

საქართველოს იურისტთა კავშირი
GEORGIAN LAWYERS' UNION

СОЮЗ ЮРИСТОВ ГРУЗИИ

სამართალი

LAW



ПРАВО

ISSN 0868-4537

№ 3-4
2004

მეცნიერება
კუბლიცისტიკა
პრაქტიკა

SCIENCE
PUBLICISM
PRACTICE

НАУКА
ПУБЛИЦИСТИКА
ПРАКТИКА

საქართველო, თბილისი
GEORGIA, TBILISI
ГРУЗИЯ, ТБИЛИСИ

დავით გეფერიაძე

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროები

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

ყველა აღნიშნული საბუთი გაუქმდა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის მიღებით, რომელიც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის სფეროში ძირითადი დოკუმენტია და რომელიც 1947 წლის 4 აპრილს ამოქმედდა. ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილეა 189 სახელმწიფო (აქ და შემდეგ, ხელშეკრულებების მონაწილეთა რაოდენობა მოყვანილია 2002 წლის I იანვრის მდგომარეობის მიხედვით). ჩიკაგოს კონვენციის II ნაწილი შეიცავს იკაოს საწესდებო დებულებებს.

1944 წელს, ასევე, მიღებულ იქნა ტრანზიტის, ან „ჰაერის ორი თავისუფლების“ შესახებ შეთანხმება, რომელიც 112 მონაწილეს ითვლის, და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის, ან „ჰაერის ხუთი თავისუფლების“ შესახებ შეთანხმება, რომელიც 11 მონაწილეს ითვლის.

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის დიდი ნორმატიული მასივი წარმოდგენილია, ეგრეთ წოდებული, „ვარშავის სისტემის“ საბუთებით, რომლებიც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს ეხება. ამ სისტემის საფუძველია კონვენცია „ზოგიერთი წესების უნიფიკაციის შესახებ“, რომელიც 1929 წლის სართაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (ცნობილია როგორც 1929 წ. ვარშავის კონვენცია; ამოქმედდა 1933 წ. 13 მარტს; 140 მონაწილე) ეხება. ეს კონვენცია ადგენს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ბრალეული პასუხისმგებლობის პრინციპს მგზავრის

სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების, ტვირთის (ფოსტის, ბარგის, ხელბარგის) დაზიანების ან დაკარგვისთვის ანდა გადაყვანა-გადაზიდვის დაგვიანებისათვის, დადგენილია, ასევე, გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტაციისადმი წაყენებული მოთხოვნები, გადაყვანა-გადაზიდვის პასუხისმგებლობის ფარგლებში: მგზავრის მიმართ 125 ათასი პუნკარეს ოქროს ფრანკი, რაც დაახლოებით უდრის აშშ-ს 10.000 დოლარს, ტვირთისა და ბარგის თითოეული კილოგრამისათვის - 250 ფრანკი და მგზავრის ხელბარგის მიმართ 5 ათასი ფრანკი.

1955 წელს ხელი მოეწერა ვარშავის კონვენციის ოქმს, რომლითაც პასუხისმგებლობის ფარგლები ორჯერ გაიზარდა (1955 წ. ჰაავის ოქმი ამოქმედდა 1963 წ. 1 აგვისტოს; 121 მონაწილე). 1961 წელს დაიდო კონვენცია, რომელიც ეხება ხელშეკრულებით გათვალისწინებული გადაყვანა-გადამზიდვისაგან განსხვავებული სხვა პირის მიერ გადაყვანა-გადაზიდვის შესრულებას (1961 წ. გვადალაჰარას კონვენცია ამოქმედდა 1964 წ. 1 მაისს; 75 მონაწილე). 1971 წელს ხელი მოეწერა 1955 წლის ჰაავის ოქმით შეცვლილ 1929 წლის ვარშავის კონვენციის დამატებით ოქმს (1971 წ. გვატემალის ოქმი, რომლითაც შემოღებულია გადაყვანა - გადაზიდვის ობიექტური პასუხისმგებლობის პრინციპი; პასუხისმგებლობის ზღვარი დგინდება ოქმის მიღების დროისათვის აშშ-ს 100 ათასი დოლარით ან, 1999 წ. 1 იანვრის მდგომარეობით, დაახლოებით აშშ-ს 150 ათასი დოლარით. რატიფიცირებულია 11 სახელმწიფოს მიერ. ამოქმედებისათვის საჭიროა 30 ქვეყნის რატიფიკაცია).

