



**შპს გურამ თავართქილაძის სახელობის თბილისის
სასწავლო უნივერსიტეტი**

სამართლის ფაკულტეტი
კერძო სამართლის სამაგისტრო პროგრამა

საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირება

ნაშრომი შესრულებულია სამართლის მაგისტრის
აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად

სტუდენტი:

გიორგი გალუსტიანი

ნაშრომის ხელმძღვანელი:

პროფესორი

რომან შენგელია

თბილისი

2021

შინაარსი

ანოტაცია-----	3
Anotation-----	4
შესავალი-----	5
თავი I. ლიტერატურის მიმოხილვა-----	8
თავი II. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგადი დახასიათება-----	10
2.1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის წარმოშობა და განვითარება-----	10
2.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის დამახასიათებელი თავისებურებები ----	15
2.3. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა კლასიფიკაცია-----	18
თავი III. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი საფუძვლები -----	22
3.1. საერთაშორისო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირების ზოგადი დახასიათება -----	22
3.2. ჩიკაგოს კონვენცია-----	25
3.3. ვარშავის კონვენცია-----	28
3.4. მონრეალის კონვენცია-----	30
თავი IV. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობები საქართველოში----	32
4.1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების წარმოშობა და განვითარება საქართველოში-----	32
4.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების სამართლებრივი რეგულირება ქართული კანონმდებლობით-----	36
თავი V. საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია კოვიდ-19-ს პანდემიის ფონზე-----	39
თავი VI. კვლევის შედეგები -----	43
დანართები -----	46
დასკვნა -----	50
გამოყენებული ლიტერატურა -----	52

ანოტაცია

საჰაერო ტრანსპორტირება არის მგზავრებისა და ბარგის გადაყვანა-გადიზდვა, რომელიც ხორციელდება თვითმფრინავით, ფიქსირებული გადასახადით.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლები, როგორც რეგულარული, ასევე არარეგულარული, ხორციელდება მგზავრის, ბარგის, ტვირთისა და საფოსტო გზავნილის გადაზიდვის მიზნით, აქვთ კომერციული ხასიათი.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირებას არეგულირებს საერთაშორისო კონვენციები - ჩიკაგოს, ვარშავის და მონრეალის, ხოლო რეგიონულს - შიდა სახელმწიფოებრივი კოდექსები და ნორამტიული აქტები, რომლებიც საერთაშორისო სტანდარტებთან ჰარმონიზაციაშია.

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებას არის ძირითადი ხელშეკრულება, რომელიც ასრულებს მატერიალური აქტივების გადაადგილებასთან დაკავშირებულ მთავარ ამოცანებს, ხელს უწყობს პროდუქტის მომხმარებლისთვის მიწოდების ვალდებულებების შესრულებას.

საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანას და ტვირთის გადაზიდვას არეგულირებს 1997 წელს მიღებული საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი და 1996 წელს მიღებული საჰაერო კოდექსი.

დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, დროის მოკლე მონაკვეთში საქართველომ ვერ შეძლო საბოლოოდ მოეწესრიგებინა მთელი რიგი საკითხები სამოქალაქო ავიაციის დარგში, მაგრამ როგორც ეკონომიკის ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი დარგი, საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტი დღეს მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ქვეყნის სავაჭრო-სამეურნეო და მოსახლეობის მომსახურების სფეროში.

კორონავირუსის პანდემიამ დიდი დარტყმა მიაყენა საავიაციო ინდუსტრიას. საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციები პროგნოზირებენ, რომ ავიაცი 2019 წლის ნიშნულს დაუბრუნდება 2024 წელს, თუმცა სიტუაცია ყოველდღიურად გამოუჯობებს მდის და არ არის გამორიცხული, რომ ძველ და აქტიურ ნიშნულს უფრო მალე დაუბრუნდეთ. წელს ბევრი ავიაკომპანია დაუბრუნდა ბაზარს.

Anotation

Air transportation is the transportation of passengers and luggage, which is carried out by plane, with a fixed fee.

International air traffic, both regular and irregular, is carried out for the purpose of transporting passengers, luggage, cargo and mail, and is of a commercial nature.

International air transportation is regulated by international conventions - Chicago, Warsaw and Montreal, and regional - by domestic state codes and regulations that are in line with international standards.

A cargo contract is a basic contract that performs the main tasks related to the movement of tangible assets, facilitating the fulfillment of delivery obligations to the customer of the product.

Transportation of passengers and cargo by air in Georgia is regulated by the Civil Code of Georgia adopted in 1997 and the Air Code adopted in 1996.

After gaining independence, in a short period of time Georgia was not able to finally settle a number of issues in the field of civil aviation, but as an important sector of the economic infrastructure, Georgian air transport today plays an important role in the country's trade and public services.

The coronavirus pandemic has dealt a huge blow to the aviation industry. International aviation organizations predict that aviation will return to the 2019 mark in 2024, however the situation is improving daily and it is possible that we will return to the old and active mark sooner. Many airlines have returned to the market this year.

შესავალი

მსოფლიო საჰაერო ტრანსპორტი რთული მულტიფაქტორული სისტემაა, რომელიც შედგება მუდმივად ურთიერთქმედი და ურთიერთდამოკიდებული ნაწილებისგან, რომლებიც ქმნიან ერთ მთლიანობას: ამ სისტემის ძირითადი კომპონენტები საგნების შემადგენლობის თვალსაზრისით არის საჰაერო ტრანსპორტის კომპანიები და მსოფლიო აეროპორტები, სახელმწიფო საჰაერო ტრანსპორტის მარეგულირებელი ორგანოები, საერთაშორისო ორგანიზაციები სამოქალაქო ავიაციის სფეროში. მათი ურთიერთქმედება ერთმანეთთან გარე გარემოში რთული და წინააღმდეგობრივია და დიდ გავლენას ახდენს განსახილველი სისტემის საგნების სხვა ნაწილის, კერძოდ კი მომხმარებლების - მგზავრების ინტერესებზე, უფლებებსა და მოვალეობებზე. მგზავრებისა და ბარგის საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა არა მხოლოდ მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს სატრანსპორტო ორგანიზაციების საქმიანობაში, არამედ განსაზღვრავს მათ წონას (რეიტინგს) ამგვარი სამეწარმეო საქმიანობის მონაწილეებში: რაც უფრო დიდია საერთაშორისო გადაზიდვების მასშტაბი, მით უფრო დიდია შესაბამისი საწარმო და შესაბამისად, უფრო მაღალია მისი რეპუტაცია.

თემის აქტუალობა. სამოქალაქო ავიაცია, როგორც საერთაშორისო მასშტაბით, ისე ქართული, განიცდის ყველაზე მნიშვნელოვან ცვლილებებს. გლობალიზაცია, დერეგულაცია, საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ურთიერთობების ლიბერალიზაცია, კომპანიების გაერთიანება და საერთაშორისო კავშირების ფორმირება, თანამშრომლობის სამართლებრივი ჩარჩოს გაფართოება ორმხრივი შეთანხმებების სახით, ავიაკომპანიებისა და აეროპორტების პრივატიზება, მოქმედი კანონმდებლობის ცვლილება და მცდელობები გააუმჯობესოს სამართლებრივი რეგულირების მექანიზმი საჰაერო ხომალდის მგზავრების უფლებების დაცვის თვალსაზრისით,

საერთაშორისო ტრანსპორტირების სფეროში ინდივიდუალური ურთიერთობების განხორციელების ახალი ფორმების განხორციელება - ეს მხოლოდ რამდენიმე ფაქტორია, რომლებიც ექვემდებარება აყენებს დადგენილ ნორმებსა და პრაქტიკას ამ ინდუსტრიაში ბიზნესის წარმოებასა და მენეჯმენტში, არა მხოლოდ ჩვენს ქვეყანაში, არამედ მთელ მსოფლიოში. გამოიკვეთა სერიოზული ძვრები ავიაკომპანიების დამოკიდებულებაში მგზავრების მიმართ, რაც გამოწვეულია როგორც კონკურენციით, ასევე სიახლეებით მოქმედ კანონმდებლობაში და პრაქტიკაში.

კვლევის მიზანია საერთაშორისო კერძო სამართლის ასპექტში თეორიული განვითარება მგზავრებისა და ბარგის საერთაშორისო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულების გაგებისა; მისი რეგულირების სისტემა და, შესაბამისად, მეცნიერებაში არსებული ხარვეზების აღმოფხვრა.

საერთაშორისო სამართლის, აგრეთვე კონტრაქტის, მგზავრისა და ბარგის საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის კონცეფციის, არსისა და მახასიათებლების იდენტიფიკაცია.

კვლევის ამოცანა. აღნიშნული მიზნის მიღწევამ განსაზღვრა შემდეგი ამოცანების ფორმულირება და გადაწყვეტა:

- საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის” კონცეფციის შესწავლა;

- მგზავრისა და გადამზიდველის იურიდიულ სტატუსთან დაკავშირებული სამართლებრივი რეგულირების სისტემის ყოვლისმომცველი ანალიზი, მათ შორის მხარეთა პასუხისმგებლობის პრობლემები და შესაბამისი ეროვნული და საერთაშორისო იურიდიული იერარქიის დამყარება, კანონთა კონფლიქტი და არსებითი წესები;

- საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების, ბარგის და მისი კომპონენტების ხელშეკრულების სამართლებრივი რეგულირების სისტემის შემუშავება: საერთაშორისო ხელშეკრულება და ეროვნული სამართლებრივი აქტი, როგორც ურთიერთდაკავშირებული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირების წყაროები;

- საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირების ნორმების ანალიზი საქართველოში;

- წინადადებების ფორმულირება ურთიერთობების ამჟამინდელი რეგულირების

კვლევის საგანია სამოქალაქო კანონმდებლობის ნორმები და აქტები და საერთაშორისო ხელშეკრულებების დებულებები, რომლებიც ეხება საქართველოს და სხვა სახელმწიფოების კერძო საერთაშორისო სამართალს, აგრეთვე პასუხისმგებლობა საერთაშორისო ხელშეკრულების, საერთაშორისო საჰაერო მომსახურების ფუნქციონირების სფეროში ამგვარი ხელშეკრულების პირობების შეუსრულებლობისთვის.

კვლევის მეთოდოლოგიური საფუძველი. კვლევის ჩატარების პროცესში გამოყენებულ იქნა საგნის გააზრების ზოგადი სამეცნიერო და სპეციალური მეთოდები, ტრადიციულად დაკავშირებული იურიდიული მეცნიერების მეთოდოლოგიურ აპარატთან: დიალექტიკურ-მატერიალისტური, ისტორიული თვალსაზრისით.

ნაშრომის, შესწავლის საგნიდან გამომდინარე, გამოყენებულია კვლევის სხვადასხვა მეთოდები:

- შედარებითი - რათა უკეთ გაგვეაზრებინა ევროკავშირი წევრი ქვეყნების სამართლის ნორმები და სასამართლო პრაქტიკა;

- ისტორიული მეთოდი - ისტორიულად გაანალიზდა ევროპის კავშირის სამართლებრივი ნორმების განვითარების ისტორიული ანალიზი, მათი თავისებურებების თვალსაჩინოებისათვის.

ნაშრომის სტრუქტურა. ნაშრომი შედგება შესავლის, ექვსი თავისა, ცხრა ქვეთავის და დასკვნისაგან. მას ახლას გამყენებული ლიტერატურის ნუსხა და დანართები.

თავი I. ლიტერატურის მიმოხილვა

სამოქალაქო ავიაცია, მგზავრების გადაყვანა, ბარგის გადატანა და ტვირთის გადაზიდვა დღეს თანამედროვე გლობალურ მსოფლიოში საკმაოდ აქტუალური საკითხია, თუმცა, აღსანიშნავია, რომ არც ქართულ და არც უცხოურ სამეცნიერო ლიტერატურაში ამაზე ფუნდამენტური ნაშრომები, მით უმეტეს, მონოგრაფიები, არ მოიპოვება. განსაკუთრებულ პრობლემას ქმნის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამართალში ლიტერატურის სიმცირე.

ნაშრომში გამოყენებულია როგორც ქართველი, ისე უცხოელი ავტორების ნაშრომები. ქართველებიდან აღსანიშნავია დავით გეფერიძის, შორენა გაბიჩვაძის და თამარ ვეფხვაძის ნაშრომები.

შორენა გაბიჩვაძის სადისერტაციო ნაშრომი „საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება (სადისერტაციო ნაშრომი), თბ., 2012.

ნაშრომში შესწავლილია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით გათვალისწინებული კერძო სამართლის ის ინსტიტუტები, რომლებიც სატრანსპორტო გადაყვანა-გადაზიდვას უკავშირდება.

ნაშრომი შედგება ექვსი თავისგან. მასში განხილულია საკითხები: დახასიათებულია საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის დახასიათება; საჰაერო ტრანსპორტის წარმოშობისა და განვითარების ისტორია როგორც მსოფლიოში, ისე საქართველოში; საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის გადატანის და ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი საფუძვლები; საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების არსი, სახეები, პირობები, ხელშეკრულების დადების ფორმები, პრეზუმცია, ხელშეკრულების მხარეების უფლება-მოვალეობები და სამოქალაქო პასუხისმგებლობა და სახელშეკრულებო ურთიერთობაში დავის გადაწყვეტის საკითხი.

შორენა გაბიჩვაძის ნაშრომი წარმოადგენს საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადატანის კერძო სამართლებრივ ურთიერთობაში პირველ სიღრმისეულ მეცნიერულ წვდომას საქართველოში.

მეორე ნაშრომი, რომელიც ჩვენს კვლევაშია გამოყენებული არის დავით გეფერიძის დისერტაცია „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები“, თბ., 2009. მასში მოცემულია „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ზოგადი დახასიათება, ვარშავის და მონრეალის კონვენციები.

დავით გეფერიძის აღნიშნულ ნაშრომში ყურადღება გამახვილებულია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების როგორც საერთაშორისო, ისე რეგიონული მიმართულებებზე. ყველა სახელმწიფომ გამოაცხადა სუვერენიტეტი საკუთარ საჰაერო სივრცეზე და შექმნა საკუთარი საჰაერო კოდექსი, რომელიც შესაბამისობაში უნდა იყოს საერთაშორისო სტანდარტებთან.

მესამე სადისერტაციო ნაშრომი ეკუთვნის თამარ ვეფხვაძეს. ეს არის „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირება საქართველოსა და ევროკავშირის კანონმდებლობის მიხედვით და ჰარმონიზაციის პრობლემები“, თბ., 2015.

ნაშრომი შედგება ოთხი თავისგან. მასში გაანალიზებულია ევროპის ერთიანი სივრცის და ლიბერალიზაციის პოლიტიკა, მოცემულია საერთაშორისო და რეგიონული (ევროპული) საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგადი დახასიათება, მისი განვითარების ტენდენციები და რეგულირების სამართლებრივი ასპექტები. აგრეთვე, განხილულია კონკურენციის როლი ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბებაში; საქართველოს ინტეგრაცია ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში, ევროპული სამართლის ნორმებთან ჰარმონიზაცია; საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეკრულების სამართლებრივი ასპექტები, ხელშეკრულების დადება და ფორმა, განსაზღვრულია საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეკრულების მონაწილეთა სამართლებრივი სტატუსი და სტანდარტული პირობები და სხვ.

ევროკავშირის საჰაერო სამართალს ეძღვნება რ. შმიდტის, ე. გიემულას, მ. ბართლიკის, პ. დემსპის მ. ზებინსკის, ქ. შიფრინის და სხვათა შრომები.

ევროკავშირის კერძო სამართლის შესახებ კვლევები ეკუთვნის ბ.ზოიძეს, გ. გაბრიჩიძეს, ფ.კაფაგის, გ.ქუმინგის, მ. ფრეუდენზას, ჯ. გორდლის, ჰ.კოტცის, ა.ფლესნერის, ქ.ელიოტის, ფ.ქვინის, ჰ.ვ.მიქლინზის, გ.მონესის, ჯ.თონეს, რ.ქვინტერის, რ.სელფონგრინის, ა.ჰ.თურქის, კ.თვინგ-ფლესნერის, მ.ვრანქენის, ა.რ.იუნგის, კ.დ.ბორჩარდტის, პ.პ.ქრაიგის, ნ.ფოსტერის, ლ.ეტინის და სხვათა ნაშრომები. მათში განხილულია ევროპის გაერთიანების/ევროპის კავშირის შექმნის ისტორია, სამართლებრივი ბუნება, ორგანოები, ჰარმონიზაციის საკითხები, კომპეტენციის დანაწილება ევროკავშირსა და წევრ სახელმწიფოებს შორის, ერთიანი ბაზარი, ჰარმონიზაციის თვითმყოფადი მხარე და მისი ზემოქმედება კერძო სამართალზე და სხვა.

