

საქართველოს იურისტთა კავშირი  
GEORGIAN LAWYERS' UNION

СОЮЗ ЮРИСТОВ ГРУЗИИ

# სამართალი

LAW



ПРАВО

ISSN 0868-4537

№ 9-10  
2003

მეცნიერება  
პუბლიცისტიკა  
პრაქტიკა

SCIENCE  
PUBLICISM  
PRACTICE

НАУКА  
ПУБЛИЦИСТИКА  
ПРАКТИКА

საქართველო, თბილისი  
GEORGIA, TBILISI  
ГРУЗИЯ, ТБИЛИСИ

## ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული შეთანხმებები ავიასაწარმოებს შორის

რეგულარულ 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 ფასების დაწესება;

– და ბოლოს, ჩარტერების შეზღუდვის მესამე ხერხი – ესაა „პულით“<sup>1</sup> 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 ერთნაირ რაოდენობას, ე.ი. თუ ერთმა მხარემ შეასრულა გარკვეული რაოდენობის ჩარტერული რეისი, მაშინ მეორე მხარეს შეუძლია შეასრულოს ამდენივე რაოდენობის რეისი. ჩარტერულ შეთანხმებებში გვხვდება ჩარტერული რეისების რაოდენობრივი შეზღუდვები (პერიოდის, წლის და ა.შ. განმავლობაში).

„პულის“ შეთანხმებებში გამონაკლისია ისეთი პირობა, რომლის მიხედვით თუ ჩარტერული რეისით ისეთი ტვირთი გადაიტანება, რომლის გადა-

ტანაც, თავისი თვისებების გამო, სარეისო თვითფრინავით არ შეიძლება, მაშინ ასეთი ტვირთი ისეთი რეისები „პულში“ არ შეიტანება (სხვადასხვა ვანაირი ქიმიკატის, ზოგიერთი სახის ცოცხალ ცხოველის, რომელთა გადატანა არ შეიძლება სარეისო თვითფრინავით, დიდგაბარიტიანი ტვირთის და ა.შ. გადაზიდვა). და, მაინც, ჩარტერულ რეისები, რომლითაც ისეთი ტვირთი გადატანა რომელთა გადატანა შესაძლებელია სარეისო თვითფრინავებით, როგორც მგზავრებისა, ასევე ტვირთისაც, როგორც წესი, შეაქვთ „პულში“. ამით, ხაზებზე ჩარტერული ფრენების მთელი სისტემა „პულით“ დადგენილი შემოსავლების შესატან ნაკვეთებზე ხდება დამოკიდებული. თუ ის მეტწილად მაღალია, ჩარტერული რეისების შესრულება არ ელსაყრელი ხდება, ისინი არ იკრძალება, მაგისინი არ არის სარფიანი, რადგან მათგან მიღებული შემოსავლებს მათი შემსრულებელი მხარე, პრაქტიკულად, მეორე მხარეს აძლევს. ზემოთ გვამოცემული კომერციული შეთანხმებების პირობები უწინარეს ყოვლისა, ეხება იმავე მარშრუტზე შესრულებულ ჩარტერულ რეისებს, სადაც გადის ის რეგულარული ხაზები, რომლებსაც შესაბამის ავიასაწარმოები ემსახურებიან.

ცალკეულ შემთხვევაში, შეიძლება დადგინდეს შეზღუდვები რეგულარული ხაზებისაგან განსხვავებული მარშრუტით შესრულებულ ჩარტერულ რეისებზე. ესაა, უწინარეს ყოვლისა, ასეთი ჩარტერული რეისების რაოდენობის, მათზე მინიმალური ფასის შეზღუდვა და, ასევე, შეთანხმებით, პარტნიორის შორის მათი თანაბარი განაწილების პირობა.

ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულარული ხაზების საერთაშორისო პრაქტიკა

ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულარული

<sup>1</sup> პული (ინგლ. – Pool) – კაპიტალისტური მონოპოლიების ერთ-ერთი ფორმა, რომლის დროსაც ყველა მონაწილის მოგება მიდის საერთო ფონდში და შემდეგ ინაწილებენ წინასწარ დათქმული პროპორციით. „უცხო სიტყვათა ლექსიკონი“, შეადგინა მ. ჭაბაშვილმა, მესამე შესწორებული და შევსებული გამოცემა, თბ., 1989.

