

სამართალი

LAW



ПРАВО

ISSN 0868-4537

№ 3-4
2006

მეცნიერება
პუბლიცისტიკა
პრაქტიკა

SCIENCE
PUBLICISM
PRACTICE

НАУКА
ПУБЛИЦИСТИКА
ПРАКТИКА

საერთაშორისო სამართალი

დავით გეფერიძე

„მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციასა და ამ კონვენციის ოქმთან „საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“ საქართველოს მიერთებასთან დაკავშირებით

2001 წლის 16 ნოემბერს კეიპტაუნში იკაოს (სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია) და კერძო სამართლის უნიფიკაციის საერთაშორისო ინსტიტუტის ეგიდით ჩატარებულ დიპლომატიურ კონფერენციაზე, რომელზეც მონაწილეობდა 68 სახელმწიფო და 14 საერთაშორისო ორგანიზაცია, ხელი მოეწერა კონვენციას „მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ და ამ კონვენციის ოქმს „საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“.

სამოქალაქო ავიაციის დარგისთვის 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 შექმნას, ლიზინგით გაცემას, დაგირავებას და ეკონომიკურ ურთ-

ერთობებში ჩართული მხარეების უფრო მეტი გარანტიებით აღჭურვას და, შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის ლიზინგისათვის გადასახდელი თანხების შემცირებას. აღნიშნული სამართლებრივი ბაზა, ჩემი აზრით, უდავოდ ქართული ავიაკომპანიების ინტერესებში უნდა იყოს იქედან გამომდინარე, რომ ისინი ძირითადად ექსპლუატაციას უწევენ ლიზინგით აღებული საჰაერო ხომალდებს.

კონვენცია ადგენს, რომ ძვირადღირებული საავიაციო ტექნიკის 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 (საქართველო არ არის მიერთებული ამ კონვენციასთან), რაც წარმოადგენს საერთაშორისო კერძო სამართლის დოკუმენტისათვის აღიარების ერთ-ერთ უმაღლეს დონეს და ემსახურება დასახული მიზნების მიღწე-

ევას, დღეს მისი შესაძლებლობა – დაიცვას კრედიტორის ინტერესები საპაერო ხომალდებთან მიმართებაში – ძლიერ შეზღუდულია, ძირითადად, იმ პრობლემის გამო, რომელიც წარმოიქმნება მოვალის მიერ თავისი ფინანსური ვალდებულებების შეუსრულებლობის შემთხვევაში უცხო ქვეყნის კრედიტორების უფლებების უზრუნველყოფისას, იმ შემთხვევაში, როდესაც ქვეყანა-მხარე გამოიყენებს შიდასახელმწიფო პროცედურებს.

ამჟამად, მსოფლიოს 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 საპაერო ხომალდების კრედიტის გაცემისას ითვალისწინებენ რისკს, რომელიც 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, თუ რამდენად არის შესაძლებელი ამ კანონებით კრედიტორების უფლებების და ინტერესების დაცვა. გარდა ევროპისა და ჩრდილო ამერიკის ქვეყნების უმეტესი ნაწილისა, მრავალ ქვეყანაში საკუთრების მარეგულირებელი უფლება საპაერო 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 კონვენციის და ოქმის თანახმად, რაც ძალზე მნიშვნელოვანია სამოქალაქო ავიაციისათვის, კრედიტორს შეუძლია თავისი უფლებების დასაცავად გამოიყენოს შემდეგი ხერხები:

– მოითხოვოს იმ მოვალისაგან მისი სესხის საშუალებით ლიზინგით შეძენილი საავიაციო ობიექტი, მიიღოს ის თავის მფლობელობაში და დააწესოს მასზე კონტროლი მოვალეობის შესრულების უზრუნველსაყოფად;

– გაყიდოს ან გადასცეს ლიზინგით ვალით დამძიმებული საავიაციო 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 ფინანსირების პირობების საგრძნობი მოგება 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, როგორცაა 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 ხარჯებიდან 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 გათვალისწინება უფრო ხელმისაწვდომს გახდის ავიატექნიკის შეძენას არა მარტო 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 საბოლოო ჯამში პროპორციულად გაზრდის შემოსავლებს.

კონვენციის და ოქმის დასკვნითი დებულებები უფლებას აძლევს ხელშემკვერელ სახელმწიფოს გააკეთოს განცხადებები კონვენციისა და ოქმის მოქმედების გარკვეულ საკითხებთან დაკავშირებით.

გასათვალისწინებელია აგრეთვე ის გარემოება, რომ აღნიშნული კონვენცია და შესაბამისი ოქმი ძალაშია შესული.