კვლევისას გამოყენებულია საერთაშორისო სამართლის ნორმები საჰაერო გადაყვანა-გადატანასთან დაკავშირებით, კერძოდ, ჩიკაგოს, ვარშავის და მორლენის კონვენციები. აგრეთვე, საქართველოს საჰაერო კოდექსი და საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი.

კვლევისას გამოყენებულია როგორც ქართული, ისე უცხოური ინტერნეტმასალა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებით. მაგალითად, რუსი მეცნიერების უ. რუდიაგას და ა. სმირნოვას ნაშრომები და მთელი რიგი უცხოური საიტები.

თავი II. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის

ზოგადი დახასიათება

2.1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის

წარმოშობა და განვითარება

საჰაერო ტრანსპორტირება არის მეზავრებისა და ბარგის გადაზიდვა-გადაყვანა, რომელიც ხორციელდება საავიაციო საწარმოების მიერ თვითმფრინავით ფიქსირებული გადასახადით, აგრეთვე გადამზიდველის სახმელეთო ტრანსპორტით.

საფრენი აპარატების პირველი ისტორიული ხსენება ჯერ კიდევ ძველ ინდურ ლიტერატურაში იყო. იგი აღწერს ჰიპოთეტურ საფრენი აპარატებს - ვიმანებს. თითქმის ყველა ხალხის ფოლკლორში ნახსენებია საფრენი აპარატები, მაგალითად მფრინავი ხალიჩა ან სტუპა, რომელშიც ბაბა იაგა დაფრინავდა.

ჯერ კიდევ 1483 წელს ლეონარდო და ვინჩმა შექმნა პირველი თვითმფრინავი, თუმცა ადამიანებმა ცაში ასვლა მხოლოდ სამი საუკუნის შემდეგ შეძლეს, და ყველაფერი დაიწყო ქარისგან გაბერილი ბუმბუტებით.

ძმებმა მონტგოლფიერებმა მფრინავ ჟან-ფრანკოსთან ერთად დაიწყეს ახალი ერა ჰაერის დაპყრობაში. მათი ბუმბუტი დიდად არ განსხვავდებოდა თანამედროვე მოდელებისგან. მისი წარმატებული გამოცდა დაფიქსირდა 1783 წელს.¹

პირველი შემმოწმებელი, რომელმაც მოიფიქრა ცალკეული ძრავით და ფიქსირებული ფრთით მფრინავი დანაყოფის სრულფასოვანი კონცეფცია, იყო ინგლისელი ჯორჯ კეილი. მისი ნამუშევრები მე-18 საუკუნის ბოლოს თარიღდება.

კეილიმ მოვლენების განვითარება დაიწყო 1796 წელს, როდესაც მან აქტიურად დაიწყო ფრინველების ფრენის შესწავლა. 1799 წელს დაამზადეს ვერცხლის დისკი, რომელზეც დაამაგრეს მის მიერ გამოგონილი თვითმფრინავი, ხოლო დისკის უკანა მხარეს გამოსახული იყო ძალის დიაგრამა, რომელიც ფრენის საშუალებას იძლეოდა. დისკზე დამაგრებული მოწყობილობა ძალიან ჰგავდა ნავს, მაგრამ მას მაინც ჰქონდა თვითმფრინავის ძირითადი ნაწილები. ამდენად, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ჯორჯ კეილი არის პირველი, რომელიც ფიქრობდა თვითმფრინავის ყველა მთავარ დეტალზე.²

¹ История развития воздушного транспорта <https://uznayvse.ru/interesting-facts/istoriya-razvitiya-vozdushnogo-transporta.html> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

² Кто изобрел самолет? Кто создал самолет? Кто придумал самолет? <https://avia.pro/blog/kto-sozdal-samolet> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

თვითმფრინავის შექმნის იდეამ მეტ-ნაკლებად რეალური კონტურები მიიღო მე-19 საუკუნის შუა ხანებში. იდეის განსახორციელებლად საკმარისი არ იყო თეორიული დასაბუთება და რაც მთავარია მსუბუქი და საკმარისად ძლიერი ძრავა. პირველი თვითმფრინავის ფრენა შესაძლებელი გახდა ბენზინის შიდაწვის ძრავის გამოგონების შემდეგ.

განმეორებით განხორციელდა მცდელობები ძრავის დაყენებაზე საჰაერო ბურთზე, ისე რომ მხოლოდ ქარზე არ ყოფილიყო დამოკიდებული. მაგრამ მხოლოდ 1901 წელს ბრაზილიელმა ალბერტო სანტოს-დიუმონმა მოახერხა ბენზინის ძრავის დახმარებით პარიზის გარეუბანზე სიგარის ფორმის მოწყობილობის გადაფრენა. ფრენის მანძილი იმ დროს მხოლოდ 11 კმ იყო.

1914 წელს გერმანელმა ჰანს ბერლინერმა შეძლო ბერლინიდან ურალის მიმართულებით ფრენა. თანდათანობით, ბუმტების იდეა შეცვალა დირიჟაბლებმა, რომლებსაც შეეძლოთ ბორტზე მრავალი ადამიანის აყვანა. უზარმაზარმა ხომალდებმა შეძლეს ოკეანეების გადაკვეთა და დედამიწის გარშემო ფრენაც კი. კერძოდ, ისევე როგორც საჰაერო ხომალდმა „გრაფ ზეპელინი“ 1929 წელს. მოგვიანებით, ეს მფრინავი მოწყობილობები გამოყენებული იქნა სამხედრო საქმეში.

1784 წელს ფრანგებმა ჟ. ბიენვენუემ და ბ. ლონგუამ შეძლეს ვერტმფრენის აგება და ნახევარ საუკუნეზე მეტი ხნის შემდეგ ინგლისელმა კილიმ მოახერხა მოწყობილობის აწევა მიწიდან ერთი მეტრით. მე-20 საუკუნის დასაწყისში ვერტმფრენი ავიდა ორასი მეტრის სიმაღლეზე, მაგრამ ის კვლავ უკონტროლო იყო და მიწასთან იყო მიბმული კაბელებით. და მხოლოდ 30-იანი წლების ბოლოს განხორციელდა მისი ვერტიკალური ფრენა.

XIX საუკუნის მეორე ნახევარში გერმანელი ოტო ლილიენტალმა გამოიგონა „პლანერი“, რასაც შეეწირა გამომგონებლის სიცოცხლე. მხოლოდ 1896 წელს ამერიკელმა გამომგონებლებმა შეცვალეს აპარატის კუდის ნაწილი და ააშენეს ადვილად მართვადი პლანერი. და უკვე XX საუკუნის 30-იანი წლებიდან ეს ინდივიდუალური პლანერები შემოიტანეს მასობრივ წარმოებაში.

თავდაპირველად, მათ იყენებდნენ ომში. თანამედროვე ტექნოლოგიებმა შესაძლებელი გახადა მფრინავების აეროდინამიკური კომპონენტის მნიშვნელოვნად გაუმჯობესება, რომლის წყალობითაც მათი გამოყენება ტურისტული სპორტის ცალკე სახეობად იქცა. სწორედ ამ „გულუბრყვილო“ საფრენი აპარატებით დაინტერესდნენ ძმები რაიტები. როგორც ისტორიამ აჩვენა, ეს ჰობი იყო რეალური თვითმფრინავების გამოგონების წინაპირობა. 1903 წელს აეროპლანი „ფლაიერის“ ძრავაში შიდა წვის ძრავამ ფრენის სიჩქარემ 3 მ/წმ მიაღწია. კიდევ რამდენიმე ათწლეულის შემდეგ, ამ მიღწევას ბევრჯერ გადააჭარებს და თვითმფრინავები გახდა ნომერ პირველი საჰაერო ტრანსპორტი. მიუხედავად იმისა, რომ ძმებმა რაიტებმა არ შექმნეს

პირველი და ექსპერიმენტული თვითმფრინავი, ისინი პირველები იყვნენ, ვინც ფრენა მოახდინეს ჰაერში, რამაც შესაძლებელი გახადა თვითმფრინავების მშენებლობის შემდგომი განვითარება მსოფლიოში.

ტვირთის გადაზიდვა მგზავრებთან ერთად საჰაერო გზით დაიწყო ჯერ კიდევ 1910-იან წლებში, მაგრამ საავიაციო ინდუსტრიის განუვითარებლობისა და არასრულყოფილების გამო იმ დროის თვითმფრინავები (განსაკუთრებით, ძალიან დაბალი საიმედოობა), გავრცელება ვერ ჰპოვა. პერიოდი ორ მსოფლიო ომს შორის სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტირების სწრაფი ზრდით აღინიშნა.

ცხადია, საჰაერო აპარატი შექმნის მარტივი კონსტრუქციისა და ნაკლები შესაძლებლობების გამო, პირველ ეტაპზე გადაყვანა-გადაზიდვის საშუალებად არ მოაზრებოდა. მოგვიანებით მისი დახვეწისა და განვითარების შემდეგ, იგი გამოყენებული იქნა როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის სატრანსპორტო საშუალება.

დღეს ყველასათვის ცნობილია, რომ საჰაერო ტვირთების ტრანსპორტირება პოპულარობას იძენს ბოლო ათწლეულების განმავლობაში. ამას ხელს უწყობს რამდენიმე ფაქტორი: მიწოდების მაღალი სიჩქარე, უსაფრთხოების მაღალი ხარისხი და თვითმფრინავების წარმოების ინტენსიური ზრდა. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების რეგულირება ხდება სამართლებრივი ნორმებით. ამ მხრივ განსაკუთრებით აღსანიშნავია 1911 წელს საფრანგეთში მიღებული საჰაერო გადაადგილების დეკრეტი და აქტი საჰაერო ნავიგაციის შესახებ - დიდ ბრიტანეთში. 1919 წელს პარიზში მიღებული იქნა კონვენცია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების შესახებ

საჰაერო ტრანსპორტირება (საჰაერო ტრანსპორტი) არის ტვირთის ტრანსპორტირებისა და თვითმფრინავების გამოყენებით მგზავრების ტრანსპორტირების მეთოდი.

საჰაერო ტრანსპორტის ყველაზე გავრცელებული ფორმაა, რა თქმა უნდა, თვითმფრინავი. თვითმფრინავებს ყველაზე სწრაფი სიჩქარე აქვთ ყველა სხვა ტიპის საჰაერო ტრანსპორტიდან, ამიტომ ტვირთის გადაზიდვა საჰაერო გზით ყველაზე სწრაფია. გარდა ამისა, თვითმფრინავები იყოფა ჯგუფებად დატვირთვის მოცულობის, ფრენის დიაპაზონისა და სიჩქარის მახასიათებლების მიხედვით.

საჰაერო ტრანსპორტის შემდეგი ყველაზე გავრცელებული ტიპია ვერტმფრენები. აშკარაა, რომ ვერტმფრენებს, ძირითადად იყენებენ მცირე ტვირთების მცირე მანძილზე ტრანსპორტირებისთვის (დაახლოებით 500-1000 კილომეტრი).

მესამე ტიპის საჰაერო ტრანსპორტი სინამდვილეში არის საზღვაო, მაგრამ მას აქვს საჰაერო ტრანსპორტის ფორმა, დიზაინი და გადაადგილების პრინციპი. ეს არის ე.წ. ეკრანოპლანები და სახმელეთო ეფექტის მქონე მანქანები. ისინი ბევრ თვითმფრინავს აჭარბებენ სიჩქარით,

უსაფრთხოებით და გამტარუნარიანობით, მაგრამ მანევრირებით მათ ჩამოუვარდებიან იმის გამო, რომ ამ გემების ფრენის სიმაღლე მხოლოდ რამდენიმე მეტრია. გარდა ამისა, ეკრანოპლანებს არ სჭირდებათ აეროდრომები ან აეროპორტები, მათ შეუძლიათ თითქმის ნებისმიერი წყლის ზედაპირზე დაჯდომა.³

სამგზავრო თვითმფრინავი (კომერციული თვითმფრინავი, ავიალაინერი) არის თვითმფრინავი, რომელიც შექმნილია და აღჭურვილია მგზავრებისა და ბარგის გადასაზიდად. მრავალფუნქციური სატრანსპორტო თვითმფრინავებისგან განსხვავებით, სამგზავრო თვითმფრინავებს აქვთ ცალკეული განყოფილებები ხალხისა და ტვირთის გადასაზიდად, ან საერთოდ არ აქვთ დამატებითი სატვირთო განყოფილება.

საჰაერო ტრანსპორტის საშუალებით საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანა ხორციელდება ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულება - ეს არის ავიაკომპანიასა და მგზავრს შორის დადებული საჰაერო გადაზიდვების მომსახურების მიწოდების საზოგადოებრივი ხელშეკრულება ამ წესებით დადგენილი პირობებით. ხელშეკრულება გაფორმებულად ითვლება მგზავრის მიერ შეკვეთის სწორად და დროულად გადახდის მომენტიდან და მოქმედებს მანამ, სანამ მხარეები არ შეასრულებენ ხელშეკრულებით ნაკისრ ვალდებულებებს.

ტრანსპორტირების პერიოდი მოიცავს:

- მგზავრის გადაყვანისას - დროის მონაკვეთი იმ მომენტიდან, როდესაც მგზავრი შევა აეროპორტის წინსაფარში თვითმფრინავში ჩასასვლელად, იმ მომენტამდე, როდესაც იგი წინსაფარს დატოვებს გადამზიდველის უფლებამოსილი პირების მეთვალყურეობით;

- ბარგის გადაზიდვისთვის - ბარგის გადაზიდვის მიღების მომენტიდან დრო, სანამ იგი არ გადაეცემა ადრესატს ან გადაეცემა სხვა ორგანიზაციის დადგენილი წესების შესაბამისად.

Covid-19 პანდემიამ ძლიერ დააზარალა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა. მკვეთრად შემცირდა სამგზავრო საჰაერო მიმოსვლა. 2020 წლის შედეგების თანახმად, მსოფლიოში საჰაერო ტრანსპორტირების სამგზავრო მიმოსვლა რეკორდულად 66% -ით შემცირდა. საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (IATA) პროგნოზით კრიზისამდე დაბრუნდება მხოლოდ 2023-2024 წლებში იქნება შესაძლებელი, ხოლო შიდა საჰაერო მიმოსვლის აღდგენა შესაძლოა უკვე 2021 წელს მოხდეს, მაგრამ 2019 წლის მაჩვენებელზე ქვემოთ დარჩება. 2021 წელს 2020 წელთან შედარებით 25% ან 2019 წელთან შედარებით 3% დაბალი იქნება. პანდემიას ბევრად ნაკლები გავლენა აქვს ტვირთის გადაზიდვაზე, ვიდრე სამგზავრო

³ Воздушные перевозки грузов <http://www.gruztech.net/article/152> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

მიმოსვლაზე. გარდა ამისა, ზოგიერთმა ავიაკომპანიამ დაიწყო პანდემიის დროს სამგზავრო თვითმფრინავების გამოყენება ტვირთის გადასაზიდად.⁴

სამგზავრო საჰაერო ტრანსპორტირების აღდგენის პროცესი არათანაბარია მსოფლიოს რეგიონებში. უპირველეს ყოვლისა, ეს გამოწვეულია საჰაერო მიმოსვლის შეზღუდვების გავლენაზე ბევრ ქვეყანაში, რომელთა ხელისუფლება აღიარებს კორონავირუსული ინფექციის ახალი აფეთქების შესაძლებლობას. ამის მიუხედავად, მაშინაც კი, თუ ქვეყნები გადაწყვეტენ საზღვრების გახსნას, ფრენების ინტენსივობის ზრდის ყველაზე მნიშვნელოვანი ფაქტორი იქნება მგზავრების ნდობა მათი უსაფრთხოების მიმართ.

