვე ორივე მხარის ავიასაწარმოები საერთო ინტერესებიდან გამომდინარე, წარმართავენ საერთო პოლიტიკას. ასევე, საავიაციო ნებართვების გაცემა გამარტივებულია, რის შედეგადაც უკვე ქართულ და ევროპულ ავიაკომპანიებს თანაბარ პირობებში უწევთ ფუნქციონირება. სანებართვო სისტემის წარმატებულად უზრუნველსაყოფად შექმნილია ერთობლივი კომიტეტი, რომელიც დავას გადაწყვეტს ორივე მხარის მონაწილეობით.
- საქართველოს აქვს ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა და ტრანზიტული გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულებაში ყოფილი საბჭოთა კავშირის ქვეყნებს შორის ყველაზე დიდი პოტენციალი აქვს.

აღნიშნულს იგი მთელი დატვირთვით ვერ იყენებს. ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში გაწევრიანება საწინდარი იქნება საქართველოს ტრანზიტულ ქვეყნად გარდასაქმნელად. ტრანზიტული ფრენების გაზრდა სახელმწიფოს დამატებით შემოსავალს მისცემს, რომელიც უკვე უნდა მიემართოს ავიამოწყობილობათა დანადგარების მოდერნიზაციისა და ახალი რეისების ათვისებისაკენ.

- ჰარმონიზაციის პირველ ეტაპზე ევროკავშირის მიერ საქართველოსადმი წაყენებული მოთხოვნები ძირითადად გამოიხატება საავიაციო უსაფრთხოების ნორმების ჰარმონიზაციაში და ნაკლებად არის გამახვილებული ყურადღება გადაყვანა-გადაზიდვების ერთიანი წესებისა და მკაცრი პასუხისმგებლობის ნორმების დამკვიდრებაზე. ამიტომაც, საქართველოს მხრიდან ძირითადად ხორციელდება აღნიშნულ სფეროში არსებული ნორმების ჰარმონიზაცია. ეს ნორმები მიმართულია, რათა უზრუნველყოს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოება ევროკავშირის მიერ დადგენილი სტანდარტების იმპლემენტაციის საფუძველზე და ხელი შეუწყოს მჭიდრო თანამშრომლობას საქართველოსა და ევროკავშირს შორის.

3. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების სამართლებრივი ასპექტები

3.1. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ცნება და მახასიათებლები

დღესდღეობით სამეწარმეო ურთიერთობების ძირითადი ბაზისია ხელშეკრულება. ხელშეკრულება მხარეებს შორის ნებაყოფლობითი შეთანხმებაა, რომელშიც გამოხატულია ურთიერთხელსაყრელი შეთანხმების თანხმობა. Laissez-faire დოქტრინამ დიდი ზეგავლენა მოახდინა სახელშეკრულებო ურთიერთობებზე, რომლის მიხედვითაც, ხელშეკრულების მონაწილე მხარეები არიან საუკეთესო მსაჯულები საკუთარი ინტერესებისა და მათ მინიჭებული აქვთ უფლება ნებაყოფლობით დადონ ხელშეკრულებები[297].

ჰარმონიზაციის პირველ ეტაპზე, ევროპის გაერთიანების მიერ

[297] Eliot C. Quinn F. 2011. Contract Law. Eighth Edition. London: Longman, Pearson. (4)

მიღებული დირექტივების შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში იმპლემენტაციამ გარკვეული პრობლემები შეუქმნა გაერთიანებას, რადგანაც ეროვნული სამართლის ნორმები ჰარმონიზაციის მთავარ მიზნებს არ პასუხობდა. 2001 წელს ევროპის გაერთიანებამ მიიღო „ევროპული სახელშეკრულებო სამართლის კომუნიკე", რომელშიც ცალსახად განისაზღვრა, რომ გაერთიანების ტერიტორიაზე უნდა ჩამოყალიბდეს ერთიანი სახელშეკრულებო პრინციპები, რომლებსაც სავალდებულო ძალა ექნება წევრი-ქვეყნებისათვის. ამ მიმართულებით თანამშრომლობა დღემდე გრძელდება. როგორც პროფესორები კ.ელიოტი და ფ.ქვინი აღნიშნავენ, მომავალში შესაძლებელია ევროპის ერთიანი სამოქალაქო კოდექსის ჩამოყალიბება, რომლის მიხედვითაც, ხელშემკვრელ მხარეებს შესაძლებლობა ექნებათ ეროვნული სამართლის ნორმების ნაცვლად იხელმძღვანელონ ერთიანი სახელშეკრულებო ნორმებით[298].

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები ეყრდნობა ორ საერთაშორისო სამართლებრივ სისტემას — ვარშავისა და მონრეალის ნორმებს. პირველს საფუძველი ჩაეყარა 1929 წლის ვარშავის კონვენციით "საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ". სამოქალაქო ავიაციის განვითარებამ განაპირობა 1999 წლის მონრეალის კონვენციის "საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ" მიღება. დღესდღეობით ორივე კონვენცია პარალელურ რეჟიმში ფუნქციონირებს.

2005 წლის 5 აპრილს ევროპის საბჭოს გადაყვეტილებით №2001/539 "მონრეალის 1999 წლის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ კონვენციის აღიარების შესახებ" განისაზღვრა, რომ ევროკავშირი აღიარებს მონრეალის 1999 წლის კონვენციას და წევრ სახელმწიფოებს წარმოეშვათ ვალდებულება ამ კონვენციის რატიფიკაციისა. თანამედროვე ევროპის საჰაერო სამართლის ბაზისად სწორედ მონრეალის კონვენცია მიიჩნევა. რაც შეეხება საქართველოს, იგი 2010 წელს მიუერთდა მონრეალის კონვენციას და ქართული საავიაციო კანონმდებლობაც მას უნდა შეესაბამებოდეს.

[298] Eliot C. Quinn F. 2011. **Contract Law**. Eighth Edition. London: Longman, Pearson (6)

სამოქალაქო ავიაციის სფეროში კერძო სამართლებრივი ურთიერთობების მოწესრიგებაში წამყვანი ადგილი უკავია გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას, რომელშიც მოიაზრება არა ერთი ხელშეკრულება, არამედ ხელშეკრულებათა მთელი სისტემა (მგზავრთა გადაყვანისა და ბარგის გადატანის ხელშეკრულება, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება, ჩარტერი, ხელშეკრულება სატრანსპორტო ორგანიზაციებს შორის გადაყვანა-გადაზიდვის ორგანიზების შესახებ, ხელშეკრულება ტვირთის გადაზიდვის უზრუნველყოფის სამუშაოების ორგანიზების შესახებ და სხვა.). ეს სისტემა მოქმედებს ტრანსპორტის ყველა სახეობისათვის, მაგრამ მასში შემავალ ხელშეკრულებებს აქვს სხვადასხვა სამართლებრივი ბუნება და შემადგენლობა.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დეფინიცია ჩამოყალიბებულია საქართველოს საჰაერო კოდექსის 63-ე მუხლში. არსებობს შეხედულება იმასთან დაკავშირებით, რომ ყველანაირი დეფინიცია სამოქალაქო სამართალში საშიშია, რადგანაც მათი უარყოფა შეუძლებელია. ამასთან ერთად, ზოგიერთი ქვეყნის სამართლებრივ ნორმებში, მაგალითად, გერმანიის კოდიფიცირებულ ნორმებში ხელშეკრულების დეფინიცია არ არის მოცემული, რაც განპირობებულია გერმანელ კანონმდებელთა გამიზნული ქმედებით – თავი აერიდებინათ ხელშეკრულების მრავალრიცხოვანი მახასიათებლებიდან რომელიმე მათგანის გამორჩენისაგან. მანამდე გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის პროექტი კი, პირიქით, იმდენად იყო დატვირთული ტერმინოლოგიით, რომ მან დაკარგა გამომხატველობა, სიცხადე და მოსახლეობისათვის გაუგებარი გახდა. ანალოგიურად, ჰოლანდიის ძველი სამოქალაქო კოდექსი ხელშეკრულების მთელ რიგ განმარტებებს შეიცავდა, მაგრამ ახალ სამოქალაქო კოდექსში დეფინიციები უკვე აღარ არის მოცემული, რადგანაც ჰოლანდიელებს მიაჩნიათ, რომ საკმაოდ რთულია განსაზღვრო და დაარეგულირო როგორ უნდა ფუნქციონირებდეს სასამართლო გადაწყვეტილებების მიღმა ხელშეკრულებანი. ფრანგი იურისტები სამოქალაქო კოდექსის შექმნისას სარგებლობდნენ იმ აქსიომით, რომ „სამართალში სახიფათოა ნებისმიერი განსაზღვრება". აღნიშნულიდან გამომდინარე, ის-

მის კითხვა: წარმოადგენს თუ არა აუცილებლობას კანონმდებელმა ჩამოაყალიბოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დეფინიცია სხვადასხვა სამართლებრივ ნორმებში?

სანამ აღნიშნულ კითხვაზე პასუხს გავცემდეთ, უმჯობესია, თავდაპირველად განვიხილოთ ნორმები, რომლებშიც გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დეფინიციაა მოცემული, კერძოდ, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლი და საქართველოს საჰაერო კოდექსის 63-ე მუხლი.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლი განმარტავს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას. ამ მუხლის თანახმად, „გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულია შეთანხმებული საზღაურის გადახდით გადაიტანოს ტვირთი ან გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე.“ აღნიშნული დეფინიცია მოიცავს, როგორც სამგზავრო გადაყვანას, ასევე სატვირთო გადაზიდვას. ტერმინ „გადაზიდვის“ გამოყენება სამგზავრო გადაყვანის დროს ჩვენ მიზანშეწონილად არ მიგვაჩნია. ტერმინი „გადაზიდვა“ გამოიყენება სატრანსპორტო საშუალებით უსულო საგნების გადატანისას. მგზავრი, თავისთავად სულიერ არსებას განეკუთვნება, ამიტომაც ტერმინის „მგზავრთა გადაზიდვის“ გამოყენება სწორი არ არის, ამ შემთხვევაში გამოყენებულ უნდა იქნას „მგზავრთა გადაყვანა”. ამიტომ ის დეფინიცია, რაც სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლში არის ჩამოყალიბებული, უმჯობესია მოვიხსენიოთ, როგორც „გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება“ და არა როგორც „გადაზიდვის ხელშეკრულება”. აღნიშნულთან დაკავშირებით შეუსაბამობას ვაწყდებით სამოქალაქო კოდექსის 670-ე მუხლთან მიმართებაში, სადაც კანონმდებელი იყენებს უკვე ტერმინს „გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება”; აგრეთვე, საქართველოს საჰაერო კოდექსშიც ანალოგიური ტერმინია გამოყენებული.

საქართველოში სამართლის რეცეპცია უცხოსამართლებრივი აქტების პირწმინდა ანდა შემოქმედებითი თარგმნის გზით ხორციელდებოდა. სამოქალაქო კოდექსში ერთმანეთში შეხამებულია, როგორც შემოქმედებითი თარგმანები, ისე სრულიად ორიგინალური მიდგომები. ამიტომაცაა, რომ ქართული კანონმდებლობა ევროპულ-

თან ჰარმონიზაციის ნიმუშია.

როგორც ცნობილია, რეფორმის პროცესში არა მარტო ევროპული, არამედ რუსული სამართლებრივი აქტების გადმოღებასაც ჰქონია ადგილი, რასაც თან მოჰყვა რუსული კალკები, რითაც ქართული საკანონმდებლო ენაც დამახინჯდა. ჩვენი აზრით, ტერმინ „გადაზიდვის“ გამოყენებაც სამოქალაქო კოდექსში, უნდა მომდინარეობდეს მისი უცხო ენიდან პირდაპირი თარგმანით. რუსული ტერმინი „перевозки“ გამოიყენება, როგორც მგზავრთა გადაყვანის – „пассажирские перевозки“, ასევე ტვირთის გადაზიდვის – „грузовые перевозки“ დროს, ანალოგიური სიტუაციაა ინგლისურშიც, სადაც მგზავრთა გადაყვანა და ტვირთის გადაზიდვა ერთი ტერმინით აღინიშნება – `carriage”. როგორც აღვნიშნეთ, ქართული ენის უნიკალური გრამატიკული მახასიათებლებიდან გამომდინარე, ტერმინ „გადაზიდვის“ გამოყენება მგზავრთა გადაყვანის დროს არასწორია და აღნიშნულის გამოსწორება გარდაუვალი აუცილებლობაა. ასევე ტერმინი „გადამზიდველი“ საჭიროებს კორექტირებას, რადგანაც მასში მოიაზრება ის საწარმო, რომელიც ტვირთის გადაზიდვას ახორციელებს, მაგრამ ასევე გამოიყენება მგზავრთა გადაყვანის დროსაც, ამიტომაც მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, რომ „გადამზიდველის“ ნაცვლად კანონმდებლობაში გამოვიყენოთ „გადამყვან-გადამზიდველი“.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება უმჯობესია მოვიხსენიოთ ტერმინით „გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება“ და საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის მეთორმეტე თავის პირველი ნაწილი „გადაზიდვის ხელშეკრულების“ ნაცვლად მიზანშეწონილია დასათაურდეს, როგორც „გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება“.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლთან მიმართებაში გაგვაჩნია კიდევ ერთი შენიშვნა, კერძოდ, ვთვლით, რომ მასში გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დეფინიცია არასრულფასოვნად არის ჩამოყალიბებული. კერძოდ, მუხლში მოცემულია მხოლოდ გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებანი და იგნორირებულია, როგორც მგზავრის, ასევე ტვირთის მიმღების ვალდებულებანი. ჩვე-

ნი აზრით, მიზანშეწონილია მუხლში განისაზღვროს ორივე მხარის უფლებები და ვალდებულებები. შ. გაბიჩვაძე აღნიშნავს, რომ „მოცემულ შემთხვევაში, როცა ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობები საერთო, მაგრამ ურთიერთგანსხავებული ნიშნებითაც ხასიათდება, მიზანშეუწონელია მათი ერთ სამართლის ნორმაში განმარტება.“ ჩვენ ვეთანხმებით მის მოსაზრებას. ასევე, გთავაზობთ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლის ახალი რედაქციით ჩამოყალიბებას:

„მუხლი 668. ცნება

1. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულია შეთანხმებული საზღაურის გადახდის საფუძველზე გადაიტანოს ტვირთი დანიშნულების ადგილზე და გადასცეს იგი საამისოდ უფლებამოსილ პირს, ხოლო ტვირთის გამგზავნი ან სხვა უფლებამოსილი პირი ვალდებულია გადაიხადოს სატრანსპორტო მომსახურების საფასური.

2. მგზავრთა გადაყვანის ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია შეთანხმებული საზღაურის გადახდის საფუძველზე გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე, ხოლო ბარგის არსებობის შემთხვევაში გადაიტანოს იგი და გადასცეს იგი მგზავრს ან საამისოდ უფლებამოსილ პირს. მგზავრი, თავის მხრივ, ვალდებულია გადაიხადოს სატრანსპორტო მომსახურების საფასური.“

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში მოცემული გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დეფინიციის გაანალიზების შემდეგ, ჩვენ უკვე შეგვიძლია შევეხოთ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დეფინიციას. საქართველოს საჰაერო კოდექსის 63-ე მუხლში ჩამოყალიბებულია მგზავრთა გადაყვანის ხელშეკრულება და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება.

საქართველოს საჰაერო კოდექსში ჩამოყალიბებულ დეფინიციასთან დაკავშირებით ჩვენ ერთი შენიშვნა გვაქვს. კერძოდ, მგზავრთა გადაყვანის ხელშეკრულების დეფინიციაში მითითებულია, რომ „მგზავრი ვალდებულებას კისრულობს გადაიხადოს მგზავრობისათვის დაწესებული საზღაური, ხოლო ბარგის ჩაბარების შემთხვევაში, მისი

გადატანის საფასურიც.“

მსოფლიოში დამკვიდრებული პრაქტიკის შესაბამისად, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველთა უმეტესობას დაწესებული აქვთ უფასოდ გადასატანი ბარგის წონა, რომელიც მერყეობს 20 კგ-დან 35 კგ-მდე, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი ავიაკომპანია ახორციელებს გადაყვანა-გადაზიდვას და რომელი კლასით მიფრინავს მგზავრი. უფასოდ გადასატანი ბარგის წონა, როგორც ქართული, ასევე უცხოური ავიაკომპანიების მიერ არის დაწესებული. დამატებითი საფასურის გადახდა მხოლოდ ზენორმატიული ბარგის არსებობის შემთხვევაში მოქმედებს. ამიტომაც, საქართველოს საჰაერო კოდექსის 63-ე მუხლის პირველი ნაწილის ეს წინადადება უმჯობესია ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მგზავრი ვალდებულებას კისრულობს გადაიხადოს მგზავრობისათვის დაწესებული საზღაური, ხოლო ზენორმატიული ბარგის არსებობის შემთხვევაში – მისი გადატანის საფასური.“

ჩვენ მიერ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დეფინიციის განხილვის შედეგად, პასუხი გავეცით დასმულ კითხვას, მათ სამართლის ნორმაში გამოყენების მიზანშეწონილობასთან დაკავშირებით, რაც შემდეგში გამოიხატა: უმჯობესია სამართლის ნორმებში სრულყოფილად იყოს ჩამოყალიბებული გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დეფინიცია, რათა პრაქტიკაში ამ ნორმების გამოყენებისას, თავიდან ავიცილოთ მთელი რიგი პრობლემები. როგორც პროფესორი ბ.ზოიძე აღნიშნავს, ტერმინები, აუცილებლობის შემთხვევაში უნდა გამოვიყენოთ. ვთვლით, რომ ზუსტად სამოქალაქო და საჰაერო კოდექსებში მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებების დეფინიციების დამაგრება, აუცილებლობაა. ამასთან, საზოგადოების განვითარება, ეკონომიკური და ტექნიკური პროგრესი საწინდარია სამართლებრივი შეხედულებების ცვლილებისა. ამიტომ იმის მტკიცება, რომ კანონში დეფინიციების გამოყენებისაგან თავი უნდა შევიკავოთ, მართებული არ არის. არამედ, კანონში ჩამოყალიბებული დეფინიციების ცვლილება ჯანსაღ და პროგრესულ პროცესად უნდა მივიჩნიოთ.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის მეთორმეტე თავი დასა-

თაურებულია: „გადაზიდვა-გადაყვანა". სათაურიდან გამომდინარე, აღნიშნული თავი უნდა მოიცავდეს იმ ნორმებს, რომლებიც არეგულირებს, როგორც სატვირთო გადაზიდვებს, ასევე სამგზავრო გადაყვანას, მაგრამ უნდა აღვნიშნოთ, რომ ამ უკანასკნელზე აღნიშნულ თავში ნაკლებად არის საუბარი. ჩვენი აზრით, მიზანშეწონილი იქნებოდა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში დამატებით ჩაგვემატებინა ის ნორმები, რომლებიც განსაზღვრავს სამგზავრო გადაყვანას, რის აუცილებლობასაც მოითხოვს თავად ამ თავის სათაურიც „გადაყვანა-გადაზიდვა".

სამგზავრო ავიაგადაყვანის ხელშეკრულება კონსენსუალურ ხელშეკრულებას განეკუთვნება. მგზავრსა და გადამყვანს შორის ხელშეკრულება დადებულად ითვლება ხელშეკრულების პირობების შეთანხმების საფუძველზე მგზავრის მიერ ავიაბილეთის შეძენისას. აღნიშნულ შემთხვევაში რაიმე დამატებითი მოქმედება საჭირო არ არის.

სატვირთო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება, სამგზავრო გადაყვანის ხელშეკრულებისაგან განსხვავებით, ატარებს რეალურ ხასიათს, რადგანაც იგი დადებულად ითვლება მას შემდეგ, რაც ტვირთი გადაეცემა გადამზიდველს გადასაზიდად; ამ მოსაზრებას მეცნიერთა დიდი ნაწილი იზიარებს. ასევე იურიდიულ ლიტერატურაში გამოთქმულია მოსაზრება, რომლის მიხედვითაც ჩარტერის ხელშეკრულება კონსენსუალურ ხასიათს ატარებს და ასევე, ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზების ხელშეკრულებაც კონსენსუალურადაა მიჩნეული.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება ორმხრივ ხელშეკრულებათა რიცხვს განეკუთვნება. შ.გაბიჩვაძე აყალიბებს მოსაზრებას, რომლის მიხედვითაც, თუ ტვირთის გამგზავნი და ტვირთის მიმღები სხვადასხვა პირია, მაშინ ორმხრივი ხელშეკრულება არ გვაქვს სახეზე, რადგანაც, ტვირთის გამგზავნსა და ტვირთის მიმღებს სხვადასხვა უფლება-მოვალეობები აქვთ, ასევე იგი ტვირთის მიმღებს განიხილავს როგორც ხელშეკრულების მონაწილე მხარეს. აღიშნულ მოსაზრებას ჩვენ ვერ გავიზიარებთ, რადგანაც მიგვაჩნია, რომ საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულება მესამე პირთა სასარგე-

ბლოდ დადებულ ხელშეკრულებათა რიცხვს განეკუთვნება და მასში მიმღები მესამე პირად აღიქმება. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას ახასიათებს ის ნიშან-თვისებები, რომლებიც მესამე პირთა სასარგებლოდ დადებულ ხელშეკრულებებს აქვთ. კერძოდ, ტვირთის მიმღების უფლებები წარმოიშობა მისი აქტიური მონაწილეობისა და დაინტერესების გარეშე, ასევე, მას უფლება აქვს უარი თქვას მისთვის ხელშეკრულებით მინიჭებული უფლებების გამოყენებაზე და არ მიიღოს ტვირთი.

სამოქალაქო სამართლში ჩამოყალიბებულია დებულება, რომლის მიხედვითაც ბაზარზე დომინირებული მდგომარეობის მქონე სუბიექტის მიერ ხელშეკრულების დადების თავისუფლება შეიძლება შეიზღუდოს ხელშეკრულების დადების ვალდებულებით, ე.წ. კონტრაჰირების იძულებით. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 319-ე მუხლის მეორე და მესამე ნაწილის თანახმად, თუ ხელშეკრულების ერთ-ერთ მხარეს ბაზარზე დომინირებული მდგომარეობა უკავია, მაშინ საქმიანობის ამ სფეროში მას ეკისრება ხელშეკრულების დადების ვალდებულება. ამასთან, პირებს, რომლებიც არასამეწარმეო მიზნებისათვის ან საარსებო მოთხოვნილებათა დასაკმაყოფილებლად იძენენ ან სარგებლობენ მომსახურებით, დაუსაბუთებლად არ შეიძლება ეთქვათ უარი ხელშეკრულების დადებაზე, თუკი ხელშეკრულების მხარე მოქმედებს თავისი სამეწარმეო საქმიანობის ფარგლებში. აღნიშნული ნორმა გამოიყენება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებისას, რომლის მიხედვითაც გადამყვან-გადამზიდველები შეზღუდულნი არიან კონტრაჰენტის თავისუფლად არჩევაში და ისინი ვალდებულნი არიან დადონ ხელშეკრულება. მომხმარებელს კი, თავის მხრივ, უფლება აქვს მოითხოვოს ხელშეკრულების დადება. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 670-ე მუხლის თანახმად, პირი, რომელიც საჯაროდ სთავაზობს ტვირთის გადაზიდვას და მგზავრთა გადაყვანას, ვალდებულია დადოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება, თუ არ არსებობს უარის თქმის საფუძველი. უარის თქმის საფუძველი შეიძლება იყოს ფრენის შეწყვეტა, საჰაერო ხომალდზე სამგზავრო ადგილების არარსებობა ან რაიმე ფორსმაჟორული სიტუაცია და სხვა.

სამგზავრო ავიაგადაყვანის ხელშეკრულების სტანდარტულ ხელშეკრულებათა რიცხვს განეკუთვნება. გადამყვან-გადამზიდველის მიერ მგზავრისადმი შეთავაზებული ხელშეკრულების ფორმულარი ხელმისანვდომია ყველა დაინტერესებული პირისათვის. ამასთან, გადამყვან-გადამზიდველი სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ ლიცენზირებული გადამზიდველია, რომელსაც აკისრია ვალდებულება, განახორციელოს გადაყვანა-გადაზიდვა ნებისმიერი პირის მოთხოვნის საფუძველზე, რომელსაც სურს ასეთი სახის მომსახურების მიღება.

ავიაკომპანიების მიერ გადაყვანა-გადაზიდვისათვის დაწესებული ტარიფი იმდენად რეალური უნდა იყოს, რომ მასში დომინირებული პოზიციიდან მიდგომა არ უნდა შეიმჩნეოდეს. სწორედ ერთიან ევროპულ საჰაერო სივრცეში გაწევრიანება ქართულ მხარეს აკისრებს ვალდებულებას ბაზარზე შექმნას კონკურენციული გარემო და ტარიფების ლიბერალიზაცია მოახდინოს. აღსანიშნავია, ევროპული სამართალი არ კრძალავს ბაზარზე დომინირებულ მდგომარეობას, არამედ, აკრძალულია ამ მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება. ევროკავშირის საჰაერო სამართალი წევრ ქვეყნებს ანიჭებს სრულ თავისუფლებას ფასების დაწესებაზე. ლიბერალიზაციის მესამე პაკეტით აიკრძალა სახელმწიფოს მხრიდან ჩარევა და კონტროლი, ასევე, აღარ მოითხოვება ტარიფების სახელმწიფოსთან შეთანხმება.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება სასყიდლიან ხელშეკრულებათა რიცხვს განეკუთვნება, რომელიც გამოიხატება გადამყვან-გადამზიდველის მიერ გადაყვანა-გადაზიდვის საფასურის დაწესებაში. მაგრამ აქვე აღვნიშნავთ, რომ პრაქტიკაში შესაძლებელია შევხვდეთ უსასყიდლო გადაყვანა-გადაზიდვას. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლი იმპერატიულად მიუთითებს საფასურის გადახდაზე და უსასყიდლო გადაყვანა-გადაზიდვებს არ იცნობს. შ.გაბიჩვაძე მიიჩნევს, რომ საქართველოს კანონმდებლობაში დამატებით უნდა იქნას შეტანილი ამ ურთიერთობის დამარეგულირებელი ნორმები, რასაც სავსებით ვეთანხმებით. აქვე აღვნიშნავთ, რომ მონრეალის კონვენცია და ევროპის სამართალი უშვებს უსასყიდლოდ გადაზიდვის არსებობას.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ერთ-ერთ სახეობას განეკუთვნება ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაციის ხელშეკრულება, რომელიც ორმხრივი, სასყიდლიანი და კონსენსუალური ხელშეკრულებაა ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზების ხელშეკრულების თანახმად გადამზიდველი კისრულობს ვალდებულებას განსაზღვრულ ვადებში მიიღოს, ხოლო ტვირთის მფლობელი კი ვალდებულია გადასცეს გადასაზიდად ტვირთი შეთანხმებული ოდენობით. ხელშეკრულებაში განისაზღვრება ტვირთის ოდენობა, წარდგენისა და მიწოდების ვადები, სატრანსპორტო საშუალებების გამოყოფის, ანგარიშსწორებისა და სხვა პირობები. ხელშეკრულება, როგორც წესი, ატარებს გრძელვადიან ხასიათს და იდება გადამზიდველსა და ტვირთის გამგზავნს შორის ტვირთის სისტემატურად გადაზიდვისას. იგი განეკუთვნება ორმხრივ, სასყიდლიან და კონსენსუალურ ხელშეკრულებათა რიცხვს. ასეთი სახის ხელშეკრულებას საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი არ იცნობს, თუმცა ხელშეკრულების თავისუფლად დადების პრინციპიდან გამომდინარე, მხარეებს შეუძლიათ დადონ მსგავსი ხელშეკრულება კანონის ფარგლებში. მსგავსი ტიპის ხელშეკრულებანი გვხვდება რუსეთის სამართალში. კერძოდ, რუსეთის სამოქალაქო კოდექსის 798-ე მუხლის მიხედვით, გადამზიდველსა და ტვირთის მფლობელს ტვირთის სისტემური გადაზიდვისათვის უფლება აქვთ დადონ გრძელვადიანი ხელშეკრულება ტვირთის ორგანიზაციის შესახებ.

სამოქალაქო კოდექსის 319-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, მხარეებს შეუძლიათ დადონ ისეთი ხელშეკრულებები, რომლებიც კანონით გათვალისწინებული არ არის, მაგრამ არ ეწინააღმდეგება მათ. ქართულ სახელშეკრულებო პრაქტიკას რომ გადავხედოთ, პირადად ჩემ მიერ ავიაკომპანიებში მუშაობის პერიოდში ხშირად შემხვედრია ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაციის ხელშეკრულებანი, რომლებშიც დაწვრილებით არის გაწერილი თითოეული მხარის უფლებები და ვალდებულებები. ასეთი ხელშეკრულებები ამარტივებს გადაყვანა-გადაზიდვებს და მათ უფრო ორგანიზებულსა და სწრაფს ხდის. ასევე, გადამყვან-გადამზიდველებს აცილებს იმ პრობლემებს, რომლებიც შეიძლება გადაყვანა-გადაზიდვის დროს წარმოიშვას.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ერთ-ერთ სახეობას განეკუთნება ჩარტერის ხელშეკრულება, რომლის მიხედვითაც, ერთი მხარე კისრულობს ვალდებულებას წინასწარ განსაზღვრულ საფასურად გადასცეს მეორე მხარეს საჰაერო ხომალდი ან მისი ნაწილი ერთ ან რამდენიმე რესიზე ტვირთის, ბარგის გადასაზიდად ან მგზავრთა გადასაყვანად. თ.ზამბახიძის აზრით, ჩარტერის ხელშეკრულება კლასიკური გაგებით არ არის გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება. იგი ემიჯნება, როგორც ქირავნობის, ასევე გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების კონსტრუქციებს. აღნიშნულ მოსაზრებას ჩვენ ვერ გავიზიარებთ. ჩარტერის ხელშეკულების საფუძველზე, ტურისტული სააგენტო აფორმებს ხელშეკრულებას გადამყვან-გადამზიდველთან და ქირაობს მთლიანად საჰაერო ხომალდს ან მის ნაწილს. ამ შემთხვევაში, სააგენტო არ გამოდის, როგორც ავიაკომპანიის აგენტი. მიუხედავად ამისა, მგზავრი იძენს უფლებას, როგორც ბენეფიციარი პირი და უფლებამოსილია მოითხოვოს ვალდებულების შესრულება ავიაკომპანიისაგან.

ჩარტერის ხელშეკრულების გამოყენება პირდაპირ კავშირშია გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებასთან. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებში ჩარტერი საკმაოდ ხშირად გამოიყენება, მაგრამ, შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობა პასუხისმგებლობის ნორმების, ფაქტობრივად, არარსებობით გამოირჩევა. ქართულ პრაქტიკაში ფიქსირდება ისეთი შემთხვევები, როდესაც ტურისტულ კომპანიებს ჩარტერით აუღიათ საჰაერო ხომალდი, მაგრამ მგზავრები დანიშნულების ადგილზე არ გადაუყვანიათ, ან უკანა რეისი აღარ შეუსრულებიათ, რადგან ავიაკომპანიას არ გადაურიცხეს ჩარტერის ხელშერკულებით გათვალისწინებული თანხა.

გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან უნდა გამოვაცალკევოთ ისეთი ხელშეკრულებანი, რომლებიც კავშირში არიან სატრანსპორტო მომსახურების გაწევასთან, მაგრამ თავიანთი არსით გადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეკრულებათა რიცხვში არ შედიან. კერძოდ, მათ განეკუთვნება ექსპედიციისა და ტურისტული ხელშეკრულებები.

ტვირთის გადაზიდვის პროცესში წარმოიშობა ტვირთის გაგზავ-

ნასა და მიღებასთან დაკავშირებული დამხმარე ოპერაციების მთელი კომპლექსის განხორციელების აუცილებლობა. კერძოდ, საჭიროა ტვირთის შეფუთვა, მარკირება, გადატვირთვა-გადმოტვირთვა და დანიშნულების სადგურში მიმღებამდე მიტანა, იმპორტიორისათვის საჭირო დოკუმენტების მიღება, საბაჟო და სხვა ფორმალობების შესრულება, ტვირთის რაოდენობისა და მდგომარეობის შემოწმება, ტვირთის შენახვა და ა.შ. ეს ოპერაციები შეიძლება განახორციელოს თავად ტვირთის გამგზავნმა ან მიმღებმა, მაგრამ იმ შემთხვევაში, როდესაც ტვირთის ოდენობა აღწევს დიდ მოცულობას, ასეთი მოქმედებანი შეიძლება განახორციელონ იმ პირებმა, რომლებიც ფლობენ შესაბამის ცოდნასა და გამოცდილებას. ისინი გამოდიან შუამავლის როლში გადამზიდველსა და მის კლიენტურას შორის. სწორედ ეს ფაქტორი განაპირობებს ექსპედიციის გამოყენების სფეროს და მისი სუბიექტების ფუნქციებს. ხელშეკრულების სუბიექტები არიან შემკვეთი და ექსპედიტორი. შემკვეთი შეიძლება იყოს ნებისმიერი პირი - ტვირთის გამგზავნი, მიმღები, მესაკუთრე. ექსპედიტორის მიმართ კანონმდებელი არ აწესებს რაიმე შეზღუდვებს და იგი შეიძლება იყოს ნებისმიერი პირი. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებისას, როდესაც იგი მას ასრულებს თავისი სახელით და თავად არის გადამზიდავი, საჭიროებს ლიცენზირებას კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების საგანია ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურება. ის პირობითად შეიძლება დაიყოს ძირითად (გადაზიდვის ორგანიზაცია, მათ შორის გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება) და დამატებით მომსახურებად, რომელიც გულისხმობს ტვირთის ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ საკითხს.

საექსპედიციო მომსახურებით გამგზავნი და მიმღები თავისუფლდება ტვირთის გადაზიდვის პროცესის ორგანიზაციისა და მისი თანმხლები ოპერაციებისაგან. შესაბამისად, ექსპედიტორი თავისი სახელით და დამკვეთის ხარჯზე ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვას. იმ შემთხვევაში, როდესაც გადაზიდვა უშუალოდ ან ნაწილობრივ ექსპედიტორის მიერ ხორციელდება, იგი სარგებლობს გად-

ამყვან-გადამზიდველის უფლება-მოვალეობებით. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ექსპედიტორს ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობის სუბიექტად მოიაზრებს, განსაზღვრავს გამგზავნთან მის უფლება-მოვალეობებს და პასუხისმგებლობას. მიუხედავად იმისა, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობა ცალკეული საკითხებით საქართველოს კანონმდებლობით შეიძლება დაკავშირებული იყოს საექსპედიციო მომსახურებასთან, შინაარსიდან გამომდინარე, მისგან მაინც მკვეთრად განსხვავებული სამართლებრივი ურთიერთობაა.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებასთან მჭიდრო კავშირშია ტურისტული მომსახურების ხელშეკრულება, რომელიც გადაყვანა-გადაზიდვის და სხვა მსგავს ხელშეკრულებებთან ერთად არეგულირებს მომსახურების კონკრეტულ სფეროს. მისი საგანია ორგანიზებული, უხარვეზო მოგზაურობის მოწყობა. ტურისტული ხელშეკრულებით მოგზაურობის ორგანიზატორი ვალდებულია გასწიოს ტურისტული მომსახურების პაკეტით გათვალისწინებული მომსახურება. თავის მხრივ, ტურისტი ვალდებულია მოგზაურობის ორგანიზატორს ტურისტული მომსახურებისათვის გადაუხადოს შეთანხმებული საზღაური. ტურისტული ორგანიზაციები, თავის მხრივ, დებენ ცალკეულ ხელშეკრულებებს ვალდებულების შემსრულებელ სხვადასხვა პირთან, კერძოდ, ავიაკომპანიასთან, რათა მან გადაიყვანოს მგზავრები დანიშნულ ადგილამდე. „ტურისტული მომსახურების ხელშეკრულება არის მხოლოდ მოგზაურობის მოწყობის (ორგანიზების) ხელშეკრულება და არა მოგზაურობის საშუამავლო ხელშეკრულება". საკვლევი თემის სპეციფიკიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილად არ მიგვაჩნია ტურისტული ხელშეკრულების ზედმიწევნით განხილვა, რადგანაც იგი სცდება ჩვენი კვლევის სფეროს.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ძირითადი მახასიათებლების განხილვისას, შეგვიძლია დავასკვნათ:

• მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება უმჯობესია მოვიხსენიოთ ტერმინით „გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება" და სამოქალაქო კოდექსის მეთორმეტე თავის პირველი ნაწილი „გადაზიდვის ხელშეკრულების" ნაცვლად მიზანშე-

წონილია დასათაურდეს, როგორც „გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება".

- სამოქალაქო კოდექსის მეთორმეტე თავში ძირითადად ყურადღება გამახვილებულია სატვირთო გადაზიდვებზე და ფაქტობრივად სამგზავრო გადაყვანების დამარეგულირებელი ნორმები მხოლოდ რამდენიმე მუხლშია მოცემული, ამიტომაც, მიზანშეწონილი იქნებოდა სამოქალაქო კოდექსის მეთორმეტე თავში ჩაგვემატებინა ის ნორმები, რომლებიც განსაზღვრავს სამგზავრო გადაყვანას, რის აუცილებლობასაც მოითხოვს თავად ამ თავის სათაურიც „გადაყვანა-გადაზიდვა".

- სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლში გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დეფინიცია არასრულფასოვნად არის ჩამოყალიბებული. კერძოდ, მუხლში მოცემულია მხოლოდ გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებანი და იგნორირებულია როგორც მგზავრის, ასევე ტვირთის მიმღების ვალდებულებანი. ჩვენი აზრით, მიზანშეწონილია მუხლში განისაზღვროს ორივე მხარის უფლებები და ვალდებულებები. ასევე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი არ მოიცავს მგზავრთა გადაყვანის ხელშეკრულებისა და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების განმარტებებს. მიზანშეწონილი იქნებოდა თუ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლში ჩამყალიბდებოდა მგზავრთა გადაყვანის და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებების დეფინიციები, რომლებიც ჩვენ წინამდებარე ქვეთავში ჩამოვაყალიბეთ.

- საჰაერო კოდექსის 63-ე მუხლიც ხარვეზულია, რადგან იგი იმპერატიულად მიუთითებს გადაზიდვის საფასურის გადახდაზე ბარგის გადატანისას. მსოფლიოში დამკვიდრებული პრაქტიკის შესაბამისად, ავიაკომპანიები კისრულობენ ვალდებულებას უფასოდ გადაიტანონ გარკვეული მოცულობის ბარგი. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია საჰაერო კოდექსში მიეთითოს, რომ მხოლოდ ზენორმატიული ბარგის არსებობისას არის მგზავრი ვალდებული გადაიხადოს ბარგის გადატანის საფასური.

- ტერმინ „გადაზიდვის" გამოყენება სამგზავრო გადაყვანის დროს ჩვენ მიზანშეწონილად არ მიგვაჩნია, რადგანაც იგი ქარ-

თული გრამატიკის უნიკალური თავისებურებიდან გამომდინარე, გამოიყენება უსულო საგნების გადატანისას. მგზავრი, თავისთავად სულიერ არსებას განეკუთვნება, ამიტომაც ტერმინის „მგზავრთა გადაზიდვის“ გამოყენება სწორი არ არის, ამ შემთხვევაში გამოყენებულ უნდა იქნას „მგზავრთა გადაყვანა“. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ის დეფინიცია, რაც სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლში არის ჩამოყალიბებული, უმჯობესია დავასათაუროთ, როგორც „გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება“ და არა როგორც „გადაზიდვის ხელშეკრულება“. ამასთან, ტერმინი „გადამზიდველი“ საჭიროებს კორექტირებას, რადგანაც მასში მოიაზრება მხოლოდ ის საწარმო, რომელიც ტვირთის გადაზიდვას ახორციელებს, მაგრამ ასევე გამოიყენება მგზავრთა გადაყვანის დროსაც. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, რომ „გადამზიდველის“ ნაცვლად კანონმდებლობაში გამოყენებულ იქნას „გადამყვან-გადამზიდველი“.

- გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია დადოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება. კერძოდ, პირი, რომელიც საჯაროდ სთავაზობს ტვირთის გადაზიდვასა და მგზავრთა გადაყვანას, ვალდებულია დადოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება, თუ არსებობს უარის თქმის საფუძველი. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ავიაკომპანიას არ შეუძლია დაუსაბუთებლად უარი უთხრას მგზავრს ხელშეკრულების დადებაზე. გადამყვან-გადამზიდველის უარის საფუძველს შეიძლება წარმოადგენდეს: ბილეთის არარსებობა, ცუდი მეტეოპირობების არსებობა, თვითმფრინავის გაუმართაობა, სახელმწიფოს მიერ კონკრეტული მიმართულებით გადაყვანა-გადაზიდვების დროებით შეზღუდვა და სხვა.
- საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებათა რიცხვს განეკუთვნება ჩარტერის ხელშეკრულება. ჩარტერის ხელშეკულების საფუძველზე, ტურისტული სააგენტო აფორმებს ხელშეკრულებას გადამყვან-გადამზიდველთან და ქირაობს მთლიანად საჰაერო ხომალდს ან მის ნაწილს. ამ შემთხვევაში, სააგენტო არ გამოდის, როგორც ავიაკომპანიის აგენტი. მიუხედავად ამისა, მგზავრი იძენს უფლებას, როგორც ბენეფიციარი პირი და უფლებამოსილია მოითხოვოს ვალდებულების შესრულება ავიაკომპანიისაგან. სააგენ-

ტოს მხრიდან ჩარტერის გამცემი პირისადმი ვალდებულების შეუსრულებლობა (თანხის გადაუხდელობა), არ ათავისუფლებს საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობისაგან და იგი არ შეიძლება განიხილოს, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვაზე უარის თქმის საფუძველი.

3.2.საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილეთა სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრა

გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილეებად, პირველ რიგში, მოიაზრება ხელშეკრულების მონაწილე მხარეები. მხარეებს წარმოადგენენ ის პირები, რომელთა შორისაც უშუალოდ იდება გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება. გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების სახეობებიდან გამომდინარე იცვლება მხარეთა ვინაობაც. მაგალითად, სამგზავრო ავიაგადაყვანისას, გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილე მხარეებს განეკუთვნება მგზავრი და ავიაგადამყვანი; ხოლო სატვირთო ავიაგადაზიდვის დროს – ტვირთის გამგზავნი და საჰაერო გადამზიდველი.

გადამყვან-გადამზიდველი. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ძირითადი მონაწილე მხარეა გადამყვან-გადამზიდველი, რადგანაც ყველა სახეობის გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებისას მისი მონაწილეობა აუცილებელია. სატრანსპორტო ურთიერთობაში გადამყვან-გადამზიდველი შეიძლება იყოს, როგორც იურიდიული, ისე ფიზიკური პირი, რომელიც კანონით დადგენილ საფუძველზე საკუთრებაში ფლობს სატრანსპორტო საშუალებას და ასრულებს გადაყვანა-გადაზიდვას. მაგრამ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას გადამყვან-გადამზიდველად გვევლინება მხოლოდ იურიდიული პირი – ავიასაწარმო. საბჭოთა პერიოდში გადამყვან-გადამზიდველად მოიაზრებოდა მხოლოდ სოციალისტური სატრანსპორტო ორგანიზაცია. დღესდღეობით გადამყვან-გადამზიდველის ეროვნული ან უცხოური სტატუსი გადამწყვეტ როლს არ თამაშობს ქართულ ავიაბაზარზე. ეროვნული და უცხოური გადამყვან-გადამზიდველები თანაბარ სამართლებრივ პირობებში ფუნქციონირებენ. საქართველოს 1996 წლის საჰაერო კოდექსის პირველი მუხლის თანახმად: „საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველი არის საავიაციო საწარმო, სა-

ჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, რომელსაც თავის გამგებლობაში საკუთრების უფლებით, იჯარით ან კანონით გათვალისწინებულ სხვა საფუძველზე აქვს საჰაერო ხომალდი და რომელიც ფრენას ახორციელებს ექსპლუატანტის სერტიფიკატში მითითებული პირობების შესაბამისად."

საჰაერო კოდექსის პირველ მუხლში მოცემულ გადამყვან-გადამზიდველის დეფინიციასთან მიმართებაში ერთი შენიშვნა გვაქვს. კერძოდ, აღნიშნული მუხლის მიხედვით, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველად მოიაზრება საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, რომელიც საჰაერო ხომალდს ფლობს საკუთრების ან იჯარის უფლებით. საჰაერო კოდექსის პირველ მუხლში მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, დამატებით მითითებულ იყოს იმის შესახებ, რომ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტად შეიძლება გვევლინებოდეს საწარმო, რომელიც ლიზინგის ხელშეკრულების საფუძველზე სარგებლობს საჰაერო ხომალდით. მსოფლიოში დამკვიდრებული პრაქტიკის შესაბამისად, ლიზინგი საჰაერო ხომალდების მიმართ ძალზე ხშირად გამოიყენება. საჰაერო ხომალდების საკმაოდ მაღალი ღირებულებიდან გამომდინარე, ავიაკომპანიებს ურჩევნიათ ლიზინგის ხელშეკრულების საფუძველზე ხანგრძლივი დროით ისარგებლონ საჰაერო ხომალდებით.

მიუხედავად იმისა, რომ საჰაერო კოდექსის პირველ მუხლში კანონმდებელი იყენებს სიტყვათა კომბინაციას „კანონით გათვალისწინებულ სხვა საფუძველზე", რაც გულისხმობს ლიზინგის ხელშეკრულებასაც, მაინც მიზანშეწონილად მიგვაჩნია ავიაციაში ლიზინგის ფართოდ გამოყენების აუცილებლობიდან გამომდინარე, აღნიშნულ მუხლში დამატებულ იქნეს სიტყვა „ლიზინგით" და იგი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველი არის საავიაციო საწარმო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, რომელსაც თავის გამგებლობაში საკუთრების უფლებით, იჯარით, ლიზინგით ან კანონით გათვალისწინებულ სხვა საფუძველზე აქვს საჰაერო ხომალდი და რომელიც ფრენას ახორციელებს ექსპლუატანტის სერტიფიკატში მითითებული პირობების შესაბამისად".

საქართველოში რეგისტრირებული ავიასაწარმოების მიერ სა-

ჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულება დაუშვებელია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ფლობის გარეშე. აღნიშნული სერტიფიკატის გაცემის უფლება აქვს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალ საჯარო სამართლის იურიდიულ პირს - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს. სერტიფიცირება ხორციელდება „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესის დამტკიცების შესახებ“ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აგვისტოს №142 ბრძანების საფუძველზე. სერტიფიკატი ადასტურებს მფლობელის შესაძლებლობას უსაფრთხოდ განახორციელოს კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები.

აქვე აღვნიშნავთ, რომ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო სერტიფიცირებას ახორციელებს მხოლოდ საქართველოში რეგისტრირებულ ავიასაწარმოებზე. უკანასკნელი მონაცემებით, ეროვნულ სერტიფიცირებულ ავიაკომპანიებს განეკუთვნება: „ჯორჯიან ეარვეისი“, „თუშეთი“, „სატვირთო ავიაკომპანია“, „პირველი ჰაერნაოსნობის ჯგუფი“, „საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტი“ . უცხოურ ავიაკომპანიათა რიცხვი კი 20-მდეა და ისინი რეგისტრირდებიან სატრანსპორტო საშუალების მოსაკუთრე სახელმწიფოს შესაბამის საავიაციო დაწესებულებებში. თუ გასული ხუთი წლის მონაცემებს შევადარებთ, ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში შესვლამ განაპირობა ქართული ავიაკომპანიების რიცხვის საგრძნობი შემცირება და ბაზარზე უცხოური ავიაკომპანიების მომრავლება. მაგალითად, 2013 წლის სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მონაცემებით, ცხრამეტი ქართული ავიაკომპანია ფიქსირდება, რაც დღეისათვის ხუთამდე არის შემცირებული. აღნიშნული განაპირობა სერტიფიცირებისა და ლიცენზირების წესების გამკაცრებამ და ამ მიმართულებით ქართული სამართლის ნორმების ევროპის სამართალთან შესაბამისობაში მოყვანამ.

მგზავრი. გადამყვან-გადამზიდველის გარდა, სამგზავრო ავიაგადაყვანის დროს, ხელშეკრულების მონაწილე მხარეა მგზავრი. მგზავრი შეიძლება იყოს ფიზიკური პირი, რომელიც ფლობს სამგზავრო ავიაგადაყვანის ბილეთს და არ შედის ეკიპაჟის შემადგენლობაში.

მგზავრი შეიძლება იყოს განსხვავებული უფლებაუნარიანობისა და ქმედუნარიანობის მატარებელი, რის საფუძველზეც შესაძლებელია მათი კლასიფიკაცია. ამიტომაც, მათ მიმართ მოქმედებს გადაყვანის განსხვავებული რეჟიმები.

სრული ქმედუნარიანობის მქონე მგზავრები გადაიყვანება სტანდარტული რეჟიმით, საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი ნორმების შესაბამისად.

არასრულწლოვანი მგზავრები - ბავშვები, გადაიყვანება შეღავათიანი ტარიფით. ყველა ავიაკომპანია გადაყვანა-გადაზიდვის განსხვავებულ წესს ადგენს, რადგან არ არსებობს ერთიანი ნორმა ასეთი კატეგორიის მგზავრების გადასაყვანად. გავრცელებული პრაქტიკის შესაბამისად, ორ წლამდე ასაკის ბავშვები გადაიყვანება უბილეთოდ, მშობელთან ან სხვა უფლებამოსილ პირთან ერთად, დასაჯდომი ადგილის გამოუყოფლად, თანმხლების მუხლებზე დამჯდარი. 18 წლამდე ასაკის მგზავრებზე მოქმედებს შეღავათიანი ტარიფები.

ფეხმძიმე ქალი ვალდებულია ავიაკომპანიას აცნობოს ფეხმძიმობის შესახებ, ასევე მან უნდა წარადგინოს მკურნალი ექიმის მიერ გაცემული ჯანმრთელობის ცნობა, სადაც მითითებული იქნება ფეხმძიმობის პერიოდი. აღსანიშნავია, რომ ავიაკომპანია პასუხისმგებლობას იხსნის ასეთი მგზავრის ჯანმრთელობის მდგომარეობაზე.

შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე მგზავრი არის პირი, რომლის გადაადგილების შესაძლებლობა სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებისას შეზღუდულია ფიზიკური ან გონებრივი ნაკლის ან სხვა მიზეზით და რომლის მდგომარეობა მოითხოვს განსაკუთრებულ ზომებს იმ მომსახურებით სარგებლობის დროს, რომელიც განკუთვნილია მგზავრისათვის (მ.2.ა.) ასეთმა პირმა ავიაკომპანიას უნდა წარუდგინოს შესაბამისი სამედიცინო ცნობა, სადაც მითითებული იქნება ამ პირის შეზღუდულქმედუნარინობის ან ქმედუუნარობის შესახებ. ასეთ შემთხვევაში ავიაკომპანია კისრულობს ვალდებულებას შეუქმნას შესაბამისი პირობები კომფორტული მგზავრობისათვის. შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა გადაყვანის წესები დარეგულირებულია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 30 იანვრის №16 ბრძანებით, რომელიც მიღებულია ევ-

როპის საბჭოს 2003 წლის 5 ივლისის №1107/2006 რეგულაციის შესაბამისად.

ტვირთის გამგზავნი. სატვირთო ავიაგადაზიდვების დროს ხელშეკრულების მონაწილე მხარეს წარმოადგენს ტვირთის გამგზავნი. ტვირთის გამგზავნი შეიძლება იყოს, როგორც ფიზიკური, ისე იურიდიული პირი. პრაქტიკაში, ხშირად ტვირთის გამგზავნად გვევლინებიან კომერციული ორგანიზაციები, რომლებიც ახორციელებენ ტვირთის გაგზავნას ნასყიდობის ან სხვა სახის ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესასრულებლად. როგორც წესი, ტვირთის გამგზავნია ტვირთის მფლობელი ან მისი წარმომადგენელი – ტვირთის გაგზავნაზე უფლებამოსილი პირი. ამასთან, ტვირთის გამგზავნი და ტვირთის მიმღები შეიძლება იყოს, როგორც ერთი და იგივე პირი, ასევე სხვადასხვა.

ტვირთის გამგზავნი უფლებამოსილია განკარგოს ტვირთი, გარდა ისეთი შემთხვევებისა, როდესაც ტვირთის განკარგვის უფლებით აღჭურვილია მიმღები, რის შესახებაც აღნიშვნა არის გაკეთებული ზედნადებში.

გამზგავნი უფლებამოსილია მოითხოვოს გადაზიდვის შეწყვეტა ან პირიქით, მოითხოვოს, რომ გადამზიდველმა არ შეცვალოს მიწოდების ადგილი ან ტვირთი, არ მისცეს იგი სხვა პირს, გარდა იმისა, რომელიც ზედნადებშია აღნიშნული. აღნიშნული უფლებების გაქარწყლების საფუძველია ზედნადების მეორე პირის გადაცემა ტვირთის მიმღებისათვის.

ტვირთის განკარგვის უფლება წარმოიშობა გამგზავნის მიერ ზედნადების პირველი პირის წარმოდგენის შემთხვევაში, რომელშიც შეტანილი უნდა იყოს გადამზიდველისათვის მიცემული ახალი მითითებები, ყველა დამდგარი ზიანისა და ხარჯის ანაზღაურებით, რომლებიც ამ მითითებების შესრულების შედეგად წარმოიშვა. თუ გადამზიდველს არ შეუძლია მითითებების შესრულება, მაშინ ამის შესახებ უნდა შეატყობინოს მითითებების გამცემს.

ტვირთის მიმღები. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების თავისებურებიდან გამომდინარე, ტვირთის გამგზავნი და ტვირთის მიმღები შეიძლება ერთი და იგივე პირი იყოს ან სხ-

ვადასხვა. პირველ შემთხვევაში, ტვირთის მიმღები ხელშეკრულების მონაწილე მხარეს წარმოადგენს. ხოლო, როდესაც ტვირთის მიმღები და ტვირთის გამგზავნი სხვადასხვა პირია, მაშინ ტვირთის მიმღები ხელშეკრულების მონაწილე მხარედ არ მოიაზრება, რადგანაც ხელშეკრულების დადებაში მონაწილეობას არ ღებულობს. მიუხედავად ამისა, კანონმდებელი აღჭურავს მას მთელი რიგი უფლებებითა და ვალდებულებებით. ტვირთის გადაცემისათვის გათვალისწინებულ ადგილზე ტვირთის მიტანამდე მიმღები უფლებამოსილია გადამზიდველს მოსთხოვოს ზედნადების მეორე პირის გადაცემა ტვირთის მიღების დადასტურებით. გადაცემის განხორციელების შემდეგ ტვირთი მიიჩნევა ჩაბარებულად. ტვირთის დანაკლისის და დაგვიანებით მიტანისას, მიმღებს შეუძლია გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები საკუთარი სახელით გამოიყენოს გადამზიდველის წინააღმდეგ. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების დროს იგი პრეტენზიის წაყენებისა და სარჩელის წარდგენის უფლებაში გამოიხატება.

როდესაც ზედნადებში მითითებული ტვირთის გადაცემის ადგილზე შეუძლებელია ტვირთის გადაცემა, მაშინ გადამზიდველმა უნდა შეატყობინოს უფლებამოსილ ანუ ზედნადებში მითითებულ პირს, პირობის შეუსრულებლობის შესახებ.