ბის 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, უმრავლეს სახელმწიფოში, სრულდება იატას 045 რეზოლუციის დებულებებით ფორმირებული წესებით. ეს რეზოლუცია ითვალისწინებს მგზავრთა „სპეციალიზებული ჯგუფის“ ძირითად მიზნებს 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 რიგ სახელმწიფოებში გამოიწვია სიძნელები, რომლებიც დაკავშირებულია იმ წესების დაცვაზე ეფექტურ კონტროლთან, რაც ჯგუფების შემადგენლობას ეხება. გარდა ამისა, აღიარებდნენ, რომ „სპეციალიზებული ჯგუფის“ გადასაყვანად, ჩარტერი, თავისი არსით მომხმარებელთა წრის შეზღუდვით – დისკრიმინაციულია. ამიტომ, 1972 წლის ოტავის დეკლარაციის დებულების შესაბამისად, სამოქალაქო ავიაციის ევროპის კომისიის (საეკ) წევრმა ქვეყნებმა, ასევე აშშ-მ და კანადამ მიიღეს ჩარტერული გადაყვანის ამ კლასიკური ტიპის „არასპეციალიზებული ჯგუფის“ ტიპის ჩარტერული გადაყვანით თანდათანობით შეცვლაზე მიმართული ზომები და ისინი, 1973 წელს, შემოიღეს ჩრდილოეთ ატლანტიკის მარშრუტებზე.

„არასპეციალიზებული ჯგუფის“ ტიპის ჩარტერულ გადაყვანას, კანადასა და საეკის რიგ წევრ სახელმწიფოებში, უწოდეს „წინასწარ დაჯავშნული ჩარტერი“, ხოლო აშშ-ში – „ჯგუფური მოგზაურობის ჩარტერი“. ამ სახის ჩარტერული გადაყვანების ძირითადი პირობაა გაფრენამდე 60 დღით ადრე მანც, 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 წინასწარ იჯავშნება მაშინ, როცა მეორე ტიპის ჩარტერის შესრულებისას ძირითად მოთხოვნას წინასწარი გადახდა წარმოადგენს. 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 ჩარტერული გადაყვანა წარმოადგენს ტურისტული ჯგუფის „ორ გზობაზე“ მიმართულებით ან „წრიულ“ გადაყვანას, რომელიც ტურის ნაწილია და, სადაც გადაყვანის გარდა, გათვალისწინებულია მომსახურების სხვა სახეობის გაწევა (სასტუმრო, კვება, სახმელეთო გადაყვანა და ა.შ.). ეს ტიპი ყალიბდება ტურის ორგანიზატორის მიერ და ანაზღაურდება გამგზავრების წინ.

ხმელთაშუაზღვის რეგიონში „ინკლუზივ ტურის“ ტიპის ევროპულ-ჩარტერული გადაყვანა უძველესი და უპირატესი ფორმაა. ევროპაში ამ ტიპის გადაყვანის მარეგულირებელი წესები უფრო ლიბერალურია, ვიდრე ამ ტიპის ჩარტერული გადაყვანის ტრანს-ატლანტიკური ნაირსახეობისათვის მიღებული პირობები, რომლებიც ითვალისწინებს მინიმალური დროით გაჩერებას, ჯგუფის მინიმალურ რაოდენობას.

პირადი მიზნებით განხორციელებული ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელი ეროვნული წესები, სხვა ტიპის ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის წესებთან შედარებით, საკმაოდ განსხვავდება. ამ ტიპის ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის შესასრულებლად საჭიროა, რომ დაფრახტვა<sup>2</sup> მოხდეს საკუთარი მგზავრებისა და ტვირთის გადასაყვან-გადასაზიდვად, იმ პირობით, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის ღირებულება, პირდაპირ თუ არა-პირდაპირ, მგზავრებს შორის არ განაწილდეს.

არსებობს სხვა ტიპის ჩარტერული გადაყვანა. „სპეციალიზებული ჯგუფის“ ტიპის ჩარტერული გადაყვანის ნაირსახეობაა სტუდენტური ჩარტერული გადაყვანა, რომლის დროსაც საჰაერო ხომალდის მთელი ტევადობა იფრახტება უმაღლესი სასწავლო დაწესებულების დღის განყოფილების სტუდენტებისა და, ასაკის გარკვეული შეზღუდვებით,

<sup>2</sup> ფრახტი (გერმ.- fracht) 1. გემით გადაზიდვის ქირა, საფასური; 2. დაქირავებული (დაფრახტული) გემით გადაზიდული ტვირთი, იქვე, გვ. 535.