საჰაერო მიმოსვლა აზიასა და წყნარი ოკეანეში (APR) და ჩრდილოეთ ამერიკაში ოდნავ უფრო სწრაფად აღდგება, ვიდრე მსოფლიოს სხვა რეგიონებში, აშშ – სა და ჩინეთში შიდა საჰაერო ბაზრის დიდი მოცულობის გამო. აზიისა და წყნარი ოკეანის რეგიონში, IATA- ს მონაცემებით, 14 ივნისს ფრენების რაოდენობა 60% -ით ნაკლებია 1 იანვართან შედარებით, ხოლო ჩრდილოეთ ამერიკაში - 70% -ით. ამავდროულად, აფრიკასა და ლათინურ ამერიკაში, ივნისის შუა რიცხვებში საჰაერო მიმოსვლის ინტენსივობა დაახლოებით 90% -ით ნაკლებია, ვიდრე 1 იანვარს, ხოლო ახლო აღმოსავლეთში და ევროპაში - დაახლოებით 80% -ით.⁵

⁴ Пассажирские авиаперевозки в мире сократились на 66% в 2020 году <https://www.vedomosti.ru/society/news/2021/02/03/856541-passazhirskie-aviaperevozki-v-mire-upali-na-66-v-2020-godu-godu> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

⁵ У. Рудягина. Международные авиаперевозки восстановятся в 2023-2024 гг. — IATA <https://www.argusmedia.com/news/2119133-mezhdunarodnye-aviaperevozki-vosstanoviatsia-v-20232024-gg--iata> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

2.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის დამახასიათებელი თავისებურებები

ნებისმიერი ტიპის ტრანსპორტირების მსგავსად, საჰაერო გზით ტვირთის გადაზიდვას აქვს თავისი გამორჩეული მახასიათებლები. მათი ცოდნა და სწორი გამოყენება მნიშვნელოვნად ამცირებს დროსა და ფინანსურ ხარჯებს საჰაერო ტრანსპორტირების ორგანიზებისას.

საჰაერო ტრანსპორტის თავისებურება, რაც მას ტრანსპორტის სხვა სახეობებისგან განასხვავებს არის ტრანსპორტირების სიჩქარე. მოკლე მანძილზე (500 კმ-მდე), სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტში აშკარად დომინირებს საჰაერო ხომალდი, მნიშვნელოვნად ნაკლები დროის გამო. ამასთან, ტრანსპორტირების მანძილის გაზრდის გამო, მგზავრები ამჯობინებენ საჰაერო ტრანსპორტს.

ტრანსპორტის სახეობებს შორის საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტს განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს. მეტწილად, ეს ეხება საერთაშორისო ტრანსპორტირებას, რომელიც ხორციელდება მნიშვნელოვან მანძილზე. საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტს ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან შედარებით გადაყვანა-გადაზიდვის მოცულობის მხრივ დიდი უპირატესობა გააჩნია. ამიტომ მგზავრები ამჯობინებენ საჰაერო ტრანსპორტს.

გასათვალისწინებელია ის ფაქტიც, რომ საჰაერო ტრანსპორტირებას აქვს მთელი რიგი სპეციფიკური მახასიათებლები, რომლებიც წარმოიქმნება მისი ორგანიზაციის დროს. ამიტომ ამ ტიპის ტრანსპორტირების განხორციელება უნდა ორგანიზებოდეს პროფესიონალების მიერ, რაც შესაძლებელს გახდის კლიენტის ხარჯების შემცირებას და გარანტიას

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირების მთავარი უპირატესობაა მიწოდების სიჩქარე, რაც განპირობებულია:

- ფრენების მაღალი სიჩქარის მახასიათებლებით;
- მარშრუტების წერტილებს შორის მანძილის მნიშვნელოვანი შემცირება რელიეფის მიერ მათზე გავლენის არარსებობის გამო;
- ალტერნატიული მარშრუტების არჩევის შესაძლებლობა;
- ფრენების მრავალფეროვნება; მიმართულებით და ტრანსპორტირების ტიპებზე მოთხოვნის ცვლილებებზე სწრაფი რეაგირების შესაძლებლობა.⁶

ყველა ეს უპირატესობა საშუალებას აძლევს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირებას დაიკავოს თავისი ნიშა საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე. საერთაშორისო

⁶Международные воздушные перевозки. Характеристика международных воздушных перевозок, их особенности https://studme.org/1864081729848/pravo/mezhdunarodnye_vozdushnye_perevozki - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

ხაზებზე საჰაერო ტრანსპორტი ხორციელდება ძვირადღირებული საქონლის, მცირე წონისა და შეზღუდული ზომების საქონლის გადაზიდვა დიდ მანძილზე, უნიკალური თვისებების მქონე საქონლის, ფაუნისა და ფლორის უიშვიათესი ნიმუშების, მალფუჭებადი და საშიში საქონლის, კოლექციების, ფულისა და ფასიანი ქაღალდების გადაზიდვაზე.

საჰაერო ტრანსპორტის პრაქტიკულად შეუზღუდავი შესაძლებლობები პლანეტის ყველა კონტინენტს შორის საჰაერო ხიდების დასადგენად, თვითმფრინავების სპეციფიკურმა ტექნიკურმა მახასიათებლებმა განსაზღვრა საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირების მრავალი ფუნდამენტური მახასიათებელი. ეს ეხება საჰაერო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის უზრუნველყოფის ორგანიზაციულ და ტექნიკურ ასპექტებს, საჰაერო სივრცის გამოყენების პროცედურის რეგულირების იურიდიულ სისტემას და საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციას. ეს მახასიათებლები ასევე ასოცირდება საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირების ხასიათთან, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობების შემუშავებასთან, სატრანსპორტო დოკუმენტაციის გაერთიანებასთან, ტრანსპორტირების გაყიდვის სისტემის ფუნქციონირებასთან, საერთაშორისო საჰაერო კომუნიკაციების წესების და პროცედურების დამკვიდრებასთან.

საქონლის ტრანსპორტირება ხორციელდება ხელშეკრულებების საფუძველზე. საჰაერო გზით ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების თანახმად, გადამზიდავი იღებს ვალდებულებას ტვირთგამგზავნის მიერ მასზე მინდობილი ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიტანისა და გამგზავნისათვის გადაცემის შესახებ, ხოლო ტვირთმიმღები იღებს ვალდებულებას გადაიხადოს ტვირთის საჰაერო გადაზიდვის საფასური.

ჩარტერული საჰაერო ტრანსპორტირების შემთხვევაში დგება თვითმფრინავის ჩარტერული ხელშეკრულება, რომლის თანახმად, ჩარტერს ევალება ერთი ან მეტი თვითმფრინავის მიერ ერთი ან რამდენიმე რეისის შესრულების საფასურად ტვირთის გადაზიდვა.

საჰაერო გზით ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება დამოწმებულია ზედნადებით. გადამზიდაველს შეუძლია ცალმხრივად შეწყვიტოს ხელშეკრულება საჰაერო გზით ტვირთის გადაზიდვის შესახებ შემდეგ შემთხვევებში: გადამზიდაველი ვალდებულია საჰაერო გადაზიდვებისთვის მიღებული ტვირთი მიიტანოს განსაზღვრულ ვადაში, თუ საქონლის გადაზიდვის ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი არის საერთაშორისო ფრენის სახეობა, რომელიც განისაზღვრება, როგორც თვითმფრინავის ექსპლუატაცია ერთზე მეტი სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში. საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების განმარტება ჩამოყალიბებულია ვარშავის 1929 წლის კონვენციაში და მონრეალის 1999 წლის კონვენციაში. ეს არის გადაზიდვა, რომელშიც გამგზავრებისა და დანიშნულების ადგილი მდებარეობს ორი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ან

ერთი სახელმწიფო, თუ სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე გაჩერება (დაშვება) არის გათვალისწინებული.

საჰაერო გადაყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის საკითხი რეგულირდება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი ნორმების შესაბამისად. უნივერსალურ საერთაშორისო სამართლის ნორმებს განეკუთვნება ვარშავის 1929 წლის კონვენცია და მონრეალის 1999 წლის კონვენცია. ამ უკანასკნელში პასუხისმგებლობის საკითხი ვასრავის კონვენციასთან შედარებით უფრო გამკაცრებულია. ევროკავშირის შექმნამ რეგიონული სამართლის ნორმების ჩამოყალიბება. ევროკავშირის მასშტაბით გადაყვან-გამაზიდთა ქონებრივი პასუხისმგებლობა ძირითადად მოცემულია ევროკავშირის რეგულაციებში, რომლებიც მოქმედებს ევროკავშირის ტერიტორიაზე. ევროკავშირის საბჭოს რეგულაცია #889/2002 „სავიაციო შემთხვევისას საჰაერო გადაყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ“ მიუთითებს, რომ ეს ნორმები ეფუძნება ჯერ ვარშავის, შემდეგ უკვე მონრეალის კონვენციას.⁷

საჰაერო გადაყვან-გადამზიდვის ხელშეკრულების დარღვევის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის განხილვისას, პირველ რიგში, უნდა გავითავისწინოთ ის გარემოება, რომ საჰაერო ხომალდი, ისევე როგორც სხვა სატრანსპორტო საშუალება, მომეტებული საფრთხის წყაროა. ამათთან გადაყვან-გადამზიდვის პასუხისმგებლობის რეგლამენტაციისას უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორი მთავარი საკითხის გადაწყვეტა, როგორებიცაა: საჰაერო ტრანსპორტით მოსარგებლე პირებისა და ორგანიზაციების დაცვა და გადაყვან-გადამზიდვებში მონაწილე ავიასაწარმოებისათვის სტიმულის მიცემა, რათა მათ არ შეექმნათ სერიოზული ფინანსური სიძნელეები.⁸

ძალზე მნიშვნელოვანია ტვირთების საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირების დამოკიდებულება მსოფლიო პოლიტიკურ და ეკონომიკურ ვითარებაზე. ამ სფეროში გლობალური ცვლილებები იშვიათია, მაგრამ მნიშვნელოვანი და, რა თქმა უნდა, აისახება საჰაერო მოგზაურობის პერსპექტივებზე. ეს და სხვა, გაუთვალისწინებელი ან არაპროგნოზირებადი გარემოებები მოითხოვს ტვირთის მიწოდების პროგნოზირებას და სარეზერვო ვარიანტის უზრუნველყოფას.

⁷ ევროპის კავშირი, 13.05.2002 საბჭოს რეგულაცია: სავიაციო შემთხვევისას საჰაერო გადაყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ 889/2002

⁸ თ. ვეფხვაძე, საჰაერო გადაყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა სამგზავრო გადაყვანისას ვარშავის, მონრეალის, ევროპისა და საქართველოს სამართლის ნორმების ანალიზის შედეგად // სამართალი და მსოფლიო, 2015, №3, გვ. 86

2.3. საჭაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის

ურთიერთობათა კლასიფიკაცია

ტვირთის გადაზიდვა სასაქონლო-ფულადი ურთიერთობების განვითარების ერთ-ერთი საფუძველია. ტვირთის გადაზიდვა საკმაოდ რთული პროცესია, რომელიც აერთიანებს სამთავრობო და სავაჭრო სტრუქტურების უზარმაზარ რაოდენობას, სპეციალისტებს, მანქანებს და ა.შ.

თანამედროვე საზოგადოებაში არსებობს ტრანსპორტის რამდენიმე სრულიად დამოუკიდებელი გზა. მათი დაყოფა განპირობებულია მანქანების სხვაობით, რომლებიც გამოიყენება ტვირთისა და მგზავრების გადასაადგილებლად, აგრეთვე მათი მუშაობის განსხვავებული ბუნებრივი გარემოთი.

სატრანსპორტო ვალდებულებები განპირობებულია ურთიერთობის ხასიათიდან, რომელიც წარმოიქმნება საქონლის, მგზავრების, ბარგის ტრანსპორტირების პროცესში. ამგვარი ურთიერთობების სპეციფიკა არის ის, რომ ისინი შუამავლობენ არამატერიალური ხასიათის მომსახურების სფეროში, რომელსაც მოვალე ახორციელებს კრედიტორისათვის.

სატრანსპორტო ვალდებულებები წარმოადგენს მომსახურების გაწევის ვალდებულებების სისტემის მნიშვნელოვან კომპონენტს, რაც პირდაპირ გავლენას ახდენს სატრანსპორტო პროცესის განხორციელებაზე სხვადასხვა ეტაპზე - ეს არის ვალდებულებები სატრანსპორტო საქმიანობის სფეროში მატერიალური ფასეულობების, მგზავრების, მათი ბარგის გადაადგილებისთვის საექსპედიტორო მომსახურება,

თანამედროვე პირობებში, გადაზიდვის ხელშეკრულების საგნის შემადგენლობის საკითხი უნდა იქნას განხილული გადაზიდვის ხელშეკრულების მოქმედების მნიშვნელოვნად გაფართოების გათვალისწინებით. იგი უნდა მოიცავდეს ყველა კონტრაქტს, რომელიც დაკავშირებულია საქონლის, მგზავრებისა და ბარგის გადაზიდვასთან.

ამ გაფართოების საფუძველზე, ტრანსპორტირების ურთიერთობაში მონაწილეობენ გადამზიდავი, გამგზავნი, მიმღები, მგზავრები და ტრანსპორტირების სხვა ორგანიზაციები, რომლებიც მონაწილეობენ ტრანსპორტირების პროცესში.

საჭაერო გადაზიდვების ხელშეკრულების თანახმად, **გადამზიდავი** არის ყველა იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელიც ასრულებს საჭაერო გადაზიდვებს და აქვს საჭაერო ხომალდის ოპერატორის უფლებები. ოპერატორი - პირი, ორგანიზაცია ან საწარმო, რომელიც მუშაობს საჭაერო ხომალდით ან სთავაზობს საკუთარ მომსახურებას ამ სფეროში.

გადამზიდავებთან ერთად, გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობებში მონაწილეობენ გამგზავნები და მიმღებები.⁹

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებით **გამგზავნი** შეიძლება იყოს ნებისმიერი იურიდიულად ქმედუნარიანი ფიზიკური ან იურიდიული პირი. ყველაზე ხშირად, ისინი არიან კომერციული ორგანიზაციები, რომლებიც აგზავნიან საქონელს (ძირითადად მათ მიერ წარმოებულ საქონელს) თავიანთი ვალდებულებების შესასრულებლად რეალიზაციასთან, საქონლის მიწოდებასა და სხვა ხელშეკრულებების შესრულებასთან დაკავშირებით. როგორც წესი, გამგზავნი არის საქონლის მეპატრონის მიერ ტვირთის მფლობელი ან მფლობელის მიერ საქონლის გაგზავნის უფლებამოსილი პირი. გამგზავნი პირდაპირ აფორმებს გადაზიდვის ხელშეკრულებას გადამზიდაველთან და არის მისი მხარე.

ტვირთის გამგზავნისგან განსხვავებით, **მიმღები** არ მოქმედებს გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებაში და, შესაბამისად, იგი არ შეიძლება ჩაითვალოს ამ ხელშეკრულების მხარედ. ამავდროულად, კანონის თანახმად, მიმღებს აქვს გარკვეული უფლებები, აგრეთვე საქონლის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მთელი რიგი ვალდებულებები. ეს გარემოება აჩვენებს, რომ მიმღები აღიარებულია მესამე მხარედ, რომლის სასარგებლოდ იდება გადაზიდვის ხელშეკრულება - ეს არის ხელშეკრულება, როდესაც მოვალე ვალდებულია შეასრულოს თავისი ვალი მესამე მხარის სასარგებლოდ.

საქონლისა და მგზავრების ტრანსპორტირება ხორციელდება როგორც შიდა, ასევე საერთაშორისო ტრაფიკში. საერთაშორისო ტრაფიკში გადაზიდვის პირობები დადგენილია არა მხოლოდ შინაგანაწესით, არამედ შესაბამისი საერთაშორისო ხელშეკრულებებით და შეთანხმებებით.

ტვირთის საჰაერო ტრანსპორტირება შემდეგი ტიპისაა:

1. გენერალი. კონტრაქტორი ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვას მხოლოდ ერთი მომხმარებლისთვის (ტვირთის მფლობელისთვის). მიწოდება ხორციელდება მითითებულ დანიშნულების ადგილზე.

2. კრებითი. კონტრაქტორი ახორციელებს რამდენიმე მომხმარებლის ტვირთის საჰაერო ტრანსპორტირებას. საქონლის/ამანათების შეგროვება ხდება საწყობში. როდესაც ტვირთის შეგროვება მოხდება, ტრანსპორტიორი მათ აგზავნის დანიშნულების ადგილზე.