განსხვავებულ მიდგომას აყალიბებს გერმანიის სამოქალაქო კანონმდებლობა, რომლის მიხედვითაც, ტვირთის მიმღები წარმოადგენს ხელშეკრულების მონაწილე მხარეს, რაც განპირობებულია იმით, რომ სატვირთო ზედნადები განიხილება, როგორც სახელობითი და საწარმდგენლო ფასიანი ქაღალდი. ამიტომაც, გადამზიდველი, რომელიც დებს გადაზიდვის ხელშეკრულებას, თავიდანვე კისრულობს ვალდებულებას არა ტვირთის გამგზავნის წინაშე, არამედ ფასიანი ქაღალდის მფლობელის წინაშე

გერმანიის სამოქალაქო კანონმდებლობის მიხედვით, გადამზიდველის ვალდებულება ტვირთის გაცემაზე ფორმდება სატვირთო ზედნადებით, რომელიც განსაზღვრავს სამართლებრივ ურთიერთობებს გადამზიდველსა და ტვირთის მიმღებს შორის. ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილი პირია ის, ვინც სატვირთო ზედდებულშია

მითითებული ან ის, ვისაც ინდოსამენტის მეშვეობით გადაეცემა სატვირთო ზედნადები. აღსანიშნავია, რომ ტვირთის მიმღების უფლებები საკმაოდ ფართოა, კერძოდ, ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილი პირს ტვირთის ადგილზე ჩატანამდე წარმოეშობა ის უფლებები, რაც გამგზავნს გააჩნია. გადამზიდველი უფლებამოსილია მიყვეს გამგზავნის მითითებებს ტვირთის გაჩერებაზე, დააბრუნებაზე ან სხვა პირზე გადაცემაზე, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მას უკან დაუბრუნდება სატვირთო ზედნადები. თუ გადამზიდველი არღვევს ამ ვალდებულებას, პასუხისმგებელია ტვირთზე სატვირთო ზედნადების სამართლებრივად მფლობელის წინაშე. სატვირთო ზედდებულში გადაზიდვების წესების არმითითება არ მოქმედებს მიმღებზე, მხოლოდ მაშინ, როცა სატვირთო ზედნადები არ შეიცავს პირდაპირ მითითებას.

ლიტერატურაში ტვირთის მიმღების სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით აზრთა სხვადასხვაობა არსებობს. მეცნიერთა მიერ ჩამოყალიბებული მოსაზრებანი შეიძლება შემდეგნაირად დაჯგუფდეს:

1. მეცნიერთა ერთი ჯგუფი მიიჩნევს, რომ ტვირთის მიმღები წარმოადგენს ხელშეკრულების მონაწილე მხარეს, ხოლო თვითონ ხელშეკრულება კი ატარებს სამმხრივ კონსტრუქციულ ხასიათს, რადგან როგორც გადამზიდველს, ტვირთის გამგზავნს და ასევე ტვირთის მიმღებს აქვთ, როგორც უფლებები, ისე მოვალეობები;

2. მეცნიერთა მეორე ჯგუფის აზრით, გადაზიდვის ხელშეკრულება მოიცავს ორ მონაწილე მხარეს. ერთ მხარეს მიეკუთვნება ტვირთის გამგზავნი და ტვირთის მიმღები, ხოლო მეორე მხარეს – გადამზიდველი;

3. მესამე მოსაზრების თანახმად, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება განეკუთვნება ვალდებულების შესრულების მესამე პირისადმი გადაცემის ხელშეკრულებას. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება, ზოგიერთის აზრით, მიჩნეულია განსაკუთრებული ტიპის ხელშეკრულებად, რომელშიც ტვირთის მიმღები არის დამოუკიდებელი სუბიექტი და არა მესამე პირი, ან მხარე ტვირთის გამგზავნთან ერთად;

4. და ბოლოს, არსებობს მოსაზრება, რომ ტვირთის გადაზიდ-

ვის ხელშეკრულება არის მესამე პირის სასარგებლოდ დადებული ხელშეკრულება იმ შემთხვევაში მხოლოდ, როდესაც ტვირთის გამგზავნი და ტვირთის მიმღები სხვადასხვა პირია. ხელშეკრულების მიხედვით, ტვირთის მიმღები იძენს გარკვეულ უფლებებსა და მოვალეობებს, მიუხედავად იმისა, რომ ხელშეკრულების დადებაში მონაწილეობა არ მიუღია. ჩვენ ვიზიარებთ უკანასკნელ მოსაზრებას და ვასკვნით, რომ სატვირთო გადაზიდვის ხელშეკრულება მოიცავს ისეთ ნიშან-თვისებებს, რომლებიც მესამე პირის სასარგებლოდ დადებული ხელშეკრულებისთვის არის დამახასიათებელი. ისინი შემდეგ დებულებებში გამოიხატება:

- ხელშეკრულებით გათვალისწინებული შედეგი დგება იმ პირის (ტვირთის მიმღების) მიმართ, რომელიც არ არის ხელშეკრულების მონაწილე;
- მესამე პირის (ტვირთის მიმღების) უფლებები წარმოიშობა მისი აქტიური მონაწილეობისა და დაინტერესების გარეშე, მისი თანხმობა საჭიროა მხოლოდ ტვირთის მიღებისას და არა მანამდე;
- მესამე პირს (ტვირთის მიმღებს) უფლება აქვს უარი თქვას მისთვის ხელშეკრულებით მინიჭებული უფლებების გამოყენებაზე;
- მესამე პირს (ტვირთის მიმღებს) უფლება არა აქვს ცვლილებები შეიტანოს ხელშეკრულებაში და სხვა.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება არის მესამე პირის სასარგებლოდ დადებული ხელშეკრულება მხოლოდ მაშინ, როდესაც ტვირთის გამგზავნი და ტვირთის მიმღები სხვადასხვა პირია.

გადაყვანა-გადაზიდვებში მონაწილე ავიასაწარმოები. ცივილისტებს შორის დისკუსიის საგანია იმ სატრანსპორტო ორგანიზაციების სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრა, რომლებიც მონაწილეობას არ იღებენ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებაში, მაგრამ მონაწილეობენ, როგორც პირდაპირი, ისე პირდაპირი შერეული გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების დროს წარმოშობილ სატრანსპორტო ურთიერთობებში და რომელთა მონაწილეობის გარეშეც, ფაქტობრივად, გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკ-

რულება ვერ შესრულდებოდა.

იურიდიულ ლიტერატურაში ჩამოყალიბებულია ორი მოსაზრება ასეთი სატრანსპორტო ორგანიზაციების სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით. მეცნიერთა ერთი ჯგუფი ემხრობა „ერთი გადამზიდველის“ კონცეფციას, რომლის მიხედვითაც პირდაპირი და პირდაპირი შერეული გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების დროს, მასში მონაწილე გადამყვან-გადამზიდველები მოიაზრებიან, როგორც ერთი სუბიექტი და ისინი ერთობლივად წარმოადგენენ ხელშეკრულების მონაწილე ერთ მხარეს. ხოლო, მეცნიერთა მეორე ჯგუფი მიიჩნევს, რომ „შუალედური“ გადამყვან-გადამზიდველები არ წარმოადგენენ ხელშეკრულების მონაწილე მხარეებს. მათ, პირველი გადამყვან-გადამზიდველისაგან განსხვავებით, კონტრაჰენტის წინაშე არ გააჩნიათ რაიმე უფლებები და მოვალეობები და ასრულებენ თავიანთ წილ ვალდებულებას მხოლოდ პირველადი გადამყვან-გადამზიდველის წინაშე.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექის 701-ე მუხლით, თუ გადაზიდვა ერთი ხელშეკრულების საფუძველზე ხორციელდება ერთმანეთის მიმდევარი სხვადასხვა გადამზიდველის მიერ, თითოეული მათგანი პასუხს აგებს მთლიანი გადაზიდვის განხორციელებისთვის, ხოლო მეორე და ყოველი მომდევნო გადამზიდველი ტვირთისა და ზედნადების მიღების გზით ხდება ხელშეკრულების მონაწილე მხარე.

არა მარტო თეორიაში, არამედ პრაქტიკაშიც განსხვავებული მიდგომაა გადამყვან-გადამზიდველის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით. აქაც ქვეყნები ორ ჯგუფად იყოფა. პირველნი, აღიარებენ „ერთი გადამზიდველის“ კონცეფციას და მეორენი – უარყოფენ მას. მაგალითად, ქართული კანონმდებლობა იზიარებს „ერთი გადამზიდველის“ კონცეფციას. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 701-ე მუხლის თანახმად, ერთმანეთის მიმდევარი სხვადასხვა გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაზიდვა ხორციელდება ერთი ხელშეკრულების საფუძველზე და თითოეული გადამზიდველი პასუხს აგებს მთლიანი გადაზიდვისათვის. კანონმდებელი პირდაპირ განსაზღვრავს, რომ მეორე და ყოველი მომდევნო გადამზიდველი ტვირთისა და ზედნადების მიღების გზით ხდება ხელშეკრულების

მხარე.

მეცნიერთა მეორე ჯგუფის მოსაზრებას იზიარებს რუსეთის ფედერაციის კანონმდებლობა. კერძოდ, რუსეთის ფედერაციის სამოქალაქო კოდექსის 788-ე მუხლის თანახმად, ერთმანეთის მიმდევარი გადაყვანა-გადაზიდვები წესრიგდება მონაწილე სატრანსპორტო ორგანიზაციებს შორის ერთმანეთთან დადებული ხელშეკრულებების შესამაბისად. ამ შემთხვევაში კი იდება ერთი გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება, მაგრამ „შუალედური“ გადამყვან-გადამზიდველები არ წარმოადგენენ ხელშეკრულების მონაწილე მხარეებს.

გადამყვან-გადამზიდველის სტატუსისადმი სახელმწიფოების განსხვავებული მიდგომა, პრაქტიკაში წარმოშობს სამართლებრივ ნორმათა კოლიზიას. კერძოდ, ისმის კითხვა: ქართულ და რუსულ ავიაკომპანიას შორის დავის არსებობისას თუ როგორ უნდა მოწესრიგდეს არსებული დავა, მაშინ, როდესაც ქართული კანონმდებლობა „შუალედურ“ გადამზიდველებს ხელშეკრულების მონაწილე მხარედ მიიჩნევს, ხოლო რუსული კანონმდებლობა კი – არა? ასეთ შემთხვევებში მხარეებს შორის ფორმდება ორმხრივი ხელშეკრულებები. გადამწყვეტ როლს თამაშობს აგრეთვე ორმხირივი სამთავრობათაშორისი შეთანხმებანი ავიაციის დარგში, რომლებშიც კონკრეტულად არის გამიჯნული გადამყვან-გადამზიდველების უფლებები და მოვალეობები.

ჩვენი აზრით, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველის სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრისას უფრო მართებულია „ერთი გადამზიდველის“ კონცეფციის გამოყენება, რომლის მიხედვითაც პირველი გადამყვან-გადამზიდველი გამოდის სხვა ყველა გადამზიდველის სახელით, როგორც მათი წარმომადგენელი. ამასთან ერთად, პირველ და მომდევნო გადამზიდველებს შორის დამატებით უნდა იყოს დადებული ხელშეკრულებები, რათა დავის არსებობის შემთხვევაში მათ შორის ურთიერთობა შეუფერხებლად მოწესრიგდეს.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მონაწილე სუბიექტს განეკუთვნება აეროპორტი. მიუხედავად იმისა, რომ აეროპორტი არ წარმოადგენს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილე მხარეს, ის ჩართულია გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებაში, რაც

გამოიხატება ხელშეკრულების მონაწილე მხარეების მომსახურებაში.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 684-ე მუხლის მეორე ნაწილის თანახმად, როდესაც არსებობს ხელშეკრულების შესრულების შეუძლებლობა და სახეზეა ტვირთის გადაცემის ხელისშემშლელი გარემოებანი, გადამზიდველს შეუძლია ტვირთი გადმოტვირთოს უფლებამოსილი პირის ხარჯზე და ტვირთის შენახვა მიანდოს მესამე პირს. ასეთ შემთხვევაში საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დროს მესამე პირად ხშირად გვევლინება დანიშნულების აეროპორტი. ასევე, სამგზავრო ავიაგადაზიდვების დროს, როდესაც დანიშნულების პუნქტში მგზავრი ვერ ღებულობს ბარგს, იგი აეროპორტის შესაბამის სამსახურში ავსებს განაცხადს, რათა ამ სამსახურის დახმარებით მოძიებულ იქნეს დაკარგული ბარგი. აღნიშნული სამსახური გადამყვან-გადამზიდველთან თანამშრომლობის შედეგად, უზრუნველყოფს ბარგის მოძიებას და მგზავრისთვის გადაცემას.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეებთან მჭიდრო კავშირში მყოფ ავიასაწარმოთაგან აღსანიშნავია სააგენტოები – ტურ-ოპერატორები, რომელთა მეშვეობითაც ბილეთები იყიდება.

ავიაკომპანიის მიერ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საკუთარი საშუალებებით რეალიზაციის ქვეშ იგულისხმება ავიაგადამზიდველის მიერ თავისი და სახელშეკრულებო ავიაპროდუქციის რეალიზაციის წარმოება საკუთარი ქსელით საკუთარ ქვეყანაში, ხოლო ფრენის შესრულების ქვეყნებში თავისი წარმომადგენლობების მეშვეობით.

ავიადისტრიბუტორად ჩვენ შემთხვევაში მოიაზრება ფირმა, რომელიც ამა თუ იმ ავიაკომპანიასთან წინასწარ დადებული ხელშეკრულების თანახმად ახორციელებს მათი სამგზავრო მოცულობის რეალიზაციას და ამისათვის საკომისიოს სახით ღებულობს თითოეული რეალიზებული ავიაბილეთისათვის გარკვეულ გასამრჯელოს. ასეთ ფირმებად გვევლინებიან ტურისტული სააგენტოები და ავიასააგენტოები.

ავიადისტრიბუტორი არ აწარმოებს არანაირ პროდუქციას. მისი საქმიანობის ძირითადი მიზანია, ავიამოცულობათა მაქსიმალურად

ეფექტური რეალიზება. მისი შემოსავლის ძირითადი წყაროა საკომისიო გადასახადი, რომელსაც ავიაკომპანია უხდის სააგენტოს თითოეული გაყიდული ავიაბილეთიდან და მარჟინალური მოგება, რომელიც წარმოადგენს სხვაობას ავიაბილეთის გაყიდვის ტარიფსა და ავიაკომპანიის მიერ შეთავაზებული ნეტო-ტარიფს შორის. ნეტო-ტარიფთან მუშაობისას ავიადისტრიბუტორს ბილეთების რეალიზაციის დროს შესაძლებლობა ეძლევა მისთვის სასურველი ელასტიური სატარიფო პოლიტიკის გატარებისა, რაც აუცილებლად უნდა აკმაყოფილებდეს, როგორც მგზავრის, ისევე ავიაკომპანიის ინტერესებს. ავიატარიფი არ უნდა სცილდებოდეს იმ ჩარჩოებს, რომელსაც ავიაკომპანია უწესებს დისტრიბუტორს ტარიფის ცვალებადობასთან მიმართებაში.

გადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეკრულების მონაწილეთა სამართლებრივი სტატუსის განხილვისას, შეგვიძლია დავასკვნათ:

- მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, სამოქალაქო ავიაციაში ლიზინგის ხელშეკრულების ფართო გამოყენებიდან გამომდინარე, საჰაერო კოდექსის პირველ მუხლში დამატებით მივუთითოთ იმის შესახებ, რომ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტად შეიძლება გვევლინებოდეს საწარმო, რომელიც ლიზინგის ხელშეკრულების საფუძველზე სარგებლობს საჰაერო ხომალდით.
- გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილე მხარეებს განეკუთვნება: გადამყვან-გადამზიდველი, მგზავრი და ტვირთის გამგზავნი. ტვირთის მიმღები მხოლოდ მაშინ მოიაზრება ხელშეკრულების მონაწილე მხარედ, თუ ტვირთის გამზავნი და მიმღები ერთი და იგივე პირია.
- სატვირთო გადაზიდვის ხელშეკრულება მესამე პირთა სასარგებლოდ დადებულ ხელშეკრულებათა რიცხვს განეკუთვნება. ამასთან, აღნიშნულს მხოლოდ მაშინ ექნება ადგილი, თუ ტვირთის გამგზავნი და ტვირთის მიმღები სხვადასხვა პირია.
- გადამყვან-გადამზიდველის სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრისას უფრო მართებულია „ერთი გადამზიდველის“ კონცეფციის გამოყენება, რომლის მიხედვითაც პირველი გადამყვან-გადამზიდველი გამოდის სხვა ყველა გადამზიდველის სახელით,

როგორც მათი წარმომადგენელი. ამასთან ერთად, პირველ და მომდევნო გადამზიდველებს შორის დამატებით უნდა იყოს დადებული ხელშეკრულებები, რათა დავის არსებობის შემთხვევაში მათ შორის ურთიერთობა შეუფერხებლად მოწესრიგდეს.

§4. კონცესიები თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში[299]

მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში კონცესიების როლი თანდათან იზრდება. თუკი XX საუკუნის განმავლობაში იგი ძირითადად ბუნებრივი რესურსების ასათვისებლად გამოიყენებოდა, 90-იანი წლებიდან კონცესიის პირობებით ექსპლოატაციაში გადაეცემა მრავალი სახეობის სახელმწიფო ქონება.

კონცენსიური შეთანხმების ობიექტებად, უპირველეს ყოვლისა, გვევლინებიან ისეთი სოციალური მნიშვნელობის ობიექტები, რომელთა პრივატიზება არ შეიძლება. კერძოდ: აეროდრომები, რკინიგზა, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სისტემები, ინფრასტრუქტურის, განათლების, კულტურის და ჯანდაცვის ობიექტები.

კონცესიების მთავარი მიზანია, თავიდან აგვაცილოს ბუნებრივი მონოპოლიები. კონკურენტუნარიან ბაზრებზე პირდაპირი კონკურენცია კონცესიების გარეშეც შესაძლებელია. ამიტომ, კონცესიის გაცემამდე მთავრობამ უნდა განსაზღვროს შესაძლებელია თუ არა პირდაპირი კონკურენცია ამა თუ იმ სფეროში კონცესიის გარეშე და რისი მიღწევაა შესაძლებელი ბაზრის სტრუქტურის რეფორმირებით.

მთავრობა ხშირად აძლევს კონცესიონერს ექსკლუზიურ უფლებებს. ხშირ შემთხვევაში ეს არასასურველია, რადგან ბაზარზე ახალი კონკურენტის გამოჩენა აძლიერებს პირდაპირ კონკურენციას. ამასთანავე, ექსკლუზიური უფლებების გაცემის ძირითადი მიზნები, როგორებიცაა კერძო ოპერატორისათვის უფრო ხელსაყრელი პირობების შეთავაზება ან სოციალურ-ეკონომიკური პრობლემის გადაჭ-

[299] აღნიშნული კვლევა მომზადებულია ბიზნეს-ადმინისტრირების დოქტორ, პროფესორ გულნარა იმედაშვილთან ერთად

რა, შესაძლებელია სხვა ალტერნატიული საშუალებებითაც.

მხარეებს შორის რისკის გადანაწილება საკონცესიო კონტრაქტის ბირთვს წარმოადგენს, რომლის თეორიული პრინციპია: კონკრეტული რისკი უნდა აიღოს იმ მხარემ, რომელსაც უკეთ შეუძლია ამ რისკის მართვა, კონტროლი და მისი დაზღვევა. კონცესიის კიდევ ერთ მნიშვნელოვან სირთულეს წარმოადგენს ის, რომ მან უნდა დააბალანსოს არსებული სახელშეკრულებო პირობები და მათი მოდიფიკაციის საზღვრები. მაგალითად, შესაძლებელი უნდა იყოს სამოქმედო მიზნების ხელმეორედ მოლაპარაკება წინასწარ განსაზღვრული და ზუსტი პროცედურის მიხედვით. ჩვეულებრივ, მთავარი ყურადღება უნდა მიექცეს საბოლოო შედეგს და არა შედეგის მიღწევის გზებს. ეს საშუალებას მოგვცემს უფრო მოქნილი გავხადოთ კონცესიონერის საქმიანობა.

კონცესიის საგნის გადაცემისას უპირატესობა უნდა მიენიჭოთ ისეთ მექანიზმებს, რომლებიც ხელს უწყობენ კონკურენციას კონკრეტულ ბაზარზე. ზოგ შემთხვევაში მხარეთათვის მისაღებია წინასწარ შეთანხმებული ისეთი მექანიზმების გამოყენება, როგორიცაა ბენჩმარკინგი და სხვა კონტრაქტორებისათვის პროექტის განხორციელებაში მონაწილეობის მიღების შესაძლებლობა.

საყურადღებოა ეკონომიკის იმ სეგმენტის სიღრმისეული ანალიზი, სადაც გამოიყენება კონცესია, ვინაიდან შესაძლოა სრული პრივატიზაცია იყოს უფრო მისაღები, ვიდრე საკონცესიო ხელშეკრულების დადება. ნებისმიერ შემთხვევაში მთავრობა ინარჩუნებს პოლიტიკის განსაზღვრის უფლებას.

მთავრობა პრივატიზების ნაცვლად კონცესიით გადასცემს აქტივებს, თუ ტექნოლოგიური ინოვაცია შექმნის ან ხელს შეუწყობს მონოპოლიის განვითარებას. აქედან გამომდინარე, თუ კონცესია საშუალებას აძლევს კონცესიონერს, მოიზიდოს ფინანსები, მაშინ ბაზრების დიდი ნაწილი შეიძლება კონცესიების საშუალებით ფუნქციონირებდეს. მიუხედავად ამისა, მომსახურების ზოგიერთი სახეობა კონცესირებას არ ექვემდებარება. ეს მოიცავს ინფრასტრუქტურას, რომელიც არ შეიძლება გადაეცეს კერძო ოპერატორს ექსკლუზიური უფლებით და ისეთ მომსახურებას, რომელიც მთავრობის სტრატე-

გიული, უშიშროებისა და უსაფრთხოების ინტერესებშია (მაგ., პორტებისა და აეროპორტების კონტროლი).

ხშირ შემთხვევაში მომსახურება შესაძლოა გასწიოს კერძო კომპანიამ თავის საკუთრებაში მყოფი აქტივების ან კონცესიის მეშვეობით. ამავდროულად, მთავრობა იტოვებს ამ საქმიანობის მარეგულირებლის როლს, რათა მართოს სატრანსპორტო პილიტიკა და შექმნას ყველასათვის ხელმისაწვდომი სატრანსპორტო ქსელი.

იმ ობიექტების ექსკლუზიური უფლებით გადაცემა, რომლებიც განკუთვნილია კონცესიონირებისათვის, როგორებიცაა, აეროპორტები, პორტებსა და გზატკეცილებთან შექმნას ხელსაყრელი საინვესტიციო გარემო და მოიზიდოს პოტენციური ინვესტორები. გარკვეულ სირთულეს წარმოადგენს კონცესიის პირობებით ისეთი საქმიანობის განხორციელება, რომელიც დაკავშირებულია ადგილობრივ ბაზარზე შემოსავლების ეროვნულ ვალუტაში მიღებასთან, როდესაც არ არსებობს სავალუტო კურსის მერყეობისაგან დაცვის მექანიზმი. სავალუტო კურსის მერყეობა გავლენას ახდენს კონცესიონერზე, როდესაც ის იძენს აქტივებს ან იღებს სესხს საერთაშორისო ბაზრებზე ქვეყნის გარეთ. ეს ნიშნავს, რომ სავალუტო რისკი გადადის მომხმარებლებზე, რაც მათ საზიანოდ ზრდის ფასებს.

განსხვავებულია დამოკიდებულება, როდესაც მთავრობა კონცესიით გასცემს ახალი ობიექტის მშენებლობისა და ოპერირების უფლებას, ან ახალი სახის მომსახურებას. აქ თავის მნიშვნელობას ინარჩუნებს კონკურენცია ტრანსპორტისა და უძრავი ქონების ბაზრებზე. ეს შეიძლება ნაწილობრივ მიღწეულ იქნეს კონკურსანტებისადმი იმის მოთხოვნით, რომ მათ თავიანთ კონსორციუმებში შეიყვანონ სატრანსპორტო და უძრავი ქონების კომპანიები (ოპერატორები). კონცესიონერებისათვის მომგებიანი იქნება, თუ უძრავი ქონების ბიზნესის განვითარება განაპირობებს მოთხოვნას სატრანსპორტო საშუალებებზე. მაგრამ, ამასთანავე უნდა გავითვალისწინოთ ის საფრთხე, რომელიც წარმოიქმნება ტრანსპორტისა და უძრავი ქონების ერთ კონცესიაში გაერთიანებით:

თუ ტრანსპორტის განვითარება დაკავშირებულია მომგებიანი უძრავი ქონების განვითარებასთან, არასაკმარისი ყურადღება დაე-

თმობა სატრანსპორტო ობიექტს და კონცესიონერს შესაძლოა, არ ჰქონდეს საკმარისი მოტივაცია, ეფექტურად და ხარისხიანად იმოქმედოს, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც მას აუნაზღაურდება განვითარებისა და მშენებლობის საფასური.

ძნელია, განისაზღვროს კონცესიისათვის შესაფერისი ხანგრძლივობა, როდესაც ერთად ხდება მიწისა (ან საჰაერო სივრცის) და სატრანსპორტო ობიექტის კონცესირება.

როდესაც კონცესია შეიცავს მიწას ან განვითარების უფლებებს, მაშინ კონცესიონერებს შეუძლიათ, დააწესონ მონოპოლიური საიჯარო გადასახადი კომერციულ საქმიანობაზე, ისეთზე როგორიცაა, ბენზინის გასამართი სადგურები გზატკეცილებზე.

ამასთან, გასათვალისწინებელია სახელმწიფო სექტორის არაჯეროვანი ფუნქციონირების შედეგად მიღებული ისეთი შემაფერხებელი ფაქტორები, როგორებიცაა თანამშრომელთა ზედმეტი რაოდენობა, კადრების მომზადება, გარემოს დაბინძურების საკითხები და ა.შ., რომლებიც იზოლირებული უნდა იყოს კონცესიის სხვა ელემენტებისაგან. მათი გამოსწორება საკუთარ თავზე უნდა აიღოს მთავრობამ ან კონცესიონერმა.

ტვირთების გადაზიდვის შემთხვევაში, როდესაც ბაზარზე დომინირებს ერთი გადამზიდველი და მას მონოპოლიური მდგომარეობა უკავია, ეს შესაძლებლობას აძლევს მას ბაზარს უკარნახოს ტარიფები და მომსახურების ხარისხი, მაშინ მომხმარებელი მასზე დამოკიდებული ხდება. ამ სიტუაციის გამოსასწორებლად მთავრობას შეუძლია დააწესოს კონცესია იმ მარშრუტზე, რომელზეც ტვირთგამგზავნს მონოპოლიური მდგომარეობა უკავია. ასეთი სახის კონცესიის მიღების ყველაზე აშკარა კანდიდატი არის ტვირთგამგზავნების კონსორციუმი, რადგან მას ეფექტური მუშაობის მოტივაცია აქვს. მიუხედავად ამისა, ხელშეკრულება უნდა იცავდეს სხვა ტვირთგამგზავნებისა და გადამზიდველების ინტერესებსაც. ზოგადი კონცესიის კიდევ ერთი ალტერნატივაა საერთო სახის კონცესიის გაცემა, რაც ტვირთგამგზავნს უფლებას უნდა აძლევდეს, ობიექტის მოხმარების დამატებითი, რეგულირებადი გადასახადის პირობით, გამოიყენოს თავის მფლობელობაში მყოფი აქტივები მოცემული

პროექტის განსახორციელებლად.

კონცესიის წარმატება დამოკიდებულია კომპანის უნარზე მოიზიდოს პროექტისათვის საჭირო კაპიტალი. საკონტრაქტო ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად კომპანიებს შესაძლოა დასჭირდეთ კაპიტალის სესხება მხოლოდ ოპერირების უფლებაზე, მაგალითად ტექნიკის შესაცვლელად. კერძო ოპერატორები იმ შემთხვევაში ჩადებენ ინვესტიციას ამ პროექტში, თუ ისინი ფიქრობენ, რომ ინვესტიციაზე ამონაგები, ტოლი იქნება იმ მოგებისა, რომელსაც ისინი შესაბამისი რისკის პირობებში სხვაგანაც მიიღებდნენ. მთავრობას თავის მხრივ სურს სტაბილური საკონცესიო ხელშეკრულება. ორივე მხარეს სჭირდება იმის ცოდნა, თუ რა დონის რისკი ახლავს პროექტს და მოსალოდნელი მოგების ოდენობა.

კერძო კაპიტალისათვის დამახასიათებელია ის, რომ კონცესიის სავარაუდო მოგების პროგნოზი უნდა იყოს გათვლილი მაღალ დონეზე, რათა გაადვილდეს დაფინანსება. ინვესტორები ყოველთვის ითხოვენ, რომ საკონცესიო პროექტის შესწავლა და ანალიზი განხორციელდეს „საერთაშორისოდ აღიარებული დამოუკიდებელი ექსპერტების მიერ». დაფინანსების მიღება ასევე დამოკიდებულია კონცესიაში პასუხისმგებლობის განსაზღვრასა და განაწილებაზე. სხვა კრიტერიუმები მოიცავს: სამთავრობო გარანტიებს, ხელშეკრულების ხანგრძლივობას, შემოსავლების უსაფრთხოებას, გირაოს ბაზრის არსებობას, შემოსავლების უცხოურ ვალუტასთან დამოკიდებულებას, ხელშეკრულების დასრულებისა და შეჩერების პირობებს.

წარმატებული კონცესიის პროექტისათვის აუცილებელია, ყურადღება მიექცეს ყოველ ელემენტს, რათა თავი ავარიდოთ საკანონმდებლო გართულებებს. საჭიროა ყველა ელემენტისადმი ინდივიდუალური მიდგომა, რადგან არ არსებობს ერთიანი წინასწარ განსაზღვრული სქემა წარმატებული კონცესიის მისაღწევად.

კონცესირების ერთ-ერთი მთავარი მიზანია, სახელმწიფოს მიერ პოლიტიკური ჩარევის ალბათობის შემცირება, რაც შესაძლოა გამოიხატოს მთავრობის მიერ მომსახურების ტარიფების დაწესებაში.

თუ მთავრობას კონცესია სჭირდება საზოგადოებისათვის მომ-

სახურების გასაიაფებლად, იგი იხელმძღვანელებს ყველაზე მაღალი ფისკალური სარგებლის კრიტერიუმით. თუ ფასები ფიქსირებული არ არის საკონკურსო დოკუმენტაციაში, კონკურენცია შეიძლება წარიმართოს მონოპოლიური ფასის საფუძველზე. თუ კონცესიონერი განიცდის კონკურენციას სხვა რომელიმე ოპერატორის ან სატრანსპორტო სახეობის მხრიდან, მაშინ იგი ვერ დაუწესებს მომხმარებლებს მონოპოლიურ ფასს და შესაბამისად მომხმარებლები ისარგებლებენ კონკურენტული ტარიფით.

სიტუაცია უფრო მარტივია, როდესაც მთავრობა აწესებს ტარიფს და კანდიდატები შეირჩევიან იმის მიხედვით, თუ რომელ მათგანს შეუძლია მომსახურების გაწევა მინიმალურ ფასად. ეს ჩვეულებრივი პრაქტიკაა სამგზავრო ტრანსპორტისათვის და შესაძლებელია მისი გამოყენება ინფრასტრუქტურაშიც. როდესაც ასეთი პრაქტიკაა გამოყენებული, მთავრობა განსაზღვრავს ხელშეკრულების პირობებს. იმისათვის, რომ ხელშეკრულება შესრულდეს, მასში უნდა ჩაიდოს საჯარიმო სანქციები და წამახალისებელი პირობები.

უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება შემოსავლებთან დაკავშირებული რისკის შეფასებას. როდესაც შემოსავლებს იღებს ოპერატორი, მაშინ ხარჯებიც და რისკიც მას ეკუთვნის. როდესაც შემოსავლებს იღებს მთავრობა, მაშინ კონცესიონერს ეკუთვნის დანახარჯის რისკი, ხოლო მთავრობას - შემოსავლის რისკი.

ბრიტანული და სხვა სამგზავრო ტრანსპორტის კონცესიების მაგალითიდან გამომდინარე, რაც უფრო მეტ კანდიდატებს იზიდავენ კონცესიები, კონტრაქტის ფასიც უფრო კონკურენტულია. ზოგ შემთხვევაში კონცესიის პრინციპების ჩამოყალიბებით მთავრობა პროექტის დეტალების გადმოცემის ნაცვლად აღწერს გადასაჭრელ პრობლემებს და სთხოვს კონკურსანტებს, დეტალურად მოამზადონ თავიანთი შეთავაზება და წარმოადგინონ კონკურსის დროს. ზოგჯერ ისინი აქვეყნებენ დეტალურ მოთხოვნებს, თუ რას უნდა აკმაყოფილებდეს საკონკურსო წინადადება (როგორიცაა, მაქსიმალური ხარჯი და მინიმალური მომსახურება). სხვა შემთხვევებში პრობლემა გადმოცემულია ზოგადი პირობების სახით. ასეთ დროს მთავრობა მოითხოვს ყოველი წინადადების დეტალურ განხილვას

ექსპერტების მიერ. მიუხედავად იმისა, რომ ასეთი მიდგომა ნაკლებად გამჭვირვალეა, ის საშუალებას იძლევა, კონკურსანტებმა მოძებნონ ინოვაციური გადაწყვეტილებები და არც ერთი წინადადება არ იყოს უგულებელყოფილი ბიუროკრატიული შეზღუდვების გამო. საკონცესიო ხელშეკრულების ფორმატი უზრუნველყოფს მთავრობის მიერ საზოგადოების წინაშე თავისი ვალდებულებების ეფექტურად განხორციელების საუკეთესო მექანიზმს.

კონცესიის პერიოდის ბოლო წლები ძალიან მნიშვნელოვანია, რადგან ეს ის დროა, როდესაც კომპანია იღებს ინფრასტრუქტურაში თავის მიერ ჩატარებული ინვესტიციის შედეგს, რომელიც კონცესიის პერიოდზე გაცილებით ხანგრძლივი უნდა იყოს. აქედან გამომდინარე, ხელშეკრულება უნდა შეიცავდეს პუნქტებს, რომლებიც განსაზღვრავენ, რომ თუ კომპანია ვერ შეძლებს ობიექტებისა და მომსახურების სათანადო დონეზე შენარჩუნებას კონცესიის ბოლო წლებში, მაშინ ეს ობიექტები მათ ჩამოერთმევათ მთავრობის მიერ და კონცესიონერები ვალდებულნი იქნებიან გადაიხადონ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ჯარიმები.

იმის გამო, რომ კონცესიის მიზანია, კერძო სექტორის ჩართვა სატრანსპორტო მომსახურებაში, კონცესიის ხელშეკრულების ძალაში შესვლის შემდეგ მთავრობის კონტროლი უნდა შეიზღუდოს, ამიტომ ხელშეკრულება უნდა იყოს დეტალური და გასაგები, განსაკუთრებით გრძელვადიანი ხელშეკრულების დროს. მკაფიოდ უნდა განისაზღვროს კომპეტენციები და თითოეულ მხარეს უნდა შესწევდეს უნარი, განახორციელოს ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებები. მთავრობის როლი ხელშეკრულების დამთავრების შემდეგ საკმაოდ მნიშვნელოვანია. ის მოიცავს:

მთავრობის ზედამხედველობას - მთავრობის კომპეტენციაა, რომ უზრუნველყოს კონცესიონერის მიერ გადასახადის გამოთვლის მეთოდის სწორი ფორმულის დადგენა და მისი გამოყენება განსაზღვრულ ვადაში. ჯარიმების განმსაზღვრელი პირობები, კონცესიის მსგავსად, ძალაში უნდა შევიდეს ხელშეკრულების მიღებისას.

მიწით უზრუნველყოფას - როგორც წესი, მთავრობა ფლობს მიწას და გასცემს მას იჯარით კონცესიონერზე. ეს შეიძლება მრა-

ვალნაირად განხორციელდეს. ხელშეკრულებაში შეიძლება აღნიშნული იყოს, რომ მთავრობამ უნდა უზრუნველყოს მიწის შესყიდვა გარკვეული დროით.

თანამშრომელთათვის კომპენსაციების გადახდას - რიგ შემთხვევებში მთავრობა პასუხისმგებლობას იღებს თავის თავზე ტრანსპორტის სფეროში დასაქმებულთა წინაშე, თუ კონცესიონერს სურს მათი განთავისუფლება. ზოგიერთი კონცესია საკონკურსო კრიტერიუმის სახით აწესებს შესანარჩუნებელი სამუშაო ადგილების რაოდენობას. ხანგრძლივი ხელშეკრულების შემთხვევაში კონცესიონერებს მომსახურების ხარისხის შესანარჩუნებლად სჭირდებათ ინვესტირება. პორტის, აეროპორტისა და რკინიგზის კონცესიებისას კონცესიონერი ინვესტირებას ახორციელებს დამხმარე აქტივებში, რომელთა სიცოცხლის ხანგრძლივობა აღემატება კონცესიის პერიოდს. ასეთი ქმედების წახალისებისათვის მთავრობამ წინასწარი შეთანხმებით შესაძლოა, აანაზღაუროს ინვესტიციები.

კონცესია სახელმწიფოებისთვის მიმზიდველია იმდენად, რამდენადაც იგი საშუალებას იძლევა მოიზიდოს კერძო ინვესტორი ისე, რომ არ დაკარგოს ინფრასტრუქტურაზე კონტროლი და ხელშეკრულების ვადის დასრულების შემდეგ დაიბრუნოს საკუთრება ამ ობიექტებზე სქემის- „BOT: Built-Operate-Transfer" შესაბამისად.

მსოფლიო ბანკის შეფასებით 1990 წლიდან დღემდე მსოფლიოში ხელმოწერილ იქნა 80-ზე მეტი საკონცესიო შეთანხმება აეროდრომებისა და აეროპორტების ინფრასტრუქტურული ობიექტების (ძირითადად ახალი სამგზავრო ტერმინალების) მშენებლობის, მოდერნიზაციისა და თანამედროვე ტექნიკური აღჭურვის მიზნით. დღეისათვის ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპაში მსხვილი კონცესიური პროექტები განხორციელდა ტირანას (ალბანეთი), სკოპიეს (მაკედონია), ვარნისა და ბურგასის (ბულგარეთი), ერევნის (სომხეთი), თბილისისა და ბათუმის აეროპორტებში.

ფრიად მნიშვნელოვანია, რომ ქვეყნების მთავრობებმა გაითავისონ უდიდესი პასუხისმგებლობა, რომელიც მათ ეკისრებათ საკონცესიო ხელშეკრულების გაფორმებისას, ისეთი სახის სტრატეგიული დანიშნულების ობიექტებზე, როგორიცაა საჰაერო ტრანსპორტის

მიწისზედა ინფრასტრუქტურა რომ არ განმეორდეს ისეთივე გაუგებრობანი, რაც დაშვებული იყო თურქულ „ტავ და ურბანი» კომპანიასა და საქართველოს მაშინდელ ხელისუფლებას შორის გაფორმებულ ხელშეკრულებაში, რის გამოც აუცილებელი გახდა მრავალი წლის განმავლობაში ხელშეკრულების პირობების რამოდენიმეჯერ გადახედვა და მათი შეცვლა - დაზუსტება.

როგორც ცნობილია, თურქული „ტავ და ურბანი», რომელიც «ტავ ჯორჯიას» დამფუძნებელი კომპანიაა, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში 15-წლიანი მართვის უფლებით 2005 წელს შემოვიდა. თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ახალი სამგზავრო ტერმინალის აშენებაზე თურქულმა კომპანიამ 62 მილიონი აშშ დოლარი დახარჯა და გადასცა ექსპლოატაციაში 2007 წელს. კომპანიამ ასევე 15 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიცია განახორციელა ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის რეკონსტრუქციაზე. როგორც ცნობილია, „ტავ და ურბანმა» საქართველოში სულ 95 მლნ დოლარის ოდენობის ინვესტიცია უნდა განახორციელოს.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში კომპანია «ტავ ჯორჯიას» ახალი ასაფრენი ზოლის რეკონსტრუქციის შემდეგ «ტავ ჯორჯიას» თბილისის აეროპორტის მართვის უფლება გაუხანგრძლივდა. ხელშეკრულება მართვის უფლების 10 წლითა და 9 თვით გაგრძელებასთან დაკავშირებით «ტავ ჯორჯიასა» და სახელმწიფოს მფლობელობაში მყოფ «საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას» შორის გაფორმდა. დოკუმენტის თანახმად „ტავ ჯორჯიას“ თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი მართვაში 2037 წლის ნაცვლად 2027 წლამდე გადაეცა. ხელშეკრულების ახალი ვერსია მოიცავს კონკრეტულ ვალდებულებებს და აღსრულების მექანიზმებს ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციისა და მოვლა-პატრონობის თაობაზე. ახალი ხელშეკრულებით, „ტავს» განესაზღვრა ისეთი ვალდებულებები, რაც 2005 წელს გაფორმებულ ხელშეკრულებაში გათვალისწინებული არ იყო, უპირველესად, ეს ეხება ასაფრენი და დასაფრენი ზოლის რეკონსტრუქციას და დამატებას, რაც თანამედროვე პირობებში უკვე განხორციელდა.

2018 წელს მიღებულ იქნა კანონი „საჯარო და კერძო თანამშ-

რომლობის შესახებ“ კანონი ადგენს საჯარო და კერძო თანამშრომლობის სამართლებრივ საფუძვლებს, მათ შორის საჯარო და კერძო თანამშრომლობის პროექტის შემუშავებასა და განხორციელებასთან დაკავშირებულ წესებსა და პროცედურებს, საჯარო და კერძო თანამშრომლობის პრინციპებს, შესაბამის ინსტიტუციურ სისტემას, აგრეთვე საჯარო და კერძო თანამშრომლობასთან დაკავშირებულ სხვა საკითხებს. კანონის მოქმედება თანაბრად ვრცელდება კონცესიასა და არაკონცესიურ საჯარო და კერძო თანამშრომლობაზე.

კანონმა კიდევ უფრო მკაფიოდ განსაზღვრა კონცესიონერის ვალდებულებები და უფლებები, რამაც ხელი შეუწყო ჩვენს ქვეყანაში საკონცესიო შეთანხმების გამოყენების შესაძლებლობების გაფართოებას.

2001 წელს სომხეთის მთავრობამ კორპორაციასთან „Corporation America“ გააფორმა საკონცესიო ხელშეკრულება, რომლის მფლობელია სომხური წარმოშობის არგენტინელი მეწარმე ედუარდო ეურნეკიანი, ერევნის აეროპორტის „ზვარტნოცის“ 30 წლით კონცესიის ხელშეკრულებით გადაცემის თაობაზე. ხელშეკრულების თანახმად კონცესიონერს 2031 წლამდე აეროპორტის მოდერნიზაციისათვის (ითვალისწინებდა მის ტექნიკურ აღჭურვილობასა და მენეჯმენტს) უნდა მოეხდინა 100 მლნ. აშშ. დოლარის ინვესტირება. აეროპორტის განვითარების გეგმის შესაბამისად კორპორაციის მიერ განხორციელდა მთელი რიგი სამუშაოები, რამაც აეროპორტის მწარმოებლურობა გაზარდა და 2015 წლისათვის მიაღწია 3.8 მლნ. მგზავრს. (2014 წელს აეროპორტი „ზვარტნოცი“ მოემსახურა ბოლო 20 წლის განმავლობაში რეკორდული რაოდენობის მგზავრს -2მლნ-ს). ამ ხელშეკრულებით სომხეთის ხელისუფლება 30 წლით გათავისუფლდა აეროპორტის ინფრასტრუქტურის დაფინანსების ვალდებულებისაგან, რომელიც მთლიანად თავის თავზე აიღო კონცესიონერმა.

იმისათვის რომ 2025 წლისათვის მგზავრთა რაოდენობა 5მლნ-მდე გაზარდოს კომპანიის მენეჯმენტი უკვე დღეს ამუშავებს მომავლის გეგმას და ახორციელებს მის რეალიზებას. შედეგმაც არ დააყოვნა, 2013 წელს დუბაიში ჩატარდა მეორე საერთაშორისო გამოფენა

„განვითარებადი აეროპორტები-2013", სადაც ერევნის საერთაშორისო აეროპორტი „ზვარტნოცი" აღიარეს დსთ-ს სივრცეში საუკეთესო აეროპორტად.

ტირანას „ღინას" აეროპორტი შესაძლებელია კონცესიის სანიმუშო მაგალითად ჩაითვალოს. 2015 წლის აპრილის მდგომარეობით უკვე 10 წელია პრივატიზირებულია და მიუხედავად სკეპტიციზმისა, ყველაზე წარმატებულ შემთხვევად ითვლება. ალბანეთში ტირანას ღინას აეროპორტი 20 წლიანი „BOOT" კონცესიით აიღო კონსორციუმმა, რომელსაც უძღვება Hochtief (AviAlliance), რომელიც ფლობს საწესდებო კაპიტალის 47%-ს. კომპანიის სხვა აქციონერებია: Entwicklungsgesellschaft (31.7%) და ალბანურ-ამერიკული ფონდი (21.3%). აეროპორტის კომპანიის სახელია ტირანას საერთაშორისო აეროპორტი SHPK (TIA), რომელმაც დაისახა მიზნად ახალ აეროპორტში სტაბილურად მოეხდინა საოპერაციო პროცესების ოპტიმიზაცია და ექცია ის ალბანეთის ყველაზე გამართულ ინფრასტრუქტურულ საშუალებად. 2007 წელს აშენდა ახალი ტერმინალი მგზავრებისთვის. ამ პროექტს თან ახლდა გარკვეული რისკები. ალბანეთი იმ მომენტისთვის, კერძოდ 2005 წლისათვის ჯერ კიდევ პოლიტიკურად და ეკონომიკურად გარდამავალ ეტაპზე იმყოფებოდა. 2009 წლისა და 2013 წლის საყოველთაო არჩევნებმა ქვეყანას სტაბილურობა მოუტანა და დადგა ეკონომიკური ზრდის პერიოდი, ქვეყანაში საბოლოოდ დამკვიდრდა საბაზრო ეკონომიკა. საკონცესიო ხელშეკრულებამ აეროპორტს დიდი წარმატებები მოუტანა, ამაზე მეტყველებს მისი ძირითადი პარამეტრები. 2005 წელს, როდესაც „TIA"-მ გადაიბარა `Rinas~ აეროპორტი, მაშინ ის 600,000 მგზავრს ემსახურებოდა წელიწადში, მას შემდეგ მისი წარმადობა გაიზარდა და უკვე 2014 წლისთვის მგზავრთა რიცხვმა 1.8 მილიონს მიაღწია.

ბულგარეთი - სოფია, პლოვდივი, რუსე და გორნა ორაჰოვიცას აეროპორტების კონცესიები: 2015 წლის აპრილში ბულგარეთის ტრანსპორტის მინისტრმა განაცხადა რომ მთავრობა განიხილავს სოფიის აეროპორტის კონცესიის შესაძლებლობას. მთავრობამ მხარი დაუჭირა იმ მიდგომას რომ აეროპორტის ინფრასტრუქტურა საჭიროებს კომპლექსურ მოდერნიზაციას. თუკი დადებითად

გადაწყდება კონცესიის საკითხი, მაშინ, უპირველეს ყოვლისა, ამ საკითხის კოორდინაცია დაიწყება ევროკავშირის და ევროპის ცენტრალური ბანკის ერთობლივი ძალისხმევით. ბულგარეთის ეკონომიკის მინისტრი იმედოვნებს, რომ თუკი მოხდება კონცესიის მინიჭება, ის უფრო მეტად წარმატებული იქნება ვიდრე ვარნას და ბურგასის შემთხვევები.

ლიტვა ბალტიის სამი ქვეყნიდან ერთ-ერთი სახელმწიფოა, რომელსაც მნიშვნელოვანი ეკონომიკური წარმატებები აქვს, თუმცა პოლიტიკურად სენსიტიურ ზონაში იმყოფება. სამივე სახელწიფოზე მნიშვნელოვანი ნეგატიური გავლენა იქონია 2008-09 წლების ფინანსურმა კრიზისმა, თუმცა ლიტვამ მოახერხა მისი დაძლევა და ევროკავშირის ქვეყნებში ერთერთ ყველაზე სწრაფად მზარდ ეკონომიკად გადაიქცა. ლიტვის სტაბილური პროგრესი განპირობებულია ექსპორტის ზრდით, თუმცა რუსეთის ეკონომიკის დასუსტება აფერხებს ამ ტენდენციას. ლიტვა ევროზონას 2015 წლის 1 იანვარს შეუერთდა. დღეისათვის ლიტვა ტენდერს აცხადებს საოპერაციო კონცესიის ხელშეკრულებაზე ქვეყნის სამ აეროპორტზე (ვილნიუსი, კაუნასი და პალანგა), რომელიც 2014 წელს გაერთიანდა და ერთ სტრუქტურად ჩამოყალიბდა (ლიტვური აეროპორტები). ტრანსპორტის მინისტრი ხაზგასმით აცხადებს, რომ ეს ნაბიჯი არ გულისხმობს პრივატიზაციას და აეროპორტები კვლავინდებურად სახელმწოფოს მფლობელობაში დარჩება. სახელმწიფო იმედოვნებს რომ გამოჩნდება „ძლიერი უცხოური კომპანია“ რომლიც დაინტერესდება ამ წინადადებით და შემოიყვანს ახალ გადამზიდავებს, შექმნის და დანერგავს ახალ მარშრუტებს. „Air Lithuania“-ს წარუმატებლობის შემდეგ სახელმწოფო აღარ აპირებს ხელი შეუწყოს შემდგომ მცდელობას შეიქმნას „ფლაგმანი გადამზიდი“. მაგრამ ისმის კითხვა, თუკი ახალი მარშრუტების შემოღება და განვითარება არის ერთადერთი მიზანი, და აქვე არ არის ხსენება ინვესტირების ან მომსახურების დონის ამაღლების ხელშეკრულების თაობაზე, მაშინ უფრო შესაფერისი მარტივი მენეჯმენტ-ხელშეკრულება ხომ არ იქნებოდა ვიდრე შეთავაზებული კონცესია? უცხოელ ოპერატორს შეაფერხებს ის ფაქტი, რომ ეს სამი აეროპორტი გაერთიანდა იმისთვის რომ უკეთ ემუშა-

ვათ ერთობლივად, და არა იმისთვის, რომ გაეწიათ ერთმანეთისთვის კონკურენცია. ამ მომენტისთვის კი შემოიღეს ახალი საფასო სისტემა, რომელიც ყველა აეროპორტზე ერთნაირად ვრცელდება.

ბელგრადის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთნაკადმა 2015 წლისათვის მიაღწია 5,5 მლნ. მგზავრს, რაც 31%-ით მეტია წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით. მთავრობა გეგმავს მომდევნო ორი წლის განმავლობაში 20 მილიონი ევროს ინვესტირებას იმისათვის, რომ სახელმწიფომ მოიზიდოს პოტენციური ინვესტორი აეროპორტის კონცესიის პირობებით ამუშავებაზე. რათა კიდევ უფრო გაფართოვდეს აეროპორტის ინფრასტრუქტურა და მოხდეს მისი მოდერნიზაცია. ფირმა „Vinci" უკვე აცხადებს ინტერესს ამ წინადადების მიმართ.

დასკვნის სახით შეიძლება ჩამოვაყალიბოთ:

– წარმატებული კონცესიის საფუძველს წარმოადგენს იმის ცოდნა, თუ რა კავშირია გადაწყვეტილების მიღების კრიტერიუმებსა და მათ ერთობლიობას შორის (მაგ. მოკლევადიანი და დაბალი ტარიფის კონცესია წარმატებული ვერ იქნება);

– კრიტერიუმების გამჭვირვალობა აუცილებელია. ხშირად შესაძლებელია კრიტერიუმების მინიმუმამდე დაყვანა. ეს ხდება კონცესიის ზოგიერთი მიზნის როგორც სტანდარტის ან კონტრაქტის ერთ-ერთი პირობის სახით წარმოდგენით. თუ კრიტერიუმების შემცირება არ ხერხდება, მაშინ მათ უნდა მიესადაგოს მათი ფულადი სახის განმსაზღვრელი გარკვეული წონა;

– მთავრობამ მუდმივად უნდა შეამოწმოს კრიტერიუმები კონცესიის შექმნისას დასახული არასასურველი მოტივაციების მოსასპობად. ტრანსპორტის კონცესიის სირთულის გამო, განსაკუთრებით ტარიფის სტრუქტურაში, მშენებლობისა და მომსახურების სფეროებში, პრობლემები შეიძლება თვალსაჩინო არ იყოს, სანამ ყველა დეტალი არ დაიხვეწება;

– თანამედროვე ეტაპზე აეროპორტების კომერციულ საქმიანობაში შემოსავლების ძირითად წყაროს წარმოადგენს არასაავიაციო საქმიანობა და აეროსანავიგაციო მომსახურება, რაც აუცილებლად უნდა იქნეს გათვალისწინებული საკონცესიო ხელშეკრულების

დადებისას;

– ჩვენი აზრით, აეროპორტების მოდერნიზაციის განხორციელების პროცესში მნიშვნელოვან პრობლემას წარმოადგენს გრძელლვადიანი დაფინანსების 15-25 წელი) მოზიდვა. მსოფლიო პრაქტიკაში კონცესიის მექანიზმის გამოყენება ხშირად დაკავშირებულია ინფრასტრუქტურულ ობლიგაციებთან. აშშ-სა და სხვა განვითარებულ ქვეყნებში ინფრასტრუქტურულ ობლიგაციებს უშვებენ, როგორც სახელისუფლებო ორგანოები, ასევე კერძო ინვესტორები. ისინი მაღალი საიმედობით გამოირჩევიან და ინვესტორებისთვის მოაქვთ გარანტირებული შემოსავალი. მიგვაჩნია, რომ საქართველოშიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას სახელმწიფო და კერძო ობლიგაციები, როგორც დიდი საინვესტიციო-საკონცესიო პროექტების დაფინანსების დამატებითი წყარო.

§5. თანამედროვე საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის პრობლემებისა და პერსპექტივების ანალიზი

საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (იატა) გამოყოფს საავიაციო ინდუსტრიის 5 რეგიონს: ევროპა, ჩრდილოეთ და სამხრეთ ამერიკა, აფრიკა და შუა აღმოსავლეთი, ჩინეთი და ჩრდილოეთ აზია და აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონი. მიუხედავად იმისა, რომ იატა ამერიკის ორივე კონტინენტს ერთ რეგიონად განიხილავს, საავიაციო ინდუსტრიის მდგომარეობა მკვეთრად განსხვავდება ჩრდილოეთ და სამხრეთ ამერიკაში. მეტიც, ვერც კანადა და მით უმეტეს ვერც მექსიკა ვერ უწევენ კონკურენციას აშშ-ს საავიაციო ბაზარს. ძლიერი მენეჯმენტი, ფინანსების მიზანმიმართული მართვა, ეფექტური და პროდუქტიული სამუშაო ძალა, შეუჩერებელი ფრენები, ხარჯების ეფექტური მართვა და გამართული სამარშრუტო სისტემა არის ის ძირითადი ფაქტორები, რაც განაპირობებს აშშ-ს ავიაკომპანიების წარმატებას და სხვა ქვეყნების ავიაკომპანიებთან მიმართებაში კონკურენტული უპირატესობის მოპოვებას.

კვლავ მძიმე მდგომარეობაა აფრიკაში საავიაციო ინდუსტრიის განვითარების თვალსაზრისით. გარდა იმისა, რომ აფრიკა „მდი-

დარია“ ყველაზე ღარიბი სახელმწიფოებით, ფაქტორები, რომლებიც ხელს უშლიან საავიაციო ინდუსტრიის განვითარებას ცხელ კონტინენტზე შემდეგია: საერთაშორისო ფრენების სიმცირე, კონტინენტის ქვეყნებს შორის სავიზო შეზღუდვების არსებობა. მიუხედავად ამისა, შუა აღმოსავლეთთან მჭიდრო კავშირი და ტურიზმის განვითარება სამომავლოდ აფრიკის ავიაციას ნათელ მომავალს უქადის.