საშუალო სკოლის მოსწავლეთა გადასაყვანად. ამ ტიპის ჩარტერის შესრულება ნებადართულია მრავალ სახელმწიფოში.

საკმაოდ გავრცელებული სახეობაა განსაკუთრებული ღონისძიებასთან დაკავშირებული ჩარტერული გადაყვანა, რომელიც ნებადართულია იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის, პირველი ტიპის ჩარტერული გადაყვანის მიხედვით წინასწარი დაჯავშნის პირობის შესრულების შესაძლებლობა და საჭაერო ზომადლი დაიქირაება სპორტული, კულტურული, პროფესიული ხასიათის მასობრივი მივლინების ადგილას ჯგუფის გადასაყვანად.

ამ ტიპის ჩარტერულ გადაყვანას განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა აეროფლოტისათვის, 1980 წელს მოსკოვის ოლიმპიური თამაშების ჩატარების პერიოდში.

სატვირთო ჩარტერული გადაზიდვები, ჩვეულებრივ, სრულდება პირადი მიზნებით ჩარტერის მიმართ გამოყენებული წესების შესაბამისად, მაგრამ, რიგ სახელმწიფოებში, არის სპეციალური წესები. თითქმის ყველა სახელმწიფოში მგზავრებისა და ტვირთის ერთობლივი გადაყვანა-გადაზიდვა აკრძალულია.

ზოგიერთ სახელმწიფოში ნებადართულია დანაწევრებული და შერეული ჩარტერული გადაყვანა, ე.ი. ერთი თვითმფრინავით ერთზე მეტი ჯგუფის ან სხვადასხვა ტიპის ჩარტერული გადაყვანის მოთხოვნების შესაძლო ჯგუფების გადაყვანის განხორციელება.

ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელი ეროვნული წესების ერთგვაროვნება და ტიპების გამიჯვნის კრიტერიუმების უქონლობა აძნელებს ამ წესების შესრულებაზე ზედამხედველობას, აქედან გამომდინარე ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების განმასხორციელებელი ავიაკომპანიების მხრიდან ხშირია მათი დარღვევები, რაც, თავის მხრივ, აბრკოლებს მთლიანად საავიაციო გადაყვანა-გადაზიდვების განვითარებას. ამასთან დაკავშირებით, განსაკუთრებით გამართლებულად და სასარგებლოდ გვესახება ზოგიერთი სახელმწიფოს ძალიანხმევა, რომელიც მიმართულია ასეთი წესების უნიფიკაციაზე.

მაგრამ, მეორე მხრივ, აღინიშნება ჩარტერული რეისების მიმართ, ოდესღაც ერთობ მკაცრი, მოთხოვნების შესუსტების ტენდენცია.

საქართველოს „საჭაერო კოდექსი“ შეიცავს შემდეგი შინაარსის 64-ე მუხლს: „ჩარტერის მიხედვით ერთი მხარე (გამქირავებელი) განსაზღვრულ საფასურად გადასცემს მეორე მხარეს (დამქირავებელს) ერთი ან რამდენიმე საჭაერო ზომადლის მთლიან ტევალობას ან მის ნაწილს, ერთ ან რამდენიმე რეისზე მგზავრების გადაყვანის, ბარვისა და ტვირთის გადაზიდვისათვის ან სხვა მიზნებისათვის“.

არავითარ სხვა განსაკუთრებულ ნორმებს, რომლებიც ეხება ჩარტერულ გადაყვანა-გადაზიდვებს, კოდექსი არ შეიცავს. მაშასადამე, ისინი რეგულირდება ზოგადი ნორმებით, რომლებიც ყველა გადაყვანა-გადაზიდვებს შეეხება.

#### გამოყენებული ლიტერატურა:

1. საერთაშორისო საჭაერო ტრანსპორტის რეგულირების სახელმძღვანელო (ikao-DOC 9626 1996 წ.).
2. უმაღლესი კომერციული სკოლა „ავიაბიზნესი“, საინსტრუქციო მასალა (ქ. მოსკოვი, 2000წ.).