⁹Классификация международных перевозок

https://studbooks.net/43912/logistika/klussifikatsiya_mezhdunarodnyh_perevozok

გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

- უკანასკნელად

3. გავლით. ტრანსპორტირება ხორციელდება უფასო საჰაერო ტრანსპორტით, რაც მისდევს სასურველი მიმართულებით. დაბალი ღირებულება არის ამ ტიპის საჰაერო ტრანსპორტირების პოპულარობის მიზეზი.

საჰაერო ტრანსპორტი დაყოფილია:

1. შიდა, რომელშიც გამგზავრების წერტილი, დანიშნულების წერტილი და დაშვების ყველა წერტილი განლაგებულია ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.

2. საერთაშორისო, რომელშიც გამგზავრების და დანიშნულების წერტილი მდებარეობს:

- ორი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე;

- ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუ სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე გათვალისწინებულია სადესანტო პუნქტი.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირება შეიძლება იყოს:

- კომერციული (ხორციელდება სამოქალაქო თვითმფრინავით საფასურის სახით);

- არაკომერციული (უფასო).

ფრენების სიხშირის მიხედვით, საჰაერო ტრანსპორტი ასევე იყოფა:

- რეგულარული

- არარეგულარული.¹⁰

საჰაერო ტრანსპორტით მიტანილი ტვირთი კლასიფიცირდება შემდეგ კატეგორიებში:

- ნორმალური;

- საშიში;

- მალფუჭებადი.

თვითმფრინავები ახდენენ სხვადასხვა კლასის ტვირთების გადაზიდვას, მათ შორის საშიში. ტვირთის საჰაერო ტრანსპორტირებას თან ახლავს სტანდარტული პროცედურები:

- საშიში ტვირთის შეფუთვის წესებისა და მოთხოვნების დაცვა;

- სტანდარტული ტვირთი უნდა იყოს შეფუთული დალუქულ და მყარ კონტეინერში, არ აქვს მკვეთრი ელემენტები, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს თვითმფრინავის დაზიანება:

- ეტიკეტირების მოთხოვნების დაცვა (კლასი ენიჭება სახიფათო საქონელს);

- სპეციალური დოკუმენტაციის ხელმისაწვდომობა.

საჰაერო ტრანსპორტის საშუალებით ტვირთის გადაზიდვის უპირატესობები:

- მიწოდების მაღალი სიჩქარე სხვა სახის ტრანსპორტთან (გზის, სარკინიგზო, წყლის)

შედარებით;

- მსოფლიოს ნებისმიერ ქვეყანაში მიწოდების ორგანიზების შესაძლებლობა;

¹⁰ Воздушные перевозки: сущность и классификация <http://www.localtransport.ru/loctrans-386-1.html> - უკანასკნელად გადამოწმებული იქნა 15/06/2021

- ტვირთის მონიტორინგი. მომხმარებელს შეუძლია მუდმივად გააკონტროლოს ტრანსპორტირების პროცესი.

- საჰაერო ტვირთის საბაჟო კონტროლის განხორციელება;

- მიწოდების უსაფრთხოების მაღალი დონე. დეფორმაციის და საქონლის დაზიანების რისკის შემცირება. ზიანის ანაზღაურება ხდება ტვირთის დაზღვევით;

- საჰაერო ტრანსპორტი იძლევა მიწოდების საშუალებას სპეციალური სამრეწველო მოწყობილობის, სახიფათო საქონელის და მრავალი სხვ. იმ ადგილებში, სადაც შეუძლებელია სახმელეთო ტრანსპორტის გამოყენება.¹¹

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებას დომინირებული პოზიცია უჭირავს სატრანსპორტო ხელშეკრულებების სისტემაში, ეს არის, როგორც ძირითადი ხელშეკრულება, ვინაიდან სწორედ ეს ხელშეკრულება ასრულებს მატერიალური აქტივების გადაადგილებასთან დაკავშირებულ მთავარ ამოცანებს, ხელს უწყობს პროდუქტის მომხმარებლისთვის მიწოდების ვალდებულებების შესრულებას.

¹¹ Международные воздушные перевозки. Характеристика международных воздушных перевозок, их особенности <https://www.aerostar.by/vozdushnye-perevozki-gruzov/> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

თავი III. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის

სამართლებრივი საფუძვლები

3.1. საერთაშორისო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის

ძირითადი ნორმატიულ-სამართლებრივი აქტები

საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების, მგზავრთა, მათი ნივთებისა და სხვადასხვა საქონლის საჰაერო გადაზიდვის შესაძლებლობის გაჩენის შემდეგ, საჭირო გახდა ერთიანი სისტემის ამგვარი ურთიერთობების მარეგულირებელი წესების შემუშავება.

საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობის განმარტება მოცემულია როგორც სამართლებრივ ნორმებში, ისე სამეცნიერო ნაშრომებში.

სამართლებრივი კვლევისას მათი ერთმანეთთან შედარებით ივეთება საერთო მახასიათებლები და შეიძლება ითქვას, რომ ისინი პრინციპულად, ერთ ხერხემალზეა მორგებული. როდესაც საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებაზე საუბრობენ, როგორც წესი, მასში მოიაზრება ორი სახის საერთაშორისო ტიპის ხელშეკრულება: - „ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვები და მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანა“.¹² საკითხი

შიდასახელმწიფოებრივ გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებშიც ანალოგიურად განიხილება. იმის გათვალისწინებით, რომ მგზავრს შესაძლოა ჰქონდეს ან არ ჰქონდეს ბარგი, მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულება შესაძლოა მოიცავდეს ან მისგან დამოუკიდებლად არსებობდეს საბარგო ქვითარი, სადაც გაიწერება ბარგის გადატანის პირობები.

საერთაშორისო სატრანსპორტო სამართლის სამართლებრივი რეგულირების სპეციფიკა იმაში მდგომარეობს, რომ ტრანსპორტირების ძირითადი საკითხები მოგვარებულია საერთაშორისო ხელშეკრულებებში (საერთაშორისო სატრანსპორტო კონვენციები).

საჰაერო ტრანსპორტის გარემოს სამართლებრივი რეჟიმი წარმოადგენს საჯარო სამართლის სფეროს (ეროვნული და საერთაშორისო). საჰაერო ტრანსპორტის გარემო იყოფა კონკრეტული სახელმწიფოების სუვერენულ საჰაერო სივრცედ და საერთაშორისო საჰაერო სივრცეებად. სახელმწიფოთაშორის დონეზე შეიქმნა საჰაერო მიმოსვლის გლობალური საერთაშორისო სისტემა, რომლის მთავარი როლი ICAO-ს ენიჭება.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირების თავისებურებაა ის, რომ იგი ექვემდებარება როგორც საერთაშორისო, ისე შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობის რეგულირებას. ეს არ ნიშნავს, რომ ამის შედეგად საერთაშორისო სამართლის ნორმები გაერთიანებულია ეროვნული სამართლის ნორმების შესაბამის ჯგუფთან ერთგვარ რთულ იურიდიულ პირად. ის ფაქტი, რომ

¹² ზ. გაბისონია, ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბ., 2006, გვ. 242

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირება ექვემდებარება იურიდიულ რეგულირებას, როგორც საერთაშორისო, ისე ეროვნული კანონმდებლობით, პრაქტიკაში მხოლოდ ერთ რამეს ნიშნავს: საერთაშორისო და ეროვნული სამართალი მონაწილეობს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირების სამართლებრივ რეგულირებაში.

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირების სამართლებრივი რეგულირების საფუძველია:

ა) ორმხრივი მთავრობათაშორისი შეთანხმებები საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ;

ბ) საერთაშორისო კონვენციები და შეთანხმებები;

გ) შიდა კანონმდებლობის ნორმები.

„საერთაშორისო საჰაერო მომსახურების შესახებ ორმხრივი შეთანხმებები არეგულირებს საერთაშორისო ტრანსპორტის სხვადასხვა ასპექტს. კერძოდ, ისინი განსაზღვრავენ:

- საზღვრის გადაკვეთის პროცედურა;
- საერთაშორისო ტრანსპორტის ლიცენზირების სისტემა;
- საჰაერო სივრცის გამოყენების პროცედურა;
- საქონლისა და მგზავრების ტრანსპორტირების წესი;
- გადასახადებისა და მოსაკრებლების, გადაზიდვების გადასახადებისა და საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებების საკუთრების საკითხები;
- ტრანზიტისა და ტრანსპორტირების საკითხები მესამე ქვეყნებში და მათი საზღვრებიდან;
- სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა;
- დებულებები საბაჟო, სასაზღვრო, სანიტარული და სხვა წესების შესახებ;
- საშიში, მძიმე და დიდი ზომის ტვირთის გადაზიდვის პროცედურა;
- გადამზიდველების ვალდებულებები დაიცვან შეთანხმებაში მონაწილე ქვეყნების შიდა კანონმდებლობა ორმხრივი ხელშეკრულებით არარეგულირებულ საკითხებზე და სხვა ასპექტებზე.

თითოეული ქვეყანა, თავისი ეროვნული კანონმდებლობით, ადგენს მის ტერიტორიაზე უცხოური თვითმფრინავების გავლის წესებს, რომლებიც ახორციელებენ საქონლისა და მგზავრების საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირებას. თითქმის ყველა ქვეყნის ერთ-ერთი ძირითადი მოთხოვნაა უცხო ქვეყნის თვითმფრინავების მიერ საჰაერო სივრცის გამოყენების ნებართვის მიღება ქვეყნის კომპეტენტური ორგანოებისგან. ამ ნებართვების მიღების წესი, როგორც წესი, გათვალისწინებულია ორმხრივ ხელშეკრულებებში, რომლებიც მთავრობებს შორისაა დადებული. ჩვეულებრივი ნებართვების გარდა, ორმხრივი შეთანხმებები

ითვალისწინებს სპეციალური ნებართვის გაცემის პროცედურას, თითოეული კონკრეტული ტრანსპორტირების შესაბამის განაცხადზე.

საერთაშორისო კონვენციები და შეთანხმებები არეგულირებს საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების ზოგად პირობებს შემდეგ საკითხებზე:

- საჰაერო მიმოსვლა;
- საჰაერო ტრანსპორტი;
- ინფრასტრუქტურა;
- სამუშაო პირობები;
- დაბეგვრა;
- კერძო სამართალი;
- საბაჟო საკითხები;
- საქონლის კონკრეტული კატეგორიის ტრანსპორტირების ორგანიზება.

მთელი თავისი არსებობის განმავლობაში გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის სატრანსპორტო კომიტეტმა შეიმუშავა 50-ზე მეტი კონვენცია, შეთანხმება და სხვა საერთაშორისო დოკუმენტი საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ, საჰაერო გზით საქონლისა და მგზავრების საერთაშორისო ტრანსპორტირების განვითარების ხელსაყრელი პირობების შექმნის მიზნით, ამ სფეროში საერთაშორისო თანამშრომლობის გაფართოება და განმტკიცება.

სატრანსპორტო საშუალებები, სატრანსპორტო ქსელები და ტერმინალის კომპლექსები, რომლებიც გამოიყენება საქონლისა და მგზავრების საერთაშორისო გადაზიდვისას, გამოირჩევა ობიექტების მაღალი კაპიტალის ინტენსივობით და, ხშირ შემთხვევაში, დაბალი კაპიტალის პროდუქტიულობით (კაპიტალის დაბრუნება). ამის გათვალისწინებით, სატრანსპორტო ბიზნესი ერთ-ერთი ყველაზე სარისკო კერძო კაპიტალისთვის.

სახელმწიფოები, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან საერთაშორისო სატრანსპორტო საქმიანობაში ეროვნული სატრანსპორტო საწარმოს საქმიანობის გაფართოებით, ყოველთვის ცდილობდნენ საერთაშორისო თანამშრომლობას საქონლისა და მგზავრის გადაზიდვის ერთიანი პირობების შემუშავების, აგრეთვე სატრანსპორტო საშუალებების მოძიების რეჟიმთან დაკავშირებული სამართლებრივი ნორმების ჰარმონიზაციის მიზნით. და პერსონალი, რომელიც მათ ემსახურება ხელშემკვრელი მხარეების იურისდიქციაში და სხვა მრავალ საკითხზე. სახელმწიფოთა დონეზე ამ მცდელობების შედეგად, გაფორმებულია მნიშვნელოვანი რაოდენობის საერთაშორისო ხელშეკრულებები ტრანსპორტის გარკვეულ რეჟიმებზე, რომელსაც "სატრანსპორტო კონვენციებს" უწოდებენ. ზოგიერთ შემთხვევაში, საერთაშორისო

ტრანსპორტის შესახებ მრავალმხრივი ხელშეკრულებები გაფორმებულია სხვადასხვა ქვეყნის სატრანსპორტო კომპანიების დონეზე.¹³

საერთაშორისო სატრანსპორტო კონვენციების უმეტესობა შეიცავს დებულებებს, რომლებიც ეხება შესაბამის საერთაშორისო ტრაფიკში საქონლისა და მგზავრების გადაზიდვის ხელშეკრულებას.

ხელშეკრულების თანახმად, „ერთი მხარე - სატრანსპორტო ორგანიზაცია (გადამზიდავი) იღებს ვალდებულებას ტვირთის ან მგზავრის მიწოდებაზე მითითებულ დანიშნულების ადგილზე, ხოლო მეორე მხარე - ტვირთის მფლობელი (მგზავრი) - ვალდებულია გადაიხადოს გადამზიდავზე სატვირთო გადასახადი. ხელშეკრულების დანარჩენი პირობები, ახდენს ზემოაღნიშნული ვალდებულებების კონკრეტულობისა და გაშიფვრას.“¹⁴

სატრანსპორტო კონვენციები განსაზღვრავს მთავარ დეტალებს, ზოგიერთ შემთხვევაში კი სატრანსპორტო დოკუმენტების ფორმას, რომელიც უნდა იქნას გამოყენებული საერთაშორისო ტრანსპორტში. ყველაზე გავრცელებულია ორი სახის სატრანსპორტო დოკუმენტი:

1. ზედნადები (სარკინიგზო, საჰაერო და საგზაო კომუნიკაციებისათვის);
2. ზედნადები (საზღვაო და მდინარის კომუნიკაციებისათვის).

სახელმწიფოების უმეტესობის ეროვნული კანონმდებლობა არ შეიცავს საჰაერო მიმოსვლის სავალდებულო სპეციალურ კანონთა კონფლიქტს, შესაბამისად, მოქმედებს გადამზიდავების კანონის, სასამართლოს და დროშის კანონის ზოგადი კონფლიქტის პრინციპები. გადამზიდველის კანონი საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების კანონში ტრადიციულად გაგებულია - ეს არის უფლება, რომელთანაც საჰაერო მიმოსვლას უახლოესი კავშირი აქვს (იმ მხარის ადგილმდებარეობა, რომლის შესრულებაც ახასიათებს გადაზიდვის ხელშეკრულებას). კონტრაქტის დადების ადგილის კანონი გაგებულია კონკრეტულად - როგორც ქვეყნის კანონი, სადაც დაიწყო ფრენის პირველი საფეხური.

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლები, როგორც რეგულარული, ასევე არარეგულარული, ხორციელდება მგზავრის, ბარგის, ტვირთისა და საფოსტო გზავნილის გადაზიდვის მიზნით, აქვთ კომერციული ხასიათი.

¹³ Основные нормативно-правовые акты, регулирующие международные ГАП https://studbooks.net/1022200/pravo/osnovnye_normativno_pravovye_akti_reguliruyuschie_mezhdunarodnye - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

¹⁴იქვე

3.2. ჩიკაგოს კონვენცია

საერთაშორისო და ეროვნული საჰაერო სივრცის გამოყენების მთავარი დოკუმენტია ჩიკაგოს კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, 1944 წელს. კონვენციამ დაადგინა საერთაშორისო კომუნიკაციების განხორციელების სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის ზოგადი წესები, საერთაშორისო ფრენების კატეგორიები (რეგულარული და არარეგულარული); განისაზღვრა საერთაშორისო ფრენების და საჰაერო მარშრუტების ცნება. კონვენცია არეგულირებს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლასა და კომერციული საქმიანობის სამართლებრივ მხარეს. კონვენცია ასახავს კომერციული საჰაერო თავისუფლებების ჩამონათვალს: ძირითადი, დამატებითი, კობოტაჟის აკრძალვა. მიღებულია ჩიკაგოს კონვენციის 18 დანართი. ICAO შეიქმნა კონვენციის საფუძველზე. ამჟამად, ICAO ვითარდება საერთაშორისო საავიაციო რეგულაციები.