შუა აღმოსავლეთის ავიაკომპანიებმა ბოლო წლებში იმაზე მეტი მოგება მიიღეს, ვიდრე ეს ევროპულმა ავიაკომპანიებმა შეძლეს. ბოლო წლებში სწორედ ამ რეგიონის საავიაციო ინდუსტრია გახდა ყველაზე სწრაფად მზარდი მსოფლიოში. უმთავრესი მიზეზი კი, კვლავ და კვლავ რეგიონში დიდი რაოდენობით ნავთობის არსებობაა. კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მიზეზი მომსახურების მრავალფეროვნებაა.

„შუა აღმოსავლეთში შევხვდებით უმაღლესი ხარისხისა და კლასის ავიაკომპანიებს, (მაგ. Qatar-Airways) რომელთა მომსახურების ფასიც საკმაოდ მაღალია და ასევე შევხვდებით დაბალბიუჯეტიან ავიაკომპანიებს (მაგ. flydubai), რომელთა მთავარ სტრატეგიას დაბალი დანახარჯებით ლიდერობა წარმოადგენს“[300].

როგორც ყველა სფეროში, საავიაციო ინდუსტრიაშიც ჩინეთის საბაზრო წილი მსოფლიოს მასშტაბით სწრაფად მზარდია და, როგორც ეკონომისტები ვარაუდობენ, უახლოეს წლებში გადაასწრებს აშშ-სას. ჩინეთის გარდა, მსოფლიოს საავიაციო ინდუსტრიაში მნიშვნელოვან ცვლილებებს შეიტანს ინდოეთიც. ცხადია, უმთავრესი მიზეზი მგზავრთა ძალიან დიდი რაოდენობის არსებობაა ამ ქვეყნებში.

„ევროკავშირის არსებობა ამარტივებს ავიაკომპანიათა საქმიანობას და, შესაბამისად, მგზავრთა გადაყვანა ერთი ქვეყნიდან მეორეში იმაზე ნაკლებ დანახარჯებთანაა დაკავშირებული, ვიდრე ეს სხვა კონტინენტებზე ხდება.“[301]

[300] ალექს დიხტერი (McKinsey & Company-ის დირექტორი), სიბრენ ჰაჰნი, დომინიკ მაქსველი – „ზამთარი მოდის: ევროპული ავიაციის მომავალი და თუ როგორ გადავურჩეთ მას <www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/winter-is-coming-thefuture-of-european-aviation-and-how-to-survive-it>

[301] ჰასან ელ-ჰური (ეროვნული საავიაციო სერვისის (NAS) აღმასრულებელი დირექტორი – „აფრიკის საავიაციო ინდუსტრიას პრობლემა აქვს, მაგრამ ეს შეიძლება იყოს მომავალი; <www.cnbcafrica.com/zdnl-mc/2018/02/16/africas-

ცხადია, ეს ბენეფიტები უნდა განაპირობებდეს ევროპული ავიაკომპანიების კონკურენტულ უპირატესობას სხვა ავიაკომპანიებთან მიმართებაში და ხშირ შემთხვევაში ასეცაა, მაგრამ, მიუხედავად ამისა, მაინც მნიშვნელოვანი პრობლემების წინაშე დგანან ევროპული ავიაკომპანიები.

დიდი ბრიტანეთი მსოფლიოს საავიაციო ბაზარზე ყველაზე დიდ წილს იკავებს აშშ-სა და ჩინეთის შემდეგ, შესაბამისად, მისი გავლენა ევროპის საავიაციო ინდუსტრიაზე ძალიან დიდია.

ყველაზე დატვირთული ევროპული აეროპორტები:

„ყველაზე ნათელი მაგალითი ევროკავშირისა და შვეიცარიის ურთიერთობაა. შვეიცარია არ არის ევროკავშირის წევრი ქვეყანა, თუმცა ეს ხელს არ უშლის ევროკავშირის წევრ ქვეყნებთან საავიაციო ურთიერთობების დამყარებას. ორმაგი რეგულირება გულისხმობს მთელი რიგი ახალი რეგულაციებისა და შეთანხმებების მიღწევას ევროკავშირსა და ბრიტანეთს შორის, რომელშიც მაქსიმალურად უნდა გაითვალისწინონ ორივე მხარის ინტერესები".[302]

„ევროპის საერთო საავიაციო სივრცე გულისხმობს შეთანხმებას ევროკავშირის ქვეყნებსა და ევროპის რამდენიმე სხვა ქვეყანას შორის, რომელიც ითვალისწინებს საავიაციო ბაზრის ლიბერალიზაციას და ნებას რთავს სხვადასხვა ქვეყნის ავიაკომპანიას განახორციელოს ფრენები შეუზღუდავად. ასეთ პირობებში ბრიტანეთი შეძლებს თავი აარიდოს ევროკავშირის რეგულაციებს და ამავდროულად შეინარჩუნოს ის მდგომარეობა საავიაციო ბაზარზე, რაც ბრექსიტამდე ჰქონდა"[303].

თანამედროვე ავიაციაში დღითიდღე ფეხს იკიდებს ავიაკომპანიების შერწყმისა თუ დიდი ავიაკომპანიების მიერ მცირე მოცულობის ავიაკომპანიების შეძენის ტენდენცია. პანდემიამდე ევროპის საავიაციო ბაზრის 40%-ს აკონტროლებდა ევროპის 4 უმსხვილესი

aviation-industry-problem-future>

[302] ჰენრიკ ჰოლოლეი (Mobility and Transport-ის გენერელური დირექტორი) – „რა მომავალი ელის ევროპულ ავიაციას?" <internationalairportreview.com/article/34929/henrik-hololei-european-aviation/>

[303] ჯოშუა უარნერი (მარკეტოლოგი) – „როგორ გავლენას მოახდენს ბრექსიტი საავიაციო ინდუსტრიაზე?" <ig.com/en-ch/shares-news/how-will-brexit-impact-airlines-and-the-wider-aviationindustry—180316>

ავიაკომპანია: Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM da IAG (International Airlines Group). ამერიკის ბაზარზე კი თითქმის 80%-ს აკონტროლებს 4 მთავარი გადამზიდავი: „Southwest", „Delta", „United" და „American Airlines"[304]. მთავარი პრობლემა, რაც ასეთ კონსოლიდაციას თან ახლავს არის ის, რომ ხდება საავიაციო ბაზრის გაერთფეროვნება, ფეხს ვეღარ იკიდებენ ახალი ავიაკომპანიები და ხდება მსხვილი კომპანიების მიერ მგზავრთა ყველა სეგმენტის მოზიდვა. ცხადია, ეს ზრდის ამ ავიაკომპანიების შემოსავალს, მაგრამ მცირდება კონკურენცია ავიაკომპანიებს შორის. საჭიროა ახალშექმნილ ან პატარა და საშუალო ავიაკომპანიებს მიეცეთ შესაძლებლობა გაზარდონ თავიანთი სეგმენტი და მეტი მგზავრი მოიზიდონ, რათა გაუწიონ კონკურენცია უკვე არსებულ და მყარად მდგარ ავიაკომპანიებს, რაც თავის მხრივ მიგვიყვანს ხარისხის გაუმჯობესა და ფასების შემცირებასთან, ეს უკანასკნელი კი გარანტიაა გაზრდილი მგზავრთნაკადისა, გაზრდილი მგზავრთნაკადი კი იმაზე მეტი სარგებლის მომტანია, ვიდრე ბაზარზე ერთი ავიაკომპანიის ლიდერობა.

მომხმარებლის გადმოსახედიდან დაბალბიუჯეტიანი ავიაკომპანიების ზრდა დადებითი მოვლენაა, მაგრამ მთლიანად ბაზარისთვის - არა. ვგულისხმობთ იმას, რომ ავიაკომპანიების გარკვეული ნაწილი დაკარგული სეგმენტის მოსაპოვებლად შეეცდება დანახარჯების შემცირებას, რაც, ცხადია, მიგვიყვანს ხარისხის გაუარესებასთან. მას შემდეგ, რაც, როგორც დაბალბიუჯეტიანი, ისე სხვა ავიაკომპანიების გარკვეული ნაწილი შეამცირებენ დანახარჯებსა და შესაბამისად ბილეთის ფასს, კონკურენცია მკვეთრად გაიზრდება ავიაკომპანიებს შორის და შესაძლოა ხარისხი და ფასი უკვე დაბალბიუჯეტიანმა ავიაკომპანიებმაც გაზარდონ. შესაბამისად მივიღებთ გაზრდილ თვითღირებულებას უკვე დაბალბიუჯეტიან ავიაკომპანიებში, რაც ბევრ მგზავრს უბიძგებს შეიცვალოს ავიაკომპანია, ან ტრანსპორტის სახეობა, ან საერთოდ მგზავრობისგან თავი შეიკავოს.

საჰაერო ტრანსპორტზე მოთხოვნა გაიზრდება, როგორც

[304] Official Airline Guide (OAG)-ის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემები ევროპის საავიაციო ინდუსტრიასთან დაკავშირებით 2018 წლის კვარტლის მონაცემებით <.routesonline.com/news/29/breaking-news/274109/europes-aviation-industry-by-numbersq1-2018-update>

მთლიანად მსოფლიოში, ისე საქართველოში. მაგრამ ქართული სამოქალაქო ავიაციის უმთავრეს გამოწვევად კვლავ რჩება ეროვნული ავიაკომპანიების სიმცირე. სანამ ქართულ ავიაბაზარზე ახალი და კონკურენტული ეროვნული ავიაკომპანია არ გამოჩნდება, მონოპოლიას თავს ვერ დავაღწევთ. დღეს ერთადერთ ეროვნულ ავიაკომპანიას კონკურნციის არ არსებობის გამო, შეუძლია ბაზარზე მანიპულირება და ტარიფების ზრდა.

საავიაციო ინდუსტრია გამოირჩევა ძალიან დიდი დანახარჯებით, შესაბამისად, მნიშვნელოვანი და დიდი ინსვესტიციის გარეშე წარმოუდგენელია კონკურენტული ავიაკომპანიის ჩამოყალიბება. გარდა საწვავის ფასისა და ლიზინგის ხარჯისა, რომელიც თითქმის ყველა ავიაკომპანიისთვის უმთავრესია, მნიშვნელოვანია ასევე სააეროპორტო დანახარჯები. საქართველოს შემთხვევაში, თბილისისა და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტების ოპერირების უფლება თურქეთში დაფუძნებულ კომპანია „TAV"-ს ეკუთვნის. როგორც ქართულ, ისე უცხოურ ავიაკომპანიებს უწევთ სააეროპორტო მომსახურების გადახდა „ტავ ურბან ჯორჯია"სათვის, რომელიც ერთ მგზავრზე შეადგენს დაახლოებით 20-30 დოლარს. ტავის არსებობა ქართულ ბაზარზე იწვევს ავიაკომპანიების დანახარჯების ზრდას და შესაბამისად ბილეთის მაღალ ფასს. ავიაბაზარზე დიდ გავლენას ახდენს მონოპოლისტი კომპანიები. ვსაუბრობთ საქართველოს ავიახაზებზე, როგორც ერთადერთ ეროვნულ ავიაკომპანიაზე, რომელიც ახორციელებს რეგულარულ რეისებს და ტავ უბან ჯორჯიაზე, როგორც აეროპორტების ერთადერთ ოპერატორზე. ორივე კომპანიას თავისუფლად შეუძლია ბაზარზე მანიპულირება, მათ შეუძლიათ ტარიფების ზრდა, ხარისხის შემცირება, მაგრამ მიუხედავად ამისა, მგზავრთნაკადი არ შეუმცირდებათ მანამ, სანამ კონკურენტული ძალა არ გამოჩნდება ქართულ ავიაბაზარზე. კონკურენტულ ძალად კი შეიძლება ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი და Wizzair მივიჩნიოთ (მიუხედავად იმისა, რომ ეროვნული ავიაკომპანია არაა), რომელთაც გაცილებით დაბალი ტარიფები გააჩნიათ, ვიდრე ზემოთ ჩამოთვლილ კომპანიებს. მაგრამ პრობლემა ისაა, რომ დედაქალაქისგან დაშორებულია და მგზავრებს დამატებითი დროითი და სივრ-

ცითი დანახარჯების გაწევა უწევთ, ამიტომ ზოგჯერ ამჯობინებენ ისევ ბილეთის მაღალი ფასი გადაიხადონ და იმგზავრონ თბილისის აეროპორტიდან.

იატას დავალებით „საერთაშორისო მომავლის სკოლამ" გამოსცა დოკუმენტი „საავიაციო ინდუსტრიის მომავალი 2035", რომელშიც ასახულია ის საფრთხეები და შესაძლებლობები, რის წინაშეც საავიაციო ინდუსტრია შეიძლება აღმოჩნდეს სამომავლოდ. ფაქტორები, რომლებიც ავიაციის განვითარებაზე გავლენას მომავალშიც მოახდენენ შემდეგია[305]:

- ალტერნატიული საწვავისა და ენერგიის წყაროები;
- კიბერუსაფრთხოება, მონაცემთა დაცვა და მეთვალყურეობა;
- გარემო პირობების ცვალებადობა - გლობალური დათბობა;
- გლობალური ეკონომიკის სიძლიერე და ცვალებადობა;
- გეოპოლიტიკური (არა) სტაბილურობა - ომი თუ მშვიდობა;
- ინფექციური დაავადებები და პანდემიები;
- ტერორიზმი - იგი ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვანი საფრთხეა ავიაციისთვის;
- საერთაშორისო რეგულაციები დაბინძურებასა და ხმაურზე.

საავიაციო ინდუსტრია დღითიდღე ვითარდება და იზრდება. იზრდება ადამიანთა რაოდენობა, რომელთაც ერთი ქვეყნიდან მეორეში გადასვლა სურთ. იზრდება ავიაკომპანიების და აეროპორტების რიცხვი და მოცულობა. მცირდება სავიზო რეჟიმები ქვეყნებს შორის, განსაკუთრებით კი ევროპაში. იზრდება სხვადასხვა კავშირებისა და საერთო სივრცეების რაოდენობა, რაც ამარტივებს ქვეყნებს შორის სავაჭრო ურთიერთობებს და ცნებას „თავისუფალი გადაადგილება" მეტ რეალიზმს სძენს. ამის პარალელურად ჩნდება გარკვეული სახის პრობლემები: იზრდება ქვეყნებს შორის კედლების რაოდენობა, ტერორიზმისა და ატომური იარაღის გამოყენების საფრთხე, იზრდება საწვავის ფასი, ასევე შორეული მანძილის დაფარვის მოთხოვნილება, ტექნოლოგიები ყოველდღიურად ვითარდება.

[305] „საავიაციო ინდუსტრიის გამოწვევები" <tts.com/blog/challenges-for-the-airline-industry>

დანართი I.

კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ

პრეამბულა

მხედველობაში იღებენ რა, რომ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომავალი განვითარება მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს მსოფლიოს ერებსა და ხალხებს შორის მეგობრობისა და ურთიერგაგების დამყარებასა და განგრძნობას, მისმა ბოროტად გამოყენებამ კი შეიძლება საფრთხე შეუქმნას საყოველთაო უშიშროებას.

მხედველობაში იღებენ რა, რომ სასურველია თავიდან აიცილონ უთანხმოებანი და ხელი შეუწყონ ერებსა და ხალხებს შორის ასეთ თანამშრომლობას, რომელზეც დამოკიდებულია მთელი მსოფლიოს მშვიდობა.

ქვემორე ხელმომწერმა მთავრობებმა, რომლებიც შეთანხმდნენ გარკვეული პრინციპებზე და ღონისძიებებზე იმისითვის, რომ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაცია უსაფრთხოდ და მოწესრიგებულად ვითარდებოდეს და საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა შესაძლებლობათა თანასწორობის საფუძველზე მყარდებოდეს და გონივრულად და მომჭირნედ ხორციელდებოდეს.

ამ მიზნით დადეს ეს კონვენცია

ნაწილი I

აერონავიგაცია

თავი I. კონვენციის ზოგადი პრინციპები და გამოყენება

მუხლი 1. სუვერენიტეტი

ხელშემკვრელი სახელმწიფოები ცნობენ, რომ ყოველ სახელმწიფოს სრული და განსაკუთრებული სუვერენტიტეტი აქვს თავისი ტერიტორიის საჰაერო სივრცის მიმართ.

მუხლი 2. ტერიტორია

ამ კონვენციის მიზნებისათვის სახელმწიფოს ტერიტორიად ითვლება სახმელეთო ტერიტორია და მისი მიმდებარე ტერიტორიული წყლები, რომილებიც ამ სახელმწიფოს სუვერენიტეტს, სიუზერენტეტს, პროტექტორანტს ან მანდატს ექვემდებარება.

მუხლი 3. სამოქალაქო და სახელმწიფო საჰაერო ხომალდები

ა) ეს კონვენცია გამოიყენება მხოლოდ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებისადმი და არ გამოიყენება სახელმწიფო საჰაერო ხომალდებისადმი;

ბ) საჰაერო ხომალდები, რომლებსაც სამხედრო, საბაჟო და საპოლიციო სამსახურები იყენებენ, განიხილება როგორც სახელმწიფო საჰაერო ხომალდები;

ც) ხელშემკვრელი სახელმწიფოს არავითარი სახელმწიფო საჰაერო ხომალდი არ დაფრინავს მეორე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე და არ ჯდება იქ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ამისი ნებართვა აქვს სპეციალური შეთანხმებით ან სხვაგვარად და მისი პირობების შესაბამისად;

დ) ხელშემკვრელი სახელმწიფოები თავიანთი სახელმწიფო საჰაერო ხომალდებისათვის წესების დადგენისას ვალდებულებას კისრულობენ ჯეროვანი ყურადღება დაუთმონ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ნავიგაციის უსაფრთხოებას.

მუხლი 4. სამოქალაქო ავიაციის არასათანადო გამოყენება

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო თანახმაა არ გამოიყენოს სამოქალაქო ავიაცია რაიმე ისეთი მიზნით, რომელიც შეუთავსებელი იქნება ამ კონვენციის მიზნებთან.

თავი II ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე ფრენა

მუხლი 5. არარეგულარული ფრენის უფლება

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო თანახმაა, რომ სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოების ყველა საჰაერო ხომალდს, რომლებიც რეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე არ დაფრინავენ, უფლება აქვთ, ამ კონვენციის დებულებათა შესრულების პირობებში, იფრინონ მის ტერიტორიაზე ან სატრანზიტო პირდაპირი ფრენა განახორციელონ მის ტერიტორიაზე და დახდნენ არაკომერციული მიზნებით, რასაც წინასწარი ნებართვა არ სჭირდება, იმ პირობით, რომ სახლმწიფოს, რომლის ტერიტორიაზეც ხორციელდება ფრენა, უფლება აქვს მოითხოვოს ხომალდის დაჯდომა. ამასთანავე, ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო უფლებას ინარჩუნებს ფრენის უსაფრთხოების მოსაზრებით საჰაერო ხომალდებს, რომლებიც მიუწვდომელ და სათანადო აეროსანავიგაციო საშუალებებს მოკლებულ რაიონებში აპირებენ ფრენას, მოსთხოვონ, რომ გათვალიწინებული მარშრუტით იფრინონ ან სპეციალური ნებართვა მიიღონ ასეთი ფრენისათვის.

ასეთი საჰაერო ხომალდები, თუ მათ მგზავრები გადაჰყავთ, ტვირთი ან ფოსტა გადააქვთ გასამრჯელოთი ან იჯარით, მაგრამ არა რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლით გათვალისწინებული პირობებით, მე-7 მუხლის დებულებათა შესაბამისად, სარგებლობენ, აგრეთვე პრივილეგიით თვითმფრინავში ჩასხან ან გადმოსხან მგზავრები, ჩატვირთონ ტვირთი ან ფოსტა იმ პირობით, რომ ნებისმიერ სახელმწიფოს, სადაც ასეთი ჩატვირთა — განტვირთვა ხდება, უფლება აქვს დაადგინოს ისეთი წესები, პირობები თუ შეზღუდვები, რომლებსაც სასურველად ჩათვლის.

მუხლი 6. რეგულარული საჰაერო მიმოსვლა

ვერავითარი რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა ვერ განხორციელდება ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ან მის თავზე, თუ არა სპეციალური ნებართვით ან ამ სახელმწიფოს სხვა სანქციით და ასეთი ნებართვისათვის სანქციის პირობების შესაბამისად.

მუხლი 7. კაბოტაჟი

ყოველ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს უფლება აქვს სხვა ხელშემ-

კვრელ სახელმწიფოთა საჰაერო ხომალდებს არ მისცეს თავის ტერიტორიაზე ხომალდში მგზავრების ჩასხდომის, ფოსტისა და ტვირთის გადაზიდვის ნებართვა, რომლებიც ანაზღაურებით ან ქირით გადაჰყავთ და გადააქვთ და სხვა დანიშნულების პუნქტი აქვთ მისი ტერიტორიის ფარგლებში ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს არ დადოს არავითარი შეთანხმება, რომელიც საგანგებოდ მიანიჭებს რომელიმე სხვა სახელმწიფოს თუ სხვა სახელმწიფოთა ავიასაწარმოს ნებისმიერ ასეთ პრივილეგიას განსაკუთრებულ საფუძველზე, და არ მიიღოს ასეთი განსკუთრებული პრივილეგია რომელიმე სხვა სახელმწიფოსაგან.

მუხლი 8. უპილოტო საჰარო ხომალდები

არც ერთი საჰაერო ხომალდი, რომელსაც შეუძლია უპილოტოდ ფრენა, არ ახორციელებს უპილოტო ფრენას ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიის თავზე, თუ არა ამ სახელმწიფოს სპეციალური ნებართვით და ასეთი ნებართვის შესაბამისი პირობებით. ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს იმ რაიონებში ასეთი უპილოტო ხომალდის ფრენისას, რომლებიც ღიაა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებისათვის, უზრუნველყოს ამ ფრენისადმი ისეთი კონტროლი, რომელიც გამორიცხავს რაიმე საფრთხეს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებისათვის.

მუხლი 9. აკრძალული ზონები

ა) ყოველ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს სამხედრო საჭიროების ან საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მოსაზრებით შეუძლია ერთგვაროვან საფუძველზე შეზღუდოს ან აკრძალოს სხვა სახელმწიფოთა საჰაერო ხომალდების ფრენა თავისი ტერიტორიის გარკვეული ზონების თავზე იმ პირობით, რომ ამ მხრივ არავითარი სხვაობა არ იქნება მოცემული სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდების რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო ფრენასა და დანარჩენი ხელშემკვრელი სახელმწიფოების საჰაერო ხომალდების ფრენას შორის, რომლებიც ანალოგიურ ხაზებზე დაფრინავენ ასეთ აკრძალულ ზონებს გონივრული ფართობი და ადგილმდებარეობა აქვთ, რათა აუცილებლობის გარეშე დაბრკოლებანი არ შეექმნას აერონავიგაციას. ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ასეთი აკრძალული ზონების აღწერა, აგრეთვე მათი ყოველგვარი შემდგომი შეცვლა რაც შეიძლება მოკლე ვადებში ეცნობებათ დანარჩენ ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს და სამოქალაქო ავიაციას საერთაშორ-

ისო ორგანიზაციებს.

ბ) ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ამასთან ინარჩუნებს უფლებას განსაკუთრებულ გარემოებათა დროს ან საგანგებო წესების პერიოდში, ან საზოგადოებრივი უსაფრთხოების ინტერესებისათვის დაუყოვნებლივ დროებით შეზღუდოს ან აკრძალოს ფრენა მთელ თავის ტერიტორიაზე ან მის რომელიმე ნაწილში იმ პირობით, რომ ასეთი შეზღუდვა ან აკრძალვა გამოიყენება ყველა სხვა სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდების მიმართ, მათი ეროვნული კუთვნილების მიუხედავად.

ც) ყოველ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს იმ წესების საფუძველზე, რომლებიც მან შეიძლება დაადგინოს, შეუძლია ა) ან ბ) პუნქტებში მითითებულ ზონაში შესავალ ნებისმიერ საჰაერო ხომალდს მოსთხოვოს, დაჯდეს რაც შეიძლება სწრაფად რომელიმე მითითებულ აეროპორტში თავისი ტერიტორიის ფარგლებში.

მუხლი 10. დაჯდომა საბაჟო აეროპორტში

იმ შემთხვევის გარდა, როცა ამ კონვენციის ან სპეციალური ნებართვის პირობების შესაბამისად საჰაერო ხომალდებს უფლება ეძლევათ გადაკვეთონ დაუჯდომლად ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორია, ნებისმიერი საჰაერო ხომალდი, რომელიც ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე შედის, და ამას მოითხოვს ამ სახელმწიფოს წესები, ჯდება აეროპორტში, რომელზეც მიუთითებს ეს სახელმწიფო, რათა გაიაროს საბაჟო, ან სხვა კონტროლი. ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიიდან გასვლისას ასეთი საჰაერო ხომალდი იმავე წესით ტოვებს საბაჟო აეროპორტს. ცნობებს ყველა აღნიშნული საბაჟო აეროპორტის შესახებ სახელმწიფო აქვეყნებს და უგზავნის სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას, რომელიც დაფუძნებულია ამ კონვენციის II ნაწილის შესაბამისად, რათა გადასცეს ყველა სხვა ხელემკვრელ სახლმწიფოს.

მუხლი 11. საჰაერო მიმოსვლის წესების გამოყენება

ამ კონვენციის დებულებათა შესრულების პირობით, ხელშემკვრელი სახელმწიფოს კანონები და წესები, რომლებიც შეეხება იმ საჰაერო ხომალდების მის ტერიტორიაზე შესვლას ან მის ტერიტორიიდან გასვლას, რომლებიც საერთაშორისო აერონავიგაციის შესაბამისად დაფრინავენ, ან ასეთი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციასა და ნავიგაციას მის ტერიტორიაზე მათი ყოფნის დროს, გამოიყენება ყველა

ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდების მიმართ მათი ეროვნული კუთვნილების მიუხედავად და სრულდება ასეთი საჰაერო ხომალდების მხრივ ამ სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებში შემოსვლის, გასვლის და ყოფნის დროს.

მუხლი 12. ფრენის წესები

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს, განახორციელოს ღონისძიებანი იმის უზრუნველსაყოფად, რომ ყოველი საჰაერო ხომალდი, რომელიც მისი ტერიტორიის ფარგლებში დაფრინავს ან მანევრირებს, აგრეთვე ყოველი საჰაერო ხომალდი, რომელსაც მისი ეროვნული ნიშანი აქვს, სადაც უნდა იმყოფებოდეს ასეთი საჰაერო ხომალდი, იცავდეს მოცემულ ადგილას მოქმედ წესებსა და რეგლამენტებს, რომლებიც საჰაერო ხომალდების ფრენასა და მანევრირებას ეხება. ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს, დაიცვას მაქსიმალურად შესაძლებელი ერთგვაროვნება ამ დარგში თავისი საკუთარი წესებით და იმ წესების ერთგვაროვნება, რომლებიც დროდადრო დგინდება ამ კონვენციის საფუძველზე. ღია ზღვის თავზე მოქმედად ითვლება წესები, რომლებიც ამ კონვენციის შესაბამისად არის დადგენილი. ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს, უზრუნველყოს იმ პირთა პასუხისმგებლობაში მიცემა, რომლებიც არღვევენ მოქმედ რეგლამენტებს.

მუხლი 13. შესვლა-გასვლის წესები

ხელშემკვრელი სახელმწიფოების კანონები და წესები, რომლებიც შეეხება ამ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მგზავრების, ეკიპაჟისა თუ ტვირთის შესვლას, როგორიცაა წესები, რომლებიც შეეხება შესვლას, გამოსვლას, იმიგრაციას, საპასპორტო და საჰაერო კონტროლს და კარანტინს, სრულდება ასეთი მგზავრების და ეკიპაჟის მიერ ან მათი სახელით; ეს წესები სრულდება, აგრეთვე ტვირთის მიმართ ჩასვლისას, წასვლისა და ამ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ყოფნის დროს.

მუხლი 14. ავადმყოფობათა გავრცელების თავიდან აცილება

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო თანახმაა, ეფექტიანი ღონისძიებანი განახორციელოს აეორნავიგაციის მეშვეობით ქოლერის, ეპიდემიური ტიფის, ყვავილის, ყვითელი ციების, შავი ჭირისა და სხვა ისეთი ინფექციური დაავადებების გავრცელების თავიდან აცილების მიზნით, რომლებიც დროდადრო განისაზღვრება ხელშემკვრელი სახელმწიფოების მიერ, და ამ მიზნით, ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს

უშუალო კონსულტაციები ექნებათ დაწესებულებებთან, რომლებიც განაგებენ საჰაერო ხომალდების მიმართ გამოყენებული სანიტარული ღონისძიებების დარგში საერთაშორისო რეგულირების საკითხებს. ასეთი კონსულტაციები ხორციელდება ისე, რომ ზიანი არ მიადგეს ამ საკითხზე მოქმედ ნებისმიერ საერთაშორისო კონვენციას, რომელთა მონაწილენი არიან ხელშემკვრელი სახელმწიფოები.

მუხლი 15. სააეროპორტო და სხვა ამგვარი მოსაკრებლები

ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ყოველი აეროპორტი, რომელიც ღიაა მისი ეროვნული საჰაერო ხომალდების საზოგადოებრივი გამოყენებისათვის, 68-ე მუხლის დებულებათა შესაბამისად, ღიაა აგრეთვე ერთგვაროვანი პირობებით ყველა სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდებისათვის. ასეთასავე ერთგვაროვან პირობებს იყენებენ ხელშემკვრელი სახელმწიფოების საჰაერო ხომალდები ყველა აეროსანავიგაციო საშუალების, რადიო და მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის ჩათვლით, რომლებიც შეიძლება საზოგადოებრივი სარგებლობისათვის გამოიყოს აერონავიგაციის უსაფრთხოებისა და ოპერატიულობის უზრუნველყოფის მიზნით.

არავითარი მოსკრებლები, რომლებიც შეიძლება გადაახდევინოს ან ნება დართოს ხელშემკვრელმა სახელმწიფომ იმისათვის, რომ ნებისმიერი სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდებმა ისარგებლონ ასეთი აეროპორტებით და აეროსანავიგაციო საშუალებებით, არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) იმ საჰაერო ხომალდებისათვის, რომლებიც რეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე არ დაფრინავენ, მოსაკრებლებს, რომლებიც შეიძლება გადაახდევინონ ანალოგიურ ხაზებზე მომუშავე იმავე კლასის თავის ეროვნულ საჰაერო ხომალდებს;

ბ) იმ საჰაერო ხომალდებისათვის, რომლებიც რეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო ხაზხებზე დაფრინავენ, მოსაკრებლებს, რომლებსაც თავის ეროვნულ საჰაერო ხომალდებს გადაახდევინებენ ანალოგიურ საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე.

ყოველგვარ ასეთ მოსაკრებლებზე ინფორმაცია ქვეყნდება და ეცნობება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას. ამასათან, დაინტერესებული ხელშემკვრელი სახელმწიფოს განცხადებით მოსაკრებლებს, რომლებსაც აეროპორტებისა და სხვა საშუალებებისათვის ახდევინებენ, განიხილავს საბჭო, რომელიც ამის თაობაზე

მოხსენებას წარადგენს და რეკომენდაციას აძლევს დაინტერესებულ სახელმწიფოს თუ სახელმწიფოებს განსახილველად არც ერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფო არ ახდევინებს რაიმე ბაჟს, გადასახადს თუ სხვა მოსაკრებლებს მარტოოდენ მის ტერიტორიაზე ტრანზიტის უფლებისათვის ან მის ტერიტორიაზე შესვლისა და მისი ტერიტორიდან გასვლისათვის ხელშემკრელი სახელმწიფოს რომელიმე საჰაერო ხომალდს, ან ამ ხომალდებში მყოფ მგზავრებს თუ ქონებისათვის.

მუხლი 16. საჰაერო ხომალდების გასინჯვა

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს კომპეტენტურ ხელისუფალთ უფლება აქვთ, უსაფუძვლო შეფერხების გარეშე გასინჯოს სხვა სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდები, როცა ისინი შემოდიან ან გადიან და შეამოწმონ მოწმობები და სხვა დოკუმენტები, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ კონვენციით.

თავი III. საჰაერო ხომალდების ეროვნულობა

მუხლი 17. საჰაერო ხომალდის ეროვნულობა

საჰაერო ხომალდებს იმ სახელმწიფოთა ეროვნულობა აქვთ, სადაც ისინი გატარებული არიან რეგისტრაციაში.

მუხლი 18. ორმაგი რეგისტრაცია

ნამდვილად ვერ ჩაითვლება საჰაერო ხომალდის რეგისტრაცია ერთ სახელმწიფოზე მეტ სახელმწიფოში, მაგრამ მისი რეგისტრაცია შეიძლება გადავიდეს ერთი სახელმწიფოდან მეორეში.

მუხლი 19. რეგისტრაციის მარეგულირებელი ეროვნული კანონმდებლობა

საჰაერო ხომალდების რეგისტრაცია ან რეგისტრაციის შეცვლა ნებისმიერ ხელშემკვრელ სახელმწიფოში მისი კანონებისა და წესების შესაბამისად ხდება.

მუხლი 20. ხომალდის ნიშნები

ყოველ საჰაერო ხომალდს, რომელიც საერთაშორისო ნავიგაციაშია ჩართული, შესაბამისი ეროვნული და სარეგისტრაციო ნიშნები აქვს.

მუხლი 21. შეტყობინება რეგისტრაციის შესახებ

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს ნებისმიერი სხვა ხელშემკრელი სახელმწიფოს თუ სამოქალაქო ავია-

ციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მოთხოვნით წარადგინოს ინფორმაცია ამ სახელმწიფოში რეგისტრირებული ნებისმიერი კონკრეტული საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციისა და კუთვნილების თაობაზე

გარდა ამისა, ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას იმ წესების შესაბამისად, რომლებიც ამ უკანასკნელს შეუძლია დაადგინოს უგზავნის შეტყობინებას ისეთი შესაბამისი მონაცემების შესახებ, რომლებიც შეიძლება წარადგინოს ამ სახელმწიფოში რეგისტრირებული და ჩვეულებრივ საერთაშორისო აერონავიგაციაში ჩაბმული საჰაერო ხომალდებისადმი კონტროლისა და მისი კუთვნილების შესახებ. მონაცემებს, რომლებსაც ამ გზით მიიღებს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია, იგი სხვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს გადასცემს მათი თხოვნით.

თავი IV. აერონავიგაციისათვის ხელშეწყობის ღონისძიებანი

მუხლი 22. ფორმალობათა გამარტივება

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო თანახმა, სპეციალური წესების გამოცემით ან სხვა გზით, ყოველი ღონე იხმაროს იმისათვის, რომ ხელი შეუწყოს და დააჩქაროს საჰაერო ხომალდების ნავიგაცია ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა ტერიტორიებს შორის და თავიდან აიცილოს საჰაერო ხომალდების, ეკიპაჟების, მგზავრებისა და ტვირთის უსაფუძვლო შეფერხება, განსაკუთრებით იმ კანონების გამოყენებისას, რომლებიც შეეხება იმიგრაციას, კარანტინს, საბაჟო კონტროლსა და გაშვებას.

მუხლი 23. საბაჟო და სხვა საიმიგრაციო პროცედურები

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს, რამდენადაც ამას შესაძლებლად ჩათვლის, დაადგინოს საბაჟო და სხვა საიმიგორაციო პროცედურები, რომლებიც საერთაშორისო აერონავიგაციას შეეხება, იმ პრაქტიკის შესაბამისად, რომელიც დროდადრო შეიძლება დადგინდეს და რეკომენდაცია მიეცეს ამ კონვენციის თანახმად. ამ კონვენციაში არ შეიძლება არაფერი განიმარტოს, როგორც დაბრკოლება აეროპორტების შექმნისათვის, რომლებიც თავისუფალი იქნება საბაჟო ფორმალობათა შესრულებისაგან.

მუხლი 24. ბაჟი

ა) მეორე ხელშემკველი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, ტერიტორიიდან ან ტერიტორიის გავლით საჰაერო ხომალდები დროებით ბაჟის გადაუხდელად დაიშვებიან ამ სახელმწიფოს საბაჟო წესების შესაბამისად. სათბობი, საპოხი ზეთები, სათადარიგო ნაწილები, კომპეტენტური მოწყობილობა და მარაგი, რომელიც ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდშია მეორე ხელშემკვრელი სახელმწმიფოს ტერიტორიაზე ჩასვლისას და ხომალდში რჩება ამ სახელმწიფოს ტერიტორიიდან გასვლისას, თავისუფლდება ბაჟისაგან, გასინჯვის მოსაკრებლისაგან და სხვა ასეთი სახელმწიფო თუ ადგილობრივი ბაჟისაგან და მოსაკრებლებისაგან. ეს განთავისუფლება არ გამოიყენება არავითარი გადმოტვირთვული ტვირთის მიმართ მისი რაოდენობისა და დასახელების მიუხედავად, იმ შემთხვევების გარდა, რომლებსაც მოცემული სახელმწიფოს საბაჟო წესები ითვალისწინებენ, რომლებიც მოითხოვენ, რომ ტვირთს საბაჟო მეთვალყურეობა გაეწიოს.

ბ) სათადარიგო ნაწილები და მოწყობილობა, რომლებიც ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე შეაქვთ სხვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდში დასადგმელად ან გამოსაყენებლად, რომლებიც საერთაშორისო აერონავიგაციაშია ჩაბმული, თავისუფლდება ბაჟისაგან იმ პირობით, თუ დაცული იქნება მოცემული სახელმწიფოს წესები, რომლებშიც შეიძლება გათვალისწინებული იყოს, რომ მოცემულ საგნებს საბაჟო მეთვალყურეობა და კონტროლი დაუწესდეს.

მუხლი 25. უბედურებაში ჩავარდნილი საჰაერო ხომალდები

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს განახორციელოს თავის ტერიტორიაზე უბედურებაში ჩავარდნილი საჰაერო ხომალდისათვის დახმარების ისეთი ღონისძიებანი, რომლებსაც იგი შესაძლოდ ჩათვლის, და იმ პირობით, რომ ამას კონტროლს გაუწევენ მისი ხელისუფალნი, ნება მიეცემათ ამ საჰაერო ხომალდების მესაკუთრეებს ან სახელმწიფო ხელისუფალს, სადაც რეგისტრირებულია ეს საჰაერო ხომალდი, განახორციელონ დახმარების ისეთი ღონრსძიებანი, რომლებიც ნაკარნახევი იქნება მოცემული გარემოებებით. ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო დაკარგული საჰაერო ხომალდის ძიების საორგანიზაციოდ ითანამშრომლებს იმ შეთანხმებული ღონისძიებების განსახორციელებლად, რომლებიც დროდადრო

შეიძლება რეკომენდირებულ იყოს ამ კონვენციის შესაბამისად.

მუხლი 26. შემთხვევათა გამოძიება

რომელიმე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდში მომხდარი შემთხვევის დროს, თუ ეს შემთხვევა მეორე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მოხდა და სიკვდილი ან სხეულის სერიოზული დაშავება მოჰყვა ან ადასტურებს საჰაერო ხომალდის თუ აეროსანავიგაციო საშუალებების სერიოზულ ტექნიკურ დეფექტს, სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიზეც მოხდა შემთხვევა, იძიებს შემთხვევის გარემოებებს, იმ პროცედურის შესაბამისად, რომელიც შეიძლება რეკომენდებული იყოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ, რამდენადაც ეს დაშვებულია კანონმდებლობით სახელმწიფოს, რომელშიც რეგიტსტრირებულია საჰაერო ხომალდი, საშუალება ეძლევა დანიშნოს გამოძიების მეთვალყურენი, ხოლო სახელმწიფო, რომელიც საქმეს იძიებს, ამ სახელმწიფოს უგზავნის გამოძიების ანგარიშს და დასკვნას.

მუხლი 27. საჰაერო სარჩელის გამო ყადაღისაგან განთავისუფლება

ა) საერთაშორისო აერონავიგაციის განხორციელების დროს ერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდის ყოველგვარი ნებადართული ჩაფრენა მეორე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ან ნებადართული სატრანზიტო ფრენა ასეთი სახელმწიფოს ტერიტორიის გავლით, დაჯდომით თუ დაუჯდომლად, არ იწვევს ამ საჰაერო ხომალდზე ყადაღის დადებას ან დაკავებას, რაიმე სარჩელის წარდგენას ხომალდის მესაკუთრესა და ექსპლუატანტისათვის ან რაიმე სხვა ჩარევას ამ სახელმწიფოს ან მის ტერიტორიებზე მყოფი რომელიმე პირის მხრიდან ან მათი სახელით იმ საფუძველზე, რომ საჰაერო ხომალდის კონსტრუქცია, მექანიზმები, კვანძები, დამხმარე მოწყობილობა ან მისი ექსპლუატაცია არღვევს პატენტის, სამრეწველო ნიმუშის თუ მოდელის უფლებას, რომლებიც სათანადო წესით გაიცა ან რეგისტრირებულია სახელმწიფოში, რომლის ტერიტორიაზეც ჩავიდა ეს საჰაერო ხომალდი, ამ დროს იგულისხმება, რომ სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეც ჩავიდა ასეთი საჰაერო ხომალდი, არავითარ გარემოებაში არ მოითხოვს საწინდარს ყადაღის დადების თუ საჰაერო ხომალდის დაკავებისაგან ზემოხსენებული განთავისუფლების გამო.

ბ) ამ მუხლის ა) პუნქტის დებულებანი ვრცელდება აგრეთვე საჰაერო ხომალდის სათადარიგო ნაწილების და სამარაგო მოწყობი-

ლობის შენახვაზე და მათი გამოყენების უფლებაზე და ნებისმიერ სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდს რემონტის დროს, იმ პირობით, რომ ნებისმიერი დაპატენტებული დეტალი ან მოწყობილობა, რომლებიც ასეთი წესით ინახება, არ გაიყიდება ან არ გავრცელდება ქვეყნის შიგნით და ექსპორტირებული არ იქნება ხელშემკვრელი სახელმწიფოდან ან კომერციული მიზნით, რომლის ტერიტორიაზეც ჩავიდა ეს საჰაერო ხომალდი;

ც) პრივილეგიები, რომლებსაც ეს მუხლი ითვალისწინებს, ვრცელდება ამ კონვენციის მხოლოდ იმ მონაწილე სახელმწიფოებზე, რომლებიც ან 1) სამრეწველო საკუთრების დაცვის საერთაშორისო კონვენციის ან მის ნებისმიერი შესწორების მონაწილენი არიან, ან 2) მიღებული აქვთ საპატენტო კანონმდებლობა, რომელიც ცნობს ამ კონვენციის მონაწილე მეორე სახელმწიფოს მოქალაქეთა გამოგონებებს და უზრუნველყოფს ამ გამოგონებათა სათანადო დაცვას.

მუხლი 28. აეროსანავიგაციო საშუალებანი და სტანდარტული სისტემები

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო კისრულობს ვალდებულებას, რამდენადაც ჩათვლის იგი საჭიროდ;

ა) შესთავაზოს თავის ტერიტორიაზე აეროპორტები, რადიო და მეტროლოგიური სამსახურები და სხვა აერსანავიგაციო საშუალებანი, რათა ხელი შეუწყოს საერთაშორისო აერონავიგაციას ამ კონვენციით რეკომედებულია ან დროდარო დადგენილი სტანდარტებისა და პრაქტიკის შესაბამისად;

ბ) მიიღოს და აამოქმედოს კავშირგაბმულობის პროცედურების, კოდების, ნიშანდების, სიგნალების, შუქმოწყობილობის სათანადო სტანდარტული სისტემები და სხვა საექსპლუატაციო პრაქტიკა და წესები, რომლებიც შეიძლება დროდარო რეკომენდებული იყოს ან დადგინდეს ამ კონვენციის შესაბამისად;

ც) ითანამშრომლონ საერთაშორისო ღონისძიებებში აეროსანავიგაციო რუკებისა და სქემების გამოსაცამად იმ სტანდარტების შესაბამისად, რომლებიც შეიძლება დროდადრო რეკომენდებული იყოს ან დადგინდეს ამ კონვენციის შესაბამისად.

თავი V. საჰაერო ხომალდების დაცვის პირობები

მუხლი 29. საჰაერო ხომალდში არსებული დოკუმენტაცია

ხელშემკვრელი სახელმწიფოს თითოეულ საჰაერო ხომალდში, რომელიც საერთაშორისო ნავიგაციაშია ჩართული, ამ კონვენციით დადგენილი პირობების შესაბამისად, არის შემდეგი დოკუმენტები:

ა) რეგისტრაციის მოწმობა;

ბ) საფრენად ვარგისობის მოწმობა;

ც) ეკიპაჟის ყოველ წევრზე სათანადო მოწმობა;

დ) საბორტო ჟურნალი;

ე) თუ იგი აღჭურვილია რადიოაპარატურით — საბორტო რადიოსადგურის ნებართვა;

ფ) თუ გადაჰყავს მგზავრები - მათი გვარების სია გამგზავრებისა და დანიშნულების ადგილის ჩვენებით;

გ) თუ გადააქვს ტვირთი — მანიფესტი და ტვირთის დაწვრილებით დეკლარაციები.

მუხლი 30. საჰაერო ხომალდების რადიომაუწყებლობა

ა) ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდებს, რომლებიც სხვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე ან მის თავზე იმყოფებიან, შეიძლება ჰქონდეთ რადიოგადამცემი აპარატურა მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ იმ სახელმწიფოს კომპეტენტურ ხელისუფალთა მიერ, სადაც რეგისტრირებულია საჰაერო ხომალდი, გაცემულია ასეთი აპარატურის დაყენებისა და გამოყენების ნებართვა. იმ ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომლის თავზეც ხორციელდება ფრენა, რადიოგადამცემი აპარატურა გამოიყენება ამ ქვეყნის მიერ დადგენილი წესების შესაბამისად;

ბ) რადიოგადამცემი აპარატურის გამოყენება შეუძლიათ მხოლოდ მფრინავთა ეკიპაჟის წევრებს, რომლებსაც აქვთ იმ სახელმწიფოს კომპეტენტურ ხელისუფალთა მიერ გაცემული სპეციალური ნებართვა, სადაც რეგიტსტრირებულია საჰაერო ხომალდი.

მუხლი 31. საფრენად ვარგისობის მოწმობა

საერთაშორისო ნავიგაციაში ჩართულ თითოეულ საჰაერო ხომალდს აქვს საფრენად ვარგისობის მოწმობა, რომელიც გაცემულია ან რომელშიც დადასტურებულია მისი მოქმედების ძალა იმ სახელმწიფოს მიერ, სადაც საჰაერო ხომალდია რეგისტრირებული.

მუხლი 32. ეკიპაჟის წევრთა მოწმობა

ა) ყოველი საჰაერო ხომალდის პილოტს და საერთაშორისო ნავიგაციაში ჩართული თითოეული საჰაერო ხომალდის მფრინავთა ეკიპაჟის სხვა წევრებს ეძლევათ საკვალიფიკაციო მოწმობა და მოწმობანი, რომლებიც გაცემულია, ან რომლებშიც დადასტურებულია მათი მოქმედების ძალა იმ სახელმწიფოს მიერ, სადაც რეგისტრირებულია საჰაერო ხომალდი;

ბ) ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო იტოვებს უფლებას უარი თქვას მისი ქვეყნის ტერიტორიის თავზე ფრენის მიზნით საკვალიფიკაციო მოწმობის და სხვა მოწმობების ცნობაზე, რომლებიც გაცემულია ამ ქვეყნის ნებსმიერ მოქალაქეზე სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მიერ.

მუხლი 33. მოწმობათა ცნობა

საფრენად ვარგისობის და საკვალიფიკაციო მოწმობებს, აგრეთვე სხვა მოწმობებს, რომლებიც გაცემულია ან რომლებსაც მინიჭებული აქვთ მოქმედების ძალა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მიერ, სადაც რეგისტრირებულია საჰაერო ხომალდი, სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოები ცნობენ იმ პირობით, თუ მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზე გაცემულია ასეთი მოწმობები ან მინიჭებული აქვთ მოქმედების ძალა, შეესაბამება მინიმალურ სტანდარტებს, რომლებიც დროდადრო შეიძლება დადგინდეს ამ კონვენციის შესაბამისად, ან აღემატება მათ.

მუხლი 34. საბორტო ჟურნალები

საერთაშორისო ნავიგაციაში ჩართულ თითოეულ საჰაერო ხომალდში ივსება საბორტო ჟურნალი, რომელშიც შეაქვთ მონაცემები საჰაერო ხომალდის, მისი ეკიპაჟის და ყოველი ფრენის შესახებ იმ ფორმით, რომელიც დროდადრო შეიძლება დადგნდეს ამ კონვენციის შესაბამისად.

მუხლი 35. ტვირთის გადატანის შეზღუდვები

ა) დაუშვებელია რაიმე სამხედრო საჭურველის ან სამხედრო მასალების გადატანა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ან მის თავზე საერთაშორისო ნავიგაციაში ჩართული საჰაერო ხომალდებით ამ სახელმწიფოს უნებართვოდ თითოეული სახელმწიფო თავის წესებში ამ მუხლის მიმართ განსაზღვრავს, თუ რა ითვლება სამხედრო საჭურველად ან სამხედრო მასალებად, ამასთან ერთგვაროვნების მიზნით სათანადოდ ითვალისწინებს ისეთ რეკომენდაციებს, რომლებიც დროდადრო

შეიძლება შეიმუშაოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციამ;

ბ) თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფო საზოგადოებრივი წესრიგის დაცვისა და უშიშროების მიზნით იტოვებს უფლებას, მოაწესრიგოს ან აკრძალოს თავის ტერიტორიაზე ან მის თავზე ა) პუნქტში ჩამოთვლილის გარდა სხვა საგნების გადატანა, იმ პირობით, რომ ამ მხრივ არ იქნება განსხვავება საერთაშორისო ნავიგაციაში ჩართულ ეროვნულ საჰაერო ხომალდებსა და სხვა სახელმწიფოთა ხომალდებს შორის, რომლებიც ასევე არიან ჩართული საერთაშორისო ნავიგაციაში, აგრეთვე იმ პირობით, რომ არ დაწესდება არავითარი შეზღუდვები, რომლებმაც შეიძლება დააბრკოლოს საჰაერო ხომალდებით იმ აპარატურის გადატანა და გამოყენება, რომელიც საჭიროა საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციისა ან ნავიგაციისათვის, ან ეკიპაჟის წევრთა და მგზავრთა უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

მუხლი 36. ფოტოგრაფიული აპარატურა

თითოეულ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუძლია თავისი ტერიტორიის თავზე საჰაერო ხომალდებში ფოტოგრაფიული აპარატურის გამოყენების აკრძალვა ან რეგლამენტირება.

თავი VI. საერთაშორისო სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა

მუხლი 37. საერთაშორისო სტანდარტების და პროცედურების მიღება

თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს, რომ ითანამშრომლოს იმ წესების, სტანდარტების, პროცედურების და ორგანიზაციის მაქიმალური ერთგვაროვნების მისაღწევად, რომლებიც ეხება საჰაერო ხომალდებს, პერსონალს, საჰაერო ტრასებსა და დამხმარე სამსახურებს, აგრეთვე ყველა იმ საკითხში, რომლებშიც ასეთი ერთგვაროვნება ხელს შეუწყობს აერონავიგაციას და მისი სრულყოფას.

ამ მიზნით სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია იღებს და საჭიროებისამებრ დროდარო ცვლის საერთაშორისო სტანდარტებს, რეკომენდებულ პრაქტიკას და პროცედურას, რომელიც ეხება:

ა) კავშირგაბმულობის სისტემებისა და აეროსანავიგაციო საშუალებებს, მათ შორის სახმელეთო ნიშანდებას;

ბ) აეროპორტებსა და დასაჯდომი მოედნების მახასიათებლებს;

ც) ფრენის წესებსა და საჰაერო მოძრაობის მართვის პრაქტიკას;

დ) მფრინავთა და ტექნიკური პერსონალისათვის კვალიფიკაციის მინიჭებას;

ე) საჰაერო ხომალდების საფრენად ვარგისობას;

გ) საჰაერო ხომალდების რეგისტრაციასა და იდენტიფიკაციას;

ფ) მეტეოროლოგიური ინფორმაციის შეგროვებას და გაცვლას;

ჰ) საბორტო ჟურნალებს;

ი) აეროსანავიგაციო რუკებსა და სქემებს;

ჯ) საბაჟო და საიმიგრაციო პროცედურებს;

კ) უბედურებაში ჩავარდნილ საჰაერო ხომალდებს და შემთხვევათა გამოძიებას.

აგრეთვე აერონავიგაციის უშიშროების, რეგულარობის და ეფექტიანობის სხვა საკითხებს, რომლებიც დროდადრო შეიძლება მიზანშეწონილი იყოს.

მუხლი 38. საერთაშორისო სტანდარტებისა და პროცედურებისაგან გადახრა

ნებსმიერი სახელმწიფო, რომელიც პრაქტიკულად შეუძლებლად მიიჩნევს რომელიმე საერთაშორისო სტანდარტის ან პროცედურის ყოველმხრივ დაცვას ან თავისი საკუთარი წესების ან პრაქტიკის რომელიმე საერთაშორისო სტანდარტთან ან პროცედურასთან სრულ შესაბამისობაში მოყვანას ამ უკანასკნელის შეცვლის შემდეგ, ან რომელიც საჭიროდ მიჩნევს ისეთი წესის ან პრაქტიკის მიღებას, რომელიც არსებითად განსხვავდება საერთაშორისო სტანდარტით დადგენილი წესისაგან, დაუყოვნებლივ ატყობინებს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას საკუთარ პრაქტიკასა და საერთაშორისო სტანდარტით დადგენილ პრაქტიკას შორის ამ განსხვავების თაობაზე. საერთაშორისო სტანდარტების შეცვლის შემთხვევაში ნებსმიერი სახელმწიფო, რომელიც არ შეიტანს შესაბამის ცვლილებებს თავის წესებში ან პრაქტიკაში, ამის თაობაზე აცნობებს საბჭოს საერთაშორისო სტანდარტში შესწორების მიღებიდან სამოცი დღის ვადაში, ან აღნიშნავს ღონისძიებებს, რომელთა მიღებასაც ის აპირებს ყოველ ასეთ შემთხვევაში საბჭო დაუყოვნებლივ ატყობინებს ყველა სხვა სახელმწიფოს იმ განსხვავების თაობაზე, რომელიც არის საერთაშორისო სტანდარტის ერთ ან რამდენიმე დებულებასა და ამ სახელმწიფოს შესაბამის ეროვნულ პრაქტიკას შორის.

მუხლი 39. აღნიშვნები მოწმობებში

ყოველი საჰაერო ხომალდის ან მისი იმ ნაწილის საფრენად ვაგისობის მოწმობაში, რომლებზეც არსებობს საფრენად ვარგისობის საერთაშორისო სტანდარტი ან სხვა საფრენი მახასიათებლები და რომლებიც სერტიფიკაციის დროს რაიმე მხრივ არ შეესაბამება ამ სტანდარტს, შეიტანება ან თან ერთვის სრული ნუსხა დეტალებისა, რომელთა გამოც საჰაერო ხომალდი ან მისი ნაწილი ასეთ სტანდარტს არ შეესაბმება.

ნებისმიერი პირის მოწმობაში, რომელიც სრულად ვერ აკმაყოფილებს მისი მფლობელის მოწმობის კლასის მიმართ საერთაშორისო სტანდარტით დადგენილ პირობებს, შეიტანება ან თან ერთვის იმ მონაცემთა სრული ნუსხა, რომლებითაც ეს პირი ვერ აკმაყოფილებს ამ პირობებს.