1975 წელს მონრეალში ხელი მოეწერა ვარშავის სისტემის აღნიშნული საბუთის ოთხ ოქმს: 1929 წლის ვარშავის კონვენციის №1 მონრეალის ოქმი, რომელმაც შეცვალა ბოლო საანგარიშსწორებო ერთეული - ფრანკი „სესხების სპეციალური უფლებების“ (SDR-Special Drawing Rights) პირობითი

ერთეულით, ამოქმედდა 1966 წ. 15 თებერვალს, 34 მონაწილე; 1955 წლის ჰაავის ოქმით შეცვლილი 1929 წლის ვარშავის კონვენციის მსგავსი ხასიათის №2 მონრეალის ოქმი (ამოქმედდა 1996 წ. 15 თებერვალს, 34 მონაწილე); 1971 წლის გვატემალის ოქმით შეცვლილი 1929 წლის ვარშავის კონვენციის მსგავსი ხასიათის №3 მონრეალის ოქმი (22 რატიფიკაცია; ამოქმედებისათვის საჭიროა 30 რატიფიკაცია); 1955 წლის ჰაავის ოქმით შეცვლილი 1929 წლის ვარშავის კონვენციის №4 მონრეალის ოქმი (შემოღებულია გადაწყვეტილების მიხედვით ობიექტური პასუხისმგებლობის პრინციპი; 28 რატიფიკაცია; ამოქმედებისათვის საჭიროა 30 ქვეყნის რატიფიკაცია).

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

1948 წელს დაიდო საპარტალი ხომალდზე უფლების აღიარების შესახებ კონვენცია (1948 წ. აგვისტოს, 76 მონაწილე).

1952 წელს დაიდო კონვენცია უცხოური სამხედრო ხომალდის მიერ შესაძლებელი პირებისთვის მიწაზე მიყენებული ზიანის ანაზღაურების შესახებ (1952 წ. რომის კონვენცია, ამოქმედდა 1958 წლის 4 თებერვალს, 40 მონაწილე. შეცვალა 1933 წ. რომის კონვენცია და მისი 1938 წ. ბრიუსელის ოქმი). 1978 წელს მიღებულ იქნა 1952 წლის რომის კონვენციის დამატებითი ოქმი (1978 წ. მონრეალის ოქმი, 3 რატიფიკაცია; ამოქმედებისათვის საჭიროა 5 ქვეყნის რატიფიკაცია).

სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაში უკანონო ჩარევის აქტებთან (უჩა) ბრძოლის სფეროში ჩამოყალიბდა საბუთების შემდეგი სისტემა: 1963 წლის კონვენცია საპარტალი ხომალდზე სამართალდარღვევებისა და ზოგიერთი სხვა აქტის შესახებ (1963 წ. ტოკიოს კონვენცია, ამოქმედდა 1969 წ. 4 დეკემბერს, 162 მონაწილე); 1970 წლის საპარტალი ხომალდების უკანონოდ ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის შესახებ კონვენცია (1930 წ. ჰაავის კონვენცია, ამოქმედდა 1971 წ. 14 ოქტომბერს, 163 მონაწილე); 1971 წლის კონვენცია სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ (1971 წ. მონრეალის კონვენცია, ამოქმედდა 1973 წ. 26 იანვარს, 164 მონაწილე); 1971 წლის მონრეალის კონვენციის დამატებითი 1988 წლის ოქმი საერთაშორისო ფრენების მომსახურე აეროპორტებში უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ (1988 წ. მონრეალის ოქმი ამოქმედდა 1989 წ. 6 აგვისტოს, 75 მონაწილე); 1991 წლის კონვენცია მიზნით პლასტიკური ასაფეთქებელი ნივთიერების აღმოჩენის შესახებ (31 რატიფიკაცია, ამოქმედებისათვის საჭიროა 35 ქვეყნის რატიფიკაცია).

1992 წელს ხელი მოეწერა ხელშეკრულებას ღია ცის შესახებ, რომელიც ითვალისწინებს მონაწილე სახელმწიფოების სამხედრო საჰაერო ხომალდების ერთმანეთის ტერიტორიაზე ფრენების შესრულებას (დადგენილი კვოტების შესაბამისად) „ნდობის ზონების“ და სახმელეთო ობიექტების ფოტოგრაფირების კონტექსტში. არ ამოქმედდა.