ჩიკაგოს კონვენციის მთავარი მიზანი ასევე მდგომარეობს იმაში, „რომ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაცია უსაფრთხო და სათანადო გზით განვითარდეს და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის მომსახურება დამყარდეს თანაბარი შესაძლებლობების საფუძველზე და განხორციელდეს საიმედოდ და ეკონომიკურად“.

ICAO-ს დაევალა სახელმწიფოთა მოქმედებების კოორდინაცია საერთაშორისო საჰაერო ხაზების მუშაობაში, საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების ხელშეწყობა და საერთაშორისო ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

ICAO-ს საქმიანობა ვითარდება სამ ძირითად სფეროში: ტექნიკური, ეკონომიკური და იურიდიული.

ტექნიკურ სფეროში, ეს საქმიანობა ხორციელდება საერთაშორისო საჰაერო ნავიგაციის სფეროში წესების უდიდესი ერთგვაროვნების უზრუნველყოფისა და ერთიანი საერთაშორისო სტანდარტებისა და რეკომენდაციების შემუშავებისა და მიღების გზით.

ICAO-ს საქმიანობა ეკონომიკურ სფეროში ხორციელდება ძირითადად ტრეფიკის სტატისტიკური მონაცემების შეგროვებაში, მათ მოცულობაზე, აგრეთვე საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლაში ადმინისტრაციული ფორმალობების განხორციელებისათვის დახარჯული დროის გამარტივებისა და შემცირების ზომების შემუშავებაში.

იურიდიულ სფეროში, ICAO-ს საქმიანობაში შედის ჩიკაგოს კონვენციის შესწორება, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის შესახებ ახალი კონვენციების შემუშავება, სახელმწიფოთა განაჩენების ანალიზი, არბიტრაჟი და ა.შ. ICAO-ს ფარგლებში, 1970 წლის დეკემბერში. ჰააგაში ჩატარდა საერთაშორისო დიპლომატიური კონფერენცია, რომელზეც განიხილეს საჰაერო მიმოსვლის უსაფრთხოების საკითხები, რომლებიც დაკავშირებულია თვითმფრინავების

ყადლის და გატაცების მცდელობასთან. კონფერენციაზე შეიმუშავეს კონვენცია შეიარაღებული ძალების უკანონო გატაცებასთან დაკავშირებით, რომლის მთავარი მიზანი არის შეიარაღებული ძალების უკანონო გატაცებაში დამნაშავეების დასჯის გარდაუვალი გარანტია.¹⁵

¹⁵ Нормативно-правовые акты и документы, регулирующие деятельность воздушного транспорта <https://lektsia.com/9x6739.html> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

3.3. ვარშავის კონვენცია

ვარშავის 1929 წლის კონვენცია საჰაერო გადაზიდვების გარკვეული წესების გაერთიანების შესახებ საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების საფუძველია. ხელშეკრულებები, რომლებიც ავსებენ ვარშავის კონვენციას: ჰააგის 1955 წლის ოქმი, გვატემალას 1971 წლის ოქმი ვარშავის კონვენციაში ცვლილებების შეტანის შესახებ, გვადალახარის 1961 წლის კონვენცია, მონრეალის ოქმი საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებთან დაკავშირებული გარკვეული წესების გაერთიანების შესახებ, 1975 (დადგენილია კონცეფცია „ფაქტობრივი გადამზიდავი“), 1966 წლის მონრეალის შუალედური ავიაკომპანიის ხელშეკრულება, მონრეალის შეთანხმება 1999 წელს. მთლიანობაში ამ ხელშეკრულებების ნორმები წარმოადგენს საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების ვარშავის სისტემას.

ვარშავის 1929 წლის კონვენცია საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების კანონის ძირითადი საერთაშორისო სამართლებრივი წყაროა. კონვენციაში მოცემულია საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების განმარტება - ეს არის გადაზიდვა, რომელშიც ჩასხდომის ერთი პუნქტი მაინც მდებარეობს სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. ვარშავის კონვენციის მოქმედების სფერო: საქონლის, მგზავრების, ბარგის კომბინირებული ტრანსპორტირება. კონვენცია არ ვრცელდება საჰაერო გადაზიდვებზე იმ სახელმწიფოებს შორის, რომლებიც არ არიან მისი მონაწილეები; არ ვრცელდება ფოსტის გადაზიდვაზე.

ვარშავის კონვენცია ვრცელდება შემდეგ საჰაერო გადაზიდვებზე:

- გამგზავრების ადგილი და დანიშნულების ადგილი, მიუხედავად გადაზიდვის შეწყვეტისა, მდებარეობს კონვენციის მონაწილე ორი ქვეყნის ტერიტორიაზე;

- გამგზავრებისა და დანიშნულების ადგილი არის კონვენციის ერთი მონაწილე ქვეყნის ტერიტორიაზე, მაგრამ გაჩერება გათვალისწინებულია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელიც შეიძლება არ იყოს კონვენციის მხარე.¹⁶

საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა ხშირად იყენებს ტრანსპორტირებას, რომელსაც თანმიმდევრულად ახორციელებს რამდენიმე გადამზიდავი. ვარშავის კონვენციის თვალსაზრისით, ასეთი ტრანსპორტი განიხილება როგორც ერთიანი, განურჩევლად იმისა, თუ როგორ ხდება ტრანსპორტირების ფორმალიზაცია - ერთი ან რამდენიმე ხელშეკრულებით. ვარშავის კონვენციის მთავარი შინაარსი არის იმპერატიული ხასიათის ერთიანი მატერიალური ნორმები. კონვენციაში პრაქტიკულად არ არსებობს ზოგადი სამართლებრივი კონფლიქტის

¹⁶Международно-правовое регулирование международных воздушных перевозок <https://studfile.net/preview/7871301/page:32/> - - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

კავშირები, მხოლოდ მცირე რაოდენობითაა კონფლიქტური კავშირები კონკრეტულ საკითხებზე (და ყველა მათგანი ითვალისწინებს სასამართლოს ადგილის კანონის ექსკლუზიურ გამოყენებას).

საჭაერო ხომალდით ტვირთისა და მგზავრების გადაზიდვა შეიძლება შეიზღუდოს ვარშავის კონვენციის საჭაერო გადამზიდავების გამოყენებით. ეს დოკუმენტი გამოიყენება იმ შემთხვევებში, როდესაც:

- გამგზავრებისა და ჩამოსვლის ქვეყნები არიან კონვენციის მხარეები;
- გამგზავრებისა და დანიშნულების ადგილები განლაგებულია ხელშეკრულების მონაწილე რომელიმე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, ხოლო სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე დაგეგმილია გაჩერება.

ვარშავის კონვენცია მოქმედებს შემდეგი პირობებით:

- ბილეთი - სამგზავრო ბილეთის ან ბარგის გადახდის ქვითარი;
- გადამზიდავი - ყველა ავიაგადამზიდავი, რომლებიც იღებენ ვალდებულებას, რომ მგზავრი და მისი ბარგი მიიტანონ ჩამოსვლის წერტილამდე, ან უზრუნველყონ სხვა სახის მომსახურება, რომლებიც დაკავშირებულია საჭაერო ტრანსპორტირებასთან.

ვარშავის კონვენცია ითვალისწინებს გადამზიდავლის პასუხისმგებლობის შემდეგ საზღვრებს:

- 250 ათასი ფრანკი ან 16,6 ათასი სპეციალური ხატვის უფლება (SDR) პირადი დაზიანება;
- 17 SDR თითო კილოგრამი შემოწმებული ბარგისა და ტვირთის ან \$ 20 აშშ დოლარი თითო კილოგრამზე (იმ ქვეყნებისათვის, რომლებსაც ხელი არ მოაწერეს ხელმოწერილ მონრეალის ოქმს);
- 5 ათასი შვეიცარული ფრანკი ან 332 SDR მოგზაურთა ბარგის ბარგისთვის.

ვარშავის კონვენცია არეგულირებს იურიდიულ პასუხისმგებლობას და ურთიერთობას ერთი მხრივ, ავიაგადამზიდავლებსა და მეორეს მხრივ, მგზავრებსა და გამგზავნებს შორის.

თავდაპირველად კონვენცია დაიწერა ფრანგულ ენაზე და ორიგინალი ტექსტი დეკონირებული იქნა პოლონეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროს არქივში. ვარშავის კონვენციის დოკუმენტები არ არის ერთი ნორმატიული აქტი.

კონვენცია გახდა ფუნდამენტური დოკუმენტი საერთაშორისო ფრენებისათვის ავიაკომპანიების პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესების შემუშავებაში.

3.4. მონრეალის კონვენცია

სატრანსპორტო კანონი ყოველთვის იყო ყველაზე რთული სფერო იურისტებისთვის. საერთაშორისო საჰაერო მოგზაურობა არ არის გამონაკლისი. ამ ურთიერთობების საერთაშორისო დონეზე დარეგულირების მცდელობა ყველაზე სრულყოფილად, ისე, რომ რაც შეიძლება მეტი სახელმწიფო დაფაროს და მათი ძირითადი წესები გაერთიანდეს, ქვეყნების აბსოლუტური უმრავლესობის ინტერესების დასაკმაყოფილებლად, ერთხელ გაკეთდა. ამ საკითხის განსაკუთრებული აქტუალობა განპირობებულია იმით, რომ 1999 წლის 28 მაისს მონრეალში საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციის (ICAO) ეგიდით ჩატარებულ საჰაერო სამართლის საერთაშორისო კონფერენციაზე (1999 წლის 10 მაისიდან 29 მაისამდე) მიღებულ იქნა ახალი კონვენცია - კონვენცია საჰაერო გზით საერთაშორისო გადაზიდვის გარკვეული წესების გაერთიანების შესახებ - მონრეალის კონვენცია (MC). კონვენცია ძალაში შევიდა 2003 წლის 4 ნოემბერს. მონრეალის კონვენცია არის დამოუკიდებელი ახალი კონვენცია, რომელსაც აქვს მთელი რიგი უპირატესობები სხვა წინა კონვენციებთან შედარებით.¹⁷

მონრეალის კონვენციის თავისებურებაა ის, რომ იგი ითვალისწინებს მასში არა მხოლოდ სახელმწიფოების, არამედ რეგიონული ეკონომიკური ინტეგრაციის ორგანიზაციების შესაძლო მონაწილეობას (მუხლი 53). ამრიგად, ევროპულმა საზოგადოებამ ხელი მოაწერა MC-ს და მოახდინა მისი რატიფიკაცია, რაც მიუთითებს იმაზე, რომ სარატიფიკაციო სიგელი გადაეცემა დეპოზიტარს ევროკავშირის ყველა ქვეყნის სარატიფიკაციო სიგელებთან ერთად .

MC-ს მიღების ძირითადი მიზეზები იყო ვარშავის სისტემის პასუხისმგებლობის შეზღუდვები, რომლებიც ძალიან დაბალია დღევანდელ სოციალურ და ეკონომიკურ სტანდარტებთან შედარებით, ხანგრძლივი პროცედურების შედეგად, ზოგადად, საჰაერო ტრანსპორტის ბიზნეს რეკუტაციის შელახვა, სხვადასხვა სახელმწიფოების პასუხისმგებლობის საზღვრები, საჰაერო ტრანსპორტის მთელი არსებული ჩვეულებრივი მექანიზმის კონსოლიდაციის აუცილებლობა და აგრეთვე დადგენილი საერთაშორისო პრაქტიკის მიმართულებების გათვალისწინება.

„საერთაშორისო გადაზიდვა ამ კონვენციის მნიშვნელობით ნიშნავს ნებისმიერ გადაზიდვას, როდესაც რომელიც, მხარეთა განსაზღვრის მიხედვით, გამგზავრების ადგილი და დანიშნულების ადგილი, განურჩევლად იმისა, მოხდა თუ არა ტრანსპორტირება ან გადაზიდვა, რომელიც მდებარეობს ამ ტერიტორიაზე ორი მონაწილე სახელმწიფო, ან იმავე მონაწილე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუ შეთანხმებული გაჩერება გათვალისწინებულია სხვა

¹⁷ დ. გეგერიძე, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები (სადისერტაციო ნაშრომი), თბ., 2009, გვ. 98

სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუნდაც ის სახელმწიფო არ არის წევრი ქვეყანა. ტრანსპორტირება ასეთი გაჩერების გარეშე ორი სახელმწიფო ტერიტორიაზე განთავსებული ორი წერტილი განიხილება ამ კონვენციის მნიშვნელობით, როგორც საერთაშორისო.“¹⁸

ამრიგად, MC-ს მიღებას ორი მთავარი მიზანი აქვს: საჰაერო ტრანსპორტირების ჩვეულებრივი რეგულირების მთელი სისტემის გაერთიანება ვარშავის სისტემის უახლესი დოკუმენტებით შესწორებული ერთ დოკუმენტად და საჰაერო გადამზიდავის პასუხისმგებლობის რეჟიმის მოდერნიზაცია (ძირითადად სამგზავრო მიმოსვლასთან დაკავშირებით).¹⁹

დღეს მონრეალის კონვენციის მოთხოვბეს ათეულობით სახელმწიფო იზარებს, რითაც მათ უარი თქვეს „ვარშავის კონვენციის“ მოთხოვნებზე. თუმცა ბევრი სახელმწიფო კვლას „ვარშავის კონვენციას იზიარებს, მაგ. რუსეთის ფედერაცია. მიუხედავად იმისა, რომ რუსეთის საავიაციო ბაზარი დიდი და ძლიერია, იგი ეყრდნობა ვარშავის კონვენციისა და ჰაავის ოქმით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს.²⁰

¹⁸ მონრეალის კონვენცია 1999, მ. 1, ნ. 2

¹⁹ А. Смирнов, Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. <http://evolutio.info/ru/journal-menu/2004-2/2004-2-smirnov> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

²⁰ შ. გაბიჩვაძე, საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება (სადისერტაციო ნაშრომი), თბ., 2012, გვ. 43

თავი IV. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის

ურთიერთობები საქართველოში

4.1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების

წარმოშობა და განვითარება საქართველოში

საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის საზოგადოებრივ ურთიერთობათა წარმოშობა დაკავშირებულია საჰაერო ტრანსპორტის გამოგონებასთან. საქართველოში, ისევე, როგორც მსოფლიოს სხვა ქვეყნებში, კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ისტორია არც თუ ისე დიდი ხნის წინ, XX საუკუნის 20-იან წლებში საბჭოთა ოკუპაციამდე, დაიწყო.

საქართველოში სამოქალაქო ავიაციის შექმნა უკავშირდება ბ. ქებურია სახელს, რომელიც ბრელიოს სასწავლებლის კურსდამთავრებული იყო. 1910 წელს შექიშნა ამიერკავკასიის საჰაერო ნაოსნობის ჯგუფი. 1918 წელს საქართველოში თურქეთის ფრონტიდან გადმოტანილი იქნა საავიაციო შენაერთი. ამავე პერიოდში იტალიის საავიაციო ქარხნიდან საქართველომ შეიძინა 10 თვითმფრინავი, მაგრამ ქვეყნის დაპყრობამ ბოლშევიკების მიერ მისი განვითარება შეაჩერა. საბჭოთა კავშირის შექმნისა და მის შემადგენლობაში საქართველოს მოქცევის შემდეგ ქართული სამოქალაქო ავიაციის ისტორიაში სრულიად ახალი ეტაპი დაიწყო. იგი იმართებოდა ცენტრალიზებული პრინციპით და ასე გასტანა საბჭოთა კავშირის არსებობის ბოლომდე.²¹

1923 წელს მოხდა პირველი კომერციული სამგზავრო გადაყვანა მარშრუტით თბილისი-მანგლისი, რომელიც განხორციელა ს.ს. „ზაკავიას“ კუთვნილმა თვითმფრინავმა. მუხედავად იმისა, რომ რეისი განხორციელდა დაბალი მოძრაობის სიჩქარით და მგზავრების ჩაყვანა დანიშნულების ადგილზე მხოლოდ მეორე დღეს მოხდა, ეს მოვლენა იმ პერიოდისთვის მეტად მნიშვნელოვანი იყო. სწორედ აქედან იწყება ამიერკავკასიის სამოქალაქო ავიაციის ისტორია.²²

ეკონომიკურად დასუსტებულმა ს.ს. „ზაკავიამ“ 1925 წლიდან დაიწყო თანამშრომლობა „უკრაინის ავიახაზებთან“, თუმცა შედეგი არასახარბიელო აღმოჩნდა. ამ დროისათვის თბილისში აეროპორტი მდებარეობდა ჯავახეთის ქუჩის მიმდებარედ და წარმოადგენდა კონსტრუქციას. ასევე მარტივი მოწყობილობის აეროპორტი იყო ბათუმში, სოხუმში, შემდეგ ქუთაისსა და სხვა ქალაქებში. 1934 წელს გაიხსნა თელავი-ომალო და თბილისი-მესტია ახალის საჰაერო ხაზები.