მუხლი 40. აღნიშვნებიან მოწმობათა ნამდვილობა

არც ერთი საჰაერო ხომალდი, აგრეთვე პერსონალის არც ერთი წევრი, რომელთა მოწმობებში შეტანილია ასეთი აღნიშვნები, არ მონაწილეობს საერთაშორისო ნავიგაციაში, თუ არა აქვთ იმ სახელმწიფოს ან სახელმწიფოთა ნებართვა, რომელთა ტერიტორიაზეც ისინი იმყოფებიან. ყოველი ასეთი საჰაერო ხომალდის ან ნებსმიერი მისი სერთიფიცირებული ნაწილის რეგისტრაცია ან გამოყენება ნებსმიერ სხვა სახელმწიფოში, გარდა იმისა, სადაც თავდაპირველად იყო სერტიფიცირებული, ხდება იმ სახელმწიფოს შეხედულებისამებრ, სადაც არის იმპორტირებული საჰაერო ხომალდი ან მისი ნაწილი.

მუხლი 41. საფრენად ვარგისობის არსებული სტანდარტების ცნობა

ამ თავის დებულებანი არ გამოიყენება ისეთი ტიპის საჰაერო ხომალდებისა და საავიაციო მოწყობილობის მიმართ, რომელთა პროტოტიპი კომპეტენტური ეროვნული ორგანოების მიერ წარდგენილია სასერტიფიკაციოდ ასეთი მოწყობილობისათვის საფრენად ვარგისობის საერთაშორისო სტანდარტის მიღების დღიდან სამი წლის გასვლამდე.

მუხლი 42. პერსონალის კვალიფიკაციის არსებული სტანდარტების ცნობა

ამ თავის დებულებები არ გამოიყენება პერსმონალის მიმართ, რომელთაც თავდაპირველად მოწმობა მიეცათ ასეთი პერსმონალის კვალიფიკაციის შესახებ საერთაშორისო სტანდარტის პირველი მიღებიდან ერთი წლის გასვლამდე; მაგრამ ისინი ყველა შემთხვევაში გამოიყენება მთელი პერსონალის მიმართ, რომლის მოწმობები ძალაში რჩება ასეთი სტანდარტის მიღების დღიდან ხუთი წლის განმავლობაში.

ნაწილი II

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია

თავი VII ორგანიზაცია

მუხლი 43. სახელწოდება და სტრუქტურა

ამ კონვენციით ფუძნდება ორგანიზაცია, რომლის სახელწოდებაა „სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისორ ორგანიზაცია". მასში შედიან ასამბლეა, საბჭო და სხვა ისეთი ორგანოები, რომელთა შექმნა შეიძლება საჭირო გახდეს.

მუხლი 44. მიზნები

ორგანიზაციის მიზნები და ამოცანებია საერთაშორისო აერონავიგაციის პრინციპებისა და მეთოდების შემუშავება და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დაგეგმვისა და განვითარებისათვის ხელის შეწყობა, რაც:

ა) უზრუნველყოს მთელ მსოფლიოში საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო და მოწესრიგებული განვითარება;

ბ) წაახალისოს მშვიდობიანი მიზნით საჰაერო ხომალდების კონსტრუირებისა და ექსპლუატაციის ხელოვნება;

ც) წაახალისოს საჰაერო ტრასების, აეროპორტებისა და აეროსანავიგაციო საშუალებების განვითარება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციისათვის;

დ) დააკმაყოფილოს მსოფლიოს ხალხთა მოთხოვნილება უსაფრთხო, რეგულარულ, ეფექტიან და ეკონორმიმკურ საჰაერო ტრანსპორტზე;

ე) თავიდან აიცილოს არაგონივრული კონკურენციით გამოწვეული ეკონომიკური ზარალი;

ფ) უზრუნველყოს ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა უფლებების სრული პატივისცემა და საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაში დასაქმებულ ავიასაწარმოთა გამოყენების თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფოსათვის სამართლიანი შესაძლებლობანი;

გ) არ დაუშვას დისკრმინაცია ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა მიმართ;

ჰ) ხელი შეუწყოს საერთაშორისო აერონავიგაციაში ფრენის უსაფრთხოებას;

ი) ზოგადი დახმარება გაუწიოს საერთაშორისო სამოქალაქო აერონავტიკის განვითარებას ყველა მისი ასპექტით.

მუხლი 45. მუდმივი ადგილსამყოფელი

ორგანიზაციის მუდმივი ადგილსამყოფელია ის ადგილი, რომელსაც განსაზღვრავს სამოქალაქო ავიაციის იმ დროებითი საერთაშორისო ორგანიზაციის დროებითი ასამბლეის საბოლოო სხდომა, რომელიც დაფუძნებულია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ დროებითი შეთანხმებით, 1944 წლის 7 დეკემბერს რომ მოაწერეს ხელი ჩიკაგოში. საბჭოს გადაწყვეტილებით, ადგილსამყოფელის დროებითი გადატანა შეიძლება ნებსმიერ სხვა ადგილას.

მუხლი 46. ასამბლეის პირველი სესია

ასამბლეის პირველ სესიას იწვევს ზემოაღნიშნული დროებითი ორგანიზაციის დროებითი საბჭო ამ კონვენციის ძალაში შესვლისთანავე ისეთ დროს და ისეთ ადგილას, როგორც ამას დროებითი საბჭო დაადგენს.

მუხლი 47. უფლებაუნარიანობა

ორგანიზაცია ყოველი ხელშემკვორელი სახელმწიფო ტერიტორიტაზე სარგებლობს ისეთი უფლებაუნარიანობით, რომელიც აუცილებელია მისი ფუნქციის შესასრულებლად. მას ენიჭება სრული სამართალსუბიექტობა ყველგან, სადაც ეს შეეთავსება შესაბამისი სახელმწიფოს კონსტიტუციასა და კანონმდებლობას.

თავი VIII. ასამბლეა

მუხლი 48. ასამბლეის სესია და კენჭისყრა

ა) ასამბლეა იკრიბება ყოველწლიურად და მას იწვევს საბჭო ხელსაყრელ დროს და მოხერხებულ ადგილას. ასამბლეის საგანგებო სესიები შეიძლება გაიმართოს ნებსმიერ დროს საბჭოს მოთხოვნით ან ნებსმიერი მათი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს თხოვნით, რომელიც ეგზავნება გენერალურ მდივანს;

ბ) ყველა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს აქვს ასამბლეის სესიაზე წარმომადგენლობის თანაბარი უფლება და თითოეულ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს აქვს ერთი ხმის უფლება. დელეგატებს, რომლებიც ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს წარმომადგენლობენ, შეიძლება ახლდნენ

ტექნიკური მრჩეველები, რომლებსაც შეუძლიათ სხდომებში მონაწილეობა, მაგრამ არა აქვთ ხმის უფლება;

ც) ასამბლეის სხდომაზე კვორუმის მისაღებად საჭიროა ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა უმრავლესობა თუ ამ კონვენციით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული. ასამბლეის გადაწყვეტილებანი მიიღება მოცემული ხმების უმრავლესობით.

მუხლი 49. ასამბლეის უფლებები და მოვალეობანი

ასამბლეის უფლება-მოვალეობანია:

ა) ყოველ სესიაზე აირჩიოს თავისი თავმჯდომარე და სხვა თანამდებობის პირნი;

ბ) IX თავის დებულებათა შესაბამისად აირჩიოს ხელშემკვრელი სახელმწიფოები საბჭოში წარმომადგენლობისათვის;

ც) განიხილოს საბჭოს ანგარიშები და მიიღოს შესაბამისი ღონისძიებანი, აგრეთვე მიიღოს გადაწყვეტილებანი საბჭოს მიერ მისთვის გადაცემულ საკითხზე;

დ) განსაზღვროს პროცედურის თავისი საკუთარი წესები და შექმნას დამხმარე კომისიები, რომლებსაც საჭიროდ ან სასურველად ჩათვლის;

ე) კენჭისყრით დაამტკიცოს წლიური ბიუჯეტი და განსაზღვროს ორგანიზაციის ფინანსური ღონისძიებანი XII თავის დებულებათა შესაბამისად;

ფ) შეამოწმოს ორგანიზაციის ხარჯები და დაამტკიცოს საფინანსო ანგარიშები;

გ) თავის შეხედულებისამებრ საბჭოს, დამხმარე კომისიებს ან რომელიმე სხვა ორგანოს გადასცეს ნებისმიერი საკითხი, რომელიც მისი საქმიანობის სფეროში შედის;

ჰ) მიანიჭოს საბჭოს უფლებები და უფლებამოსილებანი, რომლებიც საჭირო ან სასურველია ორგანიზაციის მოვალეობათა შესასრულებლად, და ნებსმიერ დროს გააუქმოს ან შეცვალოს ასეთი დელეგირებული უფლებამოსილებანი;

ი) შეასრულოს XIII თავის შესაბამისი დებულებები;

ჯ) განიხილოს წინადადებანი ამ კონვენციის დებულებათა ცვლილებების და შესწორებათა თაობაზე და, მათი მიღების შემთხვევაში შესთავაზოს ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს XXI თავის დებულებათა შესესრულებლად;

კ) განიხილოს ორგანიზაციის საქმიანობის სფეროში შემავალი ნებსმიერი საკითხი, რომლებიც კონკრეტულად არ შედის საბჭოს მოვალეობაში.

თავი IX.

მუხლი 50. საბჭოს შემადგენლობა და არჩევნები

ა) საბჭო მუდმივი ორგანოა, რომელიც პასუხისმგებელია ასამბლეის წინაშე. მასში შედის ასამბლეის მიერ არჩეული ოცდაერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფო. არჩევნები ეწყობა ასამბლეის პირველ სესიაზე და შემდგომში — ყოველ სამ წელიწადში ერთხელ; ამრიგად არჩეული საბჭოს წევრები თავიანთ მოვალეობას ასრულებენ მომდევნო არჩევნებამდე;

ბ) საბჭოს წევრების არჩევისას ასამბლეა უზრუნველყოფს სათანადო წარმომადგენლობას: 1) სახელმწიფოებისათვის, რომლებიც წამყვან როლს ასრულებენ საჰაერო ტრასპორტის სფეროში; 2) სახელმწიფოებისათვის, რომლებიც არ შევიდნენ სხვა საფუძველზე და, რომლებსაც დიდი წვლილი შეაქვთ საერთაშორისო სამოქალაქო აერონავიგაციისათვის მომსახურების საშუალებათა გადაცემაში; 3) სახელმწიფოებისათვის, რომლებიც არ შევიდნენ სხვა საფუძველზე, და რომელთა დანიშნულება უზრუნველყონ საბჭოში მსოფლიოს ყველა ძირითადი გეოგრაფიული რაიონის წარმომადგენლობა. ნებისმიერი ვაკანსია საბჭოში ასამბლეის მიერ ივსება რაც შეიძლება უმოკლეს ვადაში; საბჭოში არჩეული ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო თავის მოვალეობებს ასრულებს თავისი წინამორბედის უფლებამოსილების ვადის გასვლამდე.

საბჭოში ხელშემკვრელი სახელმწიფოს არც ერთი წარმომადგენელი არ იქნება აქტიურად დაკავშირებული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ექსპლუატაციასთან ან ასეთ მიმოსვლაში ფინანსურად დაინტერესებული.

მუხლი 51. საბჭოს პრეზიდენტი

საბჭო ირჩევს თავის პრეზიდენტს სამი წლის ვადით. შეიძლება მისი გადარჩევა. მას არა აქვს ხმის უფლება. საბჭო თავისი წევრებიდან ირჩევს ერთ ან რამდენიმე ვიცე-პრეზიდენტს, რომლებიც ინარჩუნებენ

ხმის უფლებას პრეზიდენტის მოვალეობის შესრულების დროს. სავალდებულო არ არის პრეზიდენტის არჩევა საბჭოს წევრთა წარმომადგენლებიდან, მაგრამ თუ ასეთი წარმომადგენელი არჩეულია პრეზიდენტის პოსტზე, მისი ადგილი ვაკანტურად ითვლება და მას იკავებს სახელმწიფო, რომელსაც იგი წარმომადგენლობდა.

პრეზიდენტის მოვალეობაა:

ა) მოიწვიოს საბჭოს, ავიასატრასპორტო კომიტეტის და აეროსანავიგაციო კომისიის სხდომები;

ბ) იმოქმედოს, როგორც საბჭოს წარმომადგენელმა;

ც) საბჭოს სახელით შეასრულოს საბჭოს მიერ მასზე დაკისრებული ფუნქციები.

მუხლი 52. კენჭისყრა საბჭოში

საბჭოს გადაწყვეტილების მისაღებად საჭიროა წევრთა უმრავლესობის თანხმობა. საბჭოს შეუძლია თავისი წევრებისაგან შექმნილ კომიტეტს გადასცეს თავისი უფლებამოსილება ნებისმიერ ცალკეულ საკითხში. საბჭოს ნებისმიერი კომიტეტის გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს საბჭოს ნებისმიერი დაინტერესებული ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მიერ.

მუხლი 53. მონაწილეობა ხმის უფლების გარეშე

ნებისმიერ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუძლია ხმის უფლების გარეშე მიიღოს მონაწილეობა საბჭოსა და მისი კომიტეტებისა და კომისიების მიერ იმ ნებისმიერი საკითხის გადაწყვეტაში, რომელიც განსაკუთრებით ეხება მის საკუთარ ინტერესებს. საბჭოს არცერთი წევრი არ მონაწილეობს კენჭისყრაში საბჭოზე იმ დავის განხილვის დროს, რომლის მონაწილეცაა თავად.

მუხლი 54. საბჭოს სავალდებულო ფუნქციები

საბჭო:

ა) ასამბლეაში წარადგენს წლიურ მოხსენებებს;

ბ) ასრულებს ასამბლეის მითითებებს და ამ კონვენციით დაკისრებულ ვალდებულებებსა და მოვალეობებს;

ც) განსაზღვრავს თავის ორგანიზაციულ სტრუქტურასა და საკუთარი პროცედურის წესებს;

დ) ნიშნავს ავიასატრანსპორტო კომიტეტს, რომელიც იქმნება საბჭოს წევრთა წარმომადგენლებისაგან და მოვალეა მათ წინაშე, და განსაზღვრავს მის მოვალეობას;

ე) ქმნის აეროსანავიგაციო კომისიის X თავის დებულებათა შესაბამისად.

ფ) განაგებს ორგანიზაციის ფინანსებს XII და XV თავების დებულებათა შესაბამისად;

გ) განსაზღვრავს საბჭოს პრეზიდენტის სარგოს;

ჰ) ნიშნავს მთავარ აღმასრულებელ თანამდებობრივ პირს, რომელშიც გენერალურ მდივნად იწოდება, აგრეთვე XI თავის დებულებათა შესაბამისად ღებულობს ზომებს სხვა ისეთი პერსონალის დასანიშნად, რომლის დანიშვნაც შეიძლება საჭირო აღმოჩნდეს;

ი) მოიძიებს, აგროვებს, შეისწავლის და აქვეყნებს ცნობებს, რომლებიც ეხება აერონავიგაციის განვითარებას და საერთაშორისო საჰაერო მომოსვლის ექსპლუატაციის საკითხებს, საექსპლუატაციო ხარჯების ცნობებისა და სახელმწიფო ფონდებიდან ავიასანარმოებისათვის მიცემული სუბსიდიების შესახებ მონაცემების ჩათვლით;

ჯ) აცნობებს ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს ამ კონვენციის ნებისმიერი დარღვევის თაობაზე, აგრეთვე საბჭოს გადაწყვეტილებათა ან რეკომენდაციათა ნებისმიერი შეუსრულებლობის შესახებ;

კ) მოახსენებს ასამბლეას ამ კონვენციის ნებისმიერი დარღვევის შესახებ, როდესაც ხელშემკვრელმა სახელმწიფომ სათანადო ზომები არ მიიღო დარღვევის შეტყობინებიდან გასული გონივრული ვადის განმავლობაში;

ლ) ამ კონვენციის VI თავის დებულებათა შესაბამისად ღებულობს საერთაშორისო სტანდარტებს და რეკომენდებულ პრაქტიკას; გაიოლების მიზნით აწოდებს მათ ამ კონვენციის დამატებებს და ყველა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ატყობინებს მიღებული ზომების შესახებ;

მ) განიხილავს აეროსანავიგაციო კომისიის რეკომენდაციებს დამატებების შეცვლის თაობაზე და ღებულობს ზომებს XX თავის დებულებების შესაბამისად;

ნ) განიხილავს ნებისმიერი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მიერ მისთვის გადაცემულ ნებისმიერ საკითხს, რომელიც კონვენციას შეეხება.

მუხლი 55. საბჭოს ფაკულტატური ფუნქციები

საბჭოს შეუძლია:

ა) როდესაც ეს მიზანშეწონილია და როგორც გამოცდილებას შეუძლია გვიჩვენოს, სასურველია, რეგიონალური ან სხვა საფუძველზე

შექმნას მისდამი დაქვემდებარებული ავტოსატრასპორტო კომისიები და განსაზღვროს იმ სახელმწიფოთა ან ავიასაწარმოთა ჯგუფები, რომელთა დახმარებით ანდა რომელთა მეშვეობითაც საბჭოს შეეძლება ამ კონვენციის მიზნების განხორციელება;

ბ) აეროსანავიგაციო კომისიებს გადასცეს მოვალეობანი იმის დამატებით, რაც კონვენციაშია გადამოცემული, და ნებისმიერ დროს გააუქმოს და შეცვალოს ასეთი დელეგირებული უფლებამოსილებანი;

ც) ჩაატაროს საერთაშორისო მნიშვნელობის მქონე საჰაერო ტრასპორტისა და აერონავიგაციის ყველა ასპექტის გამოკვლევა, თავისი გამოკვლევის შედეგები აცნობოს ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს და ხელი შეუწყოს ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს შორის ინფორმაციის გაცვლას საჰაერო ტრასპორტსა და აერონავიგაციის საკითხებზე;

დ) შეისწავლოს ყველა ის საკითხი, რომელიც გავლენას ახდენს საერთაშორისო საჰაერო ტრასპორტის ორგანიზაციასა და ექსპლუატაციაზე, მათ შორის საერთაშორისო საკუთრებისა და საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ძირითად მარშრუტებზე ექსპლუატაციის საკითხების ჩათვლით და ასმბლეას წარუდგინოს წინადადებები ამ საკითხებზე;

ე) ნებისმიერი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს თხოვნით გამოიკვლოს ნებისმიერი სიტუაცია, რომელშიც შეიძლება წარმოიქმნას საერთაშორისო აერონავიგაციის განვითარების თავიდან აცილებადი დაბრკოლებანი, და ამ გამოძიების შემდეგ გამოსცეს ისეთი ანგარიშები, როგორსაც სასურველად ჩათვლის.

თავი X. აეროსანავიგაციო კომისია

მუხლი 56. კომისიის წევრთა დასახელება და დანიშვნა

აეროსანავიგაციო კომისიაში შედის თორმეტი წევრი, რომლებსაც საბჭო ნიშნავს ხელშემკვრელი სახელმწიფოების მიერ დასახელებული პირთა რიცხვიდან ამ პირებს შესაბამისი კვალიფიკაცია და გამოცდილება აქვთ აერონავტიკის სამეცნიერო და პრაქტიკულ სფეროებში საბჭო თხოვნით მიმართავს ყოველ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს კანდიდატურებს დასახელების თაობაზე აერსანავიგაციო კომისიის თავმჯდომარეს ნიშნავს საბჭო.

მუხლი 57. კომისიის ვალდებულებანი

აეროსანავიგაციო კომისია:

ა) განიხილავს წინადადებას ამ კონვენციის დამატებათა შეცვლის თაობაზე და ურჩევს საბჭოს მათ მიღებას;

ბ) ქმნის ტექნიკურ ქვეკომისიებს, რომლებშიც შეიძლება წარმოდგენილი იყოს ნებისმიერი ხელშემკვრელი სახელმწიფო, თუ იგი ამას ისურვებს;

ც) კონსულტაციებს აძლევს საბჭოს ხელშემკვრელი სახელმწიფოებისაგან ყოველგვარი ცნობების შეგროვებისა და გადაცემის შესახებ, რომელთაც ის ჩათვლის საჭიროდ და სასარგებლოდ აერონავიგაციის განვითარებისათვის.

თავი XI პერსონალი

მუხლი 58. პერსონალის დანიშვნა

ასამბლეის მიერ დადგენილი წესების და ამ კონვენციის დებულებათა გათვალისწინებით, საბჭო განსაზღვრავს გენერალური მდივნისა და ორგანიზაციის სხვა პერსონალის თანამდებობაზე დანიშვნისა და განთავისუფლების, მომზადების, ხელფასის, დახმარებისა და სამსახურის პირობების წესებს და შეუძლია სამუშაოდ დაიქირაოს ნებისმიერი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მოქალაქე ან ისარგებლოს მათი მომსახურებით.

მუხლი 59. პერსონალის საერთაშორისო ხასიათი

საბჭოს პრეზიდენტმა, გენერალურმა მდივანმა და სხვა პერსონალმა არ უნდა გამოითხოვონ ან მიიღონ ინსტრუქციები ორგანიზაციისათვის უცხო რომელიმე ხელისუფლებისაგან თავისი მოვალეობის შესრულებასთან დაკავშირებით. თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფო მოვალეა პატივი სცეს პერსონალის მოვალეობათა საერთაშორისო ხასიათს და არ შეეცადოს გავლენა მოახდინოს რომლიმე თავის მოქალაქეზე, როცა ისინი თავიანთ მოვალეობებს ასრულებენ.

მუხლი 60. პერსონალის იმუნიტეტები და პრივილეგიები

თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფო, რამდენადაც ამის უფლებას მისი კონსტიტუციური წყობა იძლევა, მოვალეობას კისრულობს საბჭოს პრეზიდენტს, გენერალურ მდივანს და ორგანიზაციის

სხვა პერსონალს მიანიჭოს ის იმუნიტეტები და პრივილეგიები, რომლებითაც სარგებლობს სხვა საერთაშორისო სახელმწიფოთაშორისი ორგანიზაციების შესაბამისი პერსონალი, თუ დაიდო ერთიანი საერთაშორისო შეთანხმება საერთაშორისო სამოქალაქო მოსამსახურეთა იმუნიტეტებისა და პრივილეგიების შესახებ, მაშინ პრეზიდენტის, გენერალური მდივნისა და ორგანიზაციის სხვა პერსონალისადმი მინიჭებული იმუნიტეტები და პრივილეგიები უნდა შეესაბამებოდეს იმ იმუნიტეტებს და პრივილეგიებს, რომლებიც მინიჭებული აქვთ ასეთი ერთიანი საერთაშორისო შეთანხმებით.

თავი XII. ფინანსები

მუხლი 61. ბიუჯეტი და ხარჯების განაწილება

საბჭო ასამბლეას წარუდგენს წლიური ბიუჯეტს, წლიურ ანგარიშგებას ანგარიშგების მდგომარეობის შესახებ და ვარაუდებს ყველა შემოსავლისა და ხარჯის თაობაზე. ასამბლეა კენჭისყრის საშუალებით ღებულობს ბიუჯეტს ყველა იმ შესწორებით, რომლებსაც საჭიროდ ჩათვლის, და იმ შესატანების გამოკლებით, რომლებიც XV თავის შესაბამისად სახელმწიფოებისათვისაა განსაზღვრული, და მათი თანხმობით ანაწილებს ორგანიზაციის ხარჯებს ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს შორის ისეთ საფუძველზე, რომელსაც იგი დროდარო განსაზღვრავს.

მუხლი 62. ხმის უფლების შეჩერება

ასამბლეას შეუძლია ასამბლეასა და საბჭოში იმ ნებისმიერი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ხმის უფლების შეჩერება, რომელიც გონივრული ვადების ფარგლებში არ ასრულებს თავის საფინანსო ვალდებულებებს ორგანიზაციის წინაშე.

მუხლი 63. დელეგაციებისა და სხვა ნარმომადგენლების ხარჯები

თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფო კისრულობს ასამბლეაზე გაგზავნილი საკუთარი დელეგაციის ხარჯებს, აგრეთვე ნებისმიერი იმ პირის შენახვის, სამგზავრო და სხვა ხარჯებს, რომელსაც იგი ნიშნავს საბჭოში სამუშაოდ, ანდა მის მიერ დანიშნული წევრების ან წარმომადგენლების ხარჯებს ორგანიზაციების ნებისმიერ დამხმარე კომიტეტებში ან კომისიებში.

თავი XIII. სხვა საერთაშორისო შეთანხმებები

მუხლი 64. შეთანხმებები უსაფრთხოების შესახებ

იმ საკითხებთან დაკავშირებით, რომლებიც შეეხება ავიაციას, შედის ორგანიზაციის კომპეტენციაში და უშუალოდ ახდენენ ზეგავლენას საერთაშორისო უსაფრთხოებაზე, ორგანიზაციას შეუძლია ასამბლეის კენჭისყრით გამოხატული თანხმობით, შესაბამისი შეთანხმებით დაუკავშირდეს ნებისმიერ საყოველთაო ორგანიზაციას, რომელსაც მსოფლიოს ხალხები ქმნიან მშვიდობის შესანარჩუნებლად.

მუხლი 65. შეთანხმებები სხვა საერთაშორისო დაწესებულებებთან

საბჭომ, ორგანიზაციის სახელით, შეიძლება დადოს შეთანხმება სხვა საერთაშორისო დაწესებულებებთან საერთო სამსახურის შენახვის და პერსონალის მიმართ საერთო წესების მიღების თაობაზე და ასამბლეის დასტურით შეუძლია შევიდეს ისეთ სხვა შეთანხმებაში, რომლებიც ხელს უწყობენ ორგანიზაციის მუშაობას.

მუხლი 66. ფუნქციები, რომლებიც სხვა შეთანხმებებს შეეხება

ა) ორგანიზაცია აგრეთვე ასრულებს ფუნქციებს, რომლებიც მას ეკისრება შეთანხმებით საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ტრანსპორტის შესახებ და შეთანხმებით საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ, რომლებიც შემუშავებულია ჩიკაგოში 1944 წლის 7 დეკემბერს, მათში დადგენილი პირობების და დებულებების შესაბამისად;

ბ) ასამბლეისა და საბჭოს წევრებს, რომლებმაც არ მიიღეს შეთანხმება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაში ტრანსპორტის შესახებ, ანდა ჩიკაგოში 1944 წლის 7 დეკემბერს შემუშავებული შეთანხმება საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ, უფლება არა აქვთ მონაწილეობა მიიღონ კენჭისყრაში არც ერთ საკითხზე, რომელიც გადაეცემა ასამბლეას ანდა საბჭო შესაბამისი შეთანხმების დებულებათა საფუძველზე.

ნაწილი III.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი

თავი XIV. ინფორმაცია და ანგარიში

მუხლი 67. ანგარიშის წარდგენა საბჭოში

თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფო კისრულობს მოვალეობას, რომ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაში ჩაბმული მისი ავიასაწარმო, საბჭოს მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად, საბჭოში წარადგენს ანგარიშებს გადაზიდვების შესახებ, ხარჯების სტატისტიკას და საფინანსო მონაცემებს, ყველაფერ სხვასთან ერთად, შემოსავლის შესახებ და მიუთითებს მის წყაროებს.

თავი XV. აეროპორტები და სხვა აეროსანავიგაციო საშუალებები

მუხლი 68. მარშრუტებისა და აეროპორტების დადგენა

ამ კონვენციის დებულებათა შესაბამისად, თითოეულ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუძლია დაადგინოს მარშრუტი, რომლითაც მისი ტერიტორიის ფარგლებში ხორციელდება ნებისმიერი საერთაშორისო მიმოსვლა, აგრეთვე ის აეროპორტები, რომლებიც გამოიყენება ნებისმიერი ასეთი მიმოსვლის დროს.

მუხლი 69. აეროსანავიგაციო საშუალებათა გაუმჯობესება

თუ საბჭოს აზრით, რომლიმე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს აეროპორტები და სხვა აეროსანავიგაციო საშუალებანი, რადიო და მეტეოროლოგიური მომსახურების ჩათვლით, ჯეროვნად ვერ აკმაყოფილებს როგორც არსებული, ასევე განზრახული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის უსაფრთხოების, რეგულარული, ეფექტური და მომჭირნე ექსპლუატაციის მოთხოვნებს, მაშინ საბჭო ეთათბირება ამ უშუალოდ დაინტერესებულ სახელმწიფოს და სხვა სახელმწიფოებს, რომელთა ინტერესებსაც ეს ეხება, მასზე, რომ გამოინახოს საშუალებანი, რომელთა მეშვეობითაც ასეთი მდგომარეობა შეიძლება გამოსწორდეს და ამ მიზნით შეუძლია გასცეს რეკომენდაციები. არც ერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფო არ ჩაითვლება ამ კონვენციის დამრღვევად, თუ

იგი არ ასრულებს ამ რეკომენდაციებს.

მუხლი 70. აეროსანავიგაციო საშუალებათა დაფინანსება

ხელშემკვრელ სახელმწიფოს, 62-ე მუხლის დებულებით გათვალისწინებული გარემოებების წარმოქმნის შემთხვევაში, შეუძლია შეუთანხმდეს საბჭოს ასეთი რეკომენდაციების განხორციელების მიზნით. სახელმწიფოს შეუძლია გადაწყვეტილება მიიღოს და ნებისმიერ ასეთ შეთანხმებასთან დაკავშირებული ხარჯები იკისროს. თუ სახელმწიფო ასეთ გადაწყვეტილებას არ ღებულობს, საბჭოს ამ სახელმწიფოს თხოვნით შეუძლია ამ ხარჯების მთლიანი ან ნაწილობრივი დაფარვის ნებართვა გასცეს.

მუხლი 71. საბჭოს მიერ სახსრების გაცემა და შენახვა

თუ ხელშემკვრელი სახელმწიფო ითხოვს, საბჭოს შეუძლია თანხმობა განაცხადოს, ნაწილობრივ ან მთლიანად დაეხმაროს აეროპორტებისა და სხვა აეროსანავიგაციო საშუალებათა პერსონალით დაკომპლექტებაში, მათი შენახვისა და საქმიანობის ადმინისტრაციულ ხელმძღვანელობაში, რადიო და მეტეოროლოგიური მომსახურების ჩათვლით, რომლებიც აუცილებელია მის ტერიტორიაზე სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოების საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის უსაფრთხო, რეგულარული, ეფექტური და მომჭირნე ექსპლუატაციისათვის, და შეუძლია სამართლიანი და გონივრული ასაკრებლები შემოიღოს წარმოდგენილი საშუალებების გამოყენებისათვის.

მუხლი 72. მიწის ნაკვეთების შეძენა ან გამოყენება

თუ საჭიროა მიწის ნაკვეთები საშუალებებისათვის, რომელთაც მთლიანად ან ნაწილობრივ აფინანსებს საბჭო რომელიმე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს თხოვნით, მაშინ ეს სახელმწიფო ან თავად უთმობს მიწის ნაკვეთს და საკუთარი სურვილის მიხედვით ინარჩუნებს მესაკუთრის უფლებას, ანდა ეხმარება საბჭოს სამართლიანი და გონივრული პირობებით და მოცემული სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად გამოიყენოს მიწის ეს ნაკვეთები.

მუხლი 73. ფონდების განაწილება და ხარჯვა

ფონდების ფარგლებში, რომლებსაც მას ასამბლეა გადასცემს XII თავის თანახმად, საბჭოს მიმდინარე ხარჯები შეუძლია გასცეს ამ მუხლის შესაბამისად ორგანიზაციის საერთო ფონდიდან. საბჭო ამ თავისი ძირითადი ხარჯების დაფარვის საშუალებებს, მიზნებისათვის საჭირო წინასწარ შეთანხმებული პროპორციით და დროის გონივრულ მონ-

აკვეთში უნაწილებს ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს, რომლებმაც თანხმობა განაცხადეს, და იმ ავიასაწარმოებს, რომლებიც სარგებლობენ ზემოთ აღნიშნული აეროსანავიგაციო საშუალებებით. საბჭოს შეუძლია, აგრეთვე, სახელმწიფოებს, რომლებმაც თანხმობა განაცხადეს, გაუნაწილოს ნებისმიერი საბრუნავი ფონდების დაფარვის ხარჯები.

მუხლი 74. ტექნიკური დახმარება და შემოსავლის გამოყენება

როდესაც საბჭო ხელშემკვრელი სახელმწიფოს თხოვნით წინასწარ გასცემს ფონდებს ან მთლიანად ან ნაწილობრივ გადასცემს აეროპორტებს, ანდა სხვა საშუალებებს, შეთანხმებაში ამავე სახელმწიფოს თანხმობით შეიძლება გაითვალისწინონ ტექნიკური დახმარება საქმიანობის წარმართვაში, აეროპორტებისა და სხვა საშუალებების ექსპლუატაციაში და ამ აეროპორტებისა და სხვა საშუალებების ექაპლუატაციისათვის მიმდინარე ხარჯების ანაზღაურების საქმეში, აგრეთვე პროცენტული და საამორტიზაციო ანარიცხები აეროპორტებისა და სხვა საშუალებებისაგან მიღებული შემოსავლების ხარჯზე.

მუხლი 75. სახსრების გადაცემა საბჭოს გამგებლობაში

ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ნებისმიერ დროს შეუძლია უარი თქვას 70-ე მუხლის შესაბამისად მიღებულ ვალდებულებებზე და საკუთარ გამგებლობაში მიიღოს ის აეროპორტები და სხვა საშუალებები, რომლებიც საბჭოს დათმობილი აქვს მის ტერიტორიაზე 71-ე და 72-ე მუხლების დებულებათა შესაბამისად და საბჭოს გადაუხადოს თანხა, რომელიც, საბჭოს აზრით გონივრულად მიიჩნევა მოცემულ გარემოებაში. თუ სახელმწიფო მიიჩნევს, რომ საბჭოს მიერ დაწესებული თანხა სცილდება გონივრულობის საზღვრებს, მას შეუძლია საბჭოს გადაწყვეტილება გაასაჩივროს ასამბლეის წინაშე, ხოლო ასამბლეას შეუძლია დაამტკიცოს ან შეცვალოს საბჭოს გადაწყვეტილება.

მუხლი 76. ფონდების დაბრუნება

ფონდები, რომლებსაც 75-ე მუხლის შესაბამისად ანაზღაურების სახით, აგრეთვე 74-ე მუხლის შესაბამისად პროცენტების და საამორტიზაციო ანარიცხების ხარჯზე იღებს საბჭო, თუ 73-ე მუხლის შესაბამისად სახელმწიფოებს შეტანილი აქვთ თავდაპირველი შესატანი, იმ სახელმწიფოებს, რომლებსაც თავდაპირველად განესაზღვრათ შესატანები, უბრუნდებათ საბჭოს მიერ დაწესებული შენატანების ოდენობის პროპორციულად.

თავი XVI. ერთობლივი ექსპლუატაციის ორგანიზაცია და პულური მიმოსვლა

მუხლი 77. ერთობლივი ექსპლუატაციის ნებადართული ორგანიზაციები

ამ კონვენციის მიხედვით ორ ან მეტ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს წინ არაფერი ეღობება დააწესოს ერთობლივი ექსპლუატაციის ავიასატრანსპორტო ორგანიზაციები, ანდა საერთაშორისო საექსპლუატაციო სააგენტოები და გააერთიანოს პულებში მათი საჰაერო მიმოსვლა ნებისმიერ მარშრუტზე და ნებისმიერ რაიონებში, მაგრამ ასეთ ორგანიზაციებსა და სააგენტოებზე, აგრეთვე, პულურ მიმოსვლაში ვრცელდება ამ კონვენციის ყველა დებულება, მათ შორის ისეთებიც, რომლებიც განეკუთვნებიან საბჭოში შეთანხმების რეგისტრაციას. საბჭო განსაზღვრავს მოცემული კონვენციის დებულებათა გამოყენების იმ წესებს, რომლებიც შეეხება საჰაერო ხომალდების ეროვნულობას, საერთაშორისო საექსპლუატაციო სააგენტოების მიერ გამოყენებულ საჰაერო ხომალდებს.

მუხლი 78. საბჭოს როლი

საბჭომ დაინტერესებულ ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს შეიძლება შესთავაზოს ერთობლივი ორგანიზაციების შექმნა ნებისმიერ მარშრუტებზე ან ნებისმიერ რაიონებში საჰაერო მიმოსვლის ექსპლუატაციისათვის.

მუხლი 79. საექსპლუატაციო ორგანიზაციებში მონაწილეობა

სახელმწიფომ შეიძლება მონაწილეობა მიიღოს ერთობლივი ექსპლუატაციის ორგანიზაციებში ან პულურ შეთანხმებებში ან თავისი მთავრობის მეშვეობით, ანდა თავისი სახელმწიფოს მიერ დასახელებული ერთი, ანდა რამდენიმე ავიასატრანსპორტო კომპანიის მეშვეობით. ეს კომპანიები, დაიტერესებული სახელმწიფოს შეხედულების მიხედვით, შეიძლება მთლიანად ან ნაწილობრივ იმყოფებოდნენ სახელმწიფოს საკუთრებაში, ანდა კერძო საკუთრებაში.

ნაწილი IV

დასკვნითი დებულებანი

თავი XVII. სხვა შეთანხმებები აერონავტიკის საკითხებზე

მუხლი 80. პარიზისა და ჰავანის კონვენციები

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო ვალდებულებას კისრულობს ამ კონვენციის ძალაში შესვლისთანავე დაუყოვნებლივ გააკეთოს განცხადება 1919 წლის 13 ოქტომბერს პარიზში ხელმოწერილი საჰაერო ნავიგაციის რეგულირების თაობაზე კონვენციის დენონსირების შესახებ, ანდა 1928 წლის 20 თებერვალს ჰავანაში ხელმოწერილი კონვენციის შესახებ კომერციული ავიაციის თაობაზე, თუ იგი რომელიმე მათგანის მონაწილეა. ხელშემკვრელი სახელმწიფოების მიმართ ეს კონვენცია ცვლის ზემოხსენებულ პარიზისა და ჰავანის კონვენციებს.

მუხლი 81. არსებული შეთანხმებების რეგისტრაცია

მოცემული კონვენციის ძალაში შესვლის თარიღისათვის არსებული და ხელშემკვრელ სახელმწიფოსა და ნებისიერ სხვა სახელმწიფოს შორის, ანდა ხელშემკვრელ სახელმწიფოსა და ნებისმიერ სხვა სახელმწიფოს ავისაწარმოს შორის აერონავტიკის საკითხზე დადებული ყველა შეთანხმება ექვემდებარება დაუყოვნებლივ რეგისტრაციას საბჭოში.

მუხლი 82. შეთავსებელი შეთანხმების გაუქმება

ხელშემკევრელი სახელმწიფოები აღიარებენ, რომ ეს კონვენცია აბათილებს მათ შორის დადებულ ყველა ვალდებულებასა და შეთანხმებას, რომლებიც შეუთავსებელია მის დებულებებთან, და ვალდებულებას კისრულობენ არ იკისრონ ნებისმიერი ასეთი ვალდებულება და არ შეუერთდნენ ასეთ შეთანხმებას ხელშემკვრელი სახელმწიფო, რომელმაც ორგანიზაციაში შესვლამდე იკისრა ამ კონვენციის დებულებებთან შეუთავსებელი რაიმე ვალდებულება არახელშემკვრელი სახელმწიფოს ან ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მოქალაქის მიმართ, დაუყოვნებლივ ზომებს მიმართავს იმისათვის, რომ განთავისუფლდეს ამ ვალდებულებებისაგან, თუ რომელიმე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ავიასაწარმომ იკისრა ასეთი შეუთავსებელი შეთანხმებანი, მისი ეროვნული სახელმწიფო ყოველ ღონეს ხმარობს მათი დაუყოვნებლივ შეწყვეტისათვის და ყოველგვარ შემთხვევაში აღწევს მათ შეწყვეტ-

ას, როგორც კი ასეთი ქმედება შეიძლება განხორციელდეს კანონიერ საფუძველზე მოცემული კონვენციის ძალაში შესვლის შემდეგ.

მუხლი 83. ახალი შეთანხმებების რეგისტრაცია

წინა მუხლის დებულებათა შესრულების პირობით ნებისმიერ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუძლია დადოს შეთანხმება, რომელიც შეუთავსებელი არ იქნება მოცემულ კონვენციასთან. ნებისმიერი ასეთი შეთანხმება დაუყოვნებლივ რეგისტრაციას ექვემდებარება საბჭოში, რომელიც ამას აქვეყნებს რაც შეიძლება მოკლე ვადაში.

თავი XVIII. დავა და ვალდებულებათა შეუსრულებლობა

მუხლი 84. დავის გადაწყვეტა

თუ რაიმე უთანხმოება ორ ან მეტ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შორის ამ კონვენციისა და მისი დანართების გაგების ან გამოყენების გამო ვერ მოგვარდა მოლაპარაკების გზით, მას ამ უთანხმოების მონაწილე ნებისმიერი სახელმწიფოს თხოვნით წყვეტს საბჭო. საბჭოს მიერ ამ დავის განხილვისას, საბჭოს არც ერთი წევრი, რომელიც წარმოადგენს მხარეს რაიმე დავაში, არ მონაწილეობს კენჭისყრაში.

ყოველ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუძლია 85-ე მუხლის დებულებათა შესაბამისად ანდ ჰოც გაასაჩივროს საბჭოს გადაწყვეტილება სამედიატრო სასამართლოში, რომელიც იქმნება სხვა მოდავე მხარეებთან შეთანხმებით ან საერთაშორისო მართლმსაჯულების მუდმივ პალატაში. ნებისმიერი ასეთი გასაჩივრება უნდა ეცნობოს საბჭოს სამოცი დღის განმავლობაში მას შემდეგ, რაც მიღებული იქნება შეტყობინება საბჭოს გადაწყვეტილების შესახებ.

მუხლი 85. სამედიატორო სასამართლოს პროცედურა

თუ რომელიმე ხელშემკვრელი სახელმწიფო — მოდავე მხარე იმ დავაში, რომლის გამოც საჩივრდება საბჭოს გადაწყვეტილება, არ ცნობს საერთაშორისო მართლმსაჯულების მუდმივი პალატის სტატუსს და თუ ხელშემკვრელი სახელმწიფოები — მოდავე მხარეები ვერ თანხმდებიან სამედიატრო სასამართლოს არჩევის საკითში, მაშინ ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო — მოდავე მხარე ასახელებს თითო არბიტრს, ხოლო არბიტრები ირჩევენ სუპერარბიტრს.

თუ რომელიმე ხელშემკვრელი სახელმწიფო — მოდავე მხარე არ დაასახელებს არბიტრს სამი თვის განმავლობაში გადაწყვეტილების გასაჩივრების დღიდან, არბიტრს ამ სახელმწიფოს სახელით ნიშნავს საბჭოს პრეზიდენტი კვალიფიციურ პირთა იმ სიიდან, რომელსაც საბჭო ადგენს, და რომელიც მის განკარგულებაშია. თუ არბიტრი ოცდაათი დღის განმავლობაში ვერ შეთანხმდებიან სუპერარბიტრის თაობაზე, საბჭოს პრეზიდენტი მას ნიშნავს ზემოაღნიშნული სიიდან. ამის შემდეგ არბიტრები და სუპერარბიტრი ერთად ქმნიან სამედიატორო სასამართლოს, რომელიც შეიქმნა ამ მუხლის ან წინა მუხლის თანახმად, აწესებს თავის საკუთარ პროცედურას და გადაწყვეტილებები გამოაქვს ხმათა უმრავლესობით იმ პირობით, რომ საბჭოს შეუძლია გადაწვიტოს პროცედურული საკითხები რაიმე დაყოვნების შემთხვევაში, რომელიც საბჭოს აზრით მეტისმეტია.

მუხლი 86. გასაჩივრება

თუ საბჭო სხვაგვარად არ გადაწყვეტს, საბჭოს ნებისმიერი გადაწყვეტილება იმის შესახებ, ექსპლუატაციას უწევს თუ არა ავიასაწარმო საერთაშორისო საავიაციო ხაზებს ამ კონვენციის დებულებათა შესაბამისად, ძალაში რჩება იმ პირობით, რომ იგი აღნიშნულია გასაჩივრების წესში. საბჭოს გადაწყვეტილებები ნებისმიერ სხვა საკითხზე მათი გასაჩივრების შემთხვევაში შეჩერდება გასაჩივრების თაობაზე გადაწყვეტილების მიღებამდე. საერთაშორისო მართლმსაჯულების მუდმივი პალატისა და სამედიატორო სასამართლოს გადაწყვეტილებები საბოლოო და სავალდებულოა.

მუხლი 87. სანქცია ავიასაწარმოს მიმართ, რომელიც არ ასრულებს გადაწყვეტილებას

ყოველი ხელშემკვრელი სახელმწიფო კისრულობს ვალდებულებას ნება არ დართოს რომელიმე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ავიასაწარმოს იმოქმედოს საჰაერო სივრცეში თავის ტერიტორიაზე, თუ საბჭომ მიიღო გადაწყვეტილება, რომ ეს საწარმო არ ასრულებს საბოლოო გადაწყვეტილებას, რომელიც გამოტანილია წინა მუხლის თანახმად.

მუხლი 88. სანქცია სახელმწიფოს მიმართ, რომელიც არ ასრულებს ვალდებულებას

ასამბლეა აჩერებს ნებისმიერი ხელშემკვრელი სახელმწფოს ხმის უფლებას ასამბლეასა და საბჭოში, თუ დადასტურდება, რომ იგი არ ასრულებს ამ თავში გათვალისწინებულ გადაწყვეტილებებს.

თავი XIX. ომი

მუხლი 89. ომი და საგანგებო მდგომარეობა

ომის შემთხვევაში ამ კონვენციის დებულებები არ ეხება არც ერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მოქმედების თავისუფლებას, რომელსაც შეეხო ომი, როგორც ომში ჩაბმულის, ასევე ნეიტრალური სახელმწიფოსი იგივე პრინციპი გამოიყენება მაშინაც, როდესაც ნებისმიერი ხელშემკვრელი სახელმწიფო აცხადებს თავისთან საგანგებო წესებს და ამას ატყობინებს საბჭოს.

თავი XX. დანართები

მუხლი 90. დანართებისა და მათი შესწორებების მიღება

ა) 54-ე მუხლის "1" ქვეპუნქტში ნახსენები დანართების მისაღებად საჭიროა ამ მიზნისათვის მოწვეული საბჭოს ხმების ორი მესამედი, რის შემდეგაც საბჭო ამ დანართებს უგზავნის ყოველ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს. ნებისმიერი ასეთი დანართი ამ ნებისმიერი შესწორება ძალაში შედის სამი თვის განმავლობაში მათი გაგზავნის შემდეგ ხელშემკრელ სახელმწიფოსათვის, ანდა უფრო ხანგრძლივი დროის შემდეგ, რომლის დადგენაც შეუძლია საბჭოს იმ პირობით, რომ ამ ხნის განმავლობაში ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა უმრავლესობა არ შეატყობინებს საბჭოს, რომ არ არის თანახმა.

ბ) საბჭო დაუყოვნებლივ აცნობს ყველა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ნებისმიერი დანართის ან მისი შესწორების ძალაში შესვლას.

თავი XXI. რატიფიკაცია, შეერთება, შესწორებები და დენონსაცია

მუხლი 91. კონვენციის რატიფიკაცია

ა) ეს კონვენცია ექვემდებარება რატიფიკაციას, მისი ხელმომწერი სახელმწიფოების მიერ. სარატიფიკაციო სიგელები შესანახად ბარდება ამარიკის შეერთებული შტატების მთავრობის არქივებს. მთავრობა აცნობებს შესანახად ასეთი ჩაბარების თარიღს ამ კონვენციის ყოველ ხელმომწერსა და მასთან შეერთებულ სახელმწიფოს.

ბ) როგორც კი ამ კონვენციის რატიფიცირებას მოახდენს ან მას შეუერთდება ოცდაექვსი სახელმწიფო, იგი ძალაში შედის მათთვის ოცდამეათე დღეს ოცდამეექვსე დოკუმენტის შესანახად ჩაბარების შემდეგ. შემდგომში იგი ძალაში შედის მისი სარატიფიკაციო სიგელის შესანახად.

ც) მოვალეობა, რომ შეატყობინოს ამ კონვენციის ყოველ ხელმომწერ ან მასთან შეერთებულ სახელმწიფოს ამ კონვენციის ძალაში შესვლის თარიღი, ეკისრება ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობას.

მუხლი 92. კონვენციასთან შეერთება

ა) ეს კონვენცია ღიაა მისაერთებლად გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის წევრთათვის და მათთან შეერთებული სახელმწიფოებისათვის, რომლებიც ნეიტრალურნი რჩებოდნენ ახლანდელი მსოფლიო კონფლიქტის განმავლობაში;

ბ) შეერთება ხორციელდება შეტყობინების გზით, რომელსაც უგზავნიან ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობას, და ძალაში შედის მათთვის ოცდამეათე დღეს მას შემდეგ, რაც შეტყობინებას მიიღებს ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობა, რომელიც ამას ამცნობს ყველა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს.

მუხლი 93. სხვა სახელმწიფოთა დაშვება

91-ე და 92 ა) მუხლებში მოხსენიებულ სახელმწიფოთა გარდა, ამ კონვენციასთან შესაერთებლად შეიძლება დაიშვას სხვა სახელმწიფოები ასამბლეის ხმათა ოთხი მეხუთედით, თუ ამას იწონებს მსოფლიოს ხალხთა მიერ მშვიდობის შენარჩუნების მიზნით დაარსებული რომელიმე საერთაშორისო ორგანიზაცია და ისეთი პირობებით, რომლებიც შეიძლება დაადგინოს ასამბლეამ; ამასთან, ყოველ ცალკეულ შემთხვევაში საჭიროა ყოველი სახელმწიფო თანხმობა, რომელსაც ამ ომის დროს შეეჭრნენ, თავს დაესხნენ დაშვების მოსურნე სახელმწიფოები.

მუხლი 94. შესწორებები კონვენციაში

ა) ამ კონვენციის ნებისმიერი შემოთავაზებული შესწორება უნდა მოიწონოს ასამბლეის ხმათა ორმა მესამედმა და შემდეგ შედის ძალაში იმ სახელმწიფოთა მიმართ, რომლებმაც მოახდინეს ამ შესწორების რატიფიცირება მას შემდეგ, რაც რატიფიცირებას მოახდენს ასამბლეის მიერ დადგენილ ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა რიცხვი.

ასეთი წესით დადგენილი რიცხვი შეადგენს ხელშემკვრელ სახელმწიფოთა საერთო რაოდენობის სულ ცოტა ორ მესამედს.

ბ) თუ ასამბლეის აზრით შესწორების ხასიათი ამართლებს ამ ზომას, მაშინ ასამბლეას თავის ორეზოლუციაში, რომელიც რეკომენდაციას უწევს მიღებულ შესწორებას, შეუძლია გაითვალისწინოს, რომ ნებისმიერი სახელმწიფო, რომელიც არ მოახდენს შესწორების რატიფიცირებას მის ძალაში შესვლის შემდეგ დადგენილი პერიოდის განმავლობაში, ამის შედეგად აღარ იქნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის წევრი და ამ კონვენციის მონაწილე.

მუხლი 95. კონვენციის დენონსაცია

ა) ნებისმიერ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუძლია აცნობოს ამ კონვენციის დენონსაცია მისი ძალაში შესვლის დღიდან სამი წლის შემდეგ, შეტყობინების სახით ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობისადმი, რომელიც ამას დაუყოვნებლივ აცნობებს ყოველ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს.

ბ) დენონსაცია ძალაში შედის შეატყობინებს მიღების დღიდან ერთი წლის შემდეგ და მოქმედებს მხოლოდ იმ სახელმწიფოთა მიმართ, რომლებმაც მოახდინეს კონვენციის დენონსირება.

თავი XXII. განსაზღვრებანი

მუხლი 96. ამ კონვენციის მიზნებისათვის:

ა) „საჰაერო მიმოსვლა“ ნიშნავს ნებისმიერ რეგულარულ საჰაერო მიმოსვლას, რომელსაც ახორციელებენ საჰაერო ხომალდები მოქალაქეთა გადაყვანის, ფოსტის, ან ტვირთის საზოგადოებრივი გადაზიდვის მიზნით.

ბ) „საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა“ ნიშნავს საჰაერო მიმოსვლას, რომელიც ხორციელდება საჰაერო სივრცეში ერთ სახელმწიფოზე მეტ ტერიტორიაზე.

ც) „ავიასაწარმო“ ნიშნავს ნებისმიერ ავიასატრანსპორტო ორგანიზაციას, რომელიც სთავაზობს ან ექსპლუატაციას უწევს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას.

დ) „არაკომერციული მიზნით შეჩერება“ ნიშნავს ნებისმიერი მიზნით დაჯდომას განსხვავებით მგზავრების, ტვირთის ან ფოსტის

მიღების ან გადმოტვირთის მიზნისაგან.

კონვენციის ხელმოწერა

რის დასადასტურებლადაც ქვემორე ხელისმომწერმა სრულუფლებიანმა წარმომადგენლებმა, სათანადოდ რწმუნებულებმა, ხელი მოაწერეს ამ კონვენციის შესაბამისად თავიანთი მთავრობების სახელით იმ თარიღებში, რომლებიც აღნიშნულია მათი ხელმოწერების გასწვრივ.

შესრულებულია ქალაქ ჩიკაგოში 1944 წლის 7 დეკემბერს ინგლისურ ენაზე, ტექსტი, შედგენილი ინგლისურ, ესპანურ და ფრანგულ ენებზე, რომელთაგან თითოეული თანაბრად ავთენტურია, იხსნება ხელმოსაწერად ვაშინგტონში, კოლუმბიის ოლქი, ორივე ტექსტი შესანახად ბარდება ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის არქივებს, ხოლო დამოწმებულ ასლებს ეს მთავრობა უგზავნის ყველა სახელმწიფოს მთავრობას, რომლებსაც შეუძლიათ ხელი მოაწერონ ამ კონვენციას ან შეუერთდნენ მას.

ჩიკაგოს კონვენციის შესწორებათა ტექსტები

45-ე მუხლის შესწორება

(მონრეალში 1954 წლის 14 ივნისს ხელმოწერილი ოქმი).

კონვენციის 45-ე მუხლის ბოლოს წერტილი იცვლება მძიმეთი და ემატება შემდეგი:

„ხოლო სხვაგვარად, ვიდრე დროებით — ასამბლეის გადაწყვეტილებით, თანაც ამგვარი გადაწყვეტილება მიღებული უნდა იქნეს ასამბლეის მიერ დადგენილ ხმათა რაოდენობით. ამრიგად დადგენილმა ხმათა რაოდენობამ უნდა შეადგინოს ხელშემკვრელი სახელმწიფოების საერთო რიცხვის სულ ცოტა სამი მეხუთედი".

48-ე (a) , 49- (ც) და 61-ე მუხლების შესწორება

(მონრეალში 1954 წლის 14 ივნისს ხელმოწერილი ოქმი).

48-ე (a) მუხლში სიტყვა „ყოველწლიურად" იცვლება გამოთქმით "სულ ცოტა სამ წელიწადში ერთხელ"

49-ე (ც) მუხლში გამოთქმა „წლიური ბიუჯეტი" იცვლება გამოთქმით „წლიური ბიუჯეტები".

61-ე მუხლში გამოთქმები „წლიური ბიუჯეტი" და „კენჭისყრით იღებს წლიურ ბიუჯეტს" იცვლება გამოთქმებით „წლიური ბიუჯეტები" და „კენჭისყრით იღებს წლიურ ბიუჯეტებს".