საერთაშორისო საპარტალი სამართალში მოქმედებს რიგი რევიზიული ხელშეკრულება, მაგალითად, 1956 წლის შეთანხმება ევროპაში არარეგულარული საჰაერო მიმოსვლის შესახებ. დსთ-ს ფარგლებში დადებულია 1991 წლის შეთანხმება ავიაციისა და საპარტალი სივრცის გამოყენების შესახებ და ასევე ზოგიერთი სხვა ხელშეკრულება. საერთაშორისო საპარტალი სამართალის დიდი ნორმატიული მასივი წარმოდგენილია საპარტალი მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი სამთავრობათაშორისო შეთანხმებებით.

იკაოს სტანდარტები და რეკომენდაციები (სარპს) მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის 18 დანართში, სააერონავიაციო მომსახურების პროცედურებში, დამატებით აერონავიაციო პროცედურებში და სარეკომენდაციო ნორმების შემცველ სხვა საბუთებში. ჩიკაგოს კონვენციის 2 დანართში მოცემულია ფრენის წესები (მხოლოდ ღია ზღვის თავზე ფრენების მიმართ), საბორტო ჟურნალებისადმი წაყენებული მოთხოვნებისა, ეკიპაჟის მოწოდების აღიარებისა და საფრენად ვარგისობის მოწოდების დადასტურების გარდა, აღნიშნულ სტანდარტებს სახელმწიფოები იცავენ თავის შეხედულებისამებრ.

იურიდიულ ლიტერატურაში გვხვდება თვალსაზრისი იკაოს ყველა ტექნიკური რეგლამენტის ვითომცდა სახელშეკრულებლო (განსაკუთრებული) ბუნების შესახებ. მაგრამ, ჩიკაგოს კონვენციის 37-ე მუხლის შესაბამისად, იკაოს წევრ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ წარუდგინონ იკაოს საბჭოს ინფორმაცია (სტანდარტებიდან და რეკომენდაციებიდან) რეგლამენტთან ნებისმიერი მონაცემების შეუსაბამობის თაობაზე. ესე იგი, თავისი ეროვნული პრაქტიკიდან გამომდინარე, იკაოს სტანდარტებისა და რეკომენდაციების მხოლოდ როგორც ფრენების, საპარტალი მოძრაობის მართვის, ეკიპაჟის წევრებისათვის მოწოდების გაცემის, კაპიტანის, მარკირებისა და ა.შ. ერთობ მრავალნაირი წესების უნიფიკაციაში სასურველ ორიენტირად. ამასთან ერთად, როგორც საერთაშორისო პრაქტიკა უჩვენებს, არსებითად, ყველა სახელმწიფო ესწრაფვის, რაც შეიძლება მაქსიმალურად გამოიყ-

ენოს იკაოს უმნიშვნელოვანესი სტანდარტები და რეკომენდაციები.

საერთაშორისო ფრენების, ავიაგადაყვანა-გადაზიდვების, საჰაერო მიმოსვლის სრულიად სხვადასხვა საკითხზე სახელმწიფოთაშორისი 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 სახელმწიფოთაშორისო შეთანხმება. თითქმის ყველა ორმხრივი შეთანხმება მოიცავს 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, უნდა მიეკუთვნოს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ექსპლუატაციის საკითხებზე ავიაკომპანიებს შორის შეთანხმებები. იურიდიული ბუნებით, ეს შეთანხმებები

კერძო-სამართლებრივია, მაგრამ ისინი იდება შესაბამისი სახელმწიფოთაშორისო შეთანხმებების განსავითარებლად. ასეთი შეთანხმებები, ერთობლივად, ქმნიან Lex avia არასახელმწიფოთაშორისო 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 აერონავსობისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტს ეხება.

თუმცა, იკაოს საერთაშორისო სტანდარტები არ არის მკაცრად სავალდებულო და სახელმწიფოებს უფლება აქვთ, საკუთარი შეხედულებისამებრ, გამოიყენონ ან არ გამოიყენონ ისინი საკუთარ ეროვნულ პრაქტიკაში, მაგრამ მათში ჩადებული, სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო გამოცდილებაზე დაფუძნებული, უსაფრთხოების მოთხოვნები სახელმწიფოებს აიძულებს ისინი ფართოდ გამოიყენონ. რეალურად, სწორედ ჩიკაგოს კონვენციითა და მისი 18 დანართით განისაზღვრება მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობა, უსაფრთხო და მოწესრიგებული განვითარება.

გამოყენებული ლიტერატურა:

„მოქმედი საერთაშორისო სამართალი“, 3 ტომი. ტ. 1, მოსკოვი, 1999.