²¹ შ. გაბიჩვაძე, საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, თბ., 2012, გვ. 17

²² ი. ავალიანი, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, თბ., 2007, გვ. 20

მეორე მსოფლიო ომის წლებში სამოქალაქო ავიაცია მთლიანად გადავიდა სამხედრო ავიაციაში. ეს იყო „უზრაობის ახანა“ სამოქალაქო ავიაციის სიტორიაში, რომელიც სრულად აღდგა 1949 წელს. 1952 წლის 22 სექტემბერს რეისი „მოსკოვი-თბილისი-მოსკოვი“ შეასრულა ახალი ტიპის თვითმფრინავმა „ტუ-104“-მა, რომელმაც მგზავრებს შესთავაზა კომფორტული მომსახურება. მომსახურების გაუმჯობესებასთან ერთად იზრდებოდა მგზავრთა გადაყვანის მოთხოვნა. თვითმფრინავი უკვე კონკურენციას უწევდა სარკინიგზო ტრანსპორტს, რომელთანაც ფასში თითქმის არ იყო სხვაობა, ხოლო დროში - საკმაოდ დიდი განსხვავება იყო.

XX საუკუნის 60-70-იან წლებში სამოქალაქო ავიაციაში დაიწყო აღმავლობა. გაჩნდა ახალი გაუმჯობესებული აეროპორტები. 70-80-იან წლებში საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების 82 % უკვე „ტუ-154“ ახორციელებდა. ყოველწლიურად იზრდებოდა მგზავრთა რაოდენობა, რომელთა რიცხვმა 1978 წელს მლნ მიაღწია, ხოლო 1990 წელს - 2,7 მლნ²³.

სსრკ-ს შემადგენლობაში ყოფნის დროს საქართველოს საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკის სამოქალაქო ავიაცია იყო რეგიონული ორგანო და იმართებოდა ცენტრალიზებული სისტემით, სსრკ-ს ნორმირებული ბაზით ორგანიზაციული სტრუქტურით და ფინანსურ-ეკონომიკური პრინციპით. ვინაიდან საბჭოთა კავშირის საჰაერო სივრცე იყო ჩაკეტილი, სამოქალაქო ავიაცია დამოუკიდებელ სუბიექტს არ წარმოადგენდა და საქართველოდან მგზავრთა გადაყვანა და ტვირთის გადაზიდვა წარმოებდა მხოლოდ საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებს შორის, ხოლო დანარჩენ მსოფლიოსთან მას პირდაპირი კავშირი არ ჰქონდა.

საბჭოთა ავიაციამ არსებობა შეწყვიტა საბჭოთა კავშირის დაშლისთანავე. საქართველოს მიერ დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ ქართულ სამოქალაქო ავიაციაში დაიწყო ახალი ეტაპი - დამოუკიდებლად ფუნქციონირება, თუმცა აღმოჩნდა მთელი რიგი პრობლემების წინაშე.²⁴ საბჭოთა კავშირიდან მემკვიდრეობით დატოვილი საავიაციო ფონდი ამორტიზებული იყო და არ შეესაბამებოდა საერთაშორისო სტანდარტებს, მისთვის უცხო იყო საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, საბაზრო ეკონომიკის საფუძველი და პრინციპები.

მიუხედავად სირთულეებისა, გადაიდგა პირველი ნაბიჯები და შეიქმნა პირველი ქართული ავიაკომპანია „ორბი“. ფინანსური სიდუხჭირის მიუხედავად, შემოყვანილი იქნა დასავლური ტიპის ბოინგები, გაიხსნა ორი საჰაერო ტრასა სამხრეთ დასავლეთ ევროპის და დასავლეთ ევროპის ქვეყნების მიმართულებით. მაგრამ სამოქალაქო ავიაცია სწრაფად ვერ ვითარდებოდა. ნათელი გახდა, რომ საერთაშორისო საავიაციო სისტემაში ადგილის დასამკვიდრებლად ხელისუფლებას უნდა შეემუშავებინა დარგის განვითარების სტრატეგია. ამ

²³ ი. ავალიანი, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, თბ., 2007, გვ. 23

²⁴ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია www.airnav.wordpress.com/geogistory/ - უკანასკნელად გადამოწმებული იქნა 15/06/2021

მიზნით რეფორმა გატარდა ორგანიაციული სტრუქტურის სრულყოფის, მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის განახლების, ნორმატიული ბაზის შექმნისა და ახალი ეკონომიკური პოლიტიკის განხორციელების კუთხით.²⁵ კერძო სექტორი და სახელმწიფო ფუნქციები ერთმანეთისგან გაიმიჯნა. შეიქმნა სახელმწიფო ზედამხედველი ორგანო საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტი და მიენიჭა სახელწოდება „საქაერონავიგაცია“. შექმნა ნორმატიული ბაზა. 1996 წელს მიიღეს საქართველოს საჰაერო კოდექსი, 1997 წელს - სამოქალაქო კოდექსი, აგრეთვე, მიღებული იქნა ავიაციის სერტიფიცირების და ლიცენზირების ნორმატიული დოკუმენტები.

საქართველოს გეოსტრატეგიულმა მდებარეობამ მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი სამოქალაქო ავიაციის დამკვიდრებაში საერთაშორისო ბაზარზე. ამან გამოიწვია უცხოელი პარტნიორების დაინტერესება საქართველოში. 1994 წელს საქართველო გახდა იკაო-ს სრულყოფილებიანი წევრი და ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის ფარგლებში მნიშვნელოვანი პარტნიორი.

ამის შემდეგ საქართველომ დაიწყო საერთაშორისო სტანდარტების და პრაქტიკის ათვისება სამოქალაქო ავიაციის სფეროში.

2005 წელს საქართველო გახდა ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციის წევრი, ხოლო 2007 წელს - გერთიანებული საავიაციო ხელისუფლების წევრობის კანდიდატი. საქართველოს პრეზიდენტის მიერ დამტკიცებული იქნა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის განვითარების კონცეფცია, რომლითაც განისაზღვრა სამოქალაქო ავიაციის ადგილი ქვეყნის ეროვნულ მეურნეობასა და სატრანსპორტო სისტემაში, განვითარების პრიორიტეტები და გადაყვანა-გადაზიდვის პროცესის შესრულების ეფექტიანობის, ფრენების უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების პრინციპები. ასევე, აქტიურად მიმდინარეობს ტანამშრომლობა სხვა სახელმწიფოებთან და ორგანიზაციებთან.

ავიაკომპანია Airzena დაარსდა 1993 წლის სექტემბერში. თავდაპირველად Airzena ასრულებდა ჩარტერულ ფრენებს არაბთა გაერთიანებული საემიროების, იტალიის, ჩინეთის, ეგვიპტის, ინდოეთის, სირიის მიმართულებით და ასევე რეგულარულ ფრენებს ავსტრიისკენ (ვენა) კარგად შერჩეული სტრატეგიის წყალობით, ამ რთულ, ეკონომიკური და პოლიტიკური თვალსაზრისით, კომპანიამ მოახერხა აღიარების მოპოვება და საავიაციო ბაზარზე ადგილის შენარჩუნება. 1999 წელს Airzena გახდა საქართველოს ეროვნული გადამზიდავი. 2004 წლის აგვისტოში აირზენას ეწოდა Georgian Airways. ამასთან, სახელი „აირზენა“ კვლავ ფართოდ გამოიყენება. 2000 წლის პირველ ნახევარში კომპანიის მენეჯმენტმა გადაწყვიტა ფლოტის მოდერნიზაცია და გერმანული კომპანია 'Hapag-Lloyd' - ისგან ორი BOEING 737-500

²⁵ შ. გაბიჩვაძე, საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, თბ., 2012, გვ. 20-21

თვითმფრინავი იჯარით მიიღო. კომპანია იყო პირველი ქართული ავიაკომპანია, რომელმაც დაიწყო თანამედროვე დასავლური ტექნოლოგიის ოპერირება. ამ დროიდან Airzena მუდმივად ავითარებს და აუმჯობესებს ფლოტს.²⁶

კიდევ ერთი ქართული ავიაკომპანია არის MyWay Airlines, რომელიც შეიქმნა 2018 წელს და ოპერირებს თბილისის შოთა რუსთაველის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტიდან.²⁷

მიუხედავად იმისა, რომ დროის მოკლე მონაკვეთში საქართველომ ვერ შეძლო საბოლოოდ მოეწესრიგებინა მთელი რიგი საკითხები სამოქალაქო ავიაციის დარგში, მაგრამ როგორც ეკონომიკის ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი დარგი, საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტი დღეს მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ქვეყნის სავაჭრო-სამეურნეო და მოსახლეობის მომსახურების სფეროში.

²⁶ История компании <https://www.georgian-airways.com/ru/about/history> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

²⁷ MyWay Airlines <https://mywayairlines.com/en/324/About-Us> - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

4.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების სამართლებრივი რეგულირება ქართული კანონმდებლობით

საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანას და ტვირთის გადაზიდვას არეგულირებს 1997 წელს მიღებული საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, რომელიც ასეწრიგებს გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივ ურთიერთობებს. კოდექსი იცნობს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას და აერთიანებს მგზავრის გადაყვანის, ბარგის გადატანის და ტვირთის გადაზიდვის ნორმებს. აქ იგულისხმენბა არა მხოლოდ საერო ტრანსპორტი, არამედ ტრანსპორტის სახვა სახეობებიც. კოდექსის ნორმები ეხება გადაზიდვის ხელშეკრულების ნორმებს, რეკვიზიტებს, მხარეთა უფლება-მოვალეობებს, პასუხისმგებლობასდავის გადაწყვეტის საკითხებს და სხვ.

აღსანიშნავია, რომ კოდექსი არ არის უნაკლო, იგი შეიცავს ხარვეზებს და ბოლომდე ვერ პასუხობს თანამეროვე ტენდენციებს.

საქართველოს საჰაერო კოდექსი, რომელიც მიღებული იქნა 1996 წელს, წარმოადგენს მგზავრის გადაყვანის, ბარგის გადატანის და ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირების ერთ-ერთ ძირითად წყაროს მის საფუძველზე მიღებულ სხვა საკანონმდებლო აქტებთან და სამოქალაქო კოდექსთან ერთად. იგი არის საჯარო და კერძო სამართლის ნორმების სინთეზირებული ნორმატიული აქტი.

საქართველოს საჰაერო კოდექსი ვრცელდება საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე.

საჰაერო კოდექსის 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) საჰაერნაოსნო მომსახურების გაუმჯობესება და ჰაერნაოსნობის უსაფრთხოების, რეგულარულობისა და ეფექტიანობის უზრუნველყოფა;
- ე) საქართველოს საჰაერო სივრცის მომხმარებელთა უფლებების დაცვის უზრუნველყოფა.²⁸

საქართველოს საჰაერო სივრცის ფარგლებში სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობისთვის გამოიყენება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-5

²⁸ საქართველოს საჰაერო კოდექსი, 1996, მ. 2

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.²⁹

საავიაციო საქმიანობის მარეგულირებელი ორგანოები თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში, საავიაციო კოდექსისა და საქართველოს სხვა საკანონმდებლო აქტების საფუძველზე გამოსცემენ საავიაციო საშუალებების ყველა მფლობელისა და მომხმარებლისათვის სავალდებულო წესებს, მითითებებს, ინსტრუქციებსა და სხვა ნორმატიულ აქტებს, რომლებიც არეგულირებს როგორც საავიაციო საქმიანობას, ისე საავიაციო საშუალებების წარმოების, სარემონტო სამუშაოების ჩატარების, მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საკითხებს.³⁰

სამოქალაქო კოდექსის 362-ე მუხლის მეორე პუნქტის ითავლსწინებს ვალდებულების შერულებას ჯეროვნად, კეთილსინდისიერად, დათქმულ დროსა და ადგილას. მის შეუსრულებლობის შემთხვევაში დგება სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საკითხი. ეს გულისხმობს მოვალის მიერ კრედიტორისთვის ზიანის ანაზღაურებას. სამოქალაქო პასუხისმგებლობა არის უკვე არსებული ვალდებულების დამატება ან ცვლილება ახალ ვალდებულებით სახელმწიფოებრივი იძულების სახით, გადაიხადოს განსაზღვრული ფულადი თანხა კომპენსაციის სახით, სუბიექტური (ქონებრივი ან არაქონებრივი) უფლების დარღვევისთვის.³¹

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დარღვევის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის განხილვისას, პირველ რიგში, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ის გარემოება, რომ საჰაერო ხომალდი, ისევე როგორც სხვა სატრანსპორტო საშუალებები, მომეტებული საფრთხოს წყაროა. ამასთან, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის რეგლამენტაციისას უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორი მთავარი საკითხის გადაწყვეტა, როგორებიცაა: საჰაერო ტრანსპორტით მოსარგებლე პირებისა და ორგანიზაციების დაცვა და გადაყვანა-გადაზიდვებში მონაწილე ავიასაწარმოებისათვის სტიმულის მიცემა, რათა მათ არ შეექმნათ სერიოზული ფინანსური პრობლემები.³²

²⁹ საქართველოს საჰაერო კოდექსი, 1996, მ. 7, პ. 1

³⁰ იქვე, მ. 9

³¹ შ. გაბიჩვაძე, საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება (სადისერტაციო ნაშრომი), თბ., 2012, გვ. 119

³² თ. ვეფხვაძე, საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა სამგზავრო გადაყვანისას ვარშავის, მონრეალის, ევროპისა და საქართველოს სამართლის ნორმების ანალიზის შედეგად // სამართალი და მსოფლიო, 2015, №3, გვ. 86

საქართველოს საჰაერო კოდექსში პასუხისმგებლობის საკითხი განსაზღვრულია 77-ე მუხლით. გადამყვან-გადამზიდავი პასუხს აგებს იმ ზიანზე, რომელიც გამოწვეულია მგზავრის გარადცვალებით, დასახიჩრებით ან სხეულის სხვაგვარი დაზიანებით, თუ უბედური შემთხვევა მოხდა აეროპორტის საზედამხედველო არეში ან საჰაერო ხომალდზე.

ამრიგად, საქართველოს საჰაერო კოდექსის მიღება არის ახალდაწარმოქმნილი სახელმწიფოსთვის წინ გადადგმული ნაბიჯი, რომელიც თანდათან დახვეწას და განვითარებას მოითხოვს.

თავი V. საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია კოვიდ-19-ს

პანდემიის ფონზე

მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ სამყაროში ავიამილწეები ერთ-ერთი ყველაზე დიდი კულტურული და ეკონომიკური მოვლენა იყო. კორონავირუსის პანდემიამ კრიზისი გამოიწვია ისეთი კრიზისი, როგორც არ ყოფილა ისტორიაში. 2020 წლის აპრილის ბოლოს თვითმფრინავებმა თითქმის შეწყვიტეს ფრენა მსოფლიოს უდიდეს ქალაქებში. ექსპერტების აზრით, ის სამუდამოდ შეცვლის სამოქალაქო ავიაციას.

სახელმწიფოებმა მიიღეს და ახორციელებენ მრავალმხრივ ზომებს მოქალაქეების კორონავირუსის ეპიდემიისგან დასაცავად. ერთ-ერთი მთავარია შემზღუდველი და საკარანტინო ზომები, რომლებიც მკვეთრად ამცირებს ან საერთოდ აჩერებს საჰაერო ტრანსპორტირებაზე მოთხოვნას და მათი მომსახურების მიწოდებას.