48-ე (a) მუხლის შესწორება (რომში 1962 წლის 15 სექტემბერს

ხელმოწერილი ოქმი) კონვენციის 48-ე (a) მუხლში მეორე წინადადება უქმდება და იცვლება შემდეგით:

„ასამბლეის საგანგებო სესიები შეიძლება გაიმართოს ნებისმიერ დროს საბჭოს მოთხოვნით ან ხელშეკრულ სახელმწიფოთა სულ ცოტა მეხუთედის თხოვნით, რომელიც ეგზავნება გენერალურ მდივანს".

50-ე (a) მუხლის შესწორება

(მონრეალში 1961 წლის 21 ივნისს ხელმოწერილი ოქმი).

კონვენციის 50-ე (a) მუხლში გამოთქმა „ოცდაერთის" უქმდება და იცვლება გამოთქმით „ოცდაშვიდის" 50-ე (a) მუხლის შესწორება

(ნიუ-ორკში 1971 წლის 12 მარტს ხელმოწერილი ოქმი)

„საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ 1944 წლის სატრანზიტო შეთანხმება

. რატიფიცირებულია საქართველოს
პარლამენტის2003 წლის 14 აგვისტოს N2966 რს დადგენილებით

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის
სატრანზიტო შეთანხმება
ხელმოწერილია 1944 წლის 7 დეკემბერს, ქ. ჩიკაგოში

წინასიტყვაობა

1954 წლის 7 აპრილს, თავისი 21-ე სესიის მე-14 შეხვედრაზე, საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციის საბჭომ მიიღო შემდეგი რეზოლუცია:

„საბჭო, A3-2 რეზოლუციის გათვალისწინებით, რომელიც შეეხება ჩიკაგოს კონვენციის ესპანური და ფრანგულ ენოვანი ტექსტების მომზადებას და მიუთითებს, რომ ეს ტექსტები მხოლოდ ორგანიზაციის შიდა დანიშნულებისათვის არის განკუთვნილი.

საბჭოს მიერ 1952 წლის 19 თებერვალს ჩიკაგოს კონვენციის აღნიშნული ტექსტების მიღების გათვალისწინებით,

გათვალისწინებით იმისა, რომ მიზანშეწონილია მსგავსი მოქმედების განხორციელება საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სატრანზიტო შეთანხმების მიმართაც, რომელიც დაფარულია 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის დასკვნით აქტზე, ადგენს, რომ მოცემულ რეზოლუციაზე დაფარული ფრანგულ და ესპანურენოვანი ტექსტები, ისევე, როგორც ჩიკაგოში ხელმოწერილი ინგლისურენოვანი ტექსტი, გამოიყენება მხოლოდ ორგანიზაციის შიდა მიზნებისათვის, მაგალითად სამდივნოს, ასამბლეის, საბჭოს და ორგანიზაციის სხვა ორგანოების საქმიანობაში, ასევე ხელშემკვრელ სახელმწიფოებთან ურთიერთობისას ორგანიზაციის მიერ წამოჭრილი ნებისმიერი საკითხისათვის.

ურჩევს ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს იკაო-სთან ან სხვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოებთან ურთიერთობაში გამოიყენონ მხოლოდ ეს სამი ტექსტი, და

მიუთითებს გენერალურ მდივანს, რომ მან მიიღოს ზომები მოცემული შეთანხმების ინგლისურ, ფრანგულ და ესპანურენოვანი ტექსტების გამოსაქვეყნებლად."

აქ გამოქვეყნებული ტექსტებია: 1944 წლის 7 დეკემბერს ქ.ჩიკაგოში ხელმოწერილი ინგლისური ტექსტი და მისი ფრანგული და ესპანური თარგმანები. ისინი მიღებულია იკაო-ს საბჭოს მიერ ორგანიზაციის შიდა მიზნებისათვის და არა როგორც „ავთენტიკური ტექსტები". ისინი გამოქვეყნებულია გენერალური მდივნის მიერ ზემოაღნიშნული გადაწყვეტილების განხორციელებისას.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის
სატრანზიტო შეთანხმება

ხელმოწერილია ჩიკაგოში, 1944 წლის 7 დეკემბერს

სახელმწიფოები, რომლებიც ხელს აწერენ და ცნობენ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სატრანზიტო შეთანხმებას, არიან რა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის წევრები, აცხადებენ შემდეგს:

მუხლი I

ნაწილი I

თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფო სხვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს რეგულარულ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლასთან დაკავშირებით ანიჭებს შემდეგ ჰაერის თავისუფლებებს:

1) მის ტერიტორიაზე მიწაზე დაშვების გარეშე გადაფრენის პრივილეგიას;

2) არაკომერციული მიზნებით დათრენის პრივილეგიას.

ამ ნაწილით გათვალისწინებული პრივილეგიები არ უნდა გავრცელდეს იმ აეროპორტების მიმართ, რომლებიც გამოიყენება სამხედრო მიზნებისათვის და გამორიცხავს ნებისმიერ რეგულარულ საერ-

თაშორისო საჰაერო მიმოსვლას.

აქტიური საომარი მოქმედების ან სამხედრო ოკუპაციების რაიონებში და ომის დროს რაიონებთან დამაკავშირებელი მომარაგების გზებზე მსგავსი პრივილეგიებით სარგებლობა უნდა განხორციელდეს სამხედრო ხელისუფლების თანხმობით.

ნაწილი 2

ზემოაღნიშნული პრივილეგიები უნდა განხორციელდეს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დროებითი შეთანხმების დებულებების შესაბამისად, და მისი ძალაში შესვლის შემდეგ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონვენციის დებულებების შესაბამისად, ორივე მომზადებულია ჩიკაგოში 1944 წლის 7 დეკემბერს.

ნაწილი 3

ხელშემკვრელ სახელმწიფოს, რომელიც სხვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ავიასაწარმოებს ანიჭებს არაკომერციული მიზნებით დაფრენის პრივილეგიას, შეუძლია მოსთხოვოს ასეთ ავიასაწარმოებს, უზრუნველყონ გონივრული კომერციული მომსახურება იმ პუნქტებში, სადაც ასეთი დაფრენები ხორციელდება.

ასეთი მოთხოვნა არ უნდა იწვევდეს რაიმე დისკრიმინაციას ერთსა და იმავე მარშრუტზე მოქმედ ავიასაწარმოებს შორის ,უნდა ითვალისწინებლეს საჰაერო ხომალდის ტევადობას და უნდა განხორციელდეს ისე, რომ ზიანი არ მიაყენოს შესაბამის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ნორმალურ ექსპლუატაციას ან ხელშემკვრელი სახელმწიფოს უფლებებსა და მოვალეობებს.

მუხლი 4

თითოეულ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ამ მუხლის დებულებების გათვალისწინებით შეუძლია:

1) განსაზღვროს მარშრუტი თავის ტერიტორიაზე ნებისმიერი საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებისათვის და აეროპორტები, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ნებისმიერი ასეთი მიმოსვლისათვის;

2) ასეთი აეროპორტებითა და სხვა საშუალებებით სარგებლობაზე დააწესოს სამართლიანი და გონივრული გადასახადები ან გასცეს მათი დაწესების ნებართვა ნებისმიერი ასეთი მიმოსვლისათვის; ეს გადასახადები არ უნდა აღემატებოდეს თანხას, რომელიც გადაიხდება მსგავსი საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაში ჩართული ეროვნული საჰაერო ხომალდების მიერ ასეთი აეროპორტებითა და საშუალებებით სარგებლობისათვის იმ პირობით, რომ დაინტერესებული ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მხრიდან მოთხოვნის საფუძველზე აეროპორტებითა და სხვა საშუალებებით სარგებლობაზე დაწესებული გადასახადები ექვემდებარება განხილვას ზემოაცნიშნული კონვენციის შესაბამისად დაარსებული საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციის საბჭოს მიერ. საბჭო დაინტერესებულ სახელმწიფოს ან სახელმწიფოებს განსახილველად წარუდგენს ამის შესახებ მოხსენებებსა და რეკომენდაციებს.

ნაწილი 5

თითოეული ხელშემკვრელი სახელმწიფო იტოვებს უფლებას, არ გასცეს ან გააუქმოს სერტიფიკატი, ან ნებართვა სხვა სახელმწიფოს ავიასატრანსპორტო საწარმოსათვის, ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც იგი არ არის დარწმუნებული, რომ უპირატესი მფლობელობითა და რეალური კონტროლით სარგებლობენ ამ ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მოქალაქეები, ან ასეთი ავიასატრანსპორტოსაწარმოს მიერ იმ სახელმწიფოს კანონების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, რომლის თავზეც იგი ახორციელებს ექსპლუატაციას, ან მოცემული შეთანხმებით გათვალისწინებული ვალდებულებების შეუსრულებლობის შემთხვევაში.

მუხლი II

ნაწილი 1

ხელშემკვრელ სახელმწიფოს, რომელიც მიიჩნევს, რომ სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ქმედება, ამ შეთანხმების შესაბამისად, იწვევს უსამართლობას და უქმნის მას სირთულეებს, შეუძლია მოსთხოვოს საბჭოს არსებული ვითარების გამოკვლევა. ამის შემდეგ

საბჭო შეისწავლის საკიფხს და მოიწვევს დაინტერესებულ სახელმწიფოებს კონსულტაციისათვის. ასეთი კონსულტაციის წარუმატებლობის შემთხვევაში, საბჭოს შეუძლია დაინტერესებულ ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს წარულგინოს შესაბამისი დასკვნები და რეკომენდაციები. თუ ამის შემდეგ დაინტერესებული ხელშემკვრელი სახელმწიფო, საბჭოს აზრით უსაფუძვლოდ არ განახორციელებს სათანადო გამოსასწორებელ ქმედებას, საბჭოს შეუძლია ურჩიოს ზემოაღნიშნულ ორგანიზაციის ასამბლეას ასეთ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შეუჩერდეს შეთაგხმებით გათვალისწინებული უფლებებიდა პრივილეგიები აღნიშნული ქმედების განხორციელებამდე. ასამბლეას შეუძლია 2/3-ით ასეთ ხელშემკვრელ საჯხელმწიფოს შეუჩეროს უფლებები და პრივილეგიები იმ ვადით, რომელიც მიიჩნევა სათანადოდ ან მანამდე, ვიდრე საბჭო არ მიიჩნევს, რომ ამ სახელმწიფოს მიერ გამოსასწორებელი ქმედება განხორციელებულია.

ნაწილი 2

თუ ორ ან მეტ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს შორის ნებისმიერი შეუთანხმებლობა, რომელიც შეეხება მოცემული შეთანხმების განმარტებას ან გამოყენებას, არ გვარდება მოლაპარაკების გზით, ზემოაღნიშნული კონვენციის მე-18 თავის დებულებები გამოიყენება ისევე, როგორც ეს გათვალისწინებულია აღნიშნული კონვენციის განმარტებასთან დაკავშირებული შეუთანხმებლობის შემთხვევაში.

მუხლი III

მოცემული შეთანხმება ძალაში რჩება ზემოაღნიშნული კონვენციის მოქმედებამდე; თუმცა, იმ პირობით, რომ ამ შეთანხმების ნებისმიერ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს როგორც ხელშეკრულების მონაწილე მხარეს, შეუძლია მოახდინოს შეთანხმების დენონსირება ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის სახელზე შეტყობინების გაგზავნიდან ერთი წლის განმავლობაში, რომელმაც დაუყოვნებლივ უნდა შეატყობინოს ყველა სხვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ასეთი შეტყობინებისა და ხელშეკრულებიდან გასვლის შესახებ.

მუხლი IV

ზემოაღნიშნული კონვენციის ძალაში შესვლამდე, ყველა მითითება მასზე, გარდა მუხლი II, ნაწილი 2-სა და მუხლი V-ში მოყვანილი მითითებებისა, უნდა ჩაითვალოს 1944 წლის 7 დეკემბერს ჩიკაგოში ხელმოწერილ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დროებით შეთანხმებაზე მითითებად; და მითითებები საერთაშორისო-სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციაზე, ასამბლეასა და საბჭოზე, უნდა ჩაითვალოს, შესაბამისად, დროებით საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციაზე, დროებით ასამბლეასა და დროებით საბჭოზე მითითებად.

მუხლი V

ამ შეთანხმების მიზნებისათვის „ტერიტორია“ განისაზღვრება ისე, როგორც ზემოაღნიშნული კონვენციის მე-2 მუხლში.

მუხლი VI. შეთანხმების ხელმოწერა და მიერთება

1944 წლის 1 ნოემბერს ჩიკაგოში მოწვეული საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციის დელეგატებმა ხელი მოაწერეს ამ შეთანხმებას, მხედველობაში აქვთ რა, რომ თითოეული მთავრობა, რომელთა სახელითაც ხელი მოეწერა შეთანხმებას, აშშ-ს მთავრობას შეძლებისდაგვარად მოკლე ვადაში აცნობებს იმის შესახებ, ნიშნავს თუ არა მისი სახელით ხელმოწერა ამ მთავრობის მიერ შეთანხმების მიღებას და მოვალეობების თავის თავზე აღებას.

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციის ნებისმიერ წევრ სახელმწიფოს შეუძლია აღიაროს ეს შეთანხმება, როგორც მისთვის სავალდებულო მითითების თაობაზე აშშ-ს მთავრობის ნოტოფიკაციის გზით, ასეთი მითითება ძალაში შედის ამ მთავრობის მიერ ასეთი ნოტიფიკაციის მიღების დღიდან.

მოცემული შეთანხმება ძალაში შედის ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს შორის მათ მიერ მასთან მიერთების შემდეგ. შემდგომში იგი სავალდებულო გახდება თითოეული სხვა სახელმწიფოსათვის, რომელიც აშშ-ს მთავრობას შეატყობინებს მიერთების შესახებ, ამ მთავრობის მიერ ასეთი შეტყობინების მიღების დღიდან. აშშ-ს მთავრობა

შეატყობინებს ყველა ხელმომწერ და შეთანხმებასთან მიერთებულ სახელმწიფოს შეთანხმებასთან მიერთების ყველა თარიღს და თარიღს, რომლიდანაც იგი ძალაში შედის თითოეული მიერთებული სახელმწიფოსათვის.

ამის დასტურად, ქვემორე ხელისმომწერნი, შესაბამისად უფლებამოსილნი, ხელს აწერენ მოცემულ შეთანხმებას თავის მთავრობების სახელით, მათი შესაბამისი ხელმოწერების გვერდით აღნიშნულ თარიღებში.

შესრულებულია ჩიკაგოში, 1944 წლის 7 დეკემბერს, ინგლისურ ენაზე. ტექსტი მომზადებულია ინგლისურ, ფრანგულ და ესპანურ ენებზე, თითოეული მათგანი თანაბრად ავთენტიკურია. შეთანხმება ღიაა ხელმოსაწერად ქ. ვაშინგტონში, კოლუმბიის ოლქში. ტექსტები დეპონირებულ უნდა იქნეს აშშ-ს მთავრობის არქივებში და ამ მთავრობამ დამოწმებული ასლები უნდა გაუგზავნოს ყველა იმ სახელმწიფოს მთავრობას, რომელსაც შეუძლია ხელი მოაწეროს ან მიუერთდეს ამ შეთანხმებას.

კონვენცია

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის

წინამდებარე კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოები, აღიარებენ რა 1929 წლის 12 ოქტომბერს ვარშავაში ხელმოწერილი საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის კონვენციისა (შემდგომში „ვარშავის კონვენციად" წოდებულის) და მასთან დაკავშირებული სხვა დოკუმენტების მნიშვნელოვან წვლილს საერთაშორისო კერძო საჰაერო სიმართლის მოწესრიგების საქმეში;

1. აღიარებენ რა ვარშავის კონვენციისა და მასთან დაკავშირებული დოკუმენტების მოდერნიზაციისა და კონსოლიდაციის აუცილებლობას;

2. აღიარებენ რა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების დროს მომხმარებელთა ინტერესების დაცვის უზრუნველყოფის მნიშვნელობას და სამართლიანი კომპენსაციის აუცილებლობას უფრო სრული ანაზღაურების პრინციპის საფუძველზე;

3. კვლავ ადასტურენებ რა საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვების მოწესრიგებული განვითარებისა და მგზავრების, ბარგისა და ტვირთის შეუფერხებელი გადაადგილების სურვილს ჩიკაგოში 1944 წლის 7 დეკემბრის შესრულებული საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციის პრინციპებისა და მიზნების შესაბამისად;

4. არიან რა დარწმუნებულნი იმაში, რომ სახელმწიფოთა კოლექტიური მოქმედებები საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მარეგულირებელი ზოგიერთი წესის შემდგომი ჰარმონიზაციისა და კოდიფიკაციისათვის, ახალი კონვენციის ფორმით წარმოადგენენ ინტერესთა სამართლიანი ბალანსის მიღწევის ყველაზე ადეკვატურ ხერხს.

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

თავი I

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. გამოყენების სფერო

1. წინამდებარე კონვენცია გამოიყენება საჰაერო ხომალდით ხალხის, ბარგის ან ტვირთის ნებისმიერი საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვისას, რაც სათანადო ანაზღაურებით ხორციელდება. იგი აგრეთვე ავიასატრანსპორტო საწარმოს მიერ საჰაერო ხომალდით განხორციელებული უფასო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ გამოიყენება.

2. წინამდებარე კონვენციის თანახმად საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა ეწოდება ნებისმიერ გადაყვანა-გადაზიდვას, რომლის დროსაც, მხარეთა განსაზღვრების თანახმად, გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილები, იმისდა მიუხედავად არის თუ არა შესვენება ან გადატვირთვა გადაყვანა-გადაზიდვაში, განლაგებულია ან ორი მონაწილე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, ან ერთი და იგივე მონაწილე-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუ შეთანხმებული გაჩერება გათვალისწინებულია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, მაშინაც კი, როდესაც ეს სახელმწიფო არ არის მონაწილე სახელმწიფო. გადაყვანა-გადაზიდვა ამგვარი გაჩერების გარეშე ერთი და იგივე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე არსებულ ორ პუნქტს შორის წინამდებარე კონვენციის შესაბამისად არ განიხილება როგორც საერთაშორისო.

3. გადაყვანა-გადაზიდვა, რომელიც ექვემდებარება განხორციელებას რამდენიმე თანმიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველის მეშვეობით, წინამდებარე კონვენციის გამოყენების თვალსაზრისით, ითვლება ერთიან გადაყვანა-გადაზიდვად, თუ იგი მხარეთა მიერ განიხილება როგორც ერთი ოპერაცია, იმისდა მიუხედავად, იყო თუ არა იგი დადებული ერთი ან რიგი ხელშეკრულების სახით, და იმის გამო, რომ ერთი ან რამდენიმე ხელშეკრულება მთლიანად უნდა იყოს შესრულებული ერთი და იმავე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, იგი არ კარგავს თავის საერთაშორისო ხასიათს.

4. წინამდებარე კონვენცია გამოიყენება აგრთვე V თავში აღწერილი გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ. მასში ჩამოყალიბებული პირობების გათვალისწინებით.

მუხლი 2. სახელმწიფოს მიერ შესრულებული გადაყვანა-გადაზიდვები და საფოსტო გზავნილების გადაზიდვები

1. წინამდებარე კონვენცია გამოიყენება იმ გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ, რომლებიც სრულდება სახელმწიფოს ან სხვა საჯარო სამართლის იურიდიული პირის მიერ, რომელიც აკმაყოფილებს პირველ მუხლში გათვალისწინებულ პირობებს.

2. საფოსტო გზავნილების გადაზიდვისას გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს მხოლოდ შესაბამისი საფოსტო ადმინისტრაციის წინაშე იმ წესების შესაბამისად, რომლებიც გამოიყენება გადამყვან-გადამზიდველისა და საფოსტო ადმინისტრაციებს შორის ურთიერთობებში.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნულის გარდა, წინამდებარე კონვენციის დებულებები არ გამოიყენება საფოსტო გზავნილების გადაზიდვის მიმართ.

თავი II

მგზავრთა, ბარგისა და ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებული მხარეთა დოკუმენტაცია და მოვალეობები

მუხლი 3. მგზავრები და ბარგი

1. მგზავრთა გადაყვანისას გაიცემა ინდივიდუალური ან ჯგუფური გადაყვანის დოკუმენტი, რომელშიც აღინიშნება:

a) გასვლისა და დანიშნულების პუნქტები;

b) თუ გასვლისა და დანიშნულების პუნქტები ერთი და იგივე მონაწილე — სახელმწიფოს ტერიტორიაზეა, ერთი ან რამდენიმე გათვალისწინებული გაჩერება კი მეორე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, — ერთი ასხეთი გაჩერება მაინც.

2. პირველ პუნქტში ხსენებული დოკუმენტის ნაცვლად, შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ამ პუნქტში მითითებული ინფორმაციის შინაარსის შემნახველი ნებისმიერი სხვა საშუალება. თუ გამოიყენება სხვა საშუალება, გადამყვან-გადამზიდველი სთავაზობს მგზავრისათვის ასეთნაირად შენახული ინფრომაციის წერილობითი ფორმით მიწოდება.

3. გადამყვან-გადამზიდველი რეგისტრირებული ბარგის ყოველ ადგილზე წარუდგენს მგზავრს საბარგო იდენტიფიკაციურ საჭდეს.

4. მგზავრს გადაეცემა წერილობითი შეტყობინება იმის შესახებ, რომ წინამდებარე კონვენციის გამოყენების შემთხვევაში ეს კონვენცია ახდენს გადამყვან-გადამზიდველების პასუხისმგებლობის რეგლამენტირებას და შეუძლია შეზღუდოს აღნიშნული პასუხისმგებლობა პირის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების და ბარგის განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების და დაგვიანების შემთხვევაში.

5. წინა პუნქტების დებულებათა დაუცველობა არ ეხება გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობას ან ნამდვილობას, რომელიც მაინც ექცევა წინამდებარე კონვენციის წესების მოქმედების ქვეშ, პასუხისმგებლობის შეზღუდვასთან დაკავშირებული წესების ჩათვლით.

მუხლი 4. ტვირთი

1. ტვირთის გადახიდვისას გაიცემა ავიასატვირთო ზედნადები.

2. ავიასატვირთო ზედნადების ნაცვლად შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მოსალოდნელი გადაზიდვის შესახებ ჩანაწერის შემნახველი ნებისმიერი სხვა საშუალებები. თუ გამოიყენება სხვა ასეთი საშუალებები, გადამყვან-გადამზიდველი გამგზავნის თხოვნით, აძლევს მას სატვირთო ქვითარს, რომელიც საშუალებას მისცემს მას ამოიცნოს ტვრითი და მისთვის ხელმისაწვდომი გახდეს ჩანაწერში ასეთი სხვა საუშალებებით შენახული ინფორმაცია.

მუხლი 5. ავიასატვირთო ზედნადების ან სატვირთო ქვითრის შინაარსი

ავიასატვირთო ზედნადებში ან სატვირთო ქვითარში აღინიშნება:

a) გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტები;

b) თუ გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტები ერთი და იგივე სახელმწიფოს ტერიტორიაზეა, ერთი ან რამდენიმე გათვსლისწინებული გაჩერება კი სხვა სახელწიფოს ტერიტორიაზე — ერთი ასეთი გაჩერება მაინც;

c) გზავნილის წონა.

მუხლი 6. დოკუმენტი ტვირთის ხასითის შესახებ

აუცილებლობის შემთხვევაში საბაჟო, საპოლიციო და ანალოგიური სახელმწიფო ორგანოების მიერ დადგენილი პროცედურების შესაბამისად, გამგზავნს შეიძლება მოეთხოვოს დოკუმენტის წარდგენა,

რომელშიც აღნიშნული უნდა იყოს ტვირთის ხასითი. ეს დებულება არ აკისრებს გადამყვან-გადამზიდველს მისგან გამომდინარე მოვალეობებს, ვალდებულებებსა ან პასუხისმგებლობას.

მუხლი 7. ავიასატვირთო ზედნადების აღწერა

1. ავიასატვირთო ზედნადებს ადგენს გამგზავნი სამ დედან პირად.

2. პირველ პირს აქვს ნიშანი „გადამყვან-გადამზიდველისათვის" და მას ხელს აწერს გამგზავნი. მეორე პირს აქვს ნიშანი „მიმღებისათვის" და მას ხელს აწერენ გამგზავნი და გადამყვან-გადამზიდველი. მესამე პირს ხელს აწერს გადამყვან-გადამზიდველი, რომელიც ტვირთის მიღებისთანავე გადასცემს მას გამგზავნს.

3. გადამყვან-გადამზიდველისა და გამგზავნის ხელმოწერები შეიძლება იყოს დაბეჭდილი ან მათზე დასმული უნდა იყოს შტემპელი.

4. თუ გამგზავნის თხოვნით ავიასატვირთო ზედნადებს ადგენს გადამყვან-გადამზიდველი, მაშინ გადამყვან-გადამზიდველი, საპირისპიროს დამტკიცებამდე, განიხილება როგორც გამგზავნის სახელით მოქმედი.

მუხლი 8. დოკუმენტაცია რამდენიმე ადგილის გადაზიდვისას თუ ერთ ადგილზე მეტია:

a) ტვირთის გადამყვან-გადამზიდველს უფლება აქვს მოსთხოვოს გამგზავნს ცალკე ავიასატვირთო ზედნადების შედგენა;

b) მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებული სხვა საშუალებების გამოყენების შემთხვევაში გამგზავნს უფლება აქვს მოსთხოვოს გადამყვან-გადამზიდველს ცალკე სატვირთო ქვითრების გაცემა.

მუხლი 9. დოკუმენტისადმი მოთხოვნების დაუცველობა

მე-4-8 მუხლების დებულებათა დაუცველობა არ ეხება გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობას ან ნამდვილობას, რომელიც მაინც ექცევა წინამდებარე კონვენციის წესების მოქმედების ქვეშ, პასუხისმგებლობის შეზღუდვასთან დაკავშირებული წესების ჩათვლით.

მუხლი 10. პასუხისმგებლობა დოკუმენტაციაში მონაცემთა სისწორისათვის

1. გამგზავნი პასუხს აგებს ტვირთთან დაკავშირებული ცნობებისა და განცხადებების სისწორისათვის, რომლებიც ავიასატვირთო ზედნადებში მის მიერ ან მისი სახელითაა შეტანილი, ან მის მიერ ან მისი სახელით წარედგინა გადამყვან-გადამზიდველს სატვირთო ქვი-

თარში ან მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული სხვა საშუალებების მეშვეობით შენახულ ჩანაწერში შესატანად. წინა დებულება გამოიყენება აგრეთვე იმ შემთხვევაში, როდესაც გამგზავნის სახელით მოქმედი პირი აგენტია.

2. გამგზავნი პასუხს აგებს გადამყვან-გადამზიდველის წინაშე ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც მიადგა მას ან ნებისმიერ სხვა პირს, რომლის წინაშეც პასუხისმგებელია გადამყვან-გადამზიდველი გამგზავნის მიერ ან მისი სახელით წარმოდგენილი ცნობებისა და განცხადებების არასწორობის, უზუსტობის ან არასრულობის გამო.

3. ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების დებულებების გარდა, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს გამგზავნის წინაშე ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც მიადგა მას ან ნებისმიერ სხვა პირს, რომლის წინაშე პასუხისმგებელია გამგზავნი, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ან მისი სახელით სატვირთო ქვითარში ან მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული სხვა საშუალებებით შენახულ ჩანაწერში შეტანილი ცნობებისა და განცხადებების არასწორობის, უზუსტობის ან არასრულობის გამო.

მუხლი 11. დოკუმენტაციის დამამტკიცებელი ძალა

1. ავიასატვირთო ზედნადები ან სატვირთო ქვითარი, საპირისპიროს დამტკიცებამდე, ხელშეკრულების დადების, ტვირთის მიღების და მათში აღნიშნული გადაზიდვის პირობების დამადასტურებელია.

2. ავიასატვირთო ზედნადებში ან სატვირთო ქვითარში ნებისმიერი ცნობები ტვირთის წონის, ოდენობისა და შეფუთვის, აგრეთვე ადგილების რაოდენობის შესახებ, საპირისპიროს დამტკიცებამდე, შეტყობინებულ მონაცემებზე მოწმობს; მონაცემები ტვირითის რაოდენობის, მოცულობისა და მდგომარეობის შესახებ არ წარმოადგენენ გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ მტკიცებულებას, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მის მიერ გამგზავნის დასწრებით განხორციელდა შემოწმება, რაც აღინიშნა ავიასატვირთო ზედნადებში ან სატვირთო ქვითარში ან როდესაც ზემოთ აღნიშნული მონაცემები ტვირთის არსებულ მდგომარეობას ეხება.

მუხლი 12. ტვირთის განკარგვის უფლება

1. გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ყველა ვალდებულების შესრულების პირობებში გამგზავნს აქვს უფლება განკარგოს ტვირთი — წაიღოს იგი გაგზავნის ან დანიშნულების აერო-

პორტიდან, გააჩეროს იგი გადაზიდვის დროს დაჯდომის ნებისმიერ პუნქტში, გასცეს მითითებები დანიშნულების პუნქტში ტვირთის გაცემის შესახებ ან გადაზიდვის დროს მითითება მისცეს სხვა პირს და არა პირველად აღნიშნულ მიმღებს, ან მოითხოვოს ტვირთის დაბრუნება გაგზავნის აეროპორტში. გამგზავნმა არ უნდა გამოიყენოს გადამყვან-გადამზიდველის ან სხვა გამგზავნის საზიანოდ ტვირთის განკარგვის უფლება და ვალდებულია აანაზღაუროს ამ უფლების გამოყენებასთან დაკავშირებული ყველა ხარჯი.

2. თუ გამგზავნის განკარგულების შესრულება შეუძლებელია, გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია დაუყოვნებლივ შეატყობინოს ამის შესახებ გამგზავნს.

3. თუ გადამყვან-გადამზიდველი ასრულებს ტვირთის განკარგვასთან დაკავშირებულ გამგზავნის მითითებებს და არ ითხოვს გამგზავნისათვის გაცემული ავიასატვირთო ზედნადებისა ან სატვირთო ქვითრის ეგზემპლიარის წარმოდგენას, მაშინ გადამყვან-გადამზიდველი, ინარჩუნებს რა გამგზავნისადმი რეგრესის უფლებას, იღებს პასუხისმგებლობას ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც შეიძლება ამასთან დაკავშირებით მიადგეს ავიასატვირთო ზედნადებისა ან სატვირთო ქვითრის ამ ეგზემპლარის კანონიერ მფლობელს.

4. გადამყვან-გადამზიდველის უფლება წყდება იმ მომენტში, როდესაც მე-13 მუხლის თანახმად წარმოიშვა მიმღების უფლება. მაგრამ თუ მიმღები უარს აცხადებს მიიღოს ტვირთი ან მასთან შეუძლებელია დაკავშირება, გამგზავნი ისევ იძენს განკარგვის უფლებას.

მუხლი 13. ტვირთის გაცემა

1. იმ შემთხვევების გარდა, როდესაც გამგზავნმა განახორციელა თავისი უფლებები მე-12 მუხლის თანახმად, მიმღებს აქვს უფლება მოსთხოვოს გადამყვან-გადამზიდველს დანიშნულების პუნქტში ტვირთის შემოტანის მომენტიდან მისცენ მას ტვირთი საჭირო გადასახდელების გადახდისა და გადაზიდვის პირობების შესრულების შემდეგ.

2. თუ სხვა რამ არ არის დათქმული, გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია დაუყოვნებლივ, ტვირთის შემოსვლისთანავე შეატყობინოს მიმღებს.

3. თუ გადამყვან-გადამზიდველმა აღიარა ტვირთის დაკარგვა ან თუ ტვირთი არ ჩამოვიდა 7 დღიანი ვადის გასვლის შემდეგ იმ დღიდან,

როდესაც იგი უნდა ჩამოსულიყო, მიმღებს უფლება აქვს გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ გამოიყენოს გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები.

მუხლი 14. გამგზავნისა და მიმღების უფლებების განხორციელება

გამგზავნს და მიმღებს შეუძლიათ განახორციელონ შესაბამისად მე-12 და მე-13 მუხლებით მათთვის მინიჭებული ყველა უფლება, თვითოეულს თავისი სახელით. მიუხედავად იმისა მოქმედებს თუ არა იგი თავის საკუთარ ინტერესებში ან სხვის ინტერესებში, მაგრამ გადაზიდვის ხელშეკრულებით დაკისრებული ვალდებულების შესრულების პირობით.

მუხლი 15. ურთიერთობები გამგზავნსა და მიმღებს შორის ან მესამე პირის ურთიერთობები

1. მე-13 და მე-14 მუხლები არ ეხება ურთიერთობებს არც გამგზავნსა და მიმღებს შორის, არც მესამე პირებს შორის, რომელთა უფლებები წარმოიქმნა ან გამგზავნისა ან მიმღებისაგან.

2. ნებისმიერი დათქმა, რომელიც გადაუხვევს მე-12, მე-13, მე-14 მუხლების დებულებებს, შეტანილ უნდა იქნეს ავიასატვირთო ზედნადებში ან სატვირთო ქვითარში.

მუხლი 16. საბაჟო, საპოლიციო ან სხვა სახელმწიფო ორგანოების ფორმალობები

1. გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია წარმოადგინოს ისეთი ცნობები და დოკუმენტები, რომელიც აუცილებელია საბაჟო, საპოლიციო და სხვა სახელმწიფო ორგანოების ფორმალობების შესასრულებლად მიმღებისათვის ტვირთის გადაცემემდე. გამგზავნი პასუხს აგებს გადამყვან-გადამხიდველის წინაშე ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც მას მიადგა ნებისმიერი ასეთი ცნობისა და დოკუმენტის არარსებობის, არასაკმარისობის ან არასწორობის გამო, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ზიანი მიყენებული იყო გადამყვან-გადამზიდველის, მისი მოსამსახურის ან აგენტის მიერ.

2. გადამყვან-გადამზიდველი არ არის მოვალე შეამოწმოს ასეთი ცნობებისა ან დოკუმენტების სიზუსტე ან საკმარისობა.

თავი III

გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა და ზიანისათვის კომპენსაციის ხარისხი

მუხლი 17. მგზავრთა სიკვდილი და სხეულის დაზიანება. ბარგის დაზიანება

1. გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში მიყენებული ზიანისათვის, მხოლოდ იმ პირობით, თუ შემთხვევა, რომელიც სიკვდილისა და დაზიანების მიზეზი იყო, მოხდა საჰაერო ხომალდის ბორტზე დაჯდომის ან გადმოსხდომის ნებისმიერი ოპერაციის დროს.

2. გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს ზიანისათვის, რომელიც მიყენებული იქნა რეგისტრირებული ბარგის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში, მხოლოდ იმ პირობით, რომ შემთხვევა, რომელიც განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების მიზეზი გახდა, მოხდა საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან ნებისმიერი პერიოდის დროს, რომლის განმავლობაში რეგისტრირებული ბარგი იმყოფებოდა გადამყვან-გადამზიდველის დაცვის ქვეშ. მაგრამ არარეგისტრირებული ბარგისათვის, პირადი ნივთების ჩათვლით, გადამყვან-გადამზიდველი არ აგებს პასუხს თუ ზიანი ბარგისათვის დამახასიათებელი დეფექტის, ხარისხისა და ნაკლის შედეგი იყო. გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს, თუ ზიანი მიყენებულია მისი ან მისი მოსამსახურეებისა და აგენტების ბრალით.

3. თუ გადამყვან-გადამზიდველი აღიარებს რეგისტრირებული ბარგის დაკარგვას ან თუ რეგისტრირებული ბარგი არ მოვიდა ოდაერთი დღი გავლის შემდეგ იმ თარიღიდან, როდესაც იგი უნდა მოსულიყო, მგზავრს შეუძლია გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ განახორციელოს გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები.

4. წინამდებარე კონვენციაში ტერმინი „ბარგი“, ვინაიდან სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული, ნიშნავს როგორც რეგისტრირებულ, ისე არარეგისტრირებულ ბარგს.

მუხლი 18. ტვირთის დაზიანება

1. გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს იმ ზიანისათვის, რომელიც მოხდა ტვირთის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების

შემთხვევაში, მხოლოდ იმ პირობით, თუ მოვლენას, რომელიც ასეთი ზიანის მიზეზი გახდა, ადგილი ჰქონდა საჰაერო გადაზიდვის დროს.

2. მაგრამ გადამყვან-გადამზიდველი არ აგებს პასუხს, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ ტვირთის გადანდგურება, დაკარგვა ან დაზიანება მოხდა ქვემოთ მოყვანილი ერთი ან რამდენიმე გარემოების შედეგად:

a) ტვირთისათვის დამახასიათებელი დეფექტის, ხარისხისა და ნაკლის გამო;

b) პირის მიერ ტვირთის არასწორი შეფუთვის გამო, გარდა გადამყვან-გადამზიდველისა, მისი მოსამსახურეების ან აგენტების მიერ;

c) ომისა და შეიარაღებული კონფლიქტების აქტის გამო;

d) ტვირთის შემოტანასთან, გატანასთან ან ტრანზიტთან დაკავშირებული სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოს აქტის გამო.

3. საჰაერო გადაზიდვა წინამდებარე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად მოიცავს დროის მონაკვეთს, რომლის განმავლობაში ტვირთი გადამყვან-გადამზიდველის დაცვის ქვეშ იმყოფება.

4. საჰაერო გადაზიდვის პერიოდი არ შეიცავს აეროპორტის გარეთ განხორციელებულ არანაირ მიწისზედა გადაზიდვას, საზღვაო გადაზიდვას ან გადაზიდვას შინა საწყლო გზით. მაგრამ თუ ამგვარი გადაზიდვა ხორციელდება საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესასრულებლად დატვირთვის, გაცემის ან გადატვირთვის მიზნით, ნებისმიერი ზიანი, საპირისპიროს დამტკიცებამდე, ითვლება იმ მოვლენის შედეგად, რომელსაც ადგილი ჰქონდა საჰაერო გადაზიდვის დროს. თუ გადამყვან-გადამზიდველი გამგზავნის თანხმობის გარეშე ცვლის გადაზიდვას, რომელიც მხარეთა შორის შეთანხმებით უნდა განხორციელებულიყო ჰაერით, მთლიანი ან ნაწილობრივი გადაზიდვით ტრანსპორტის რომელიმე სხვა სახეობით, ასეთი გადაზიდვა ტრანსპორტის სხვა სახეობით ითვლება გადაზიდვად, რომელიც ხორციელდება საჰაერო გადაზიდვის დროს.

მუხლი 19. დაგვიანება

გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს ზიანისათვის, რომელიც მიყენებული იყო მგზავრთა, ბარგისა ან ტვირთის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დაგვიანებისას. მაგრამ გადამყვან-გადამზიდველი არ აგებს პასუხს დაგვიანების შედეგად მიყენებული ზიანისათვის, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ მან და მისმა აგენტებმა და მოსამსახურეებმა მიიღეს ყველა შესაძლო, გონივრულად აუცილებელი ზომა, რათა

თავიდან აეცილებინათ ზიანი, ან თუ მას ან მათ არ შეეძლოთ ასეთი ზომების მიღება.

მუხლი 20. გათავისუფლება პასუხისმგებლობისაგან

თუ გადამყვან-გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ ზიანი მიყენებული იყო ან მის მიყენებას ხელს უწყობდა ანაზღაურების მომთხოვნი პირის ან პირის, ვისგანაც წარმოიშვა მისი უფლებები, დაუდევრობა, არასწორი მოქმედება ან უმოქმედობა, გადამყვან-გადამზიდველი სრულად ან ნაწილობრივ თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან ანაზღაურების მომთხოვნი პირის წინაშე იმ ზომით, რომელშიც ასეთმა დაუდევრობამ, არასწორმა ქმედებამ ან უმოქმედობამ ზიანი მიაყენა ან ხელი შეუწყო მის მიყენებას. თუ ანაზღაურების მოთხოვნა განცხადებულია სხვა პირის და არა მგზავრის მიერ სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების გამო, რომელიც მიადგა ამ უკანასკნელთ, გადამყვან-გადამზიდველი მთლიანად ან ნაწილობრივ თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან იმ ზომით, რომლითაც დაამტკიცებს, რომ ამ მგზავრის დაუდევრობამ, ხსვა არასწორმა მოქმედებამ ან უმოქმედობამ მიაყენეს ზიანი ან ხელი შეუწყვეს მის მიყენებას. წინადმებარე მუხლი გამოიყენება წინამდებარე კონვენციაში პასუხისმგებლობის შესახებ ყველა დებულების მიმარს, 21-ე მუხლის პირველი პუნქტის ჩათვლით.

მუხლი 21. კომპენსაცია მგზავრთა სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში

1. მე-17 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად მიყენებული ზიანის მიმართ, რომელიც არ აღემატება ყოველ მგზავრზე 100 000 ნასესხობის სპეციალურ უფლებას. გადამყვან-გადაზიდველს არ შეუძლია გამორიცხოს ან შეზღუდოს თავისი პასუხისმგებლობა

2. გადამყვან-გადამზიდველი მე-17 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად არ აგებს პასუხს იმ ზიანისათვის, რომელიც მიყენებულია, იმ ზომით, რომელშიც ზიანი აღემატება ყოველ მგზავრზე 100 000 ნასესხობის სპეციალურ უფლებას, თუ გადამყვან-გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ:

a) ასეთი ზიანი არ იყო მიყენებული გადამყვან-გადამზიდველის, ან მისი მომსახურეების, ან აგენტების დაუდევრობის ან სხვა არასწორი მოქმედებების გამო; ან

b) ასეთი ზიანი მიყენებულია მხოლოდ მესამე მხარის დაუდევრობის ან სხვა არასწორი მოქმედებების ან უმოქმედობის გამო.

მუხლი 22. პასუხისმგებლობის ფარგლები ბარგისად და ტვირთის დაგვიანებისას

1. იმ ზიანის შემთხვევაში, რომელიც მიყენებულია პირთა გადაყვანის დროს მე-19 მუხლში აღნიშნული დაგვიანების შედეგად, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ყოველი მგზავრის მიმართ შემოიფარგლება თანხით — 4150 – ნასესხობის სპეციალური უფლება.

2. ბარგის გადაზიდვის დროს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანების შემთხვევაში შემოიფარგლება თანხით — 1000 ნასესხების სპეციალური უფლება ყოველი მგზავრის მიმართ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მგზავრმა რეგისტრირებული ბარგის გადამყვან-გადამზიდველისათვის გადაცემის დროს გააკეთა განსაკუთრებული განცხადება მიტანაში დაინტერესების შესახებ და, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხადა დამატებითი მოსაკრებლები. ამ შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია გადაიხადოს თანხა, რომელიც არ აღემატება განცხადებულ ღირებულებას, თუ ის ვერ დაამტკიცებს, რომ ეს თანხა აღემატება მგზავრის ნამდვილ დაინტერესებას მიტანაში.

3. ტვირთის გადაზიდვისას გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანების შემთხვევაში შემოიფარგლება თანხით — ერთ კილოგრამზე 17 ნასესხობის სპეციალური უფლება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც გამგზავნმა გადამყვან-გადამზიდველისათვის ადგილის გადაცემის მომენტში გააკეთა განსაკუთრებული განცხადება მიტანაში დაინტერესების შესახებ და, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხადა დამატებითი მოსაკრებელი. ამ შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია გადაიხადოს თანხა, რომელიც არ აღემატება განცხადებულ ღირებულებას, თუ იგი არ დამტკიცებს, რომ ეს თანხა აღემატება გამგზავნის ნამდვილ დაინტერესებას მიტანაში.

4. ტვირთის ნაწილის ან მასში ნებისმიერი შემავალი საგნის განადგურების, დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანების შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრისას მხედველობაში მიიღება მხოლოდ შესაბამისი ადგილის ან ადგილების საერთო წონა. მაგრამ თუ ტვირთის ნაწილის ან მასში ნებისმიერი შემავალი საგნის განადგურება, დაკარგვა, დაზიანება ან

დაგვიანება მოქმედებს სხვა ადგილების ღირებულებაზე, რომლებიც შეტანილია ერთი და იმავე ავიასტვირთო ზედნადებში ან იმავე ქვითარში ან, თუ ისინი არაა გაცემული, აგრეთვე მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებული სხვა საშუალებებით შენახულ იმავე ჩანაწერში, პასუხისმგებლობის ფარგლების დადგენისას აგრეთვე ყურადღება უნდა მიექცეს ასეთი ადგილის ან ადგილების საერთო წონას.

5. წინამდებარე მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების ზემოაღნიშნული დებულებები არ გამოიყენება, 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 გაცნობირებით, რომ ამის შედეგად შესაძლოა მიყენებულ იქნეს ზიანი, იმ პირობით, რომ მოსამსახურის ან აგენტის ასეთი მოქმედების ან უმოქმედობის შემთხვევაში, არგეთვე იქნება დამტკიცებული, რომ ეს მოსამსახურე ან აგენტი მოქმედებდა თავისი მოვალეობების ფარგლებში.

6. 21-ე მუხლით და ამ მუხლით დადგენილი ფარგლები არ ეწინააღმდეგება სასამართლოს თავისი კანონის შესაბამისად დააკისროს მოსარჩელეს მიერ გაღებული დამატებით ყველა ან ნაწილი სასამართლო ხარჯების ან სასამართლო განხილვასთან დაკავშირებული სხვა ხარჯების ანაზღაურება, პროცენტების ჩათვლით. ზემოაღნიშნული დებულება არ გამოიყენება, თუ თანხა, რომელიც დაკისრებულია ზიანის ანაზღაურების სახით, სასამართლო ხარჯებისა და სასამართლო განხილვასთან დაკავშირებული სხვა ხარჯების გამოკლებით, არ აღემატება თანხას, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველმა წერილობით შესთავაზა მოსარჩელეს ექვსი თვის განმავლობაში ზიანის მიყენების დღიდან ან სასამართლო საქმის დაწყებამდე, თუ ეს თარიღი უფრო გვიანია.

მუხლი 23. სავალუტო ერთეულების გადაყვანა

1. წინამდებარე კონვენციის ნასესხობის სპეციალურ უფლებებში აღნიშნული თანხები განიხილება როგორც ნასესხობის სპეციალური უფლებებისათვის განკუთვნილი, როგორც ეს საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერაა განსაზღვრული. სასამართლო განხილვების შემთხვევებში ამ თანხების ეროვნულ ვალუტებში გადაყვანა ხდება სასამართლო გადაწყვეტილების თარიღისათვის ასეთი ვალუტის ნასესხობის სპეციალურ უფლებებში ღირებულების შესაბამისად. იმ

მონაწილე-სახელმწიფოს ეროვნული ვალუტის ღირებულება ნასესხობის სპეციალურ უფლებებში, რომელიც საერთაშორისო სავალუტო ფონდის წევრია, გამოიანგარიშება ღირებულების განსაზღვრის იმ მეთოდის შესაბამისად, რომელიც საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერ მისი საკუთარი ოპერაციებისა და ანგარიშებისათვის გამოიყენება სასამართლო გადაწყვეტილების თარიღისათვის. იმ მონაწილე სახელმწიფოს ეროვნული ვალუტის ღირებულება ნასესხობის სპეციალურ უფლებებში, რომელიც არ არის საერთაშორისო სავალუტო ფონდის წევრი, გამოიანგარიშება ამ მონაწილე სახელმწიფოს მიერ დადგენილი მეთოდის მიხედვით.

2. მაგრამ, მიუხედავად ამისა, სახელმწიფოებს, რომლებიც არ არიან საერთაშორისო სავალუტო ფონდის წევრები და რომელთა კანონმდებლობა არ იძლევა ამ მუხლის პირველი პუნქტის დებულებების გამოყენების საშუალებას, შეუძლიათ რატიფიკაციისას ან შეერთებისას ან ამის შემდეგ ნებისმიერ სხვა დროს განაცხადონ, რომ 21-ე მუხლში მითითებული გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლები დგინდება მგზავრზე 1 500 000 სავალუტო ერთეულით მათ ტერიტორიაზე სასამართლო განხილვისას; მგზავრზე 62500 სავალუტო ერთეულით 22-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიმართ; მგზავრზე 15 000 სავალუტო ერთეულით 22-ე მუხლის მე-2 პუნქტის მიმართ: და 250 სავალუტო ერთეულით ერთ კილოგრამზე 22-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მიმართ. ასეთი სავალუტო ერთეული 65,5 მილიგრამი ცხრაასი მეათასედი სინჯის ოქროსაგან შედგება. აღნიშნული თანხები შეიძლება გადაყვანილ იქნეს შესაბამის ეროვნულ ვალუტაში დამრგვალებულ ციფრებში. ასეთი თანხების ეროვნულ ვალუტაში გადაყვანა ხორციელდება შესაბამისი სახელმწიფოს კანონმდებლობის თანახმად.

3. ამ მუხლის პირველი პუნქტის ბოლო წინადადებაში ნახსენები გაანგარიშებები და ამ მუხლის მე-2 პუნქტში ხსენებული გადაყვანა, ხდება ისეთნაირად, რომ მონაწილე-სახელმწიფოს ეროვნულ ვალუტაში გამოიხატოს, რამდენადაც ეს შესაძლებელია. 21-ე 22-ე მუხლებში მითითებული რაოდენობრივი მაჩვენებლების ასეთივე რეალური ღირებულება, რომელიც მიიღება ამ მუხლის პირველი პუნქტის პირველი სამი წინადადების გამოყენებით. მონაწილე-სახელმწიფოები ინფორმაციას აწვდიან დეპოზიტარს ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამ-

ისად გამოანგარიშების მეთოდის შესახებ ან ამ მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად გადაყვანის შედეგების შესახებ წინამდებარე კონვენციის რატიფიკაციის, მიღების, დამტკიცების ან მასთან შეერთების დოკუმენტის შესანახად ჩაბარებისას, და აგრეთვე მათი ყოველი ცვლილების შემდეგ.

მუხლი 24. ფარგლების გადასინჯვა

1. წინამდებარე კონვენციის 25-ე მუხლისათვის ზიანის მიუყენებლად და ქვემოთ მოყვანილი მე-2 პუნქტის დებულებათა გათვალისწინებით 21-ე, 22-ე და 23-ე მუხლებით დადგენილი პასუხისმგებლობის ფარგლები გადაისინჯება დეპოზიტარის მიერ ყოველი ხუთი წლის შემდეგ, ამასთან პირველი ასეთი გადასინჯვა ტარდება წინამდებარე კონვენციის ძალაში შესვლის მეხუთე წლის ბოლოს, ან თუ კონვენცია ძალაში არ შევა ხუთი წლის განმავლობაში იმ თარიღიდან. როდესაც იგი პირველად გაისხნა ხელმოწერისათვის, მისი ძალაში შესვლიდან პირველი წლის განმავლობაში ინფლაციის კოეფიციენტის გამოყენებით, რომელიც შეესაბამება ინფლაციის ერთობლივ ტემპებს წინა გადასინჯვის დროიდან პერიოდში, ან პირველი გადასინჯვისას — კონვენციის ძალაში შესვლის თარიღიდან. ინფლაციის კოეფიციენტის განსაზღვრისას გამოსაყენებელი ინფლაციის ტემპების ოდენობა გამოიანგარიშება სამომხმარებლო ფასების ინდექსების მომატებისა და შემცირების საშუალო წლიური განაკვეთების საფუძველზე იმ სახელმწიფოებში, რომელთა ვალუტები ქმნიან 23-ე მუხლის პირველ პუნქტში ნახსენებ ნასესხობის სპეციალურ უფლებებს.

2. თუ წინა პუნქტში აღნიშნული გადასინჯვის შედეგად კეთდება დასკვნა იმისა, რომ ინფლაციის კოეფიციენტმა 10 პროცენტს გადააჭარბა, მაშინ დეპოზიტარი ატყობინებს მონაწილე-სახელმწიფოებს პასუხისმგებლობის ფარგლების შეცვლის შესახებ. ნებისმიერი ასეთი ცვლილება ძალაში შედის მონაწილე — სახელმწიფოსათვის მისი შეტყობინებიდან ექვსი თვის შემდეგ. თუ მონაწილე — სახელმწიფოების უმრავლესობა განაცხადებს, რომ იგი არ ეთანხმება ამ ცვლილებას, ცვლილება არ შედის ძალაში და დეპოზიტარი გადასცემს ამ საკითხს მონაწილე – სახელმწიფოთა თათბირზე განსახილველად. დეპოზიტარი დაუყონებლივ ატყობინებს ყველა მონაწილე — სახელმწიფოს ნებისმიერი ცვლილების ძალაში შესვლის შესახებ.

3. წინამდებარე მუხლის პირველი პუნქტის დებულებათა მიუხე-

დავად, ამ მუხლის მე-2 პუნქტში ნახსენები პროცედურა გამოიყენება ნებისმიერ დროს იმ პირობით, რომ თხოვნა ამის შესახებ გამოითქვა მონაწილე-სახელმწიფოთა ერთი მესამედის მიერ და რომ პირველი პუნქტში ნახსენები ინფლაციის კოეფიციენტი წინა გადასინჯვის თარიღიდან პერიოდში ან წინამდებარე კონვენციის ძალაში შესვლის თარიღიდან 30 პროცენს აღემატება, თუ გადასინჯვა ჯერ კიდევ არ ჩატარებულა. შემდგომი გადასინჯვები ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღწერილი პროცედურების გამოყენებით ცატარდება 5 წელინადში ერთხელ, დაწყებული მეხუთე წლის ბოლოდან ამ პუნქტის შესაბამისად გადასინჯვის თარიღის შემდეგ.

მუხლი 25. ფარგლებთან დაკავშირებული დათქმა

გადამყვან-გადამზიდველს შეუძლია დათქვას, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მიმართ გამოიყენება წინა კონვენციაში განსაზღვრული პასუხისმგებლობის უფრო მაღალი ფარგლები, ან არავითარი ფარგლები პასუხისმგებლობისა არ გამოიყენება.

მუხლი 26. სახელშეკრულებო დებულებათა ბათილობა

ყველენაირი დათქმა, რომელიც მიზნად ისახავს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლებას ან პასუხისმგებლობის ფარგლების დადგენას, ნაკლებს, ვიდრე წინამდებარე კონვენციითაა დადგენილი, ბათილია და არ წარმოშობს არანაირ შედეგებს, მაგრამ ამ დათქმის ბათილობა არ იწვევს იმ ხელშეკრულების გაბათილებას, რომელიც ისევ წინამდებარე კონვენციის დებულებათა მოქმედების ქვეშაა მოქცეული.

მუხლი 27. ხელშეკრულების დადების თავისუფლება

არაფერი წინამდებარე კონვენციაში არ უშლის გადამყვან-გადამზიდველს უარი თქვას გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებაზე, უარი თქვას წინამდებარე კონვენციით გათვალისწინებული დაცვის ნებისმიერ საშუალებებზე, რომლებიც არ ეწინააღმდეგება წინამდებარე კონვენციის დებულებებს.

მუხლი 28. ნინასწარი გადახდა

საავიაციო შემთხვევის დროს, რომელმაც გამოიწვია მგზავრთა სიკვდილი ან დაზიანება, გადამყვან-გადამზიდველი, თუ ეს გათვალისწინებულია მისი ეროვნული კანონმდებლობით, დაუყონებლივ ახდენს წინასწარ გადახდას ფიზიკური პირისათვის ან იმ პირებისათვის, რომლებსაც გააჩნიათ უფლება დაუყოვნებლივ მოითხოვონ კომპენსაცია

ასეთი პირობის ეკონომიკური მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად. ასეთი წინასწარი გადახდები არ ნიშნავს პასუხისმგებლობის აღიარებას და, გადაყვანა-გადაზიდვების ზიანის ანაზღაურების კუთხით, შეიძლება გადამყვან-გადამზიდველის შემდგომ გადახდად ჩაითვალოს.