ამ თვალსაზრისით, სამოქალაქო ავიაციას, მის თითქმის ყველა საწარმოს (ავიაკომპანიები, აეროპორტები, საჰაერო მიმოსვლის კონტროლის საწარმოები, ტექნიკური მომსახურეობა, ბორტ კვების, საწვავის კომპანიები) ზარალი აქვს შემოსავალში, ფულადი სახსრების მოძრაობასა და მოგებაში.

სიტუაცია ართულებს:

- სიტუაციის გადაჭრის ვადების გაუგებრობა
- შემზღუდველი ზომების შემდგომი გაძლიერების შესაძლებლობა,
- სიტუაციის გავლენა ავიაკომპანიების მენეჯმენტსა და თანამშრომლებზე.

ამკარაა, რომ ავიაკომპანიებმა უკვე დაიწყეს ჩვეული ანტიკრიზისული ზომების განხორციელება (ფრენების დახურვა, ფლოტის გაჩერება/შემცირება, არდადეგები და პერსონალის ოპტიმიზაცია) და მთავრობას დახმარების თხოვნით მიმართავენ.³³

ამასთან, გლობალური მასშტაბით არსებული ვითარება უპრეცედენტოა და მოითხოვს განსხვავებულ მიდგომებსა და ზომებს, რაც მთავარია - ყოველდღიური ერთობლივი მუშაობა და თითოეულ ქვეყანაში საავიაციო საწარმოს ყველა ხელმძღვანელის კოორდინაცია. ყველასთვის ძნელია და ჩვენ ერთად უნდა გავიაროთ ეს კრიზისი.

კორონავირუსის პანდემიამ რამდენიმე კვირაში შეაჩერა სამოქალაქო ავიაცია მთელ მსოფლიოში, მათ შორის, საქართველოში. დაცარიელებული აეროპორტები იმის მაჩვენებელია, რომ ვირუსულმა მთლიანად მოიცვა საავიაციო ინდუსტრია.³⁴

³³Об эпидемии коронавируса и ее влиянии на гражданскую авиацию <https://mak-iac.org/press-tsentr/arkhiv-za-2020-god/117338/> - - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

კორონავირუსის (COVID-19) გავრცელების მზარდი დინამიკის გათვალისწინებით, როგორც საქართველოს საავიაციო ხელისუფლება, ასევე უშუალოდ ავიაკომპანიების მენეჯმენტში ცვლილებები განხორციელდა რეგულარული ფრენების განრიგში, არსებული სიხშირეების შემცირების ან / და გაუქმების ჩათვლით. ვირუსის გავრცელების საწინააღმდეგო პროფილაქტიკური ღონისძიებების ფარგლებში, შემზღულდავ ზომებზე გადაწყვეტილებები იქნა მიღებული როგორც საქართველოს მთავრობის, ასევე სხვა სახელმწიფოების მიერ.

პირველ რიგში, საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილებით, აკრძალულმა ზომებმა შეეხო ჩინეთსა და ირანს: რეგულარული ფრენების განხორციელება ჩინეთიდან შეწყდა 2020 წლის 28 იანვრიდან, ხოლო ირანიდან - 2020 წლის 23 თებერვლიდან.

ევროპის ქვეყნებში განვითარებული მოვლენების შემდეგ, აკრძალვა დაწესდა ფრენებზე იტალიაში 2020 წლის 6 მარტიდან და ჩეხეთის რესპუბლიკაში - 2020 წლის 29 მარტიდან.

შემცირებული ფრენების მნიშვნელოვანი რაოდენობა განხორციელდა შემდეგ ქვეყნებში: ისრაელი, თურქეთი, არაბთა გაერთიანებული საემიროები, კატარი, ბელორუსია, პოლონეთი, ბაჰრეინი, საფრანგეთი, სომხეთი, საბერძნეთი და ყაზახეთი.³⁵

2020 წლის 14 მარტიდან საქართველოს მთავრობამ შემოიღო შეზღუდვა აზერბაიჯანიდან და სომხეთიდან საქართველოს საზღვრის გადაკვეთისას, აგრეთვე რუსეთის ფედერაციის საჰაერო სივრცის გამოყენებით, ხოლო 2020 წლის 18 მარტიდან - ყველა ქვეყანასთან გარკვეული პერიოდის განმავლობაში. საზღვრის გადაკვეთის უფლება ჰქონდათ მხოლოდ საქართველოს მოქალაქეებს და მათი ოჯახის წევრებს.

მესამე ქვეყნების მოქალაქეებისთვის, აზერბაიჯანის, სომხეთისა და რუსეთის ფედერაციის აღმასრულებელი ორგანოების მიღებული გადაწყვეტილების თანახმად, დაწესებული იყო შეზღუდვა საჰაერო სივრცის გამოყენებით საქართველოდან რუსეთის, აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით. გამონაკლისია 3 ქვეყნის მოქალაქე, რომლებიც მოგზაურობდნენ რუსეთის ფედერაციის, აზერბაიჯანისა და სომხეთის მოქალაქეებთან ერთად და არიან მათი ოჯახის წევრები (მეუღლე, შვილი ან მშობელი). შეზღუდვები არ ვრცელდება იმ პირებზე, რომლებიც ტრანზიტით გადადიან საქართველოს საჰაერო სივრცეს.

³⁴ დ. გეფერიძე, კოვიდ-19 პანდემიის ფონზე თანამედროვე საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სამართლებრივი პრობლემები და პერსპექტივები <https://www.interpressnews.ge/ka/article/630825-kovid-19-pandemiis-ponze-tanamedrove-saertashoriso-samokalako-aviaciis-samartlebrivi-problemebi-da-perspektivebi/> - - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

³⁵ Грузия: Режим перевозки грузов в условиях пандемии COVID-19 по состоянию на 17 марта 2020 http://www.traceca-org.org/ru/novosti/single-news/n/urgent_georgia_regime_of_cargo_transportation_in_terms_of_covid_19_pandemics/ - - უკანასკნელად გადამოწმებულ იქნა 15/06/2021

2020 წლის 21 მარტიდან 2020 წლის 21 აპრილამდე დაწესებულია საგანგებო მდგომარეობა. შესაბამისად, შეწყდა პირდაპირი რეგულარული საერთაშორისო ფრენები. ეს შეზღუდვა არ ვრცელდებოდა იმ შემთხვევებზე, როდესაც თვითმფრინავი ჩამოდიოდა უცხო ქვეყნიდან მგზავრების გარეშე, საქართველოდან მგზავრების ჩამოსაყვანად. შეზღუდვები არ ვრცელდებოდა სატვირთო, სამთავრობო და სამხედრო და ამბულატორიულ საჰაერო ხომალდებზე, საგანგებო და ტექნიკური დაშვების შემთხვევაში, აგრეთვე საავიაციო სამუშაოებთან და სამაშველო და სამძებრო სამუშაოებთან დაკავშირებულ ფრენებზე. არარეგულარული (ჩარტერული) ფრენების ნებართვების გაცემის საკითხს წყვეტდა ინდივიდუალურად სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსთან შეთანხმებით.

2020 წლის გაზაფხულიდან შემოდგომამდე სავიაციო ბაზარი მკვეთრად შეიცვალა. თუ ადრე კლიენტები იყვნენ მხოლოდ საკმაოდ მსხვილი ბიზნესმენები და პოლიტიკოსები, რომელთაც სურდათ დაეზოგათ დრო მივლინებებში, ახლა მდიდარი ადამიანები, რომლებსაც აქვთ ამ მომსახურების შესაძლებლობა, ასევე გახდნენ ბიზნეს ავიაციის მგზავრები. „დიდი ავიაციისთვის“ ცის დახურვის გამო, ბიზნეს-თვითმფრინავები, ზოგიერთ შემთხვევაში, ერთადერთი საქალაქთაშორისო გადამზიდავი გახდა.

საქართველოსა და სხვა ქვეყნებს შორის საჰაერო მიმოსვლა შეჩერებულია 2020 წლის 21 მარტიდან: სპეციალური ფრენების გარდა, მათი მოქალაქეების სამშობლოში დასაბრუნებლად, აგრეთვე სატვირთო, ჩარტერული, ჰუმანიტარული და ტექნიკური ფრენები. რეგულარული ფრენების განახლების მცდელობა გაკეთდა ზაფხულის შუა რიცხვებიდან, მაგრამ ეპიდემიოლოგიური მდგომარეობის გაუარესების გამო, აკრძალვა რამდენჯერმე გაგრძელდა.

ფრენების განახლების შესახებ გადაწყვეტილება რესპუბლიკის მთავრობამ 2021 წლის 22 იანვარს მიიღო, ეპიდემიის მდგომარეობის გაუმჯობესებასთან დაკავშირებით.

საქართველოს მთავრობამ 1 თებერვლიდან დაუშვა რეგულარული ფრენების აღდგენა ყველა მიმართულებით., როგორც ღონისძიებების ნაწილი Covid-19 პანდემიის შედეგების შესამსუბუქებლად საქართველოს მოქალაქეებისა და ქვეყანაში ჩამოსული უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისათვის.

საერთაშორისო ფრენების აკრძალვამ სერიოზული ზიანი მიაყენა საავიაციო ინდუსტრიას. დანაკარგები განიცადეს როგორც ავიაკომპანიებმა, ისე აეროპორტებმა, სანავიგაციო სერვისმა და მასთან დაკავშირებულმა სხვა ინდუსტრიებმა.

ექსპერტთა ვარაუდით, კორონავირუსი დასრულდება 2024 წლისთვის. თუ რა ბედი ელის სამოქალაქო ავიაციას კორონავირუსის შემდეგ, ამის პროგნოზირება ძნელია, თუმცა

ნათელია, რომ სამოქალაქო ავიაცია, ისევე როგორც სხვა დარგები, ძველ მდგომარეობას ვერ დაუბრუნდება.

თავი VI. კვლევის შედეგები

კვლევა აგებულია არა მხოლოდ თეორიულ მასალაზე დაყრდნობით, არამედ სხვადასხვა კვლევითი მეთოდების გამოყენებით, რომელთა შერევისა და ანალიზით მივედით საბოლოო შედეგამდე.

ნაშრომის პირველ თავში გამოყენებულმა ისტორიულმა კვლევის მეთოდმა მოგვცა იმის საშუალება, რომ ავიაციის საფუძვლები უკეთ გაგვეგო და გაგვეაზრებინა. ისტორიული კვლევის მეთოდის გამოყენებით ნაშრომში ნაჩვენებია საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის წარმოშობა და განვითარება, რა ეტაპები განვლო საჰაერო ტრანსპორტირებამ და რა ეტაპზეა დღეს.

შედარებითი ანალიზის მეთოდის გამოყენებით განვიხილეთ როგორც ჩვენი ეროვნული საავიაციო სამართლებრივი ნორმები და დადგენილებები, ასევე საერთაშორისო აქტები, რომელთა გამოყენებაც სავალდებულოა ყველა ქვეყნისათვის და ამ დადგენილებებისა თუ სტანდარტების უგულებელყოფა დაუშვებელია ნებისმიერი ავიაკომპანიისა და სახელმწიფოს მიერ. ასევე შედარებითი მეთოდის გამოყენებით შევადარეთ სხვადასხვა ავტორებისა თუ მეცნიერების აზრები.

ნაშრომში მეტწილად გამოყენებული არის სამართლის მეთოდი და პრაქტიკის შესწავლის მეთოდი, რომელთა გამოყენებამ დაადგინა, რომ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებში საქართველოში საქმეთა სასამართლო განხივლის პრაქტიკა, ფაქტობრივად არ არსებობს, ხოლო თუ არის ძირითადად მგზავრების საქმის წაგებით მთავრდება.

ნაშრომის შექმნისას, რა თქმა უნდა, გამოყენებულია რაოდენობრივი კვლევის მეთოდი. სხვადასხვა მასალისა, სტატისტიკური მასალისა და ჩატარებული გამოკითხვის ფონზე უნდა ითქვას, რომ მოცემულ ეტაპზე ავიაცია არის ისტორიულ პიკზე.

ონლაინ გამოკითხვაში მონაწილეობა მიიღო 60-მა ადამიანმა, რომელთა ასაკობრივი ჯგუფი არის 16-55 წ.. გამოკითხულთა რაოდენობა მოიცავს როგორც პანდემიით დაზარალებულ მგზავრებს, ასევე რიგით მოგზაურობის მოყვარულ ადამიანებს. დანართში მოყვანილი კითხვებზე გაცემული პასუხების გაანალიზების შემდეგ თამამად უნდა ითქვას, რომ კოვიდ-19 პანდემიამ საკმაოდ დიდი ზიანი მიაყენა ავიაციას და ასევე მგზავრებს. გამოკითხულთა უმრავლესობას 2020 წელს დაგეგმილი ჰქონდათ მოგზაურობა, მაგრამ ეპიდემიოლოგიურმა ვითარებამ და საზღვრების ჩაკეტვამ მოგზაურობაში ხელი შეუშალა. კითხვარიდან ასევე ვასკვნით, თუ რამხელა ზარალი განიცადეს ავიაკომპანიებმა, გამოკითხულთაგან არიან ისეთები ვისაც ავიაკომპანიამ წინასწარ შეძენილი ბილეთების საფასური სრულად დაუბრუნა და ასევე არიან ისეთები ვისაც, ან დაუბრუნდათ დიდი ხნის შემდეგ, ან ჯერ სულაც არ დაუბრუნდათ.

მოცემული მდომარეობა განპირობებულია ავიაკომპანიის მასშტაბებიდან და მისი ფინანსური მდომარეობიდან.

როგორც სჩანს პანდემიამ მოგზაურობის მოყვარული ადამიანები სერიოზულად დააზარალა და დიდ შიშში ჩააგდო. ეპიდსიტუაციის დასტაბილურების შემდეგ ისინი კვლავ აპირებენ მოგზაურობას, მაგრამ ძირითადად პირდაპირი ფრენებით, რათა მაქსიმალურად აირიდაონ თავი უცხო ხალხთან შეხებისგან.

გარდა ამისა კვლევის ჩატარებისას ჩამოყალიბდა განსხვავებული აზრი მგზავრთა უსაფრთხოების დაცვის მეთოდულად. გამოკითხულთა ნაწილი მიიჩნევს, რომ PCR ტესტი უტყუარი მეთოდია იმის დასადგენად, არის თუ არა მგზავრი ინფიცირებული ფრენის განმავლობაში. მეორე ნაწილი კი თვლის, რომ მოქალაქეთ ვაქცინირება არის ერთ-ერთი საუკეთესო მეთოდი მგზავრთა უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

მიუხედავად ზემოთმოყვანილი კრიტიკული პასუხებისა, საკმაოდ განსხვავებული აზრი გამოიკვეთა შიდა ფრენებთან მიმართებაში, სადაც ძირითადად ნაწილმა მიიჩნია მართებულად ფაქტი, რომ მოკლე მანძილის დასაფარად მგზავრებს არ უნდა მოეთხოვებოდეს ტესტისა ან ვაქცინის დამადასტურებელი დოკუმენტი. მოცემული მოსაზრება საკმაოდ დიდ პრობლემას წარმოადგენს როგორც ავიაციისთვის ასევე მოსახლეობისთვის, რადგან ვერ ვხედავთ განსვავებას დიდ მანძილიან ფრენასა და მოკლე მანძილიან ფრენას შორის. მიმართულებისაგან განურჩევლად ყველა მგზავრს უნდა მოეთხოვებოდეს PCR ან სწრაფი ტესტი მაინც, რაც იქნება ერთ-ერთი საუკეთესო დაცვის მექანიზმი.

გლობალურმა პანდემიამ საავიაციო სექტორს ძლიერი დარტყმა მიაყენა და ავიაციის არსებობის პერიოდში ყველაზე დიდი კრიზისი შეუქმნა. კოვიდ-19-მა 90%-ით შეამცირა სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირება. საერთაშორისო წყაროებზე დაყრდნობით საავიაციო ინდუსტრიის მსოლიო ზარალმა შეადგინა 370 მილიარდი აშშ დოლარი.

საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში და საჰაერო სივრცეში, 2019 წელთან შედარებით 2020 წელს ფრენები 56%-ით იყო შემცირებული.