მუხლი 29. სარჩელის საფუძვლები

მგზავრთა, ბარგისა და ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვისას ნებისმიერი სარჩელი პასუხისმგებლობის შესახებ, მიუხედავად მისი საფუძვლისა, იქნება ეს წინამდებარე კონვენციის, ხელშეკრულების, სამართალდარღვევის ან ნებისმიერ სხვა საფუძველზე, შეიძლება წარედგინოს მხოლოდ იმ პირობებისა და პასუხისმგებლობის ისეთი ფარგლების შესაბამისად, რომლებიც წინამდებარე კონვენციითაა გათვალისწინებული, სარჩელის უფლების მქონე პირთა წრისა და მათი შესაბამისი უფლებების განსაზღვრისათვის ზიანის მიუყენებლად. ნებისმიერი ასეთი სარჩელის დროს ჯარიმები, საჯარიმო სანქციები ან ნებისმიერი სხვა გადასახადი, რომელიც არ განეკუთვნება ფაქტიური ზიანის კომპენსაციას, არ ექვემდებარება გადახდევინებას.

მუხლი 30. მოსამსახურეები, აგენტები. სარჩელთა საერთო ჯამი

1. თუ სარჩელი წარედგინება გადამყვან-გადამზიდველის მოსამსახურეს ან აგენტს წინამდებარე კონვენციაში ნახსენებ ზიანთან დაკავშირებით, ასეთ მოსამსახურეს ან აგენტს, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ მოქმედება თავისი სამსახურებრივი მოვალეობების ჩარჩოებში, უფლება აქვს დაეყრდნოს იმ პირობებსა და პასუხისმგებლობის ფარგლებს, რომლებზედაც დაყრდნობის უფლება წინამდებარე კონვენციის საფუძველზე თვითონ გადამყვან-გადამზიდველს აქვს.

2. საერთო თანხა, რომელიც შეიძლება გადაახდევინონ გადამყვან-გადამზიდველს, მის მოსამსახურეებს და აგენტებს, ამ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდეს მითითებულ ფარგლებს.

3. ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევების გარდა, ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების დებულებები არ გამოიყენება, თუ დამტკიცდება, რომ ზიანი მოსამსახურის ან აგენტის მოქმედებების ამ უმოქმედობის შედეგია, რომელიც ჩადენილია ზიანის მიყენების განზრახვით ან დაუფიქრებლად ან იმის გაცნობერებით, რომ ამის შედეგად შეიძლება ზიანის მიყენება.

მუხლი 31. საწინააღმდეგო მოსაზრებების დროული შეტანა

1. მიმღების მიერ რეგისტრირებული ბარგის ან ტვირთის მიღება

საწინააღმდეგო მოსაზრებების გარეშე არის ვარაუდი, რომ, საპირისპიროს დამტკიცებამდე, ბარგი ან ტვირთი მიტანილი იყო სათანადო მდგომარეობაში და გადაზიდვის დოკუმენტის ან მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტში და მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტში ნახსენები ჩანაწერის თანახმად.

2. ზიანის მიყენების შემთხვევაში ტვირთის მიღების უფლების მქონე პირმა საწინააღმდეგო მოსაზრება ზიანის აღმოჩენისთანავე დაუყონებლივ უნდა გაუგზავნოს გადამყვან-გადამზიდველს არა უგვიანეს შვიდი დღისა რეგისტრირებული ბარგის მიღებიდან ან 14 დღისა ტვირთის მიღების დღიდან. დაგვიანების შემთხვევაში კეთდება პროტესტი არა უგვიანეს ოცდამეერთე დღისა იმ დღიდან, როდესაც ბარგი და ტვირთი მის განკარგულებაში გადაიცა.

3. ნებისმიერი საწინააღმდეგო მოსაზრება განხორციელებული უნდა იქნეს წერილობით და გადაცემული ან გაგზავნილი უნდა იყოს ზემოაღნიშნულ ვადებში.

4. თუ ზემოაღნიშნულ ვადებში არავითარი საწინააღმდეგო მოსაზრება არ წარმოიშვა, არანაირი სარჩელი გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ არ მიიღება, გარდა უკანასკნელის მხრიდან მოტყუების შემთხვევაში.

მუხლი 32. პასუხისმგებელი პირის სიკვდილი

პასუხისმგებელი პირის სიკვდილის შემთხვევაში სარჩელი ზიანის ანაზღაურების შესახებ წარედგინება წინამდებარე კონვენციის პირობების შესაბამისად იმ პირებს, რომლებიც კანონიერ საფუძველზე მის ქონებას წარმოადგენენ.

მუხლი 33. იურისდიქცია

1. პასუხისმგებლობის შესახებ სარჩელი მოსარჩელის არჩევით წარედგინება ერთ-ერთი მონაწილე-სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებში ან სასამართლოში გადამყვან-გადამზიდველის საცხოვრებელი ადგილის მიხედვით, მისი ძირითადი კომერციული საწარმოს ადგილის მიხედვით, სადაც მას აქვს კომერციული საწარმო, რომლის მეშვეობით დადებული იყო ხელშეკრულება, ან გადაყვანა-გადაზიდვის დანიშნულების ადგილის სასამართლოში.

2. მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შედეგად მიყენებული ზიანის მიმართ, პასუხისმგებლობის სარჩელი შეიძლება აღძრულ ინეს ამ მუხლის პირველ პუნქტში ნასხენებ რომელიმე

სასამართლოში, ან იმ მონაწილე-სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელშიც მგზავრს შემთხვევის მომენტში აქვს ძირითადი ან მუდმივი საცხოვრებელი ადგილი და რომელშიც ან რომლიდანაც გადამყვან-გადამზიდველი ახორციელებს მგზავრთა საჰაერო გადაყვანასთან დაკავშირებულ მომსახურებას ან საკუთარ საჰაერო ხომალდებზე, ან სხვა გადამყვან-გადამზიდველის საჰაერო ხომალდებზე კომერციული შეთანხმების საფუძველზე, და რომელშიც ეს გადამყვან-გადამზიდველი ახორციელებს მგზავრთა საჰაერო გადაყვანასთან დაკავშირებულ მოლვაწეობას, იყენებს რა ტვითონ გადამყვან-გადამზიდველის ან სხვა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ, რომელთანაც მას აქვს კომერციული შეთანხმება, იჯარით აღებულ სათავსოებს, ან მის ან სხვა ასეთ გადამყვან-გადამზიდველის კუთვნილ სათავსოებს.

3. მე-2 პუნქტის მიზნებისათვის:

a) „კომერციული შეთანხმება“ ნიშნავს შეთანხმებას გადამყვან-გადამზიდველთა შორის, გარდა სააგენტო შეთანხმებისა, რომელიც ეხება მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებულ ერთობლივ მომსახურების გაწევას;

b) „ძირითადი და მუდმივი საცხოვრებელი ადგილი“ ნიშნავს მგზავრის ერთ დაფიქსირებულ და მუდმივ საცხოვრებელ ადგილს შემთხვევის მომენტში. ამ მხრივ მგზავრის მოქალაქობა არ წარმოადგენს განმსაზღვრელ ფაქტორს.

4. პროცედურა განისაზღვრება იმ სასამართლოს კანონით, რომელშიც წარდგენილ იქნა სარჩელი.

მუხლი 34. არბიტრაჟი

1. ამ მუხლის დებულებათა გათვალისწინებით მხარეებს ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებაში მეუძლიათ დაადგინონ, რომ ნებისმიერი დავა, რომელიც წინამდებარე კონვენციის მიხედვით გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას ეხება. ექვემდებარება გადაჭრას არბიტრაჟში. ასეთი შეთანხმება ფორმდება წერილობითი ფორმით.

2. საარბიტრაჟო განხილვა მოსარჩელის არჩევით ტარდება ერთერთ ადგილზე 33-ე მუხლით გათვალისწინებული სასამართლოების კომპეტენციის შესაბამისად.

3. არბიტრი ან საარბიტრაჟო ტრიბუნალი იყენებენ წინამდებარე კონვენციის დებულებებს.

4. ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების დებულებები ითვლე-

ბა ნებისმიერი საარბიტრაჟო დათქმის ან შეთანხმების შემადგენელ ნაწილად, და ასეთ დათქმასთან ან შეთანხმებასტან ნებისმიერი შეუთავსებელი პირობა უსუსური და ბათილია.

მუხლი 35. სასარჩელო ხანდაზმულობა

1. პასუხისმგებლობის შესახებ სარჩელი აღძრული უნდა იქნეს სარჩელზე უფლების დაკარგვის შიშით, ორი წლის განმავლობაში დანიშნულების ადგილზე ჩამოსვლა-ჩატანის მომენტიდან, ან იმ დღიდან, როდესაც საჰაერო ხომალდი უნდა ჩამოფრენილიყო, ან გადაყვანა-გადაზიდვის შეჩერების მომენტიდან.

2. ამ ვადის გამოთვლის წესი განისაზღვრება იმ სასამართლოს კანონით, რომელშიც შეტანილის სარჩელი.

მუხლი 36. თანმიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველები

1. პირველი მუხლის მე-3 პუნქტის განსაზღვრებით რეგულირებადი გადაყვანა-გადაზიდვების შემთხვევებში, რომლებიც ხორციელდება რამდენიმე თანმიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველის მიერ, 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, რამეთუ ეს ხელშეკრულება მისი კონტროლის ქვეშ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის ნაწილს ეხება.

2. ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვის შემთხვევაში მგზავრს ან ნებისმიერ სხვა პირს, რომელსაც აქვს უფლება პრეტენზია განაცხადოს მისი სახელით კომპენსაციაზე, შეუძლია აღძრას საქმე მხოლოდ გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ, რომელმაც განახორციელა გადაყვანა-გადაზიდვა, რომლის განმავლობაში მოხდა შემთხვევა და დაგვიანება, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სპეციალური პირობის მიხედვით პირველმა გადამყვან-გადამზიდველმა პასუხისმგებლობა მთელი გზისათვის იკისრა.

3. ბარგთან ან ტვირთან დაკავშირებით მგზავრს ან გამგზავნს შეუძლია აღძრას საქმე პირველი გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ და მიღების უფლების მქონე მგზავრს ან მიმღებს — უკანასკნელის წინააღმდეგ; ამას გარდა ერთსაც და მეორესაც შეუძლიათ გადაახდევინონ გადამყვან-გადამზიდველს, რომელმაც მოახდინა გადაყვანა-გადაზიდვა, რომლის დროსაც მოხდა განადგურება, დაკარგვა, და-

ზიანება ან დაგვიანება. ეს გადამყვან-გადამზიდველები სოლიდარული პასუხისმგებელნი იქნებიან გამგზავნისა და მიმღების წინაშე.

მუხლი 37. რეგრესიის უფლება მესამე პირების წინააღმდეგ

წინამდებარე კონვენცია არანაირად არ წყვეტს საკითხს იმის თაობაზე, აქვს თუ არა პირს, რომელიც მისი დებულებათა შესაბამისად პასუხს აგებს ზიანისათვის, რეგრესის უფლება ნებისმიერი სხვა პირის წინააღმდეგ.

თავი IV

შერეული გადაყვანა-გადაზიდვები მუხლი 38. შერეული გადაყვანა-გადაზიდვები

1. შერეული გადაყვანა-გადაზიდვების დროს, რომლებიც ხორციელდება ნაწილობრივ საჰაერო და ნაწილობრივ რომელიმე სხვა გადაყვანა-გადაზიდვის სახით, წინამდებარე კონვენციის დებულებები გამოყენება მე-18 მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად მხოლოდ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ, ამასთან თუ აღნიშნული გადაყვანა-გადაზიდვა პირველი მუხლის პირობებს პასუხობს.

2. არაფერი წინამდებარე კონვენციაში არ უშლის მხარეებს შერეული გადაყვანა-გადაზიდვის დროს შეიტანონ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტში გადაყვანა-გადაზიდვის სხვა ხერხებისათვის განკუთვნილი პირობები, იმ შემთხვევასი, თუ წინამდებარე კონვენციის დებულებები გამოყენებული იქნება ჰაერით გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ.

თავი V

იმ პირების მიერ განხორციელებული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები, რომლებიც არიან ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველები

მუხლი 39. ხელშეკრულებით გადაყვანა-გადაზიდვები. ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველი

წინამდებარე თავის დებულებები გამოიყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც პირი (შემდგომში „ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველად“ წოდებული) როგორც ძირითადი მხარე დებს წინამდებარე კონვენციით რეგულირებულ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას მგზავრთან ან გამგზავნთან, ან პირთან, რომელიც მოქმედებს მგზავრისა ან გამგზავნის სახელით, მეორე პირი კი (შემდგომში „ფაქტიურ გადამყვან-გადამზიდველად“ წოდებული), არის რა ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველისაგან უფლებამოსილი, ახორციელებს მთლიან გადაყვანა-გადაზიდვას ან მის ნაწილს, მაგრამ ასეთი ნაწილის მიმართ წინამდებარე კონვენციის თანახმად არ არის თანმიმდევრული გადამყვან-გადამზიდველი. ამ უფლებამოსილების არსებობა ივარაუდება საპირისპიროს დამტკიცებამდე.

მუხლი 40. ხელშეკრულებით გადაყვანა-გადაზიდველისა და ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა

თუ წინამდებარე თავში სხვა რამ არ არის შეპირობებული, იმ შემთხვევებში, როდესაც ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველი ახორციელებს მთლიანად ან ნაწილობრივ გადაყვანა-გადაზიდვას, რომელიც 39-ე მუხლში გათვალისწინებული ხელშეკრულების თანახმად წინამდებარე კონვენციით რეგულირდება, როგორც ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველი, ისე ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველი ექცევა წინამდებარე კონვენციის წესების მოქმედების ქვეშ, ამასთან პირველი მათგანი – ხელშეკრულებაში გათვალისწინებული მთელი გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ, – მხოლოდ იმ გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ, რომელსაც იგი ახორციელებს.

მუხლი 41. პასუხისმგებლობის ურთიერთდამოკიდებულება

1. თავიანთი მოვალეობების ფარგლებში მოქმედი ფაქტიური

გადამყვან-გადამზიდველისა და მისი მოსამსახურეებისა და აგენტების მოქმედება ან უმოქმედობა ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ ხელშეკრულებით გადამყვან-გადაზიდველისათვის მოქმედებად ან უმოქმედობად ითვლება.

2. თავიანთი მოვალეობების ფარგლებში მოქმედი ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველის ან მისი მოსამსახურების ან აგენტების მოქმედება ან უმოქმედობა ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ ითვლება ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველისათვისაც მოქმედებად ან უმოქმედობად. მაგრამ ეს მოქმედება ან უმოქმედობა არავითარ შემთხვევაში არ აკისრებს ფაქტიურ გადამყვან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობას, რომელიც აღემატება 21-ე, 22-ე, 23-ე და 24-ე მუხლებში განსაზღვრულ ფარგლებს. არავითარი განსაკუთრებული შეთანხმება, რომლის თანახმად ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველი კისრულობს ვალდებულებებს, რომლებსაც არ აკისრებს მას წინამდებარე კონვენცია, არავითარი უარის თქმა წინამდებარე კონვენციით დათქმულ დაცვის უფლებებსა და არგუმენტებზე, ან ნებისმიერი სპეციალური განცხადებები 22-ე მუხლით გათვალისწინებული მიწოდებით დაინტერესების შესახებ არ ვრცელდება ფაქტიურ გადამყვან-გადამზიდველზე ამაზე მისი თანხმობის გარეშე.

მუხლი 42. განკარგულებისა და საწინააღმდეგო მოსაზრებების მიმართვა

ნებისმიერ განკარგულებას და საწინააღმდეგო მოსაზრებას, რომელიც წინამდებარე კონვენციის საფუძველზე წარედგინება გადამყვან-გადამზიდველს, ერთნაირი ძალა გააჩნია, მიუხედავად იმისა მიმართულია თუ არა იგი ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველისადმი ან ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველისადმი. მაგრამ მე-12 მუხლით გათვალისწინებულ განკარგულებებს ძალა გააჩნიათ მხოლოდ მაშინ, როდესაც ისინი ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველისადმია მიმართული.

მუხლი 43. მოსამსახურეები და აგენტები

ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ, ამ გადამყვან-გადამზიდველის ან ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველის ნებისმირი მოსამსახ-

ურეს ან აგენტს, თუ იგი დაამტკიცებს, რომ მოქმედებდა თავისი მოვალეობების ფარგლებში, უფლება აქვს დაეყრდნოს პასუხისმგებლობის პირობებსა და ფარგლებს, რომლებიც წინამდებარე კონვენციის თანახმად გათვალისწინებულია გადამყვან-გადამზიდველისათვის, რომლის მომსახურე ან აგენტი იგი არის, თუ არ იქნება დამტკიცებული, რომ ის მოქმედებდა იმგვარად, რომ წინამდებარე კონვენციის თანახმად პასუხისმგებლობის თაობაზე შენიშვნას არ შეიძლება ჰქონდეს ადგილი.

მუხლი 44. ანაზღაურების საერთო თანხა

1. ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის ანაზღაურების საერთო თანხა, რომელიც შეიძლება მიღებულ იქნეს ამ გადამყვან-გადამზიდველისაგან, ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველისაგან და თავიანთი მოვალეობების ფარგლებში მოქმედი მისი მოსამსახურეებისა და აგენტებისაგან, არ შეიძლება აღემატებოდეს მაქსიმალურ ანაზღაურებას, რომელიც წინამდებარე კონვენციის საფუძველზე შეიძლება გადაეხდევინოს ან ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველს ან ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველს, ამასთან არც ერთი ხსენებული პირი არ აგებს პასუხს ამ პირის მიმართ გამოსაყენებელი ფარგლების ზევით.

მუხლი 45. სარჩელების მიმართვა

ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობის ნებისმიერი სარჩელი შეიძლება მოსარჩელის არჩევით აღძრულ იქნეს ამ გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ, ან ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ, ან ორივეს წინააღმდეგ ერთად ან ცალკე. თუ სარჩელი აღძრულია ამ გადამყვან-გადამზიდველებიდან მხოლოდ ერთის წინააღმდეგ, მას აქვს უფლება სხვა გადამყვან-გადამზიდველიც გადასცეს იმ სასამართლოს, რომელშიც შეტანილია სარჩელი, ამასთან სასამართლოში ასეთი გადაცემის პროცედურა და მისი შედეგები განისაზღვრება ამ სასამართლოს კანონით.

მუხლი 46. დამატებითი იურისდიქცია

45-ე მუხლში გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის შესახებ ნებისმიერი სარჩელი უნდა იყოს აღძრული მოსარჩელის არჩევით ერთ-ერთი მონაწილე — სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებში ან ერთ-ერთ სასამართლოში, რომელშიც სარჩელი შეიძლება შეტანილ იქნეს ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ

33-ე მუხლის საფუძველზე, ან ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის საცხოვრებელი ადგილის ან მისი ძირითადი კომერციული საწარმოს ადგილსამყოფელის მიხედვით.

მუხლი 47. სახელშეკრულებო დებულებების ბათილობა

ნებისმიერი დათქმა, რომელიც წინამდებარე თავის საფუძველზე ხელს უწყობს ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველის ან ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლებას ან პასუხისმგებლობის ფარგლების დადგენას, უფრო ნაკლებისა, ვიდრე ამ მუხლის შესაბამისად გამოიყენება, ბათილია და არ იწვევს არანაირ შედეგს, მაგრამ ამ დათქმის ბათილობა არ ნიშნავს მთელი ხელშეკრულების ბათილობას, რომელიც ისევ წინამდებარე თავის დებულებების მოქმედებას ექვემდებარება.

მუხლი 48. ხელშეკრულებით გადამყვან-გადაზიდველის ან ფაქტიური გადამყვან-გადამზიდველის ურთიერთობები

45-ე მუხლის დებულებების გარდა, არაფერი ამ თავში არ ეხება გადამყვან-გადამზიდველებს.

თავი VI

სხვა დებულებები

მუხლი 49. აუცილებელი გამოყენება

ბათილია გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ყველა ნებისმიერი დებულება და ყველა განსაკუთრებული შეთანხმება, რომელიც წინ უსწრებდა ზიანის მიყენებას, და რომლის გამოყენებითაც მხარეები გადაუხვევდნენ წინამდებარე კონვენციის წესებს ან გამოყენებას დაქვემდებარებული კანონის განსაზღვრის გზით, ან იურისდიქციის წესების შეცვლის გზით.

მუხლი 50. დაზღვევა

მონაწილე-სახელმწიფოები ითხოვენ, რომ წინამდებარე კონვენციის შესაბამისად მათმა გადამყვან-გადამზიდველებმა უზრუნველყონ თავისი პასუხისმგებლობის სათანადო დაზღვევა. მონაწილე-სახელმწიფოს, რომელშიც გადამყვან-გადამზიდველი ასრულებს გაფრენას, შეუძლია მოსთხოვოს მას წინამდებარე კონვენციის მიხედვით თავისი პასუხისმგებლობი სათანადო დაზღვევის უზრუნველყოფის მტკიცებ-

ულებები.

მუხლი 51. განსაკუთრებულ ვიტარებაში განხორციელებულ გადაყვანა-გადაზიდვები

გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების შესახებ 3-დან-5-მდე, მე-7 და მე-8 მუხლების დებულებები არ გამოიყენება იმ გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ, რომლებიც განსაკუთრებულ ვითარებაში საჰაერო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის ჩვეულებრივი ოპერაციების ფარგლებს მიღმა ხორციელდება.

მუხლი 52. დღეების განსაზღვრა

როდესაც წინამდებარე კონვენციაში საუბარია დღეებზე, იგულისხმება კალენდარული, და არა სამუშაო დღეები.

თავი VII

დასკვნითი დებულებები

მუხლი 53. ხელმოწერა, რატიფიცირება და ძალაში შესვლა

1. წინამდებარე კონვენცია ღიაა მონრეალში 1999 წლის 28 მაისს ხელმოსაწერად იმ სახელმწიფოების მიერ, რომლებიც მონაწილეობდნენ 1999წ. 10-28 მაისს მონრეალში გამართულ საჰაერო სამართლის საერთაშორისო კონფერენციაში. 1999 წლის 28 მაისის შემდეგ კონვენცია ღია იქნება ხელმოსაწერად ყველა სახელმწიფოს მიერ მონრეალში სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის შტაბ-ბინაში წინამდებარე მუხლის 6 პუნქტის შესაბამისად მისი ძალაში შესვლამდე.

2. წინამდებარე კონვენცია ღიაა აგრეთვე ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგიონალური ორგანიზაციების მიერ ხელმოსაწერად. ამ კონვენციის მიზნებისათვის „ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგონალური ორგანიზაცია“ ნიშნავს გარკვეული რეგიონის სუვერენული ორგანიზაციების მიერ დაფუძნებულ ნებისმიერ ორგანიზაციას, რომელსაც გააჩნია კომპეტენცია წინამდებარე კონვენციით რეგულირებად ზოგიერთ საკითხებში, და სათანადოდ უფლებამოსილია ხელი მოაწეროს და მოახდინოს წინამდებარე კონვენციის რატიფიკაცია, მიიღოს და დაამტკიცოს იგი ან შეუერთდეს მას. დაყრდნობა „მონაწილე-სახელმწიფოზე“ ან „მონაწილე-სახელმწიფოებზე“ წინამდებარე კონვენციაში სხვაგავარად, ვიდრე პირველი მიხლის 2 პუნქტში, მე-3 მუხლის 1b)

პუნქტში, მე-5 მუხლის b) პუნქტში, 22-ე, 33-ე, 46-ე მუხლებში და 57-ე მუხლის b) პუნქტშია, თანაბრად ვრცელდება ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგიონალურ ორგანიზაციაზე. 24-ე მუხლის მიზნებისათვის დაყრდნობები „მონაწილე-სახელმწიფოების უმრავლესობაზე" და „მონაწილე-სახელმწიფოების ერთ მესამედზე" არ ვრცელდება ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგიონალურ ორგანიზაციაზე.

3. წინამდებარე კონვენცია ექვემდებარება რატიფიკაციას იმ სახელმწიფოებისა და ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგიონალური ორგანიზაციების მიერ, რომლებმაც ხელი მოაწერეს მას.

4. ნებისმიერ სახელმწიფოს ან ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგიონალურ ორგანიზაციას, რომელმაც ხელი არ მოაწერა წინამდებარე კონვენციას, შეუძლია მიიღოს, დაამტკიცოს ან შეუერთდეს მას ნებისმიერ დროს.

5. სარატიფიკაციო სიგელები ან მიღების, დამტკიცების ან შეერთების შესახებ დოკუმენტები შესანახად ბარდება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას, რომელიც წინამდებარე კონვენციით ინიშნება დეპოზიტარად.

6. წინამდებარე კონვენცია ძალაში შედის მესამოცე დღეს იმ სახელმწიფოების მიერ დეპოზიტარისათვის 30-ე სარატიფიკაციო სიგელის, მიღების, დამტკიცების ან შეერთების შესახებ დოკუმენტის შესანახად ჩაბარების დღიდან, რომლებმაც ასეთი დოკუმენტები შესანახად ჩააბარეს. ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგიონალური ორგანიზაციის მიერ შესანახად ჩაბარებული დოკუმენტი არ გაითვალისწინება წინამდებარე პუნქტის მიზნებისათვის.

7. სხვა სახელმწიფოებისათვის და ეკონომიკური ინტეგრაციის სხვა რეგიონალური ორგანიზაციებისათვის წინამდებარე კონვენცია ძალაში შედის მესამოცე დღეს სარატიფიკაციო სიგელის, მიღების, დამტკიცების, ან შეერთების შესახებ დოკუმენტის შესანახად ჩაბარების თარიღიდან.

8. დეპოზიტორი დაუყონებლივ ატყობინებს ყოველ სახელმწიფოს, რომელმაც ხელი მოაწერა კონვენციას, და ყველა მონაწილე — სახელმწიფოს:

a) წინამდებარე კონვენციის ყოველ ხელმოწერას და სეთი ხელმოწერის თარიღს;

b) ყოველი სარატიფიკაციო სიგელის, მიღების, დამტკიცების, ან

შეერთების შესახებ დოკუმენტის შესანახად ჩაბარებას და ასეთი ჩაბარების თარიღს;

c) წინამდებარე კონვენციის ძალაში შესვლის თარიღს;

d) წინამდებარე კონვენციის შესაბამისად დადგენილი პასუხისმგებლობის ფარგლების ნებისმიერი ცვლილების ძალაში შესვლის თარიღს;

e) ნებისმიერი დენონსაციის შესახებ 54-ე მუხლის შესაბამისად.

მუხლი 54. დენონსაცია

1. ნებისმიერ მონაწილე-სახელმწიფოს შეუძლია მოახდინოს წინამდებარე კონვენციის დენონსაცია დეპოზიტარის წერილობითი შეტყობინების გზით.

2. დენონსაცია ძალაში შედის ას ოთხმოცი დღის შემდეგ დეპოზიტარის მიერ ასეთი შეტყობინების მიღების თარიღიდან.

მუხლი 55. ვარშავის კონვენციის სხვა დოკუმენტებთან ურთიერთკავშირი

1. წინამდებარე კონვენციის მონაწილე-სახელმწიფოთა შორის ამ სახელმწიფოების ერთობლივი მონაწილეობიდან გამომდინარე:

a) საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შესახებ ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის კონვენციაში, რომელიც ხელმოწერილია 1929 წლის 12 ოქტომბერს ვარშავაში (შემდგომში ეწოდება „ვარშავის კონვენცია“);

b) 1929 წლის 12 ოქტომბერს ვარშავაში ხელმოწერილი საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის ვარშავის კონვენციის ცვლილებების შესახებ ოქმში, რომელიც შესრულებულია ჰააგაში 1955 წლის 28 სექტემბერს (შემდგომში ეწოდება „ჰააგის ოქმი“);

c) 1961 წლის 18 სექტემბერს გვადალახარაში ხელმოწერილ იმ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შესახებ ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის ვარშავის კონვენციის დამატებით კონვენციაში, რომლებიც ხორციელდება პირის მიერ, რომელიც არ არის ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველი (შემდგომში ეწოდება „გვადალაჰარის კონვენცია“);

d) 1955 წლის 28 სექტმბერს ჰააგაში შესრულებული ოქმით და 1971 წლის 8 მარტს გვადალახარაში ხელმოწერილი ჰააგის ოქმით შეცლილ 1929 წლის 12 ოქტომბერს ვარშავაში ხელმოწერილი საერ-

თაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის ვარშავის კონვენციის ცვლილებების შესახებ ოქმში (შემდგომში ეწოდება „გვატემალის ოქმი");

e) №1-3 დამატებით ოქმებში და ჰააგის ოქმით შეცვლილ ვარშავის კონვენციის ცვლილებების შესახებ მონრეალის ოქმში, ან ვარშავის კონვენციაში, რომელიც შეცვლილია 1975 წ. 25 სექტემბერს მონრეალში ხელმოწერილი ჰააგისა და გვატემალის ოქმებით (შემდგომში ეწოდებათ „მონრეალის ოქმები"): ან

2. წინამდებარე კონვენციის ნებისმიერი ცალკეული მონაწილე-სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებში ამ სახელმწიფოს ზემოაღნიშნულ a) – e) ქვეპუნქტებში ნახსენებ ერთ ან რამდენიმე დოკუმენტებში მონაწილეობის გამო.

მუხლი 56. ერთზე მეტი სამართლებრივი სისტემის მქონე სახელმწიფოები

1. თუ სახელმწიფოში ერთი ან მეტი ტერიტორიალური ერთეულია, სადაც წინამდებარე კონვენციით რეგულირებადი საკითხების მიმართ სხვადასხვა სამართლებრივი სისტემები გამოიყენება, მას შეუძლია ხელმოწერის, მიღების, დამტკიცების ან შეერთების მომენტში განაცხადოს, რომ წინამდებარე კონვენცია ვრცელდება ყველა მის ტერიტორიალურ ერთეულზე ან მხოლოდ ერთზე და უფრო მეტზე, და შეუძლია შეცვალოს ეს განცხადება ნებისმიერ დროს სხვა განცხადების წარმოდგენის გზით.

2. ნებისმიერი ასეთი განცხადება დაიყვანება დეპოზიტარისადმი და მასში მკაფიოდ უნდა იქნეს მითითებული ტერიტორიალური ერთეულები, რომლებისთვისაც გამოიყენება კონვენცია.

3. ასეთი განცხადების გამკეთებელი სახელმწიფოს მიმართ:

a) 23-ე მუხლში მითითებული დაყრდნობები „ეროვნულ ვალუტაზე" იგულისხმება როგორც ამ სახელმწიფოს შესაბამისი ტერიტორიალური ერთეულის ვალუტისათვის განკუთვნილი: და;

b) 28-ე მუხლში მითითებული დაყრდნობები „ეროვნულ კანონმდებლობაზე" იგულისხმება როგორც ამ სახელმწიფოს შესაბამისი ტერიტორიალური ერთეულის კანონმდებლობისათვის განკუთვნილი.

მუხლი 57. დათქმები

არავითარი დათქმა წინამდებარე კონვენციისათვის არ დაიშვება, გარდა იმისა, რომ მონაწილე-სახელმწიფოს შეუძლია ნებისმიერ დროს

დეპოზიტარის შეტყობინების გზით განაცხადოს იმის შესახებ, რომ წინამდებარე კონვენცია არ ვრცელდება:

a) საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე, რომლებიც ხორციელდება უშუალოდ ამ მონაწილე-სახელმწიფოს მიერ არაკომერციულ მიზნებში მისი როგორც სუვერენული სახელმწიფოს ფუნქციებისა და მოვალეობების განხორციელებასთან დაკავშირებით; და/ან;

b) პირების, ბარგისა და ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვაზე, რომელიც ხორციელდება მისი სამხედრო ხელისუფლებისათვის, ამ მონაწილე-სახელმწიფოში რეგისტრირებულ ან მის მიერ იჯარით აღებულ საჰაერო ხომალდებზე, რომლებიც მთლიანად ამ ხელისუფალთა მიერ ან მათი სახელითაა დარეზერვებული.

დანართი VI.

საქართველოს კანონი
საქართველოს საჰაერო კოდექსი
კარი I. ზოგადი დებულებები
თავი I. ძირითადი დებულებები

მუხლი 1. ტერმინთა განმარტება

ამ კანონში გამოყენებულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) აეროდრომი — მიწის ან წყლის ზედაპირის გარკვეული ფართობი (მასზე განლაგებული შენობა-ნაგებობებითა და მოწყობილობებით), რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების მიღების, მოძრაობისა და გაშვებისათვის;

ბ) (ამოღებულია - 22.12.2017, 1818);

გ) აეროპორტი — საწარმო, რომელიც ახორციელებს საჰაერო ხომალდების, მგზავრების, ბარგის, ტვირთის ან/და ფოსტის მიღებას, მომსახურებას, დამუშავებასა და გაშვებას და რომელსაც ამ მიზნით აქვს აეროდრომი, სამგზავრო ტერმინალი, სხვა მიწისზედა ნაგებობები, მოწყობილობები და ჰყავს შესაბამისი მომსახურე პერსონალი;

დ) აეროდრომის რაიონი — აეროდრომისა და მისი მიმდებარე ტერიტორიის თავზე განლაგებული, ჰორიზონტალური და ვერტიკალური სიბრტყეებით შემოფარგლული საჰაერო სივრცის ნაწილი, რომელიც ასევე მოიცავს მის ქვემოთ მდებარე მიწისა და წყლის ზედაპირებს;

ე) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტი — თვითმფრინავზე ან შვეულმფრენზე მეთაურის ან მეორე პილოტის დანიშნულების შესრულების უფლების მქონე, ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მფლობელი პირი;

ვ) ავიასამედიცინო ცენტრი — საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად შექმნილი იურიდიული პირი, რომელიც დადგენილი წესით ახორციელებს სამედიცინო საქმიანობას და საქართველოს ეკონომიკი-

სა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის — სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემული სერტიფიკატის საფუძველზე უფლებამოსილია უზრუნველყოს ავიასპეციალისტთა სამედიცინო შემოწმება და გასცეს შესაბამისი სამედიცინო სერტიფიკატი;

ზ) ავიასამედიცინო ექსპერტი — უმაღლესი სამედიცინო განათლების მქონე პირი, რომელიც ფლობს დამოუკიდებელი საექიმო საქმიანობის უფლების დამადასტურებელ სახელმწიფო სერტიფიკატს, რომელსაც დამატებით გავლილი აქვს საავიაციო მედიცინის მომზადებისა და შემდგომი სწავლების კურსი და რომელიც ახორციელებს სამედიცინო შემოწმებას ავიასპეციალისტის სამედიცინო სერტიფიკატის გაცემის მიზნით;

თ) ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობა — განსაკუთრებული მომზადების მქონე, კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის და მისი აღჭურვილობის საფრენოსნო ექსპლუატირების უფლების დამადასტურებელი მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები;

ი) ექსპლუატანტის სერტიფიკატი — საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მიერ საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოდ ექსპლუატაციის შესაძლებლობის დამადასტურებელი დოკუმენტი. ექსპლუატანტის სერტიფიკატი არ ესაჭიროებათ იმ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს, რომლებიც საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას საკუთარი მიზნებისათვის ახორციელებენ;

კ) ინსპექტირება (საინსპექციო შემოწმება) — სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის, მათ შორის, ფრენის უსაფრთხოების ან/და საავიაციო უშიშროების, საქართველოს კანონმდებლობითა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შეფასების პროცესი, რომელსაც ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი (ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი, SAFA-ს ინსპექტორი) შესაბამისი დოკუმენტების, ადგილზე არსებული მდგომარეობისა და საჰაერო ხომალდის ბაქანზე შემოწმების ფორმით;

ლ) კომერციული ფრენა (კომერციული გადაზიდვა) — საჰაერო ხომალდის მიერ მგზავრების გადასაყვანად, ბარგის, ტვირთის ან/და

ფოსტის გადასაზიდად საზღაურის საფუძველზე ან დაქირავებით განხორციელებული ფრენა;

მ) საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობა — საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მიერ მგზავრების, ბარგის, ტვირთის ან/და ფოსტის კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების უფლების დამადასტურებელი დოკუმენტი;

მ1) მეტეოროლოგიური ინფორმაცია — მეტეოროლოგიური შეტყობინება, დაკვირვების ანანალიზის შედეგი, პროგნოზი ან სხვა ნებისმიერი ცნობა, რომელიც ფაქტობრივ ან მოსალოდნელმეტეოროლოგიურ პირობებს ასახავს;

ნ) მოწმობის აღიარება — ქმედება, რომლითაც სახელმწიფო სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემულ მოწმობას საკუთარი მოწმობის თანაბარ ღირებულებას ანიჭებს;

ო) პილოტირება (მართვა) — ფრენის დროს საჰაერო ხომალდის მართვის ორგანოებით მანიპულირება;

პ) სააგენტოს სამართლებრივი აქტები — საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის — სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის მიერ გამოცემული სამართლებრივი აქტები;

ჟ) საავიაციო პერსონალი — საავიაციო საწარმოს, დაწესებულების ან ორგანიზაციის განსაკუთრებული შემადგენლობა, რომელიც შედგება ფრენის შესრულების ან მომსახურების ნებართვის მქონე, სათანადოდ მომზადებული ავიასპეციალისტებისაგან;

რ)(ამოღებულია - 22.12.2017, №1818);

ს) საავიაციო შემადგენლობა — სამოქალაქო ავიაციის მუშაკები, რომელთა საქმიანობა სამოქალაქო ავიაციის მიზნების მისაღწევად ხორციელდება;

ტ) საერთაშორისო აეროპორტი — აეროპორტი, რომელიც ახორციელებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას და რომელშიც უზრუნველყოფილია სასაზღვრო, სანიტარიულ-საკარანტინო და საბაჟო კონტროლი;

უ) სამოქალაქო ავიაცია — ავიაცია, რომელიც, გამოყენების მიზნის მიხედვით, იყოფა სატრანსპორტო ავიაციად და საერთო დანიშნულების ავიაციად:

უ.ა) სატრანსპორტო ავიაცია — სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც

გამოიყენება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განსახორციელებლად;

უ.ბ) საერთო დანიშნულების ავიაცია — სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც არ გამოიყენება სატრანსპორტო ავიაციის მიზნებისათვის და რომლის გამოყენება მოიცავს საავიაციო სამუშაოების შესრულებას;

ფ) სამუშაო დრო — დროის მონაკვეთი, რომელიც იწყება მაშინ, როცა ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მითითებით გამოცხადდეს სამუშაო მოვალეობის შესასრულებლად ან/და შეუდგეს მის შესრულებას, და მთავრდება მის მიერ სამუშაო მოვალეობის დასრულებისთანავე;

ქ)(ამოღებულია - 22.12.2017, 1818);

ღ) საფრენოსნო დავალება — დადგენილი ფორმის დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს აუცილებელ მონაცემებს ეკიპაჟის, საჰაერო ხომალდისა და ფრენის მიზნის თაობაზე;

ყ) მომსახურე ეკიპაჟის წევრი — მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრი, რომელიც მგზავრების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად ასრულებს ავიაგადამზიდველის ან მეთაურის მიერ დაკისრებულ მოვალეობებს და არ მონაწილეობს საჰაერო ხომალდის მართვაში;

შ) საფრენოსნო სამუშაო — ეკიპაჟის მიერ საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად ჩატარებული სამუშაო;

ჩ) საქართველოს ტერიტორია — საქართველოს სუვერენიტეტისადმი დაქვემდებარებული სახმელეთო ტერიტორია და მისი მიმდებარე შავი ზღვის ტერიტორიული წყლები;

ც) საქართველოს საჰაერო სივრცე — საქართველოს ტერიტორიის თავზე არსებული სივრცე;

ძ) სახელმწიფო ავიაცია — ავიაცია, რომელიც გამოიყენება სამხედრო, საპოლიციო, სახელმწიფო უსაფრთხოებისა და საბაჟო სამსახურებში;

წ) საჰაერო მოძრაობა — ჰაერში მყოფი და აეროდრომის სამიმოსვლო ფართობზე მოძრავი ყველა საჰაერო ხომალდის მოძრაობა;

ჭ)(ამოღებულია - 22.12.2017, 1818);

ხ) საჰაერო სატრანსპორტო საშუალება — თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, პლანერი, საჰაერო ბუშტი, სამაშველო პარაშუტი, საფრენად განკუთვნილი სხვა საშუალება;

ჯ) საჰაერო სივრცის ზედამხედველი სახელმწიფო — სახელმწიფო, რომელიც საჰაერო სივრცეში ჰაერნაოსნობისთვის არის პასუხ-

ისმგებელი;

ჰ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ტრასა საჰაერო მოძრაობის ნაკადებისგადასანაწილებლად და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გასაწევად შექმნილი ტრასა;

ჰ1) საჰაერო ხომალდი — აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით. საჰაერო ხომალდია: თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი, სხვა საშუალება;

ჰ2) ეროვნული საჰაერო ხომალდი — საქართველოს საჰაერო ხომალდების შესაბამის სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდი;

ჰ3) საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი — პირები (ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის წევრი და მომსახურე ეკიპაჟის წევრი), რომელთაც საფრენოსნო დავალების შესრულებისას საჰაერო ხომალდის მართვისა და მომსახურების განსაზღვრული მოვალეობები აკისრიათ;

ჰ4) საჰაერო ხომალდის მეთაური — საჰაერო ხომალდის ფრენისას მისი მართვისა და უსაფრთხოებისათვის პასუხისმგებელი პილოტი;

ჰ5) საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სპეციალური რეისი — სახელმწიფოს უმაღლესი თანამდებობის პირების გადაყვანისთვის განკუთვნილი რეისი;

ჰ6) საჰაერო ხომალდის სახეობა — საჰაერო ხომალდების უმთავრესი მახასიათებლების მიხედვით დაყოფის საფუძველზე გამოყოფილი სახეობა, კერძოდ, თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი, თავისუფალი აეროსტატი, სხვა სახეობა;

ჰ7) საავიაციო სამუშაოები — საჰაერო ხომალდის გამოყენებით ისეთი სფეროების მომსახურება, როგორებიცაა სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, ტოპოგრაფიული გადაღება, პატრულირება, ძებნა, შველა და სხვა;

ჰ8) ფრენის გეგმა — საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსთვის წარდგენილი სათანადო ინფორმაცია საჰაერო ხომალდის მოსალოდნელი ფრენის ან ფრენის ნაწილის შესახებ;

ჰ9) ფრენის დრო (საფრენოსნო დრო) — თვითმფრინავებისათვის და სხვა საჰაერო ხომალდებისათვის — საერთო დრო აფრენის მიზნით საჰაერო ხომალდის მიერ მოძრაობის დაწყებიდან ფრენის დას-

რულებისას მის შეჩერებამდე/ფიქსირებამდე; შვეულმფრენებისათვის — საერთო დრო შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ბრუნვის დაწყებიდან ფრენის დასრულებისას შვეულმფრენის სრულ გაჩერებამდე და მზიდი ხრახნის ბრუნვის შეჩერებამდე;

ჰ10) ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი — საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი, რომელიც ინსპექტირებას (საინსპექციო შემოწმებას) ახორციელებს;

ჰ11) ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი — საჰაერო ხომალდის საფრენად ვარგისობის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ჰ12) ფრენისათვის აკრძალული არე — სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული, დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდების ფრენა აკრძალულია;

ჰ13) ფრენისათვის სახიფათო არე — სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული, დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც დროის გარკვეულ მონაკვეთებში შეიძლება განხორციელდეს საჰაერო ხომალდების ფრენისათვის სახიფათო საქმიანობა;

ჰ14) ფრენისათვის შეზღუდული არე — სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული, დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდების ფრენა გარკვეული პირობებით არის შეზღუდული;

ჰ15) ჩარტერი — ხელშეკრულება, რომლის ერთი მხარე (გამქირავებელი) განსაზღვრულ საფასურად გადასცემს მეორე მხარეს (დამქირავებელს) ერთი ან რამდენიმე საჰაერო ხომალდის მთლიან ტევადობას ან მის ნაწილს ერთი ან რამდენიმე რეისით მგზავრების გადაყვანისათვის, ბარგის ან/და ტვირთის გადაზიდვისათვის ან სხვა მიზნით;

ჰ16)(ამოღებულია - 22.12.2017, 1818);

ჰ17) EASA — ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო;

ჰ18) SAFA უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოების განსაზღვრის (საჰაერო ხომალდის ბაქანზე შემოწმების) პროგრამა;

ჰ19) შაბა-ს ინსპექტორი — საქართველოს ეკონომიკისა და

მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი, რომელიც უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის ინსპექტირებას (საინსპექციო შემოწმებას) SAFA-ს შესაბამისად ახორციელებს;

ჰ20) ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია — ჰაერსანაოსნო მონაცემების შეკრებისა და ანალიზის შედეგად მიღებული ინფორმაცია;

ჰ21) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებული — საქართველოს სახელით გამოქვეყნებული,უსაფრთხო ფრენების უზრუნველყოფისთვის მნიშვნელოვანი და გრძელვადიანი ინფორმაციის შემცველი კრებული;

ჰ22) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტი — მატერიალური ან/და ელექტრონული პაკეტი, რომელიც მოიცავს: ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულს (მათ შორის, მის ცვლილებებს და დროებით ცვლილებებს); ნოტამს (შეტყობინება მომსახურების, წესების, საფრთხის, აგრეთვე სააერნაოსნო საშუალებების მდგომარეობის, ცვლილებებისა და მწყობრში შეყვანის შესახებ) და ფრენისწინა ინფორმაციის ბიულეტენებს; ცირკულარულ (დამატებით) ინფორმაციას და მოქმედი ნოტამების ჩამონათვალს;

ჰ23) ერთიანი ევროპული ცის საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების გენერალური გეგმა ევროპისკავშირის საბჭოს 2009/320/EC გადაწყვეტილებით დამტკიცებული გეგმა, რომელიც უკავშირდება ერთიანი ევროპული ცის საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების კვლევის (SESAR) პროექტისფარგლებში ევროპის ახალი თაობის საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების სისტემის განვითარებას;

ჰ24) საჰაერო მოძრაობის ორგანიზება საჰაერო და სახმელეთო ფუნქციების (საჰაერო მოძრაობის მომსახურების, საჰაერო სივრცის ორგანიზების და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების) ერთობლიობა, რომელიც აუცილებელია ფრენის ნებისმიერ ფაზაში მყოფი საჰაერო ხომალდისთვის ტექნიკური საშუალებებისა და უწყვეტი მომსახურების მიწოდებით მისი უსაფრთხო და ეფექტიანი მოძრაობის უზრუნველსაყოფად;

ჰ25) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება სააერნაოსნო მომსახურების სახეობა (ფუნქცია), რომლის მიზანია საჰაერო მოძრაობის ნაკადების იმგვარად ორგანიზება, რომ საჰაერო მოძრაობა იყოს უსაფრთხო, მოწესრიგებული და სწრაფი, რათა უზრუნველყოფილ

იქნეს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გამტარუნარიანობის (შესაძლებლობის) მაქსიმალური ათვისება და საჰაერო მოძრაობის მოცულობის სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს მიერ გამოცხადებულ გამტარუნარიანობასთან თავსებადობა;

ჰ26) საჰაერო სივრცის დიზაინი საჰაერო ხომალდების გაუმჯობესებული სამარშრუტო ქსელის, ამ ქსელთან დაკავშირებული სექტორიზაციის, საჰაერო სივრცის ოპტიმალური სტრუქტურების და საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების პროცედურების შემუშავება, განვითარება და დანერგვა;

ჰ27) საჰაერო სივრცის ორგანიზება სააერნაოსნო მომსახურების სახეობა (ფუნქცია), რომლის მიზანია საჰაერო სივრცის მაქსიმალური ათვისება დროის ოპტიმალური განაწილებით და პერიოდულად, მოკლევადიანი საჭიროებისათვის საჰაერო სივრცის სხვადასხვა კატეგორიის საჰაერო სივრცის მომხმარებელთათვის გადანაწილებით;

ჰ28) ჰაერსანაოსნო მონაცემები ჰაერსანაოსნო ფაქტები, კონცეფციები და ინსტრუქციები, რომლებიც გადმოცემულია დადგენილი ფორმით, მათი გადაცემის (კომუნიკაციის), ინტერპრეტაციის ან დამუშავების მიზნით;

ჰ29) ICAO სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;

ჰ30) ეკიპაჟიანი იჯარა ავიაგადამზიდველებს შორის დადებული ხელშეკრულება, რომლის მიხედვით, საჰაერო ხომალდის ეკსპლუატაცია მეიჯარის საჰაერო ხომალდის მოქმედი ექსპლუატანტის სერტიფიკატის შესაბამისად ხორციელდება.

მუხლი 2. კოდექსის მიზანი

1. ამ კოდექსის ძირითადი მიზანია:

ა) საქართველოს საავიაციო საქმიანობის სამართლებრივი მოწესრიგება;

ბ) საავიაციო საქმიანობის უსაფრთხოების და საავიაციო უშიშროების ერთიანი სტანდარტებისდადგენა;

გ) საჰაერო ტრანსპორტის მდგრადი განვითარების, ტვირთისა და ბარგის გადაზიდვის, მგზავრთა გადაყვანის და მათთან დაკავშირებული სხვა მომსახურების თავისუფლად განხორციელების ხელშეწყობა;

დ) სააერნაოსნო მომსახურების გაუმჯობესება და ჰაერნაოსნობის უსაფრთხოების, რეგულარულობისა და ეფექტიანობის უზრუნველყოფა;

ე) საქართველოს საჰაერო სივრცის მომხმარებელთა უფლებების დაცვის უზრუნველყოფა.

2. საქართველო, როგორც „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მონაწილე სახელმწიფო, ვალდებულია დროულად, შესაბამისი დოკუმენტებით დადგენილ ვადებში უზრუნველყოს საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ამ კონვენციის, მისი დანართებისა და მათი შესწორებების მოთხოვნებთან.

მუხლი 3. კოდექსის მოქმედების არე

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მოქმედება ვრცელდება:

1. საქართველოს ტერიტორიის ფარგლებში არსებულ ყველა საჰაერო — სატრანსპორტო საშუალებაზე (შემდგომში — საჰაერო ხომალდები), მიუხედავად საკუთრების ფორმისა, უწყებრივი დაქვემდებარებისა და ეროვნულობისა;

2. საქართველოს ტერიტორიაზე საავიაციო საქმიანობით დაკავებულ ყველა იურიდიულ და ფიზიკურ პირზე;

3. საქართველოს საჰაერო ხომალდებზე, მათი უცხო სახელმწიფოში ყოფნის დროს, თუ ამ სახელმწიფოს კანონები სხვა ნორმებს არ ითვალისწინებს;

4. ყველა იმ იურიდიულ და ფიზიკურ პირზე, რომელთა საქმიანობამ შეიძლება ზემოქმედება მოახდინოს საჰაერო ხომალდის ფრენაზე.

მუხლი 4. კანონმდებლობა საქართველოს საჰაერო სივრცით სარგებლობის შესახებ

1. საქართველოს საჰაერო სივრცით სარგებლობა რეგულირდება ამ კოდექსით და მის საფუძველზე მიღებული სხვა საკანონმდებლო აქტებით.

2. საჰაერო სივრცით სარგებლობის წესი განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობის, საერთაშორისო სამართლებრივი აქტებისა და საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე.

მუხლი 5. საქართველოს სუვერენიტეტი მის საჰაერო სივრცეზე

1. საქართველო ფლობს სრულ და განსაკუთრებულ სუვერენიტეტს საკუთარი ტერიტორიის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეზე.

2. საქართველოს ტერიტორია არის მის სუვერენიტეტს დაქვემდებარებული სახმელეთო ტერიტორია და მასთან მიმდებარე შავი ზღვის ტერიტორიული წყლები.

3. საქართველოს საჰაერო სივრცე არის სახმელეთო ტერიტორიისა

და მასთან მიმდებარე შავი ზღვის ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული სივრცე.

მუხლი 6. ავიაციის გამოყენება საქართველოში

1. საქართველოს ავიაცია იყოფა სამოქალაქო და სახელმწიფო ავიაციად.

2. საქართველოს ავიაცია გამოიყენება:

ა) მგზავრების გადასაყვანად, ბარგის, ტვირთისა და საფოსტო გზავნილების გადასაზიდად;

ბ) სპეციალური საავიაციო სამუშაოების შესასრულებლად;

გ) მოსახლეობისათვის სამედიცინო დახმარების აღმოჩენისა და სანიტარიულ ღონისძიებათა განსახორციელებლად;

დ) საძებნ-სამაშველო და საავარიო-სამაშველო საქმიანობისათვის;

ე) ექსპერიმენტული და კვლევითი სამუშაოებისათვის;

ვ) სასწავლო, სპორტული, კულტურულ-საგანმანათლებლო, საგამოფენო-სავაჭრო ღონისძიებების განსახორციელებლად და ტექნიკური შემოქმედების განსავითარებლად;

ზ) იურიდიული და ფიზიკური პირების მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად;

თ) სახელმწიფო უსაფრთხოებისა და ქვეყნის თავდაცვისუნარიანობის უზრუნველსაყოფად;

ი) საპოლიციო და საბაჟო კონტროლის ამოცანებისათვის;

კ) სხვაგვარი საქმიანობის და მომსახურების გასაწევად, თუ იგი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობას.

მუხლი 7. საავიაციო საშუალებებზე საკუთრების უფლება

საქართველოში საავიაციო საშუალებები შეიძლება იყოს სახელმწიფო, იურიდიული და ფიზიკური პირების (მათ შორის, უცხო სახელმწიფოს) საკუთრება, გარდა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ტრასისა, ადგილობრივი საჰაერო ხაზებისა, თვითმფრინავების ფრენის მართვის სისტემებისა, საჰაერო მოძრაობის, მართვისა და კონტროლის საშუალებებისა და განსაკუთრებული მნიშვნელობის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლებისა, რომლებიც საქართველოში სახელმწიფო საკუთრებაა და რომელთა ნუსხას ამტკიცებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

მუხლი 71. სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობისთვის გამოყენებული საზომი ერთეულები

საქართველოს საჰაერო სივრცის ფარგლებში სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობისთვის გამოიყენება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-5 დანართით გათვალისწინებული საზომი ერთეულები. სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის საზომი ერთეულების გამოყენების წესს ნორმატიული აქტით ამტკიცებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

თავი II. საავიაციო საქმიანობაზე სახელმწიფო ზედამხედველობა და რეგულირება

მუხლი 8. საავიაციო საქმიანობაზე ზედამხედველობისა და რეგულირების სახელმწიფო ორგანოები და მათი კომპეტენცია

1. სამოქალაქო ავიაციის დარგში სახელმწიფო პოლიტიკას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

2. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის ზედამხედველობასა და რეგულირებას კანონით მინიჭებულ უფლებამოსილებათა ფარგლებში ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომ — სააგენტო).

3. სახელმწიფო ავიაციის საქმიანობაზე ზედამხედველობასა და რეგულირებას ახორციელებს საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.

ამ ორგანოების კომპეტენცია განისაზღვრება ამ კოდექსით და საქართველოს სხვა საკანონმდებლო აქტებით.

4. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში სპეციალური რეისების შესრულების პროცესში ჩართული უწყებების, ფიზიკური და იურიდიული პირების უფლებამოსილებები და ამ რეისების შესრულებასთან დაკავშირებული პროცედურები განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული სამართლებრივი აქტით, „სახელმწიფო საიდუმლოების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად.

მუხლი 8[1]. სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირება

1. სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირებას ახორციე-

ლებს ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი ან/და შაჭა-ს ინსპექტორი.

2. ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი/შაჭა-ს ინსპექტორი დამოუკიდებელია თავის საქმიანობაში და მოქმედებს საქართველოს კანონმდებლობის, საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების საფუძველზე.

3. ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს დაუბრკოლებლად შევიდეს ავიასაწარმოებსა და მათ მფლობელობაში არსებულ შენობა-ნაგებობებში, რომელთა ფუნქციონირებაც მიმართულია ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფისაკენ, შევიდეს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებულ და იმ საჰაერო ხომალდებში, რომლებიც თავიანთ საქმიანობას საქართველოს ტერიტორიაზე ახორციელებენ, მოითხოვოს საჰაერო ხომალდის ფრენის უსაფრთხოებასთან, ექსპლუატაციასა და ტექნიკურ მომსახურებასთან და საავიაციო უშიშროებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი დოკუმენტი და ინფორმაცია, შეამოწმოს ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროცედურები, ტექნიკური მოწყობილობები, გაესაუბროს ნებისმიერ პირს ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების მოთხოვნების შესრულებისა და შესაბამისი პროცედურების შეფასების მიზნით.

31. სააგენტო უზრუნველყოფს ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორისთვის შესაბამის ავიასაწარმოში სააგენტოს ნორმატიული აქტით დადგენილი კვალიფიკაციის შესანარჩუნებლად განსაზღვრული მინიმალური ნამუშევარი საათების ანაზღაურებას.

4. შაჭა-ს ინსპექტორი უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს დაუბრკოლებლად შევიდეს სხვა ქვეყნების საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრებში რეგისტრირებულ საჰაერო ხომალდებში და მოითხოვოს საჰაერო ხომალდის ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საბუთი და ინფორმაცია.

5. ინსპექტირების განხორციელებისას ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი/შაჭა-ს ინსპექტორი უფლებამოსილია შეაჩეროს საჰაერო ხომალდის ფრენა, აგრეთვე ნებისმიერ პირს შეუჩეროს სერტიფიკატით (მოწმობით) ან სხვა საავიაციო დოკუმენტით მინიჭებული უფლებების შემდგომი განხორციელება, თუ ინსპექტირებისას აღმოჩენილი ნაკლოვანება საფრთხეს უქმნის ფრენის უსაფრთხოებას ან სამოქალაქო

ავიაციის უშიშროებას.

6. იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომლებიც ინსპექტირების ობიექტები არიან, ვალდებული არიან, დაეხმარონ ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორს/SAFA-ს ინსპექტორს მის მიერ სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებაში და წარუდგინონ ფრენის უსაფრთხოებასთან, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასა და ტექნიკურ მომსახურებასთან და საავიაციო უშიშროებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი დოკუმენტი და ინფორმაცია.

7. სააგენტო უზრუნველყოფს ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორის/SAFA-ს ინსპექტორის ფუნქციურ დამოუკიდებლობას ინსპექტირების პროცესში.

8. ინსპექტირების წესი და ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორის/SAFA-ს ინსპექტორის უფლებამოსილებები განისაზღვრება სააგენტოს ნორმატიული აქტით.

9. სააგენტო უფლებამოსილია არ გაასაჯაროს ინსპექტირებისა და ზედამხედველობის განხორციელებისას მოპოვებული ფრენის უსაფრთხოებასთან/საავიაციო უშიშროებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია, თუ ამ ინფორმაციის გასაჯაროებამ შეიძლება უარყოფითი გავლენა მოახდინოს ფრენის უსაფრთხოებაზე ან საავიაციო უშიშროებაზე, „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-19 დანართის შესაბამისად.

მუხლი8[2].საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამა, უსაფრთხოების მართვის სისტემა

1. საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამა არის წესებისა და ღონისძიებების ერთობლიობა, რომელთა მიზანია სახელმწიფოში ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის დონის ამაღლება.

2. საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების მოთხოვნების შესაბამისად შემუშავებულ საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამას ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

3. უსაფრთხოების მართვის სისტემა წარმოადგენს ფრენის უსაფრთხოების მართვისადმი სისტემურ მიდგომას, რომელიც მოიცავს სავალდებულო ორგანიზაციულ სტრუქტურას, ფრენის უსაფრთხოებისთვის პასუხისმგებელ პირთა იერარქიას, სახელმძღვანელო პრინციპებსა და პროცედურებს.

4. საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხ-

მებების მოთხოვნების შესაბამისად შემუშავებულ უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგად წესებს ამტკიცებს სააგენტო.

მუხლი 8[3].საავიაციო მოვლენა და მისი შეტყობინების წესი

1. საავიაციო მოვლენა არის საავიაციო შემთხვევა, სერიოზული ინციდენტი ან ინციდენტი, აგრეთვე საჰაერო ხომალდის ან/და მისი სისტემის გაუმართაობა, სააერნაოსნო მომსახურების გაწევისას გამოყენებული სისტემებისა და ტექნიკური საშუალებების მტყუნება ან სხვა სახის უჩვეულო ვითარება, რომელმაც ზემოქმედება მოახდინა ან რომელსაც შეეძლო ზემოქმედება მოეხდინა ფრენის უსაფრთხოებაზე.

2. საავიაციო მოვლენის შეტყობინების წესს ამტკიცებს სააგენტო.

3. სააგენტო ვალდებულია შეაგროვოს ინფორმაცია საავიაციო მოვლენების შესახებ, უზრუნველყოს ამ ინფორმაციის მიმწოდებლის პირადი მონაცემების კონფიდენციალურობა, ორგანიზება გაუწიოს და განახორციელოს შეტყობინებების ანალიზი და დამუშავება, შექმნას და შეინარჩუნოს შეტყობინებების მონაცემთა ბაზა, შეტყობინების შესახებ მონაცემები გაცვალოს სხვა ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლებასთან და საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციებთან, განსაზღვროს ფრენის უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესების ღონისძიებები.

4. საავიაციო მოვლენის შეტყობინების მიზანია პრევენციული ღონისძიებების გატარება და არა ვინმეს ბრალეულობის ან მისი დადგომისათვის ვინმეს პასუხისმგებლობის დადგენა.

მუხლი 9. საავიაციო საქმიანობის ნორმატიული აქტები

1. საავიაციო საქმიანობის მარეგულირებელი ორგანოები თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში, ამ კოდექსისა და საქართველოს სხვა საკანონმდებლო აქტების საფუძველზე გამოსცემენ საავიაციო საშუალებების ყველა მფლობელისა და მომხმარებლისათვის სავალდებულო წესებს, ბრძანებებს, მითითებებს, ინსტრუქციებს, ცირკულარებს და სხვა ნორმატიულ და ინდივიდუალურ აქტებს საავიაციო საქმიანობის განხორციელების, საავიაციო საშუალებების წარმოების, სარემონტო სამუშაოების ჩატარების, მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საკითხების რეგულირებისათვის და საავიაციო უშიშროების ღონისძიებების დაუყოვნებლივ განსახორციელებლად.

11. სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობა, გარდა ამ მუხლის პირველ ნაწილში აღნიშნული აქტებისა, რეგულირდება საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციებისა და ევროკავშირის მიერ მიღებული რეგულა-

ციებით ან დირექტივებით დამტკიცებული სახელმძღვანელოებით, სახელმძღვანელო მასალებითა და პროცედურებით.

2. სხვა სამინისტროებისა და უწყებების ნორმატიული აქტების პროექტები, რომლებითაც გათვალისწინებულია აფეთქება, სროლა, მაღლივი კორპუსებისა და მოწყობილობების მშენებლობა, ელექტრომაგნიტური ველების მონტაჟი, რადიოდაბრკოლებების შექმნა და უსაფრთხო საჰაერო მოძრაობისათვის სხვა სახიფათო სამუშაოების შესრულება, უნდა შეთანხმდეს საავიაციო საქმიანობის მარეგულირებელ ორგანოებთან.

მუხლი 9[1]. სააგენტოს სამართლებრივი აქტები

1. სააგენტოს დირექტორი გამოსცემს ნორმატიულ და ინდივიდუალურ ადმინისტრაციულ-სამართლებრივ აქტებს ამ კანონით, საქართველოს სხვა სამართლებრივი აქტებითა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით გათვალისწინებულ შემთხვევებსა და ფარგლებში.

11. სააგენტოს დირექტორი უფლებამოსილია ფრენის უსაფრთხოების მოთხოვნების ან/და საავიაციო უშიშროების მოთხოვნების გათვალისწინებით დაუშვას სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებიდან გამონაკლისები შესაბამისი ნორმატიული აქტებით განსაზღვრულ შემთხვევებსა და ფარგლებში.

2. სააგენტოს სამართლებრივი აქტები საჩივრდება მხოლოდ სასამართლოში კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

3. სარჩელის სასამართლოში წარდგენის შემთხვევაში ჩერდება სააგენტოს შესაბამისი სამართლებრივი აქტის მოქმედება, გარდა იმ სამართლებრივი აქტისა, რომელიც გამოცემულია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის, მისი დანართების ან/და სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი სხვა ნორმატიული აქტების მოთხოვნების დარღვევის გამო, რამაც საფრთხე შეუქმნა ფრენის უსაფრთხოებას ან/და საავიაციო უშიშროებას ან რასაც შეეძლო ასეთი საფრთხის შექმნა.

მუხლი 9[2]. უსაფრთხოების მითითება

1. უსაფრთხოების მითითება არის სააგენტოს მიერ გამოცემული (ზეპირად ან წერილობით) ან აღიარებული დოკუმენტი, რომელიც გამოიცემა/აღიარებული იქნება იმ შემთხვევაში, თუ დადასტურდა, რომ საფრთხე ექმნება ფრენის უსაფრთხოებას ან/და საზოგადოებრივ

უსაფრთხოებას, და რომელიც მიმართულია საავიაციო უსაფრთხოების აღდგენისკენ.

2. შესაბამის იურიდიულ ან ფიზიკურ პირს ეგზავნება წერილობითი უსაფრთხოების მითითება, რომელშიც ასახულია სულ მცირე შემდეგი ინფორმაცია:

ა) საფრთხის აღწერა;

ბ) იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელსაც შეეხება უსაფრთხოების მითითება;

გ) განსახორციელებელი (მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში დაუყოვნებლივ განსახორციელებელი) მოქმედებების ჩამონათვალი და მათი განხორციელების საჭიროების დასაბუთება;

დ) განსახორციელებელი მოქმედებების განხორციელების ვადები;

ე) უსაფრთხოების მითითების ძალაში შესვლის თარიღი.

3. გადაუდებელი აუცილებლობის შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა დაუყოვნებლივ მოქმედება, უსაფრთხოების მითითება გამოიცემა ზეპირად, ამ მუხლის მე-2 ნაწილში მითითებული ინფორმაციის გათვალისწინებით. უსაფრთხოების მითითება გონივრულ ვადაში წერილობით ფორმდება.

4. იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელსაც შეეხება უსაფრთხოების მითითება, ვალდებულიადადგენილ ვადაში უზრუნველყოს უსაფრთხოების მითითების შესრულება.

5. გამოცემული/აღიარებული უსაფრთხოების მითითების შესრულებას ზედამხედველობს სააგენტო.

თავი III. საჰაერო სივრცე და საერნაოსნო მომსახურება

მუხლი 10. საქართველოს საჰაერო სივრცე და საჰაერო სივრცით სარგებლობა

1. საქართველოს საჰაერო სივრცით სარგებლობის უფლება როგორც საერთაშორისო ფრენის, ისე ადგილობრივი ფრენის განხორციელებისას აქვს ნებისმიერ საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებას საქართველოს სახელმწიფოსთან დადებული ორმხრივი შეთანხმების ან/და მრავალმხრივი შეთანხმების შესაბამისად, ხოლო საქართველოში

რეგისტრირებული გადამყვან-გადამზიდველი და საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდი ადგილობრივი ფრენის განხორციელებისას საქართველოს საჰაერო სივრცით სარგებლობენ საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

2. თუ საქართველოს საჰაერო სივრცით სარგებლობა უკავშირდება სარაკეტო-საარტილერიო სროლას, ასაფეთქებელი სამუშაოების წარმოებას ან სხვა მსგავს საქმიანობას, იგი ხორციელდება საჰაერო ხომალდის ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პირობით.

3. საქართველოს საჰაერო სივრცეში სარაკეტო-საარტილერიო სროლის, ასაფეთქებელი და სხვა სახის სამუშაოების უსაფრთხო წარმოების წესს შეიმუშავებენ საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო და სააგენტო და ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

მუხლი10[1].(ამოღებულია)
მუხლი 10[2]. (ამოღებულია)
მუხლი 11. სააერნაოსნო მომსახურება

1. ჰაერნაოსნობის უსაფრთხოების, რეგულარულობისა და ეფექტიანობის უზრუნველსაყოფად საჰაერო მოძრაობისთვის გაწეული სააერნაოსნო მომსახურება ითვალისწინებს:

ა) საჰაერო მოძრაობის ორგანიზებას, რომელიც მოიცავს:

ა.ა) საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას;

ა.ბ) საჰაერო სივრცის ორგანიზებას;

ა.გ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზებას;

ბ) საავიაციო კავშირგაბმულობის, სანავიგაციო და სარადიოლოკაციო მომსახურებას;

გ) საავიაციო მეტეოროლოგიურ მომსახურებას;

დ) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურებას;

ე) საძებნ-სამაშველო მომსახურებას.

2. ამ მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებულ მომსახურებას ან მის ცალკეულ სახეებს საქართველოს საჰაერო სივრცეში ან მის ნაწილში, აგრეთვე ღია ზღვის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის ფარგლებში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას საქართველო უზრუნველყოფს, და სამოქალაქო აეროდრომებზე ახორციელებს საა-

გენტოს მიერ სერტიფიცირებული სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო.

3. სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სერტიფიცირების წესს ნორმატიული აქტით ამტკიცებს სააგენტო.

4. სერტიფიცირებულ სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სააერნაოსნო მომსახურების გამწევად ნიშნავს სააგენტო.

5. სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო უზრუნველყოფს სააერნაოსნო მომსახურების გაწევას საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, IჩAმ-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმისა და ერთიანი ევროპული ცის საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების გენერალური გეგმის მოთხოვნათა გათვალისწინებით.

მუხლი 12. საჰაერო მოძრაობის მომსახურება

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურება მოიცავს:

ა) საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას (მათ შორის, სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას, სააეროდრომო საინფორმაციო-ავტომატურ მომსახურებას);

ბ) საავარიო მომსახურებას;

გ) საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებას;

დ) საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას (რაიონულ სამეთვალყურეო მომსახურებას, მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას, სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებას).

2. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესს ნორმატიული აქტით ამტკიცებს სააგენტო.

მუხლი 13. სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფა

1. სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფა გულისხმობს ამ კოდექსის მე-11 მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებულ მომსახურებასთან დაკავშირებული ტექნიკური საშუალებების/სისტემების ოპერირებას.

2. სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო უზრუნველყოფს ამ კოდექსის მე-11 მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებულ მომსახურებასთან დაკავშირებული ტექნიკური საშუალებების/სისტემების ოპერირების ქმედუნარიანობას, საიმედოობას, უწყვეტობასა და მთლიანობას.

3. სააერნაოსნო მომსახურების საწარმომ უნდა გამოიყენოს საა-

ერნაოსნო მომსახურების გაწევასთან დაკავშირებული მხოლოდ ის ტექნიკური საშუალება/სისტემა, რომელიც სააგენტომ წინასწარ აღიარა.

4. სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესს ნორმატიული აქტით ამტკიცებს სააგენტო.

მუხლი 14. საავიაციო მეტეოროლოგიური მომსახურება

1. საავიაციო მეტეოროლოგიური მომსახურება მოიცავს საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტების, ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის წევრების, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს, ძებნა-შველის ოპერაციებში ჩართული ორგანოს, აეროპორტების და საქართველოს საჰაერო სივრცის სხვა მომხმარებლების მეტეოროლოგიური ინფორმაციით უზრუნველყოფას.

2. საავიაციო მეტეოროლოგიური მომსახურების გაწევას უზრუნველყოფს სააგენტო.

3. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის შესახებ ტექნიკურ რეგლამენტს ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

მუხლი 15. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურება

1. ჰაერსანაოსნო მონაცემები და ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია მოიცავს ინფორმაციას საქართველოს საჰაერო სივრცისა და ღია ზღვის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის შესახებ, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას საქართველო უზრუნველყოფს.

2. სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო ჰაერსანაოსნო მონაცემებისა და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიმწოდებლებისგან იღებს ჰაერსანაოსნო მონაცემებსა და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციას, ახარისხებს, აერთიანებს მათ, ახდენს მათ რედაქტირებას (შინაარსის შეუცვლელად), ინახავს და დადგენილი ფორმატით აქვეყნებს და ავრცელებს მათ.

3. ჰაერსანაოსნო მონაცემებისა და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიმწოდებლებს და მათ უფლება-მოვალეობებს განსაზღვრავს და ჰაერსანაოსნო მონაცემებისა და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიწოდების წესს ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

4. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებულ პაკეტს საქართველოს სახელმწიფოს სახელით აქვეყნებს სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო და იგი ყველასთვის ხელმისაწვდომია.

5. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესს ნორმატიული

აქტით ამტკიცებს სააგენტო.

მუხლი 16. საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურა და საჰაერო სივრცის კლასიფიკაცია

1. საქართველოს საჰაერო სივრცისა და ღია ზღვის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას საქართველოს სახელმწიფო უზრუნველყოფს, სტრუქტურას და საჰაერო სივრცის კლასიფიკაციას შეიმუშავებს სააგენტო საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსთან შეთანხმებით.

2. ამ მუხლის პირველი ნაწილის მოთხოვნათა გათვალისწინებით სააგენტო შეიმუშავებს:

ა) საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონს;

ბ) სამეთვალყურეო რაიონს;

გ) სამეთვალყურეო არეს;

დ) საკვანძო სამეთვალყურეო რაიონს;

ე) სააეროდრომო მოძრაობის არეს;

ვ) საფრენოსნო საინფორმაციო არეს;

ზ) ფრენისათვის შეზღუდულ არეებს;

თ) ფრენისათვის სახიფათო არეებს;

ი) ფრენისათვის აკრძალულ არეებს, აგრეთვე სახელმწიფოებრივი ინტერესების გათვალისწინებით სხვა არეებს.

3. ამ მუხლის მე-2 ნაწილით გათვალისწინებული ფრენისათვის შეზღუდული არეები, ფრენისათვის სახიფათო არეები, ფრენისათვის აკრძალული არეები და სხვა არეები უნდა დადგინდეს დროებით. ვადა, რომლითაც დგინდება შესაბამისი არე, არ უნდა აღემატებოდეს ამ არის დადგენის გამომწვევი პირობების არსებობის ვადას.

მუხლი 17. საჰაერო სივრცით მოქნილი სარგებლობა

1. სახელმწიფოებრივი ინტერესების (მათ შორის, თავდაცვისუნარიანობის) გათვალისწინებით, საჰაერო მოძრაობისა და საჰაერო სივრცის ორგანიზების ხელშეწყობისთვის გამოიყენება საჰაერო სივრცით მოქნილი სარგებლობის კონცეფცია, რომელიც არის საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოების ევროპული ორგანიზაციის (EურმჩჲNთლმჯ) მიერ შემუშავებული, ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციის წევრ სახელმწიფოებში მოქმედი საჰაერო სივრცის მართვის კონცეფცია.

2. საჰაერო სივრცის ორგანიზება ხდება სამოქალაქო ავიაციის მარეგულირებელი სახელმწიფო ორგანოებისა და სახელმწიფო ავია-

ციის მარეგულირებელი სახელმწიფო ორგანოების მიერ საჰაერო სივრცის ერთობლივი, სამოქალაქო-სამხედრო კომიტეტის და საჰაერო სივრცის ორგანიზების ჯგუფის შექმნით და სტრატეგიულ, პრეტაქტიკურ და ტაქტიკურ დონეებზე მათი მჭიდრო კოორდინაციით.

3. საქართველოს საჰაერო სივრცით მოქნილი სარგებლობის წესს შეიმუშავებენ საქართველოსთავდაცვის სამინისტრო და სააგენტო და ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

მუხლი 18. საქართველოს საჰაერო სივრცის დიზაინი

1. საქართველოს საჰაერო სივრცის ფარგლებში სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ტრასების, ფრენის მინიმალური სიმაღლეების და უსაფრთხო საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისათვის მნიშვნელოვანი სხვა ელემენტების დიზაინს, საჰაერო სივრცის ორგანიზებისა და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გათვალისწინებით.

2. ამ მუხლისა და ამ კოდექსის მე-16 მუხლის მოთხოვნათა გათვალისწინებით, საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურისა და დიზაინის წესს, რომლითაც განისაზღვრება აგრეთვე საქართველოს საჰაერო სივრცის კლასიფიკაცია, შეიმუშავებს სააგენტო და ნორმატიული აქტით ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

მუხლი 19. ფრენის პროცედურების დიზაინის მომსახურება

1. საქართველოს საჰაერო სივრცის ფარგლებში არსებული სამოქალაქო აეროდრომებისათვის ფრენის (სახელსაწყოო ან/და ვიზუალური) პროცედურების დიზაინის მომსახურებას, რომელიც მოიცავს ფრენის პროცედურების დიზაინს, დოკუმენტირებას, გადამოწმებას, რეგულარულ გადახედვასა და განახლებას, ახორციელებს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო ფრენის პროცედურების დიზაინის წესის შესაბამისად.

2. ნებისმიერი ფრენის პროცედურა გამოყენებამდე უნდა დაამტკიცოს სააგენტომ.

3. ფრენის პროცედურების დიზაინის წესს ნორმატიული აქტით ამტკიცებს სააგენტო.

მუხლი 20. საავიაციო რუკები

1. საქართველოს სამოქალაქო საავიაციო რუკებს ადგენს, მათ ხელმისაწვდომობას უზრუნველყოფს და მათ რეგულარულად აახლებს

სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო.

2. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის ხელშემკვრელისახელმწიფოს თხოვნით, საქართველო უზრუნველყოფს საკუთარი ტერიტორიის შესახებ იმინფორმაციის ხელმისაწვდომობას, რომელიც აუცილებელია ამ კონვენციის მე-4 დანართისმოთხოვნათა შესასრულებლად.

3. საავიაციო რუკების შედგენის წესს ნორმატიული აქტით ამტკიცებს სააგენტო.

მუხლი 20[1]. საძებნ-სამაშველო მომსახურება

1. საძებნ-სამაშველო მომსახურება მოიცავს ავარიული მდგომარეობის მონიტორინგს, კავშირგაბმულობის უზრუნველყოფას, საქმიანობის კოორდინაციას, ძებნასა და შველას, სამედიცინო დახმარების გაწევას, სამედიცინო მიზნებისთვის ევაკუაციას სახელმწიფო და კერძო რესურსების, მათ შორის, საავიაციო, საზღვაო და სხვა საშუალებების, გამოყენებით.

2. საძებნ-სამაშველო მომსახურება ხორციელდება როგორც საქართველოს ავიაციის ძალებითა დასაშუალებებით, ისე სახმელეთო და საზღვაო საძებნ-სამაშველო ჯგუფების დახმარებით.

3. საძებნ-სამაშველო მომსახურების განხორციელების წესი, განმახორციელებელი სტრუქტურები და მათი უფლება-მოვალეობები განისაზღვრება საავიაციო ძებნა-შველის რეაგირების გეგმით, რომელსაც ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

4. აეროდრომის ტერიტორიაზე და მის მიმდებარე რაიონში საავარიო-სამაშველო მომსახურებას ახორციელებს აეროდრომის საავარიო-სამაშველო რაზმი. მის განხორციელებასთან დაკავშირებულ ხარჯებს ანაზღაურებს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი/ავიაგადამზიდველი.

5. საძებნ-სამაშველო მომსახურება ფინანსდება საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

მუხლი 20[2]. უცხო სახელმწიფოს საძებნ-სამაშველო რაზმის საქართველოს ტერიტორიაზე დაშვება

1. საქართველოსთან დადებული შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე საქართველოს ტერიტორიაზე დაიშვება უცხო სახელმწიფოს საძებნ-სამაშველო რაზმი და მის მფლობელობაში არსებული

ტექნიკური საშუალებები, აგრეთვე მარცხგანცდილი საჰაერო ხომალდის მესაკუთრე/საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ან/და იმ სახელმწიფოს წარმომადგენელი, სადაც აღნიშნული საჰაერო ხომალდია რეგისტრირებული.

2. საქართველოსთან შესაბამისი ხელშეკრულების არარსებობის შემთხვევაში საქართველოს ტერიტორიაზე უცხო სახელმწიფოს საძებნ-სამაშველო რაზმი და მის მფლობელობაში არსებული ტექნიკური საშუალებები, აგრეთვე მარცხგანცდილი საჰაერო ხომალდის მესაკუთრე ან/და იმ სახელმწიფოს წარმომადგენელი, სადაც აღნიშნული საჰაერო ხომალდია რეგისტრირებული, დაიშვება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

3. ღია ზღვის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას საქართველო უზრუნველყოფს, ხიფათში მყოფი საჰაერო ხომალდის მგზავრთა ძებნა და შველა ხორციელდება საქართველოს საძებნ-სამაშველო რაზმების მეშვეობით ან საქართველოს და უცხო სახელმწიფოს საერთო ძალებით, მათ შორის შეთანხმების საფუძველზე.

მუხლი 20[3]. სააერნაოსნო მომსახურების ზედამხედველობა

1. სააერნაოსნო მომსახურების ზედამხედველობა მოიცავს:

ა) სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სერტიფიცირებას, ინსპექტირებას და უწყვეტ მონიტორინგს;

ბ) სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ტექნიკური საშუალებების/სისტემების აღიარებას;

გ) სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოში დაგეგმილი ცვლილებების ზედამხედველობას, უსაფრთხოების/ხარისხის მართვის სისტემის და მასთან დაკავშირებული დოკუმენტაციის შეთანხმებას და სხვა.

2. ამ მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებულ ზედამხედველობას სააგენტო ახორციელებს ამ კოდექსის, საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების და მათ საფუძველზე შემუშავებული წესების შესაბამისად.

მუხლი 20[4]. სააერნაოსნო მომსახურების გადასახდელი

1. სააერნაოსნო მომსახურების გადასახდელის შედგენისა და გამოთვლის პრინციპები და მეთოდოლოგია განისაზღვრება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანებით.

2. სააერნაოსნო მომსახურების გადასახდელის გადახდისაგან თა-

ვისუფლდება:

ა) სახელმწიფო საჰაერო ხომალდი;

ბ) საჰაერო ხომალდის ფრენა, რომელიც სრულდება საომარი მდგომარეობის, საგანგებო მდგომარეობის, სტიქიური უბედურების, კატასტროფის, ავარიის დროს ადამიანების,სახელმწიფო და კერძო ქონების გადასარჩენად საძებნ-სამაშველო მომსახურების განსახორციელებლად;

გ) საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულების საფუძველზე და მის ფარგლებში გათავისუფლებული საჰაერო ხომალდი/საჰაერო ხომალდის ფრენა.

კარი II. საჰაერო ხომალდები, საავიაციო პერსონალი, აეროდრომები და აეროპორტები

თავი IV. საჰაერო ხომალდები

მუხლი 21. საჰაერო ხომალდების კლასიფიცირება

1. საჰაერო ხომალდები იყოფა სამოქალაქო, სახელმწიფო და ექსპერიმენტულ ხომალდებად.

2. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებს განეკუთვნება ხომალდები, რომლებიც შეტანილია სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში.

3. სახელმწიფო საჰაერო ხომალდებს განეკუთვნება ხომალდები, რომლებიც გამოიყენება სამხედრო, საპოლიციო, სახელმწიფო უსაფრთხოებისა და საბაჟო მიზნებისათვის და შეტანილია სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების რეესტრში.

4. საჰაერო ხომალდი არის ექსპერიმენტული, თუ იგი გამოიყენება საცდელი, ექსპერიმენტულ-საკონსტრუქტორო ან სამეცნიერო-კვლევითი ფრენის შესრულების მიზნით.

მუხლი 21[1]. უპილოტო საჰაერო სისტემა და ხომალდები

1. უპილოტო საჰაერო სისტემა არის უპილოტო საჰაერო ხომალდებისა და მათ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ელემენტების ერთობლიობა.

2. უპილოტო საჰაერო ხომალდი არის საფრენი აპარატი, რომლის

ბორტზე პილოტი არ იმყოფება.

3. უპილოტო საჰაერო ხომალდების რეგისტრაციისა და ფრენის, აგრეთვე უპილოტო საჰაერო სისტემისა და უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის, გამოყენებისა და შეზღუდვების წესები განისაზღვრება სააგენტოს ნორმატიული აქტით.

მუხლი 22. საჰაერო ხომალდების რეგისტრირება

1. ფრენისათვის ვარგისი ყველა საჰაერო ხომალდი ექვემდებარება სავალდებულო სახელმწიფო რეგისტრირებას სათანადო მოწმობის (შემდგომში — სერტიფიკატი) გაცემით.

2. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდები რეგისტრირდება სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში.

3. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში ჩაიწერება ის ხომალდები, რომლებსაც აქვთ ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი.

4. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეგისტრირების, აღრიცხვისა და სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღების წესებს ადგენს სააგენტო და მათ საფუძველზე ახორციელებს ხომალდების რეესტრის აღრიცხვას.

5. (ამოღებულია).

6. სახელმწიფო საჰაერო ხომალდები რეგისტრირდება სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში.

7. სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების რეესტრს აწარმოებს, მათი რეგისტრირების, აღრიცხვის და სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღების წესებს ადგენს საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.

8. (ამოღებულია — 26.04.2012, 6093).

9. ექსპერიმენტული საჰაერო ხომალდები სახელმწიფო რეესტრში არ რეგისტრირდება. ისინი აღირიცხება იმ ორგანიზაციებში, სადაც სათანადო საცდელ-საკონსტრუქტორო ან სამეცნიერო-კვლევით ფრენას ახორციელებენ.

10. არასამრეწველო ხერხით დამზადებული, არა უმეტეს ათასი კილოგრამი მასის მქონე საჰაერო ხომალდები ექვემდებარება სავალდებულო რეგისტრირებას საავიაციო სპორტის შესაბამის უწყებაში.

მუხლი 23. საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღება

1. საქართველოს სახელმწიფო რეესტრიდან საჰაერო ხომალდი

ამოიღება:

ა) ფრენისათვის უვარგისობის გამო საჰაერო ხომალდის ჩამოწერისას;

ბ) უცხო სახელმწიფოსა და მის იურიდიულ ან ფიზიკურ პირთათვის საჰაერო ხომალდის მიყიდვისას;

გ) უცხო სახელმწიფოსა და მის იურიდიულ ან ფიზიკურ პირთათვის იჯარით აღებული საჰაერო ხომალდის დაბრუნებისას;

დ) საჰაერო ხომალდის უკვალოდ დაკარგულად გამოცხადებისას;

ე) ხელშემკვრელ მხარეთა შეთანხმებით დაიშვება, აგრეთვე საქართველოს სახელმწიფო რეესტრიდან იმ საჰაერო ხომალდების ამოღება, რომლებიც ვადიან სარგებლობაში გადაეცემა უცხო სახელმწიფოს, მის იურიდიულ ან ფიზიკურ პირებს.

2. საქართველოს სახელმწიფო რეესტრიდან საჰაერო ხომალდის ამოღებისას მასზე გაცემული სარეგისტრაციო სერტიფიკატი კარგავს იურიდიულ ძალას.

მუხლი 24. საჰაერო ხომალდის ეროვნულობა

1. საქართველოში ეროვნულად ითვლება ის საჰაერო ხომალდი, რომელიც რეგისტრირებულია საქართველოს საჰაერო ხომალდების შესაბამის სახელმწიფო რეესტრში.

2. საჰაერო ხომალდი არ შეიძლება რეგისტრირებულ იქნეს ერთზე მეტ სახელმწიფოში.

3. დავა საჰაერო ხომალდის ეროვნულობის შესახებ შეიძლება გადაწყდეს დაინტერესებულ სახელმწიფოთა შორის მიღწეული შეთანხმებით ან საერთაშორისო სამედიატორო სასამართლოს მეშვეობით.

მუხლი 25. საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის უფლება

1. საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია ხორციელდება საქართველოში დაწესებულ ფრენის ნორმებთან მათი შესაბამისობის დადგენის შემდეგ, რაც დასტურდება სათანადო სერტიფიკატით.

11. ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად სააგენტოსა და სხვა სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს შორის შესაძლებელია გაფორმდეს შეთანხმება საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით ფუნქციების, მოვალეობებისა და საერთაშორისო სტანდარტების უზრუნველყოფისათვის პასუხისმგებლობის განაწილების შესახებ, „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის83ბის მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად.

2. საქართველოს სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციას ახორციელებს საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო დადგენილი წესით.

მუხლი 26. საჰაერო ხომალდისათვის აუცილებელი საბუთები

1. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდი საფრენად არ დაიშვება, თუ არ არის შემდეგი საბუთები:

ა) სახელმწიფო რეგისტრირების სერტიფიკატი;

ბ) ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი;

გ) საბორტო რადიოსადგურით სარგებლობის ლიცენზია, თუ ხომალდი აღჭურვილია რადიოაპარატურით;

დ) საბორტო ჟურნალი;

ე) სერტიფიკატი ეკიპაჟის თითოეულ წევრზე;

ვ) მგზავრთა გადაყვანისას — მათი გვარების სია, გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტების მითითებით;

ზ) ტვირთის გადაზიდვისას—მანიფესტი და ამომწურავი დეკლარაცია ტვირთის შესახებ.

2. სააგენტო უფლებამოსილია დამატებით შეიმუშაოს და გამოსცეს იმ საბუთების ნუსხა და ფორმა, რომლებიც აუცილებლად უნდა ინახებოდეს საჰაერო ხომალდზე ფრენის დანიშნულებისა და მიზნების შესაბამისად.

3. სააგენტოს უფლება აქვს, არა უმეტეს 1000 კილოგრამი მასის კონსტრუქციის საჰაერო ხომალდისათვის სანორმატივო მოთხოვნების შემუშავებისას ზემოთ აღნიშნული ნუსხიდან გამონაკლისი დაუშვას.

4. სახელმწიფო და ექსპერიმენტულ საჰაერო ხომალდებზე უნდა ინახებოდეს ის საბუთები, რომლებიც გათვალისწინებულია მათი მფლობელების მიერ შემუშავებულ ნორმატიული აქტებით.

მუხლი 27. საჰაერო ხომალდების ამოსაცნობი ნიშნები

1. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდს სახელმწიფო რეესტრში შეტანისას ენიჭება სარეგისტრაციო და ეროვნულობის დამადასტურებელი ამოსაცნობი ნიშნები, რომლებიც დადგენილი წესით აღინიშნება საჰაერო ხომალდის გარე ზედაპირზე.

2. რეგისტრირებისა და ეროვნულობის დამადასტურებელი ამოსაცნობი ნიშნების გარდა, საჰაერო ხომალდზე შეიძლება აღინიშნოს სიმბოლოები, ემბლემები და წარწერები, საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეგისტრირების წესებით გათვალ-

ისწინებული პირობების შესაბამისად.

3. საქართველოს სამოქალაქო ხომალდებზე ეროვნულობის ამოსაცნობი ნიშნების ან სხვა ნიშნების აღნიშვნის წესს ადგენს სააგენტო.

4. საქართველოს სახელმწიფო საჰაერო ხომალდებზე ეროვნულობის ამოსაცნობი ან სხვა ნიშნების აღნიშვნის წესს ადგენს საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.

მუხლი 28. მოსახმობი რადიოსიგნალი

მოსახმობი რადიოსიგნალი მიეცემა საქართველოს საჰაერო ხომალდს, რომელსაც აქვს რადიოკავშირის მოწყობილობა.

თავი V. საავიაციო პერსონალი

მუხლი 29. საავიაციო პერსონალის შემადგენლობა

საავიაციო პერსონალის შემადგენლობის სპეციალობათა ნუსხას შესაბამისად განსაზღვრავენ:

ა) სააგენტო — სამოქალაქო ავიაციის პერსონალისათვის;

ბ) საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო — სახელმწიფო ავიაციის პერსონალისათვის.

მუხლი 29[1]. სამოქალაქო ავიაციის პერსონალის სპეციალური და ფორმის ტანსაცმელი

1. საჰაერო მოძრაობის სამსახურის საინჟინრო-ტექნიკური პერსონალი ატარებს სპეციალურ ტანსაცმელს. საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეები და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურის ოფიცრები ატარებენ ფორმის ტანსაცმელს.

2. საავიაციო პერსონალის სპეციალური და ფორმის ტანსაცმლის ნიმუშებს საავიაციო პერსონალის შემადგენლობის სპეციალობათა ნუსხის გათვალისწინებით ამტკიცებს სააგენტო.

მუხლი 30. საავიაციო პერსონალზე მოწმობის გაცემა

1. საავიაციო პერსონალს უფლება აქვს შეასრულოს ფრენა და გასწიოს მომსახურება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად გაცემული ან აღიარებული მოწმობის (სერტიფიკატის) საფუძველზე.

2. საავიაციო წესებს შეიმუშავებენ:

ა) სამოქალაქო ავიაციის სფეროში — სააგენტო;

ბ) სახელმწიფო ავიაციის სფეროში — საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.

3. საავიაციო პერსონალმა საქმიანობის განხორციელებისას თან უნდა იქონიოს მოწმობა (სერტიფიკატი), რომელიც უნდა შეესაბამე-

ბოდეს აღნიშნულ წესებს.

მუხლი 31. საავიაციო პერსონალის მომზადება

საავიაციო პერსონალის მომზადება ხორციელდება იმ სასწავლო დაწესებულებებში, რომლებსაც აქვთ სათანადო სერტიფიკატი.

საქართველოს 2012 წლის 5 ივნისის კანონი 6385 — ვებგვერდი, 19.06.2012წ.

მუხლი 32. უცხო სახელმწიფოების მიერ საავიაციო პერსონალზე გაცემული მოწმობის (სერტიფიკატის) ცნობა

უცხო სახელმწიფოების მიერ საავიაციო პერსონალზე გაცემული მოწმობა (სერტიფიკატი) შეიძლება მოქმედებდეს საქართველოს ტერიტორიაზე, თუ არსებობს სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმება საავიაციო პერსონალის მოწმობის (სერტიფიკატის) ურთიერთცნობის შესახებ.

მუხლი 33. საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი

1. საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი შედგება მეთაურის, საფრენოსნო შემადგენლობის პირებისა და მომსახურე პერსონალისაგან.

2. საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრები. რომლებიც არიან საქართველოს მოქალაქეები, ვალდებული არიან ფლობდნენ სახელმწიფო ენას.

3. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟს ეკრძალება მფრინავთა არასრული შემადგენლობით ფრენა, გარდა საომარი მდგომარეობით გამოწვეული განსაკუთრებული შემთხვევებისა.

4. საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის მინიმალური შემადგენლობა განისაზღვრება კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატირების სახელმძღვანელოს საფუძველზე.

5. საცდელი ფრენისას ექსპერიმენტული საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის შემადგენლობას განსაზღვრავენ საჰაერო ხომალდის შემქმნელები.

მუხლი 34. ეკიპაჟის წევრების მოქალაქეობა

1. საქართველოს სახელმწიფო და სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟის წევრები არიან საქართველოს მოქალაქეები. საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად შეიძლება დაიშვას გამონაკლისი ამ მოთხოვნიდან.

2. ეს წესი მოქმედებს საქართველოს იურიდიულ პირთა მიერ უცხო სახელმწიფოების საჰაერო ხომალდების ექსპლუატირების დროსაც.

მუხლი 35. საჰაერო ხომალდის მეთაური

1. საჰაერო ხომალდის მეთაური არის პილოტი, რომელიც ფრენის შესრულების დროს პასუხს აგებს საჰაერო ხომალდის მართვისა და მისი უსაფრთხოებისათვის.

2. საჰაერო ხომალდის მეთაურს უნდა ჰქონდეს პილოტის სერტიფიკატი, აგრეთვე – კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის დამოუკიდებელი მართვისა და ეკიპაჟის ხელმძღვანელობისათვის საჭირო მომზადება და გამოცდილება საავიაციო წესების შესაბამისად.

3. ფრენის დროს საჰაერო ხომალდის მეთაურის განკარგულება შესასრულებლად სავალდებულოა ხომალდზე მყოფი ყველა პირისათვის.

4. საჰაერო ხომალდის იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში, მისი მეთაური, შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოების წარმომადგენელთა მოსვლამდე, ხელმძღვანელობს ხომალდზე მყოფ პირთა მოქმედებას.

5. ეკიპაჟის შემადგენლობაში მყოფ შემმოწმებელს, რომელსაც აქვს პილოტი-ინსტრუქტორის კვალიფიკაცია და იკავებს პილოტის ადგილს, ენიჭება ეკიპაჟის მეთაურის უფლებამოსილება.

მუხლი 36. საჰაერო ხომალდის მეთაურის უფლებამოსილება

1. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის მეთაურის უფლებამოსილება განისაზღვრება „საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულთა და ზოგიერთი სხვა მოქმედების შესახებ“ ტოკიოს 1963 წლის 14 სექტემბრის საერთაშორისო კონვენციით, ამ კოდექსითა და სააგენტოს ნორმატიული აქტებით.

2. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის მეთაური სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას უფლებამოსილია:

ა) მიიღოს საბოლოო გადაწყვეტილება საჰაერო ხომალდის აფრენის, დაფრენის, აგრეთვე ფრენის შეწყვეტისა და სათადარიგო აეროდრომზე ან აეროდრომის ფარგლების გარეთ დაფრენის შესახებ;

ბ) ფრენის დროს ფრენისათვის აშკარა საფრთხის წარმოშობის შემთხვევაში მიიღოს გადაწყვეტილება საწვავის დაცლის, ბარგის, ტვირთის და საფოსტო გზავნილების საჰაერო ხომალდიდან გადმოყრის შესახებ;

გ) ფრენის დროს თავისი კომპეტენციის ფარგლებში გასცეს ბრძანებები საჰაერო ხომალდზე მყოფი ყველა პირის მიმართ;

დ) საჰაერო ხომალდის, მასზე მყოფი პირებისა და ქონების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად და საჰაერო ხომალდზე დადგენილი

წესრიგის შენარჩუნებისათვის მიიღოს ყველა აუცილებელი ზომა, მათ შორის, გამოიყენოს შებოჭვის საშუალება (პლასტიკური ხელბორკილი და სხვა) იმ პირის მიმართ, რომელიც არ ემორჩილება მის მითითებებს და რომლის ქმედება საფრთხეს უქმნის საჰაერო ხომალდს, მასზე მყოფ პირებს ან ქონებას ან არღვევს საჰაერო ხომალდზე დადგენილ წესრიგს, ასეთი პირი უახლოეს აეროდრომზე დაფრენისთანავე ჩამოსვას საჰაერო ხომალდიდან და სათანადო ორგანოებს გადასცეს;

ე) შეცვალოს ფრენის მარშრუტი, გადაკვეთოს სახელმწიფო საზღვარი და დაფრინდეს უცხო ქვეყნის აეროდრომზე, თუ არსებობს ფრენის უსაფრთხოების დარღვევის, ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის ხელყოფის რეალური საშიშროება, რაც გამოწვეულია სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში მართლსაწინააღმდეგო ჩარევით;

ვ) იყოს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის ნდობით აღჭურვილი პირი, მისი სახელით დადოს ხელშეკრულებები დავალების შესრულების, ფრენის უსაფრთხოების დაცვის, საჰაერო ხომალდის შენარჩუნების, მგზავრთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვის პირობების გათვალისწინებით;

ზ) ფრენის დროს ექსტრემალურ ვითარებაში ადამიანთა უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად სათანადოდ არ დაიცვას ფრენის წესები და ეკიპაჟის მოქმედების წარმმართველი ნორმატიული აქტების მოთხოვნები;

თ) არ დაემორჩილოს საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურის ბრძანებებსა და მითითებებს, თუ მიიჩნევს, რომ მათი შესრულება საფრთხეს უქმნის ფრენას. საჰაერო ხომალდის მეთაური ვალდებულია ამის თაობაზე საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეს აცნობოს.

3. სახელმწიფო საჰაერო ხომალდის მეთაურის უფლებებს განსაზღვრავს საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.

თავი VI. აეროდრომები და აეროპორტები

მუხლი 37. აეროდრომებისა და აეროპორტების კლასიფიცირება

საუწყებო დაქვემდებარების მიხედვით, აეროდრომები იყოფა სამოქალაქო ავიაციის, სახელმწიფო ავიაციისა და ექსპერიმენტული ავიაციის აეროდრომებად.

მუხლი 38. აეროდრომების და აეროპორტების მშენებლობა-რეკონსტრუქცია

1. საკვლევ-საძიებო სამუშაოების ჩატარება, აეროდრომების დაპროექტება, მშენებლობა და რეკონსტრუქცია ხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

2. აეროდრომების და აეროპორტების მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის საჭირო ტერიტორია გამოიყოფა საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 39. აეროდრომებისა და აეროპორტების სერტიფიცირება და საექსპლუატაციოდ გადაცემა

1. აეროდრომის ექსპლუატირება დაიშვება სახელმწიფო რეგისტრირების გავლისა და აეროდრომის ვარგისობის სერტიფიკატის მიღების შემდეგ.

2. სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების (აეროპორტების) სერტიფიცირების წესს შეიმუშავებს და გამოსცემს სააგენტო.

3. სახელმწიფო ავიაციის აეროდრომები საექსპლუატაციოდ გადაეცემა საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს მიერ შემუშავებული წესით, რომელსაც ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

4. (ამოღებულია).

მუხლი 40. აეროდრომების რეგისტრირება

1. საქართველოს აეროდრომები ექვემდებარება სახელმწიფო რეგისტრირებას. აეროდრომების სახელმწიფო რეგისტრირების შემდეგ აეროდრომების მონაცემები შეიტანება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში.

2. აეროდრომი რეესტრიდან ამოიღება მისი გაუქმების ან ექსპლუატაციიდან მოხსნის შემთხვევაში.

3. სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომებს რეგისტრაციაში ატარებს სააგენტო, ხოლო სახელმწიფო აეროდრომებს — საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.

4. სახელმწიფო რეესტრიდან აეროდრომის ამოღების დღიდან მისი სარეგისტრაციო სერტიფიკატი კარგავს იურიდიულ ძალას, ხოლო მფლობელი — აეროდრომის გამოყენების უფლებას. ამასთან, აეროდრომის მონაცემები ამოიღება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულებიდან.

მუხლი 41. აეროდრომის რაიონში მიწათსარგებლობა და ობიექტების

მშენებლობა

1. აეროდრომის რაიონში მიწის ნაკვეთის, შენობის, ნაგებობის, კავშირგაბმულობისა და ელექტროგადამცემი ხაზების და სხვა ობიექტების მფლობელები მათი განთავსებისას ან გამოყენებისას ვალდებული არიან, მათი გამოყენების და ამ ობიექტებით სარგებლობის პირობები აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელ პირთან შეათანხმონ და შესაბამისი სამუშაოები საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული ნორმების დაცვით აწარმოონ.

2. იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომლებიც არღვევენ აეროდრომის რაიონში მიწათსარგებლობის და ობიექტების მშენებლობის წესებს, ვალდებული არიან, აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელი პირის მოთხოვნით, მიწათსარგებლობის პირობები და ახალი მშენებლობები დადგენილ ნორმებს შეუსაბამონ ან საკუთარი სახსრებით აიღონ ობიექტები.

3. საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომების რაიონებს განსაზღვრავს სააგენტო.

მუხლი 42. აეროდრომის რაიონში შენობის, ნაგებობის და სხვა ობიექტების ნიშანდება

1. აეროდრომის რაიონში შენობის, ნაგებობის, კავშირგაბმულობისა და ელექტროგადამცემი ხაზების, რადიოტექნიკური საშუალებებისა და სხვა ობიექტების მფლობელები ვალდებული არიან, საკუთარი სახსრებით განათავსონ მათზე სადღეღამისო ნიშნები და მოწყობილობები.

2. აეროდრომის რაიონში აკრძალულია აეროდრომის ნიშნებისა და მოწყობილობების მსგავსი ნიშნებისა და მოწყობილობების განლაგება, აგრეთვე ლაზერული გამოსხივების მქონე საშუალებების გამოყენება, რომელთაც შეუძლიათ გამოიწვიონ პილოტის დეზორიენტაცია ან ხელი შეუშალონ ფრენების უსაფრთხოდ შესრულებას..

მუხლი 43. აეროპორტის კავშირი ქალაქებსა და დასახლებულ ადგილებთან

1. უახლოეს ქალაქებსა და დასახლებულ ადგილებთან აეროპორტს უნდა ჰქონდეს როგორც სატრანსპორტო მიმოსვლა, ასევე საფოსტო, სატელეფონო, სატელეგრაფო და სხვა სახეობის კავშირი.

2. შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოები უზრუნველყოფენ აეროპორტებთან მისასვლელი გზების კეთილმოწყობას, ექსპლუატირებასა და მათზე შეუფერხებელ სატრანსპორტო მოძრაობას.

მუხლი 43[1]. საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებების და ქვეითთა მოძრაობის მოწესრიგება

1. საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებების და ქვეითთა მოძრაობის წესებს ნორმატიული აქტით ამტკიცებს სააგენტო.

2. ნებისმიერი პირი, რომელიც საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილდება, ვალდებულია დაიცვას ამ აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელი პირის მიერ დადგენილი მოძრაობის წესები.

კარი III. საჰაერო ხომალდების ფრენის საფუძვლები

თავი VII. საჰაერო ხომალდების ფრენა

მუხლი 44. ფრენის წესები

1. საქართველოს საჰაერო სივრცეში (გარდა ამ კოდექსის მე-16 მუხლის მე-2 ნაწილის „ზ" „ი" ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული არეებისა) საჰაერო ხომალდის ფრენა სრულდება სააგენტოს მიერ დადგენილი ფრენის წესების შესაბამისად, რომლებიც მოიცავს ფრენის გეგმას, სახელსაწყოო და ვიზუალური ფრენის წესებს, უპირატესი ფრენის უფლებებს და ფრენის შესრულებასთან დაკავშირებულ სხვა საკითხებს.

2. ფრენისათვის შეზღუდულ არეებში, ფრენისათვის სახიფათო არეებში და ფრენისათვის განკუთვნილ სხვა დროებით არეებში საჰაერო ხომალდის ფრენა სრულდება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით, სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფრენის უსაფრთხოების დაცვით.

3. ღია ზღვის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას საქართველო უზრუნველყოფს, სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფრენა, გამონაკლისის გარეშე, სრულდება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-2 დანართის მოთხოვნათა დაცვით.

მუხლი 45. საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო ხომალდების საფრენად დაშვება

საქართველოს საჰაერო სივრცეში საფრენად დაიშვება ის საჰაერო ხომალდი, რომელსაც აქვს სახელმწიფო სარეგისტრაციო და ამოსაცნობი ნიშნები, რომელიც სათანადოდ არის მომზადებული და რომელზედაც ინახება საავიაციო საქმიანობის ზედამხედველობისა

და რეგულირების ორგანოების მიერ დადგენილი ყველა აუცილებელი საბუთი. აღნიშნულმა ორგანოებმა შეიძლება დაუშვან ამ წესიდან გამონაკლისი ექსპერიმენტული საჰაერო ხომალდებისა და იმ ხომალდებისათვის, რომლებიც სახელმწიფო რეგისტრირებას არ საჭიროებს.

მუხლი 46. ფრენის გეგმა, სამეთვალყურეო ნებართვა, საფრენოსნო დავალება

1. საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო ხომალდის ფრენა სრულდება ფრენის გეგმის საფუძველზე, სამეთვალყურეო ნებართვის მიხედვით. სამეთვალყურეო ნებართვა არის საჰაერო ხომალდისათვის საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების განმახორციელებელი ორგანოს მიერ გაცემული მითითება, რომლითაც დგინდება საჰაერო ხომალდის მოქმედების პირობები. სახელმწიფო საჰაერო ხომალდის ფრენა სრულდება საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს შესაბამისი სამსახურის თანხმობის საფუძველზე.

2. ფრენის გეგმა წარედგინება სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს.

3. ძირითადი დოკუმენტი, რომლითაც განისაზღვრება ფრენის მიზანი, ამოცანა და მარშრუტი, არის უფლებამოსილი თანამდებობის პირის მიერ ხელმოწერილი საფრენოსნო დავალება.

მუხლი 47. საჰაერო ხომალდის ფრენისას გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედების შემცირება

1. საქართველოს საჰაერო სივრცით სარგებლობის უფლება ეძლევა იმ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებს, რომლებიც აკმაყოფილებენ ხმაურისა და გარემოში ძრავის გამონაბოლქვის თაობაზე საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ პირობებს.

2. აეროდრომების მფლობელები, ექსპლუატანტები, საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი ვალდებული არიან დედამიწის ზედაპირზე და საჰაერო სივრცეში ხომალდების ექსპლუატირების დროს მინიმუმამდე შეამცირონ ხომალდის მიერ წარმოქმნილი ხმაური.

3. შესაბამისი ორგანოები უფლებამოსილი არიან, აეროპორტის მფლობელებს მოსთხოვონ საჰაერო ხომალდის აფრენისა და დაფრენის ეტაპებზე მინიმალური სიმაღლისა და დღე-ღამის გარკვეულ მონაკვეთებში ფრენის შეზღუდვა და ფრენის მარშრუტის შეცვლა.

4. საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო ხომალდების ზებგერითი სიჩქარით ფრენა დაიშვება ისეთ სიმაღლეზე, რაც გამორიცხ-

ავს გარემოზე მის უარყოფით ზემოქმედებას. საქართველოს საჰაერო სივრცეში სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების მიერ ბგერითი ზღუდის გადალახვა აკრძალულია.

მუხლი 48. ფრენა დასახლებულ ადგილებზე. სადემონსტრაციო ფრენა

1. დასახლებულ ადგილებზე ფრენა დასაშვებია ისეთ სიმაღლეზე, რომელიც საშუალებას იძლევა, ხომალდის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, უზრუნველყოს მისი დაფრენა დასახლებული ადგილის ფარგლებს გარეთ. ამ წესიდან გამონაკლისია ისეთი შემთხვევები, როდესაც აეროდრომის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის განლაგება არ იძლევა საჰაერო ხომალდის აფრენისა და დასაფრენად შესვლის საშუალებას დასახლებულ ადგილზე გადაუფრენლად.

ორიის)წინაშედაგამიზნულიასაჰაეროხომალდისმახასიათებლების, შესაძლებლობებისან/დასაფრენოსნოოსტატობისანსანახაობისსაჩვენებლად.

3. დაუშვებელია სადემონსტრაციო ფრენის სააგენტოს თანხმობის გარეშე შესრულება. აღნიშნული თანხმობა გაიცემა საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსთან წინასწარი შეთანხმების საფუძველზე. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო წინასწარ თანხმობას იძლევა ქვეყნის თავდაცვისუნარიანობის ინტერესების გათვალისწინებით, სადემონსტრაციო ფრენის შესრულების მსურველის მიმართვის საფუძველზე.

4. ამ მუხლის მე-3 ნაწილით გათვალისწინებული თანხმობის გაცემამდე სააგენტო სადემონსტრაციო ფრენის შესრულების შესახებ ინფორმაციას აწვდის შესაბამის მუნიციპალიტეტს.

მუხლი 49. ფრენის წესების დარღვევა, საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრა

1. საქართველოს საჰაერო სივრცის დარღვევის შემთხვევაში საჰაერო ხომალდის მეთაური ვალდებულია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს სათანადო მითითების მიღებისთანავე უზრუნველყოს მისი მითითებულ ადგილზე დაფრენა. აღნიშნული მითითების შეუსრულებლობის შემთხვევაში შეიძლება აუცილებელი გახდეს საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრა (საჰაერო ხომალდის იძულებით დაფრენა).

2. საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრა ხდება მხოლოდ უკიდურეს შემთხვევაში, საერთაშორისო

სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-3 ბის მუხლის მოთხოვნათა გათვალისწინებით.

3. საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესს შეიმუშავებენ საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო და სააგენტო და ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

მუხლი 50. საავიაციო რადიოკავშირის და ფრაზეოლოგიის გამოყენება ფრენისა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გაწევის დროს

1. რადიოკავშირის მოწყობილობებით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი, ხოლო თუ ეკიპაჟი ერთი პირისგან შედგება . პილოტი ვალდებულია უზრუნველყოს ეთერის განუწყვეტელი მოსმენა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსთან რადიოკავშირის დამყარება რადიოკავშირის დადგენილ საავიაციო სიხშირეებზე.

2. საავიაციო რადიოკავშირის და ფრაზეოლოგიის გამოყენების წესს შეიმუშავებენ საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო და სააგენტო და ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

3. საქართველოს საჰაერო სივრცეში (გარდა ამ კოდექსის მე-16 მუხლის მე-2 ნაწილის „ზ" „ი"ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული არეებისა, აგრეთვე გარდა ამ მუხლის მე-4 ნაწილით გათვალისწინებული შემთხვევისა) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსა და საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟს შორის რადიოკავშირი ხორციელდება lჩAმ-ს სამუშაო ენაზე ინგლისურ ენაზე.

4. თუ საჰაერო ხომალდი იმყოფება ავარიულ მდგომარეობაში, როდესაც საფრთხე ექმნება ადამიანების სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას, მგზავრთა სიცოცხლისა და ქონების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, გამონაკლისის სახით, შეიძლება რადიოკავშირის დამყარება ქართულ ენაზე ან lჩAმ-ს სხვა სამუშაო ენაზე, იმ პირობით, რომ ეს ენა ცნობილია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გამწევი, რადიოკავშირის განმახორციელებელი პირებისათვის პილოტისა და მეთვალყურისათვის.

მუხლი 51. სამუშაო დროისა და ფრენის დროის ნორმები

1. სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო დროისა და ფრენის დროის ნორმებს განსაზღვრავს ავიასაწარმოს ადმინისტრაცია სააგენტოს შესაბამისი ნორმატიული აქტებისა და საქართველოს შრომის კანონმდებლობის შესაბამისად, საფრენოსნო ქვედანაყოფების ხელმძღვანელობასა და საფრენოსნო შემადგენლობასთან შეთანხმებით.

2. იკრძალება იმ სამუშაო დროისა და ფრენის დროის გადამეტება, რომლებიც დადგენილია სააგენტოს შესაბამისი ნორმატიული აქტებითა და საქართველოს შრომის კანონმდებლობით.

3. სახელმწიფო ავიაციის სამუშაო დროისა და ფრენის დროის ნორმებს განსაზღვრავს საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.

თავი VIII. საერთაშორისო ფრენა

მუხლი 52. საერთაშორისო ფრენა

1. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეგულარული საერთაშორისო მიმოსვლა (გადაყვანა-გადაზიდვა), როდესაც გადაიკვეთება საქართველოს სახელმწიფო საზღვარი, ხორციელდება საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 მუხლის („რეგულარული საჰაერო მიმოსვლა“) მოთხოვნების შესაბამისად. „რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განსახორციელებლად საქართველოში რეგისტრირებული ავია გადამზიდველისათვის რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადამზიდველის სტატუსის მინიჭების (დანიშვნის), დანიშნულ ავიაგადამზიდველებზე ფრენის სიხშირეების განაწილებისა და უცხო სახელმწიფოს მიერ დანიშნული ავიაგადამზიდველის აღიარების წესს“ ადგენს საქართველოს მთავრობა.

2. საქართველოს საჰაერო სივრცეში არარეგულარული საერთაშორისო ფრენის შესრულების წესს განსაზღვრავს საქართველოს მთავრობა საერთაშორისო ნორმების შესაბამისად.

3. უცხო სახელმწიფოს მიერ დიპლომატიური არხის საშუალებით მომართვის შემთხვევაში საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის უფლებამოსილების მინიჭების წესს შეიმუშავებს საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო და ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

მუხლი 53. საბაჟო ფორმალობების განხორციელება, საპასპორტო და სხვა წესების გამოყენება

საჰაერო ხომალდებზე, ეკიპაჟსა და საჰაერო ხომალდზე მყოფ მგზავრებზე (მათ შორის, მათ ქონებაზე), რომლებიც შემოდიან საქართველოში ან გადიან საქართველოდან (მათ შორის, ტრანზიტით, საქართველოს ტერიტორიის გავლით), ვრცელდება საქართველოს სა-

პასპორტო, სანიტარიული, საკარანტინო, შემოსვლა-გასვლის, ქონების შემოტანა-გატანის, საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო მიმოსვლის, საქართველოს საგადასახადო კოდექსით დადგენილი, საქართველოს საბაჟო კოდექსით დადგენილი და სხვა წესები.

მუხლი 54. საერთაშორისო ფრენის შესრულება და მომსახურების გაწევა

საჰაერო ხომალდებს, საავიაციო პერსონალსა და აეროპორტებს უფლება აქვთ, შეასრულონ საერთაშორისო ფრენა და გასწიონ მომსახურება სააგენტოს მიერ გაცემული ნებართვის (სერტიფიკატის, მოწმობის) საფუძველზე.

მუხლი 55. უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების საბუთების ცნობა საქართველოს ტერიტორიაზე

1. უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე არსებული საბუთები მოქმედებს საქართველოს ტერიტორიაზე, თუ იგი შეესაბამება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ დადგენილ ნორმებს.

2. საქართველოს ტერიტორიაზე უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის დაფრენის შემთხვევაში ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნულ საბუთებს ამოწმებს სააგენტო.

3. სააგენტო უზრუნველყოფს „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მონაწილე სხვა სახელმწიფოებს შორის ამ კონვენციის 83 ბის მუხლის ფარგლებში გაფორმებული შეთანხმების შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სახელმწიფოს მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის, საჰაერო ხომალდის საფრენად ვარგისობის ან/და რადიოსადგურის მოწმობების აღიარებას.

თავი IX. სერტიფიცირება და ლიცენზირება

მუხლი 56. სერტიფიცირება სამოქალაქო ავიაციაში

1. ავიასაწარმოები, რომლებიც ახორციელებენ ან უზრუნველყოფენ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას და საავიაციო სამუშაოების შესრულებას, ავიაციის ტექნიკური მომსახურების საწარმოები, აეროდრომები, აეროპორტები, საჰაერო ხომალდები და მათი ძრავები, სახმელეთო და საავიაციო მოწყობილობები, სააერნაოსნო მომსახურების

(გარდა საძებნ-სამაშველო მომსახურებისა) საწარმოები, სამოქალაქო საავიაციო საგანმანათლებლო დაწესებულებები, ავიასამედიცინო ცენტრები, ავიასამედიცინო ექსპერტები, საავიაციო პერსონალი, საჰაერო ხომალდების საწვავ-გასასამართი საწარმოები და მათი ტექნიკური პერსონალი, სხვა იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომელთა საქმიანობა უშუალოდ არის დაკავშირებული ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფასთან, ექვემდებარებიან სერტიფიცირებას. სერტიფიკატი ადასტურებს ავიასაწარმოს ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების მოთხოვნებთან შესაბამისობას.

2. სამოქალაქო ავიაციაში სერტიფიცირების წესებს ადგენს და სერტიფიცირებას ახორციელებს სააგენტო „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციისა და მისი დანართების და საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

3. (ამოღებულია - 22.12.2017, 1818).

მუხლი 57. სერტიფიკატის მოქმედების შეჩერება, სერტიფიკატის შეცვლა ან გაუქმება ან სერტიფიკატით მინიჭებული უფლებების შეზღუდვა

1. სააგენტო უფლებამოსილია შეამოწმოს და სახელმწიფო ინტერესებისა და ფრენის უსაფრთხოების/საავიაციო უშიშროების მოთხოვნათა გათვალისწინებით შეაჩეროს სერტიფიკატის მოქმედება, შეცვალოს ან გააუქმოს სერტიფიკატი ან შეზღუდოს სერტიფიკატით მინიჭებული უფლებები სააგენტოს ნორმატიული აქტების შესაბამისად.

2. ეს გადაწყვეტილება სერტიფიკატის მფლობელს შეუძლია გაასაჩივროს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 58. სერტიფიკატით გათვალისწინებული მოთხოვნების დარღვევები

1. სერტიფიკატით გათვალისწინებული მოთხოვნების დარღვევად ითვლება, თუ:

ა) საავიაციო საქმიანობის შესრულების დროს ფიზიკური პირი მუშაობს სათანადო სერტიფიკატის გარეშე;

ბ) იურიდიული ან ფიზიკური პირი იყენებს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდს, რომელსაც არა აქვს ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი ან არღვევს აღნიშნული სერტიფიკატით განსაზღვრულ პირობებს;

გ) იურიდიული ან ფიზიკური პირი საჰაერო ხომალდის მომსახ-

ურების, ექსპლუატირების ან კომერციული საქმიანობის შესასრულებლად დაუშვებს ავიამოსამსახურეს, რომელსაც არა აქვს სათანადო სერტიფიკატი;

დ) იურიდიული ან ფიზიკური პირი ახორციელებს გადაყვანა-გადაზიდვას სათანადო სერტიფიკატის გარეშე ან არღვევს ამ სერტიფიკატით გათვალისწინებულ პირობებს;

ე) იურიდიული ან ფიზიკური პირი საჰაერო ხომალდს იყენებს კომერციული მიზნებისათვის, სერტიფიკატის მოთხოვნების ან ამ კოდექსით გათვალისწინებული სხვა ნორმების დარღვევით;

ვ) სერტიფიკატის მფლობელი საავიაციო საწარმო არ იცავს სერტიფიკატით გათვალისწინებულ რომელიმე პირობას ან შეზღუდვას;

ზ) იურიდიული ან ფიზიკური პირი უსერტიფიკატოდ ან სერტიფიკატით განსაზღვრული ნორმებისა და პირობების დარღვევით ექსპლუატაციას უწევს გადამყვან-გადამზიდველის მომსახურე აეროპორტს;

თ) სათანადო სერტიფიკატის მქონე იურიდიული ან ფიზიკური პირი ყიდის ან გასაყიდად სთავაზობს საავიაციო საწვავს ან საწვავსაცხებ საშუალებებს, რომელთა ხარისხი არ შეესაბამება საქართველოში დადგენილ სტანდარტებს;

ი) იურიდიული ან ფიზიკური პირი სერტიფიკატის მისაღებად არასწორ ინფორმაციას აწვდის სააგენტოს.

მუხლი 58[1]. კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა

1. საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია კომერციული მიზნით განახორციელოს მგზავრების, ბარგის, ტვირთის ან/და ფოსტის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, თუ მას აქვს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობა.

11. ამ მუხლის მიზნებისთვის კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა მოიცავს საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მიერ მგზავრების, ბარგის, ტვირთის ან/და ფოსტის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის კომერციული მიზნით განხორციელებას, მათ შორის, საჰაერო ხომალდის სხვა ექსპლუატანტისთვის ეკიპაჟიანი იჯარით გადაცემას.

2. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობა საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით გაიცემა საქართველოში რეგისტრირებულ იურიდიულ პირზე, რომლის საქმიანობის ძირითადი ადგილია საქართველო და რომელშიც საქართველოს მოქალაქე/მოქალაქეები

ან/და საქართველოს სახელმწიფო ან/და საქართველოში დაფუძნებული იურიდიული პირი (რომლის დამფუძნებელი/დამფუძნებლები ან/და ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 50%-ზე მეტის პირდაპირი ან არაპირდაპირი მფლობელი/მფლობელები არის/არიან საქართველოს მოქალაქე/მოქალაქეები, საქართველოს სახელმწიფო ან თვითმმართველი ერთეული/ერთეულები), საკუთრების უფლებით ფლობს/ფლობენ ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 50%-ზე მეტს, ამასთანავე:

ა) რომლის მთავარი საქმიანობაა კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, რომელსაც იგი ახორციელებს ცალკე ან კომბინირებულად — საჰაერო ხომალდის სხვა სახის კომერციულ ექსპლუატაციასთან ან მის რემონტსა და ტექნიკურ მომსახურებასთან ერთად;

ბ) რომელსაც აქვს სააგენტოს მიერ გაცემული მოქმედი ექსპლუატანტის სერტიფიკატი;

გ) რომელსაც აქვს საკმარისი ფინანსური რესურსები ავიაკომპანიის არსებული და პოტენციური ფინანსური ვალდებულებების შესასრულებლად საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის დაწყებიდან 2 წლის განმავლობაში, პირველ 3 თვეში ექსპლუატაციიდან მიღებული შემოსავლის გაუთვალისწინებლად;

დ) გადაწყვეტილების მიმღებ ხელმძღვანელ პირს არ აქვს ცუდი საქმიანი რეპუტაცია, რომელიც გულისხმობს მძიმე, განსაკუთრებით მძიმე ან ეკონომიკური ქმედებისთვის ან ისეთი ქმედებისთვის ნასამართლობას, რომელმაც მისი მმართველობის დროს საწარმოს გადახდისუუნარობა გამოიწვია.

3. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელის საქმიანობის ამ მუხლის მე-2 ნაწილის მოთხოვნებთან შესაბამისობას მუდმივად ზედამხედველობს სააგენტო, რომელიც უფლებამოსილია ავიასაწარმოს სათანადო ინფორმაციის წარდგენა მოსთხოვოს.

4. ეს მუხლი არ ვრცელდება იმ ავიასაწარმოზე, რომელიც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდით ან ძრავას გარეშე საფრენი აპარატით ახორციელებს, ან ახორციელებს სასწავლო და ლოკალურ ფრენებს.

5. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის წესს ამ მუხლით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად ამტკიცებს სააგენტო.

საქართველოს 2015 წლის 11დეკემბრის კანონი 4620- ვებგვერდი,

23.12.2015წ.

საქართველოს 2019წლის22თებერვლისკანონი 4336— ვებგვერდი, 04.03.2019წ.

საქართველოს 2020 წლის 23ივნისის კანონი 6358 — ვებგვერდი, 29.06.2020წ.

მუხლი 59. საავიაციო საქმიანობის ნებართვა

1. არარეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა ან საავიაციო სამუშაოები ხორციელდება შესაბამისად საგენტოს მიერ გაცემული არარეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ნებართვის ან საავიაციო სამუშაოების წარმოების ნებართვის საფუძველზე.

2. (ამოღებულია - 11.12.2015, 4620).

3. სააგენტო გასცემს:

ა) არარეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ნებართვას;

ბ) საავიაციო სამუშაოების წარმოების ნებართვას.

4. სააგენტო ნებართვას გასცემს „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ" საქართველოს კანონის შესაბამისად.

მუხლი 60. ლიცენზირებასა და სერტიფიცირებასთან დაკავშირებული ხარჯების ანაზღაურება

ლიცენზირებასა და სერტიფიცირებასთან დაკავშირებულ ხარჯებს ანაზღაურებენ ის იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომლებიც დაინტერესებული არიან ლიცენზიისა და სერტიფიკატის მიღებით.

კარი IV. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა და საავიაციო სამუშაოები

თავი X. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის პირობები

მუხლი 61. (ამოღებულია)

მუხლი 62. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისა და ფრენის მომსახურების ნიხრი

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისა და ფრენის მომსახურების ნიხრი დგინდება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 63. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება

1. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებით გადამყვანი ვალდებულებას კისრულობს, მიიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილამდე, ხოლო თუ მგზავრი ჩააბარებს ბარგს — მიიტანოს ბარგი დანიშნულების ადგილამდე და გადასცეს იგი საამისოდ უფლებამოსილ პირს. მგზავრი ვალდებულებას კისრულობს გადაიხადოს მგზავრობისათვის დაწესებული საზღაური, ხოლო ბარგის ჩაბარების შემთხვევაში — მისი გადატანის საფასურიც.

2. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულებას კისრულობს გამგზავნის მიერ მისთვის ჩაბარებული ტვირთი მიიტანოს დანიშნულების ადგილამდე და გადასცეს იგი საამისოდ უფლებამოსილ პირს, ხოლო გამგზავნი ვალდებულებას კისრულობს გადაიხადოს ტვირთის გადაზიდვისათვის დადგენილი საფასური.

მუხლი 64. ჩარტერი

1. ჩარტერის მიხედვით, ერთი მხარე (გამქირავებელი) განსაზღვრულ საფასურად გადასცემს მეორე მხარეს (დამქირავებელს) ერთი ან რამდენიმე საჰაერო ხომალდის მთლიან ტევადობას ან მის ნაწილს, ერთ ან რამდენიმე რეისზე მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვისათვის ან სხვა მიზნისათვის.

2. ჩარტერის ხელშეკრულებაში გათვალისწინებული უნდა იყოს: მხარეთა სახელწოდება, საჰაერო ხომალდის ტიპი, დაქირავების მიზანი, გადასაყვანი მგზავრებისა და გადასაზიდი ტვირთის (ბარგისა და საფოსტო გზავნილების) რაოდენობა, ქირის ოდენობა, მარშრუტის საწყისი პუნქტი და დრო, დანიშნულების ადგილი.

მუხლი 65. საჰაერო ხომალდის მფლობელის საჭიროებისათვის განხორციელებული სპეციალური საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა

საჰაერო ხომალდის მფლობელის საჭიროებისათვის დაიშვება სპეციალური საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელება:

ა) სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებზე — უნებართვოდ;

ბ) სახელმწიფო და ექსპერიმენტულ საჰაერო ხომალდებზე — შიდასაუწყებო წესებისა და ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მოთხოვნების დაცვით.

მუხლი 66. სატრანსპორტო საბუთები

მგზავრების გადაყვანის, ბარგის, ტვირთის და საფოსტო გზავნილების გადაზიდვის ხელშეკრულება დასტურდება შესაბამისად ბი-

ლეთით, საბარგო, სატვირთო ან საფოსტო ზედნადებით. ამ საბუთების ფორმისა და შინაარსის მიმართ ძირითად მოთხოვნებს ადგენს საა-გენტო საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხ-მებებით გათვალისწინებული ნიმუშებისა და სტანდარტების საფუძ-ველზე.

მუხლი 67. გადამყვან-გადამზიდველის ინიციატივით საჰაერო გა-დაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების შეწყვეტა (მოშლა)

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით დადგენილი შემთხვევების გარდა, გადამყვან-გადამზიდველი უფლებამოსილია შეწყვიტოს (მოშა-ლოს) გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება, თუ ეს აუცილებელია:

1. ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად;

2. აფრენის, დაფრენის ან გადაფრენის სახელმწიფოს საკანონმდე-ბლო ნორმატიული აქტების მოთხოვნათა დარღვევის თავიდან ასაც-ილებლად.

მუხლი 68. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების შეწყვეტა მგზავრის ინიციატივით

1. მგზავრს უფლება აქვს უარი თქვას ფრენაზე და უკან დაიბრუნ-ოს გადაყვანისათვის გადახდილი თანხა, თუ იგი ამის შესახებ შეატყო-ბინებს გადამყვან-გადამზიდველს სათანადო წესებით დადგენილ ვადა-ში.

2. დაგვიანებით შეტყობინებისას, მგზავრს უფლება აქვს უკან დაიბრუნოს გადაყვანა-გადაზიდვისათვის გადახდილი თანხის ნაწილი. დარჩენილი თანხა, რომელიც წარმოადგენს მოსაკრებელს და არ უნდა აღემატებოდეს ერთი მიმართულებით გადაყვანის ღირებულების 25%-ს, დაკავდება.

მუხლი 69. დანიშნულების ადგილზე ტვირთის მიღება

1. გადამზიდველი ვალდებულია წერილობით შეატყობინოს მიმ-ღებს ტვირთის ჩამოტანის შესახებ.

2. მიმღები ვალდებულია მიიღოს და გაიტანოს ტვირთი. მას უფლე-ბა აქვს უარი განაცხადოს დაზიანებული ან გაფუჭებული ტვირთის მიღებაზე, თუ დადგინდება, რომ მიზნობრივად მისი მთლიანი ან ნაწი-ლობრივი გამოყენება შეუძლებელია.

მუხლი 70. მიმღების მიერ ტვირთის მიუღებლობა ან დაგვიანებით მიღება

1. თუ გადაზიდვის წესებით დადგენილ ვადაში მიმღები არ

მოითხოვს მის მისამართზე მოსულ ტვირთს ან უარს განაცხადებს მის მიღებაზე, გადამზიდველი უფლებამოსილია შეატყობინოს ამის შესახებ გამგზავნს და შეინახოს ტვირთი გამგზავნის ხარჯზე, მისივე პასუხისმგებლობით.

2. თუ კანონმდებლობით დადგენილ ვადებში მიმღები არ მიიღებს მის მისამართზე შემოსულ ტვირთს, ხოლო გამგზავნი არ უზრუნველყოფს მის განკარგვას, იგი ექვემდებარება დადგენილი წესით რეალიზებას.

3. აღნიშნული ტვირთის შემოწმებასა და გაფორმებას ახორციელებს საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს მმართველობის სფეროში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი — შემოსავლების სამსახური საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

მუხლი 71. სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა

ფეთქებადი ნივთიერებების, იარაღის, ტყვია-წამლის, მომწამლავი, სწრაფაალებადი, რადიოაქტიური და სხვა სახიფათო ნივთიერებებისა და საგნების ნუსხას და მათი გადაზიდვის წესს განსაზღვრავს სააგენტო „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მოთხოვნათა შესაბამისად. სააგენტო ამ კონვენციის მე-18 დანართის („სახიფათო ტვირთის უსაფრთხო საჰაერო გადაზიდვა“) საფუძველზე აგრეთვე ათავისუფლებს სახიფათო ტვირთებს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდით გადაზიდვის აკრძალვისაგან.

მუხლი 711. მგზავრის შესახებ მონაცემების მიწოდების ვალდებულება

საქართველოს მთავრობის დადგენილებით განსაზღვრული საჰაერო გადამზიდველი ვალდებულია საქართველოს სახელმწიფო უსაფრთხოების სამსახურის მმართველობის სფეროში შემავალ საჯარო სამართლის იურიდიულ პირს საქართველოს ოპერატიულ-ტექნიკურ სააგენტოს მიაწოდოს მგზავრის შესახებ წინასწარი მონაცემები და მგზავრის სახელის შესახებ ჩანაწერის მონაცემები. აღნიშნული მონაცემების ნუსხა, მათი მიწოდების, დამუშავების, შენახვის, გაცემის, დეპერსონალიზაციისა და განადგურების წესი და პირობები განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის დადგენილებით.

თავი XI. საავიაციო სამუშაოები

მუხლი 72. საავიაციო სამუშაოები და მისი შესრულების წესი

1. საავიაციო სამუშაოები არის სამუშაოები (გარდა გადაყვანა-გადაზიდვისა), რომელიც დამკვეთის მოთხოვნის საფუძველზე სრულდება საჰაერო ხომალდის გამოყენებით.

2. საავიაციო სამუშაოებს ასრულებენ საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები, რომლებსაც აქვთ კონკრეტული საავიაციო სამუშაოს წარმოების ნებართვა.

3. საავიაციო სამუშაოები სრულდება საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტსა და დამკვეთს შორის დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

4. საავიაციო სამუშაოთა მიმართ სავალდებულო მოთხოვნებს განსაზღვრავს სააგენტო დამკვეთის ინტერესებისა და ფრენის უსაფრთხოების გათვალისწინებით.

5. გამონაკლის შემთხვევაში (საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში სათანადო ტვირთამწეობის ან სპეციალური მოწყობილობის მქონე საჰაერო ხომალდის არარსებობა და სხვა) საავიაციო სამუშაოთა შესასრულებლად დაიშვებიან როგორც საქართველოს, ისე უცხო ქვეყნების სახელმწიფო საჰაერო ხომალდები. ასეთი სამუშაოების შესასრულებლად ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში სააგენტო გასცემს შესაბამის ნებართვას.

6. საქართველოს შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოები უფლებამოსილი არიან დაადგინონ პირობები, რომლებითაც გარკვეულ ტერიტორიაზე, ეკოლოგიის ან ადამიანებისა და სატრანსპორტო საშუალებების ყოფნის განსაკუთრებული რეჟიმის გამო, იზღუდება ან იკრძალება საავიაციო სამუშაოების შესრულება.

ამ ორგანოებთან საავიაციო სამუშაოების შესრულების შეთანხმება ეკისრება დამკვეთს.

7. (ამოღებულია).

მუხლი 73. საავიაციო სამუშაოების შესრულების ხელშეკრულება

1. საავიაციო სამუშაოების შესრულების ხელშეკრულებით ერთი მხარე (შემსრულებელი) ვალდებულებას კისრულობს მეორე მხარისათვის (დამკვეთისათვის) ერთი ან რამდენიმე საჰაერო ხომალდით შეასრულოს საავიაციო სამუშაოები ხელშეკრულებით გათვალისწინებული

ვადების, მოცულობისა და პირობების შესაბამისად. დამკვეთი ვალდებულია დადგენილ ვადაში წარუდგინოს შემსრულებელს საავიაციო სამუშაოების სახელშეკრულებო მოცულობა.

2. ხელშეკრულებაში, აგრეთვე, გათვალისწინებული უნდა იყოს:

ა) აეროდრომით, დასაფრენი მოედნებითა და მოწყობილობებით სარგებლობისა და მათი საექსპლუატაციო მდგომარეობაში შენახვის წესი;

ბ) ეკიპაჟისათვის სათანადო საბინაო-საყოფაცხოვრებო პირობების შექმნა;

გ) საავიაციო სამუშაოების შესრულების უზრუნველყოფის სხვა პირობები, მათი თავისებურებების გათვალისწინებით.

მუხლი 74. საავიაციო სამუშაოების ნიხრი

საავიაციო სამუშაოების შესრულების ხელშეკრულების დადებისას, დამკვეთი და შემსრულებელი უფლებამოსილი არიან დაადგინონ სახელშეკრულებო ნიხრი, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების დაცვით.

თავი XII. ქონებრივი პასუხისმგებლობა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისა და საავიაციო სამუშაოების შესრულების დროს

მუხლი 75. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელის ქონებრივი პასუხისმგებლობის ზოგადი პირობები

1. საერთაშორისო და შიდა გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებისას საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელის მოვალეობები განისაზღვრება „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1999 წლის 28 მაისის მონრეალის კონვენციის, საქართველოს სხვა საერთაშორისო ხელშეკრულებების, ამ კოდექსის, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსისა და სააგენტოს ნორმატიული აქტების შესაბამისად.

2. მგზავრის გარდაცვალებისას/სხეულის დაზიანებისას, მგზავრის გადაყვანის ან/და ბარგის გადაზიდვის შეფერხებისას, ბარგის დაკარგვისას, დაზიანებისას ან განადგურებისას საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელის ვალდებულებები განისაზღვრება

სააგენტოს ნორმატიული აქტით.

3. საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველი თავისუფლდება შესაბამისი მოვალეობების შესრულებისაგან, თუ იგი მათ დაუძლეველი ძალით გამოწვეულ გარემოებათა გამო ვერ შეასრულებს ან არასათანადოდ შეასრულებს.

მუხლი 76. პასუხისმგებლობა ეკიპაჟის წევრის ჯანმრთელობის დაზიანებისათვის

1. თუ საფრენოსნო დავალების შესრულებისას საქართველოს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრი დასახიჩრდა ან მიიღო ჯანმრთელობის სხვაგვარი დაზიანება, გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია აუნაზღაუროს დაზარალებულს ის შემოსავალი, რაც მას დააკლდა შრომის უნარის დაკარგვის ან დაქვეითების შედეგად, დაზიანებასთან დაკავშირებით ინვალიდობის პენსიის გამოკლებით, თუ გადამყვან-გადამზიდველი ვერ დაამტკიცებს, რომ ზარალი გამოწვეულია დაზარალებულის წინასწარგანზრახული ქმედობით.

2. თუ საფრენოსნო დავალების შესრულებისას საქართველოს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრი გარდაიცვალა, მის რჩენაზე მყოფ შრომისუუნარო პირებს ან იმ პირებს, რომლებსაც მისი სიკვდილის დღისათვის უფლება ჰქონდათ მისგან სარჩო მიეღოთ, აგრეთვე გარდაცვლილის შვილს, რომელიც მისი სიკვდილის შემდეგ დაიბადა, აუნაზღაურდებათ დაზარალებულის შემოსავლის ის ნაწილი, რასაც ისინი მის სიცოცხლეში სარჩოდ იღებდნენ ან უფლება ჰქონდათ მიეღოთ.

3. ამ მუხლის ნორმები ვრცელდება აგრეთვე უცხო სახელმწიფოს საჰაერო ხომალდზე, რომელსაც ექსპლუატაციას უწევს საქართველოს ექსპლუატანტი საიჯარო (სალიზინგო) ან სხვაგვარ სამართლებრივ საფუძველზე.

მუხლი 77. (ამოღებულია)

მუხლი 78. (ამოღებულია)

მუხლი 79. გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მისი მიზეზით საფოსტო გზავნილების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში

გადამზიდველის მიზეზით საფოსტო გზავნილების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში იგი პასუხს აგებს ამ მომსახურების დამკვეთის წინაშე მსოფლიო საფოსტო კავშირის აქტებისა და საქართველოს კანონმდე-

ბლობის შესაბამისად.

მუხლი 80. პასუხისმგებლობა საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას მიყენებული ზიანისათვის

საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას მიყენებული ზიანისათვის პასუხისმგებლობა ეკისრება საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს/საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

მუხლი 81. (ამოღებულია)

მუხლი 82. (ამოღებულია)

მუხლი 83. (ამოღებულია)

მუხლი 84. (ამოღებულია)

მუხლი 85. (ამოღებულია)

მუხლი 86. (ამოღებულია)

მუხლი 87. (ამოღებულია)

მუხლი 88. (ამოღებულია)

მუხლი 89. (ამოღებულია)

მუხლი 90. სასარჩელო ხანდაზმულობის ვადა და საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებული საქმის სასამართლო წესით განხილვა

სასარჩელო ხანდაზმულობის ვადა და საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებული სარჩელის აღძვრის წესი განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

მუხლი 91. (ამოღებულია)

მუხლი 92. სასარჩელო ხანდაზმულობის ვადა და საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებული სარჩელის სასამართლო წესით განხილვა

სასარჩელო ხანდაზმულობის ვადა და საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებული სარჩელის აღძვრის წესი განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

თავი XIII. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა

მუხლი 93. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები და მისი სავალდებულო დაზღვევა

1. საქართველოს საჰაერო სივრცის გამოყენების შემთხვევაში საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი/საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელი ვალდებულია დააზღვიოს საკუთარი სამოქალაქო პასუხისმგებლობა იმ ზიანის ანაზღაურებისათვის, რომელიც შეიძლება მიადგეს მგზავრს, ბარგის, ტვირთის ან საფოსტო გზავნილის გამგზავნს ან მიმღებს ანდა მესამე პირს.

2. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის/საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესი მტკიცდება სააგენტოს ნორმატიული აქტით.

3. ამ მუხლის მიზნებისათვის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი შეიძლება იყოს ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც არ ფლობს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობას/ექსპლუატანტის სერტიფიკატს, მაგრამ რომელიც საჰაერო ხომალდის გამოყენების ან ექსპლუატაციის კონტროლს ახორციელებს.

მუხლი 94. (ამოღებულია)

მუხლი 95. პასუხისმგებლობის დაზღვევა საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებით

საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს ნორმატიული აქტის შესაბამისად დააზღვიოს საკუთარი პასუხისმგებლობა საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებული შესაძლო ზიანის ანაზღაურებისათვის.

კარი V. სამოქალაქო ავიაციის უშიშროება

თავი XIV. სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების უზრუნველყოფა

მუხლი 96. მართლსაწინააღმდეგო ქმედება

ამ კოდექსის მიზნებისათვის მართლსაწინააღმდეგო ქმედება არის სამოქალაქო ავიაციის წინააღმდეგ მიმართული, ერთი ან რამდენიმე პირის მიერ ჩადენილი საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსით გათვალისწინებული ქმედება.

მუხლი 97. საავიაციო უშიშროება

1. საავიაციო უშიშროება არის სამოქალაქო ავიაციის მართლსაწი-

ნააღმდეგო ქმედებისაგან დაცვა, რომელიც მიიღწევა ღონისძიებათა კომპლექსით, ადამიანური და მატერიალური რესურსების ერთობლიობით.

2. საქართველო, როგორც სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) წევრი სახელმწიფო, ვალდებულია შეასრულოს „საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულთა და ზოგიერთი სხვა მოქმედების შესახებ“ ტოკიოს 1963 წლის 14 სექტემბრის საერთაშორისო კონვენციის, საჰაერო ხომალდის გატაცების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ 1970 წლის 16 დეკემბრის ჰააგის საერთაშორისო კონვენციის, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის 1971 წლის 23 სექტემბრის მონრეალის საერთაშორისო კონვენციის, „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომსახურე აეროპორტებში ძალადობის უკანონო აქტებთან ბრძოლის თაობაზე“ ოქმის, რომელიც ემატება 1971 წლის 23 სექტემბერს მონრეალში მიღებულ კონვენციას „სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების წინააღმდეგ მიმართული უკანონო აქტების შესახებ“, „პლასტიკური ფეთქებადი ნივთიერებების ნიშანდების შესახებ მათი გამოვლენის მიზნით“ 1991 წლის 1 მარტის მონრეალის კონვენციის და სხვა საერთაშორისო ხელშეკრულებების მოთხოვნები და განახორციელოს ღონისძიებები რეკომენდებული პრაქტიკის დასანერგად.

მუხლი 98. საავიაციო უშიშროებაზე ზედამხედველობა

1. მართლსაწინააღმდეგო ქმედებისაგან სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების დაცვის უზრუნველყოფის სახელმწიფო პროგრამა არის მართლსაწინააღმდეგო ქმედებისაგან სამოქალაქო ავიაციის დაცვის ღონისძიებათა კომპლექსი, რომლის მიზანია საქართველოში რეგისტრირებული ავიასაწარმოების, აგრეთვე საქართველოს ტერიტორიაზე სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის განმახორციელებელი უცხო ქვეყნების ავიასაწარმოების საავიაციო უშიშროების ეფექტიანობის უზრუნველყოფა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო სტანდარტების, რეკომენდებული პრაქტიკისა და შესაბამისი პროცედურების გამოყენებით, უსაფრთხო ფრენების განხორციელებისათვის.

2. მართლსაწინააღმდეგო ქმედებისაგან სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების დაცვის უზრუნველყოფის სახელმწიფო პროგრამას ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

3. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საავიაციო უშიშროების ხარისხ-

ის კონტროლის სახელმწიფო პროგრამა არის საავიაციო უშიშროების ხარისხის კონტროლის უზრუნველმყოფი წესებისა და ღონისძიებების ერთობლიობა, რომლის მიზანია სახელმწიფოში საავიაციო უშიშროების მაღალი დონის უზრუნველყოფა.

4. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საავიაციო უშიშროების ხარისხის კონტროლის სახელმწიფო პროგრამას ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

5. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საავიაციო უშიშროების საკითხებში მომზადების პროგრამა არეგულირებს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში ჩართული საავიაციო უშიშროების პერსონალის შერჩევისა და მომზადების საკითხებს, აგრეთვე იმ პირთა მომზადების საკითხებს, რომელთაც სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისათვის საავიაციო უშიშროების სფეროში მომზადება ესაჭიროებათ.

6. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საავიაციო უშიშროების საკითხებში მომზადების პროგრამას შეიმუშავებს და ამტკიცებს სააგენტო.

7. სააგენტო უზრუნველყოფს სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების სფეროში ზედამხედველობას და ახორციელებს აეროდრომების ექსპლუატაციის უზრუნველმყოფი პირების, საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტების (ავიაგადამზიდველების), აგრეთვე საქართველოში რეგისტრირებული იურიდიული პირების და საქართველოში საქმიანობის განმახორციელებელი იმ იურიდიული პირების საავიაციო უშიშროების ხარისხის კონტროლს, რომლებიც პასუხისმგებელი არიან საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის სხვადასხვა ასპექტისთვის.

8. სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების სფეროში ნორმატიული აქტებით დადგენილი მოთხოვნების შესრულების შესამოწმებლად ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორს, ამ კოდექსის 81მუხლით მინიჭებული უფლებების გარდა, ასევე აქვს უფლება, სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას აეროპორტის კონტროლირებადი და შეზღუდული დაშვების დაცულ ზონებში შეიტანოს საჭირო მოწყობილობები, მათ შორის, რადიოკავშირის საშუალება, ფოტო-, ვიდეო- და აუდიოაპარატურა, აგრეთვე საჰაერო ხომალდით გადასატანად აკრძალული საგნები, კერძოდ, იმიტირებული იარაღი და იმიტირებული ასაფეთქებელი მოწყობილობა.

თავი XV. (ამოღებულია)

მუხლი 99.(ამოღებულია)
მუხლი 100. (ამოღებულია)
მუხლი 101. (ამოღებულია)
მუხლი 102. (ამოღებულია)
მუხლი 103. (ამოღებულია)
მუხლი 104.(ამოღებულია)
მუხლი 105.(ამოღებულია)
მუხლი 106. (ამოღებულია)
მუხლი 107. (ამოღებულია)
მუხლი 108. (ამოღებულია)

თავი XVI. საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა

მუხლი 109. საავიაციო შემთხვევები, ინციდენტები და მათი სამსახურებრივი მოკვლევის მიზანი

1. საავიაციო შემთხვევა არის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენა, რომელსაც პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში ადგილი ჰქონდა პირის საჰაერო ხომალდზე გაფრენის მიზნით ასვლიდან საჰაერო ხომალდზე მყოფი ყველა პირის მიერ მის დატოვებამდე, ხოლო უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში საჰაერო ხომალდის ფრენის შესრულების მიზნით დაძვრისთვის მზადყოფნიდან ფრენის დასრულებამდე და ძირითადი ძალური სისტემის გათიშვამდე, თუ:

ა) პირი იღებს სხეულის სასიკვდილო ან სერიოზულ დაზიანებას:

ა.ა) საჰაერო ხომალდში ყოფნის შედეგად;

ა.ბ) საჰაერო ხომალდის რომელიმე ნაწილთან (მათ შორის, იმ ნაწილთან, რომელიც ხომალდს მოსცილდა) უშუალო შეხების შედეგად;

ა.გ) რეაქტიული ძრავას აირის ჭავლის უშუალო ზემოქმედების შედეგად.

შენიშვნა:საავიაციო შემთხვევად არ ითვლება ისეთი მოვლენა, როცა სხეულის დაზიანება მიღებულია ბუნებრივი მიზეზების გამო ან თვითდაზიანების შემთხვევაში, ან როცა იგი მიყენებულია სხვა პირის

მიერ, ან როცა სხეულის დაზიანება მიიღო უბილეთო მგზავრმა, რომელიც იმალებოდა მგზავრებისა და ეკიპაჟისათვის ხელმისაწვდომი ზონის გარეთ;

ბ) საჰაერო ხომალდი ზიანდება ან მისი კონსტრუქცია ირღვევა, რის შედეგადაც:

ბ.ა) ირღვევა კონსტრუქციის სიმტკიცე, უარესდება ტექნიკური ან საფრენოსნო მახასიათებლები;

ბ.ბ) აუცილებელია საჰაერო ხომალდის კაპიტალური რემონტი ან დაზიანებული ნაწილის გამოცვლა, გარდა ძრავას მტყუნებისა ან დაზიანებისა, რომელიც შემოიფარგლება ერთი ძრავას (კაპოტების ან დამხმარე ნაწილების ჩათვლით), საჰაერო ხრახნების, ფრთების დაბოლოებების, ანტენების, გადამწოდების, ნიჩბების, საბურავების, სამუხრუჭე მოწყობილობის, ბორბლების, გარსშემომდენების, პანელების, შასის საგდულების, საქარე მინების, საჰაერო ხომალდის გარსშემომდენის (როგორიცაა მცირე შენაჭყლეტები ან რღვიები), ძირითადი როტორის ნიჩბების, კუდის როტორის ნიჩბების, შასის დაზიანებითა და სეტყვის ან ფრინველებთან შეჯახების შედეგად გამოწვეული უმნიშვნელო დაზიანებით (რადიოლოკატორის ანტენის გარსშემომდენში რღვიების ჩათვლით);

გ) საჰაერო ხომალდი უგზო-უკვლოდ იკარგება ან მიუდგომელ ადგილას აღმოჩნდება.

2. ინციდენტი არის საჰაერო ხომალდის გამოყენებასთან დაკავშირებული მოვლენა (საავიაციო შემთხვევის გარდა), რომელიც ახდენს ან შეეძლო მოეხდინა გავლენა საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის უსაფრთხოებაზე.

3. სერიოზულია ინციდენტი, რომლის გარემოებებიც მიანიშნებს, რომ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციისას ადგილი ჰქონდა საავიაციო შემთხვევის დადგომის მაღალ ალბათობას, და რომელიც მოხდა პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში ნებისმიერი პირის საჰაერო ხომალდზე გაფრენის მიზნით ასვლიდან საჰაერო ხომალდზე მყოფი ყველა პირის მიერ მის დატოვებამდე, ხოლო უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში საჰაერო ხომალდის ფრენის შესრულების მიზნით დაძვრისთვის მზადყოფნიდან ფრენის დასრულებამდე და ძირითადი ძალური სისტემის გათიშვამდე.

4. საქართველოს ტერიტორიაზე მომხდარ საავიაციო შემთხვევასა

და ინციდენტზე ხორციელდება სამსახურებრივი მოკვლევა საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული წესით.

5. საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის სამსახურებრივი მოკვლევის მიზანია მომავალში საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის თავიდან აცილება. სამსახურებრივი მოკვლევის მიზანი არ არის საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის დადგომაში ვინმეს ბრალეულობის ან მისი დადგომისთვის ვინმეს პასუხისმგებლობის დადგენა.

მუხლი 110. საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა

1. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის სამსახურებრივ მოკვლევას მათთან დაკავშირებით მიმდინარე სასამართლო და ადმინისტრაციული წარმოებებისაგან დამოუკიდებლად და მათთვის ხელის შეშლის გარეშე ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიურო (შემდგომ — მოკვლევის ბიურო).

11. მოკვლევის ბიურო დამოუკიდებელია საფრენად ვარგისობისათვის, სერტიფიცირებისათვის, საფრენოსნო ექსპლუატაციისათვის, ტექნიკური მომსახურებისათვის, ლიცენზირებისათვის, საჰაერო მოძრაობის კონტროლისა და აეროდრომის ექსპლუატაციისათვის პასუხისმგებელი ნებისმიერი უწყებისგან და ნებისმიერი სხვა პირისგან, რომლის ინტერესები ან/და ამოცანები შეიძლება ეწინააღმდეგებოდეს მოკვლევის ბიუროს ამოცანებს ან/და ზემოქმედებას ახდენდეს მის ობიექტურობაზე.

12. მოკვლევის ბიუროს უფროსი (უფლებამოსილი მომკვლევი) მოკვლევის ჩატარებისას დამოუკიდებელია, არ ხელმძღვანელობს არცერთი უწყების ან/და სხვა პირის მითითებით და აქვს შეუზღუდავი უფლებამოსილება, თავისი კომპეტენციის ფარგლებში დაუბრკოლებლად ისარგებლოს საქართველოს ტერიტორიაზე განლაგებული ავიასაწარმოების ობიექტებზე დაშვებით/წვდომით/კონტროლით საქართველოს ტერიტორიაზე ნებისმიერ ადგილას, სადაც მოხდა საავიაციო შემთხვევა ან ინციდენტი ანდა განთავსებულია საჰაერო ხომალდის ნაწილები/თვითჩამწერები, მტკიცებულებები, დოკუმენტები, მათ შორის, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ამსახველი აუდიო- და ვიდეოჩანაწერები. მოკვლევის ბიუროს უფროსი (უფლებამოსილი მომკვ-

ლევი) ასევე უფლებამოსილია საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის თვითმხილველებს ჩამოართვას ახსნა-განმარტება, შესაბამისი ორგანოებისგან მოითხოვოს მის მოკვლევასთან დაკავშირებული ნებისმიერი მასალა და განახორციელოს მოკვლევისათვის საჭირო ნებისმიერი სხვა ქმედება კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

13. მოკვლევის ბიუროს უფროსი (უფლებამოსილი მომკვლევი) პასუხისმგებელია უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევის შედეგად მოპოვებული ინფორმაციის დაცვისათვის, რათა ეს ინფორმაცია არ გამჟღავნდეს სხვა მიზნით, გარდა საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევის მიზნისა. მოკვლევის შედეგად მოპოვებული ინფორმაცია შეიძლება გამჟღავნდეს მხოლოდ საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, შესაბამისი სამართალდამცავი ორგანოების სათანადო გადაწყვეტილების საფუძველზე.

2. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარ იმ ინციდენტს, რომელშიც არ იკვეთება საავიაციო შემთხვევის ან სერიოზული ინციდენტის დადგომის მაღალი ალბათობა, იკვლევს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ან/და ავიასაწარმო და მოთხოვნის შემთხვევაში მოკვლევის ანგარიშს წარუდგენს სააგენტოსა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს.

3. საქართველოს სახელმწიფო ავიაციაში მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის (მათ შორის, სერიოზული ინციდენტის) სამსახურებრივ მოკვლევას ახორციელებს საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს კომისია.

4. ექსპერიმენტულ ავიაციაში მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის მოკვლევას ახორციელებს შესაბამისი საუწყებო კომისია.

5. ისეთი საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის მოკვლევისას, რომლებიც სხვადასხვა უწყების ინტერესებს შეეხება, საქართველოს მთავრობამ შეიძლება შექმნას საუწყებათაშორისო კომისია.

6. უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის მოკვლევის უფლება შეიძლება ურთიერთშეთანხმებით, მთლიანად ან ნაწილობრივ გადაეცეს დაინტერესებულ სახელმწიფოს ან შესაბამის საერთაშორისო ორგანიზაციას.

7. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის მოხდენისას შეტყობინება ეგზავნება საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის, ექსპლუატანტის, დამპროექტებლის ან დამზადების სახელმწიფოებს, რომლებსაც უფლება აქვთ, მოკვლევაში მონაწილეობის მიზნით დანიშნონ უფლებამოსილი წარმომადგენლები.

8. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე საავიაციო შემთხვევის ან სერიოზული ინციდენტის მოხდენისთანავე შეტყობინება ასევე ეგზავნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას, თუ ამ საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური მასა 2 250 კილოგრამს აღემატება ან ეს საჰაერო ხომალდი ტურბორეაქტიულია.

მუხლი 111. ნივთიერ მტკიცებულებათა შენახვა

1. საჰაერო ხომალდი, მისი შემადგენელი ნაწილები, საავიაციო შემთხვევის შემდეგ დარჩენილი ნამსხვრევები, საბორტო და სახმელეთო ობიექტური კონტროლის საშუალებები, აგრეთვე ხმელეთზე არსებული საბუთები, რომლებიც შეეხება საჰაერო ხომალდის რემონტს, ექსპლუატაციასა და მისი ფრენის უზრუნველყოფას, ითვლება საავიაციო შემთხვევის ნივთიერ მტკიცებულებებად და მომკვლევი კომისიისათვის გადაცემამდე დაცული უნდა იქნეს მათი ხელშეუხებლობა.

2. ნივთიერ მტკიცებულებათა განზრახ დაზიანება-განადგურებაში ბრალეული პირები პასუხს აგებენ საქართველოს კანონმდებლობით.

მუხლი 112. საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევაში სხვა იურიდიულ პირთა მონაწილეობა

შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოები, იურიდიული პირები და სამხედრო უწყებები ვალდებული არიან უზრუნველყონ საავიაციო შემთხვევის (ინციდენტის) ადგილის დაცვა და კომისიის მუშაობისათვის სათანადო პირობების შექმნა.

მუხლი 113. საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევისა და მათი შედეგების ლიკვიდაციის დაფინანსება

1. საავიაციო შემთხვევებითა და ინციდენტებით გამოწვეული შედეგების ლიკვიდაციასა და სამსახურებრივ მოკვლევასთან დაკავშირებული ხარჯები ანაზღაურდება საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

2. (ამოღებულია — 12.06.2012, №6435).

თავი XVII. პასუხისმგებლობა საჰაერო კანონმდებლობის დარღვევისათვის

მუხლი 114. პასუხისმგებლობა საჰაერო ტრანსპორტზე სამართალდარღვევის ჩადენისათვის

პასუხისმგებლობა საჰაერო ტრანსპორტზე სამართალდარღვევის ჩადენისათვის განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

მუხლი 115. სამოქალაქო ავიაციის მუშაკთა პასუხისმგებლობა დისციპლინური დარღვევებისათვის

დისციპლინურ დარღვევებში მხილებული საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მუშაკები პასუხს აგებენ საქართველოს შრომის კანონმდებლობის შესაბამისად.

საქართველოს პრეზიდენტი
ედუარდ შევარდნაძე.
თბილისი,
1996 წლის 29 ოქტომბერი.
462—Iს

დანართი V.

საქართველოს შეთანხმებები საჰაერო მიმოსვლის შესახებ

„საქართველოს მთავრობასა და ბაჰრეინის სამეფოს მთავრობას შორის საჰაერო სფეროში თანამშრომლობის შესახებ“ შეთანხმება.

ძალაშია: 3.06.2017.

„საქართველოს მთავრობასა და ინდოეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ძალაშია:14.08.2018

„საქართველოს მთავრობასა და იორდანიის ჰაშიმიტური სამეფოს მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმება.

ძალაშია: 8.03. 2012.

„საქართველოს მთავრობასა და კატარის სახელმწიფოს მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ძალაშია: 15.04.2011.

„საქართველოს მთავრობასა და არაბთა გაერთიანებული საემიროების მთავრობას შორის თავიანთ სახელმწიფო ტერიტორიებს შორის და მათი ტერიტორიების ფარგლებს გარეთ საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ძალაშია: 14.03.2013.

„საქართველოს მთავრობასა და ქუვეითის სახელმწიფოს მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ძალაშია: 1.08.2016.

„საქართველოს მთავრობასა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობას შორის სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ“ შეთანხმება.

ძალაშია: 7.12.2015.

„საქართველოს მთავრობასა და ისრაელის სახელმწიფოს მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ძალაშია: 09.07.2013

„საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და ირანის ისლამური რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო ტრანსპორტის დარგში“ შეთანხმება.

ძალაშია: 07.06.2007.

„საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და ირანის ისლამური რესპუბლიკის მთავრობას შორის 1993 წლის 20 იანვარს საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ შეთანხმების“ დამატებითი ოქმი.

ძალაშია: 07.06.2007.

„საქართველოს მთავრობასა და საუდის არაბეთის სამეფოს მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ძალაშია 29.01.2020.

„საქართველოს მთავრობასა და ავსტრიის ფედერალურ მთავრობას შორის საჰაერო ტრანსპორტის დარგში“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია 15.12.97

ძალაშია 01.10.2001

„საქართველოს მთავრობასა და ავსტრიის ფედერალურ მთავრობას შორის საჰაერო ტრანსპორტის დარგში შეთანხმების ცვლილების თაობაზე“ ოქმი.

ხელმოწერილია 27.03.2006

ძალაშია 01.10.2006

„საქართველოს მთავრობასა და ბელარუსის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია 01.03.2017.

ძალაშია: 22.12.2017.

„საქართველოს მთავრობასა და ბულგარეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 28.03.2011

ძალაშია: 18.10.2011

„საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და გფრ მთავრობას შორის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ ხელშეკრულება.

ხელმოწერილია: 25.06.1993.

ძალაშია: 02.09.1994.

„საქართველოს მთავრობასა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო ტრანსპორტის დარგში“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 05.10.2005.

ძალაშია: 25.05.07.

„საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და ირლანდიის მთავრობას შორის საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში“ ხელშეკრულება.

ძალაშია ხელმოწერის დღიდან: 02.03.1995.

„საქართველოს მთავრობასა და კვიპროსის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 30.06.1997

ძალაშია: 05.11.1998

„საქართველოს მთავრობასა და ლიტვის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 12.04.1996.

ძალაშია: 12.01.1999.

„საქართველოს მთავრობასა და მოლდოვას რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 28.11.1997;

ძალაშია: 05.07.1999.

„საქართველოს რესპუბლიკასა და ნიდერლანდების სამეფოს შორის მათ შესაბამის ტერიტორიებსა და მის მიღმა საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 03.04.1995.

ძალაშია: 01.03.1997.

„საქართველოს მთავრობასა და პოლონეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის სამოქალაქო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 26.11.2010.

ძალაშია: 11.04.2011.

„საქართველოს მთავრობასა და რუმინეთის მთავრობას შორის საჰაერო მომსახურების შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 26.03.1996.

ძალაშია: 05.08.1997.

„საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და რუსეთის ფედერაციის მთავრობას შორის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 8.10.1993.

ძალაშია: 31.05.1994.

„საქართველოს მთავრობასა და საბერძნეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო ტრანსპორტის დარგში“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 10.04.1997

ძალაშია: 27.05.1998

„საქართველოს მთავრობასა და უკრაინის მინისტრთა კაბინეტს

შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 10.06.2010

ძალაშია: 11.11.2011

„საქართველოს მთავრობასა და შვეიცარიის ფედერალურ საბჭოს შორის რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია ქ. თბილისში 2008 წლის 22 ივლისს. რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 2008 წლის 12 სექტემბრის N256-IIს დადგენილებით. ძალაშია - 16.11.2010.

„საქართველოს მთავრობასა და ჩეხეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელმოწერილია: 8.11.2010

ძალაშია: 28.11.2011

საქართველოს მთავრობასა და სომხეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერომისვლის შესახებ შეთანხმება. ძალაშია 6.03.2008

საქართველოს მთავრობასა და ყირგიზეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისოსაჰაერომისვლის შესახებ შეთანხმება. ძალაშია 14.11.1997

საქართველოს მთავრობასა და ყაზახეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერომისვლის შესახებ შეთანხმება ძალაშია 1.06.1993

საქართველოს მთავრობასა და თურქმენეთის მთავრობას შორის საჰაერომისვლის შესახებ შეთანხმება ძალაშია 17.08.1993

საქართველოს მთავრობასა და სომხეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერომისვლის შესახებ შეთანხმება. ძალაშია 6.03.2008

საქართველოს მთავრობასა და ყირგიზეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისოსაჰაერომისვლის შესახებ შეთანხმება. ძალაშია 14.11.1997

საქართველოს მთავრობასა და ყაზახეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერომისვლის შესახებ შეთანხმება. ძალაშია1.06.1993

საქართველოს მთავრობასა და აზერბაიჯანი რესპუნლიკის მთავრობას შორის საჰაერომისვლის შესახებ შეთანხმება. ძალაშია 3.02.1993

ხელმოწერილი შეთანხმებები

„საქართველოს მთავრობასა და კორეის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელი მოეწერა: 4.02.2021. ძალაში შევა 2021 წლის 16 მაისდან.

„საქართველოს აღმასრულებელ ხელისუფლებასა და ეგვიპტის არაბთა რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება.

ხელი მოეწერა: 03.06.1999.

მიმდინარეობს მუშაობა ახალ პროექტზე.