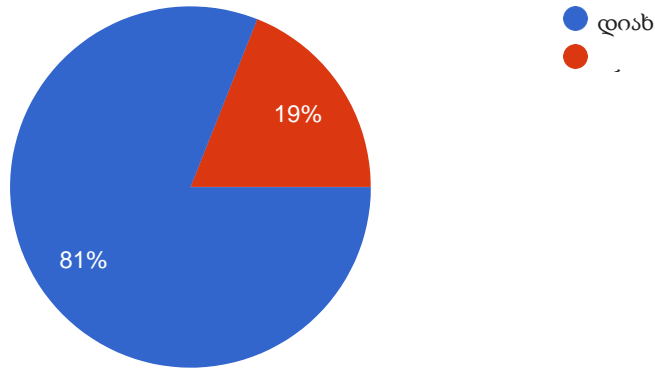
ავიაცია როგორც საქართველოში ასევე მსოფლიო მასშტაბით ვირუსის გაჩენის თანავე აქტიურად ჩაერთო დაავადების გავრცელების წინააღმდეგ მიმართულ პრევენციულ ღონისძიებებში. საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციები პროგნოზირებენ, რომ ავიაცი 2019 წლის ნიშნულს დაუბრუნდება 2024 წელს, თუმცა სიტუაცია ყოველდღიურად გამოუჯობესებისკენ მიდის და არ არის გამორიცხული, რომ ძველ და აქტიურ ნიშნულს უფრო მალე დაუბრუნდეთ. წელს ბევრი ავიაკომპანია დაუბრუნდა ბაზარს

ჩატარებულმა გამოკითხვამ და მიღებულმა პასუხებმა საერთო სურათის ანალიზისთვის მეტად მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა, კვლევის შედეგებმა დასკვნების გაკეთების საშუალება მოგვცა რამაც ნაშრომი უფრო სრულყოფილი გახადა.

დანართი

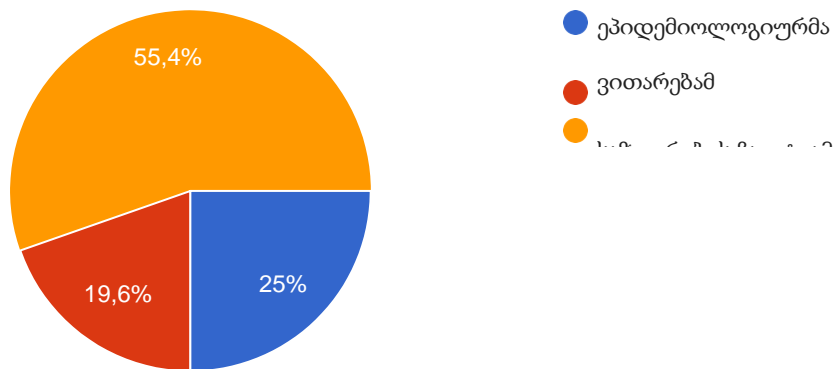
2020 წლის პერიოდში გქონდათ თუ არა დაგეგმილი მოგზაურობა?

58 ОТВЕТОВ



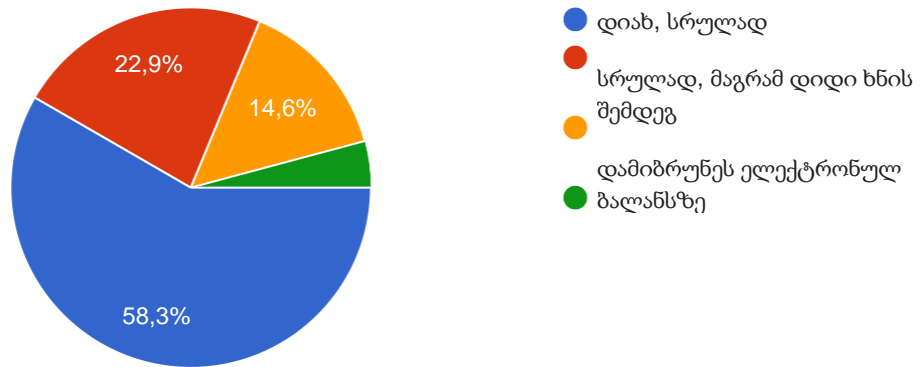
რამ შეგაკავებინათ თავი გაფრენისგან, პანდემიამ თუ საზღვრების ჩაკეტვამ?

56 ОТВЕТОВ



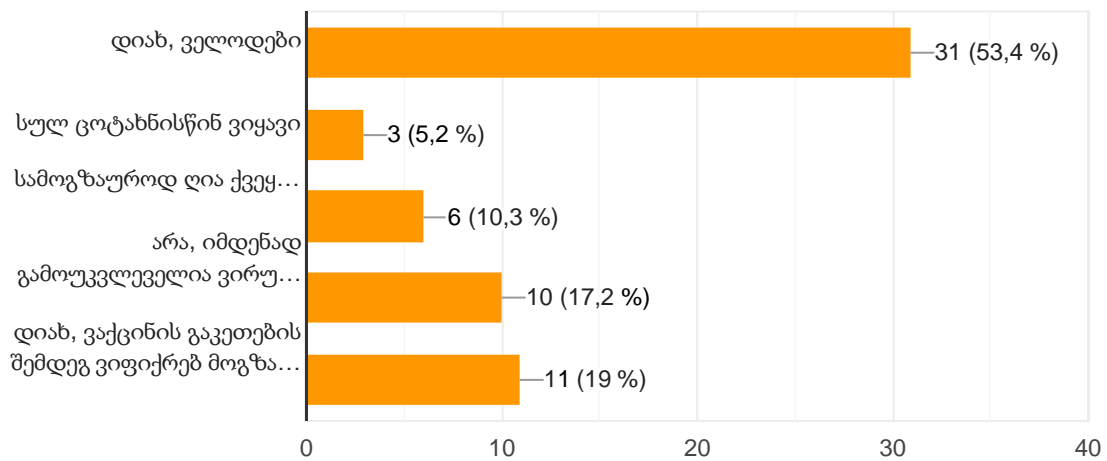
წინასწარ შეძენილი ბილეთის ღირებულება დაგიბრუნათ თუ არა ავიაკომპანიამ ?

18 ответов



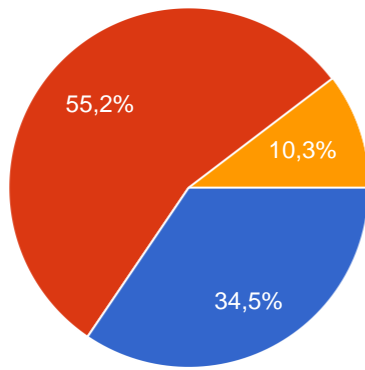
კანდემიის დასტაბილურების შემთხვევაში განაგრძობთ მოგზაურობას?

58 ответов



აქვს თუ არა თქვენთვის მნიშვნელობა გაფრინდებით პიდაპირი ფრენით თუ ისარგებლებთ გადაჯდომით?

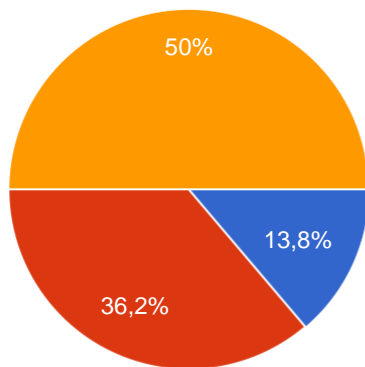
58 ატმეტი



- მხოლოდ პირდაპირი ფრენით, მსურს ნაკლებად მქონდეს შეხება უცხო ხალხთან
- არ აქვს მნიშვნელობა, დაინფიცირება ნებისმიერ ადგილას შეიძლება ტრანზიტული ფრენით,
- დაინფიცირება ნებისმიერ ადგილას შეიძლება

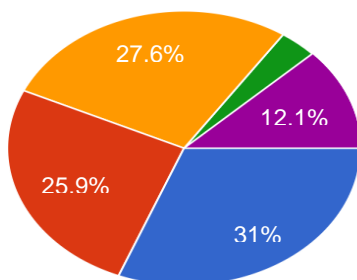
თქვენი აზრით საქართველოს მთვრობამ უნდა გაუხსნას თუ არა უფრო მეტ ქვეყანას საზღვრები რათა უფრო მეტი ტურისტი ჩამოვიდეს საქართველოში?

58 ატმეტი



- არა, პატარა ქვეყანა ვართ და უმჯობესი იქნება პანდემიის პერიოდი მშვიდად გადავიტოვათ, რადგან ტურიზმი და დიახ, მაგრამ ეს უნდა მოხდეს ეტაპობრივად, ეპიდემიოლოგიური სიტუაც...
- დიახ, მაგრამ ეს უნდა მოხდეს ეტაპობრივად, ეპიდემიოლოგიური სიტუაც...

თქვენი აზრით რომელი მეთოდია უფრო მართებული მგზავრებთან მიმართებაში: ვაქცინაცია თუ PCR- ტესტი?

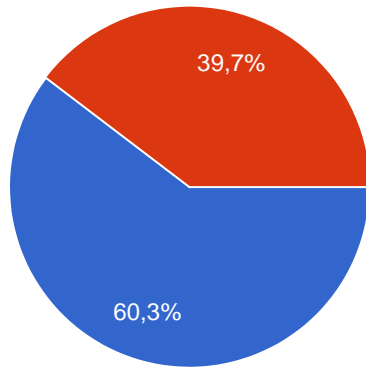


- PCR ტესტი, რადგან პასუხი უტყუარია და ვიცით, რომ ფ...ვაქცინა, რადგან მგზავრები მეტად დაცულები იქნებიან...
- უტყუარია და ვიცით, რომ ფ...ვაქცინა, რადგან მგზავრები მეტად დაცულები იქნებიან...
- მეტად დაცულები იქნებიან...

48

მართებულად მიგაჩნიათ თუ არა ის, რომ ქვეყნის შიდა ფრენების მგზავრებს არ მოეთხოვებათ ტესტის პასუხის წარდგენა ?

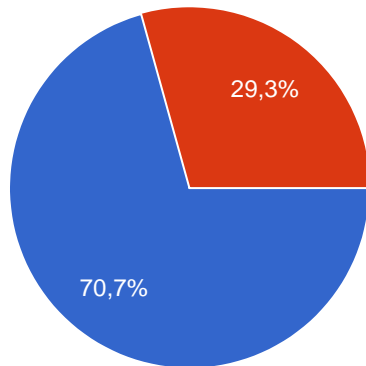
58 OTBATOR



- არასწორია, მიმართულებისაგან განურჩევლად ყველას უნდა მოეთხოვებოდეს
- მართებულია, რადგან შიდა ფრენები ძირითად მოკლე

თქვენი აზრით უნდა გადიოდეს თუ არა ბარგი დეზინფექცია თვითმფრინავიდან ჩამოტვირთვის შემდეგ?

58 OTBATOR



- აუცილებელია, რადგან მაქსიმალურად იყოს მგზავრი დაცული
- არ არის საჭირო, კოვიდი

დასკვნა

საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი ყოველთვის იყო სახელმწიფოებისა და საერთაშორისო ორგანიზაციების ყურადღების საგანი. თანამედროვე სახელმწიფოს არ შეუძლია ნორმალურად ფუნქციონირება, განავითაროს თავისი ეკონომიკური და პოლიტიკური კავშირები სხვა ქვეყნებთან საერთაშორისო საჰაერო კომუნიკაციების საიმედოდ ფუნქციონირების სისტემის გარეშე. საერთაშორისო ხელშეკრულებებით რეგულირებული ურთიერთობების დიაპაზონი ძალიან ფართოა. ისინი წყვეტენ სახელმწიფო ფრენების, საერთაშორისო ფრენების, საერთაშორისო საჰაერო კომუნიკაციების დამყარებისა და გამოყენების, საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების საქმიანობისა და სხვა საკითხებს.

საერთაშორისო ხელშეკრულებათა უმეტესობას აქვს გამოხატული საჯარო სამართლის ხასიათი. ამასთან, ისინი წინ უსწრებენ სამოქალაქო იურიდიული ხასიათის გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულებების დადებას, რაც გართულებულია უცხო ელემენტით, ე.ი. საერთაშორისო ხელშეკრულება საჰაერო ხომალდის საერთაშორისო გადაზიდვაზე არის ორმხრივი, ანაზღაურებადი, კონსენსუალური, საზოგადოებრივი.

საქართველოს სამოქალაქო სამართლის კოდექსსა და საჰაერო კოდექსში მოცემულია პასუხისმგებლობის ზოგადი დებულებები. შიდასახელმწიფოებრივი ნორმების ანალიზისას გამოვლენილია, რომ პასუხისმგებლობის საკითხი დამატებითი რეგულირების ნორმებს საჭიროებს. კერძოდ, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში არ არის განსაზღვრული გადაყვანა-გადაზიდვების პასუხისმგებლობის საკითხი და ფარგლები სამგზავრო გადაყვანისას, ხოლო საჰაერო კოდექსში პასუხისმგებლობის ფარგლები უგულებელყოფილია. აღნიშნული ავიაკომპანიებს აძლევს საშუალებას დამოუკიდებლად დაადგინონ გადაყვანა-გადაზიდვების წესები, რომლებიც გარკვეულ შემთხვევებში არ შეესაბამება მონრეალის კონვენციასა და ევროპის სამართალს.

ავიაცია როგორც საქართველოში ასევე მსოფლიო მასშტაბით ვირუსის გაჩენის თანავე აქტიურად ჩაერთო დაავადების გავრცელების წინააღმდეგ მიმართულ პრევენციულ ღონისძიებებში. საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციები პროგნოზირებენ, რომ ავიაცი 2019 წლის ნიშნულს დაუბრუნდება 2024 წელს, თუმცა სიტუაცია ყოველდღიურად

გამოუჯობესებისკენ მიდის და არ არის გამორიცხული, რომ ძველ და აქტიურ ნიშნულს უფრო მალე დავუბრუნდეთ. წელს ბევრი ავიაკომპანია დაუბრუნდა ბაზარს

მთლიანობაში საავიაციო ინდუსტრიაზე კორონავირუსის დარტყმა ძალიან ძლიერი იყო: ავიაკომპანიებს, აეროპორტებსა და ბაზრის სხვა მოთამაშეებს დიდი ზარალი მოჰყვა. ამასთან, საქმიანი საავიაციო ბაზრისთვის, სამოქალაქო ავიაციის სექტორში არსებული ვითარება 2020 წლის გაზაფხულზე, როდესაც წამყვანი ავიაკომპანიები კარგავდნენ. ზოგიერთი შეფასებით, საექვო სამგზავრო მიმოსვლის 95% და საერთაშორისო ფრენების რაოდენობა 90% -ით შემცირდა.

მთელ მსოფლიოში ავიაკომპანიებსა და აეროპორტებს აქვთ ზარალი, მათ ფინანსური მდგომარეობა დაეცა, საფრთხე შეექმნა მედიკამენტების, ვაქცინების, ჰუმანიტარული დახმარებისა და სხვა სასიცოცხლო მნიშვნელობის საქონლის გლობალური მიწოდების შესაძლებლობით.

ინოვაციური პროექტების წარმატება დამოკიდებულია საერთაშორისო თანამშრომლობის დონეზე - მხოლოდ ძალისხმევის შერწყმით არის შესაძლებელი ინოვაციების სტანდარტიზაციისა და კოორდინაციის პროცესის განხორციელება. ”ეს ერთადერთი გზაა, რომ გადავლახოთ COVID-19- ის გავრცელებასთან დაკავშირებული პრობლემები და შევამსუბუქოთ ტრანსპორტირების შეზღუდვების სოციალურ-ეკონომიკური გავლენა განვითარებულ და განვითარებად ქვეყნებში.

ჩატარებულმა გამოკითხვამ და მიღებულმა პასუხებმა საერთო სურათის ანალიზისთვის მეტად მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა, კვლევის შედეგებმა დასკვნების გაკეთების საშუალება მოგვცა რამაც ნაშრომი უფრო სრულყოფილი გახადა.

გამოყენებული ლიტერატურა

მონოგრაფიები:

1. ავალიანი ი., საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, თბ., 2007;
2. გაბისონია ზ., ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბ., 2006;
3. გაბიჩვაძე შ., საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება (სადისერტაციო ნაშრომი), თბ., 2012;
4. გეფერიძე დ., თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბ., 2004;
5. გეფერიძე დ., საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები (სადისერტაციო ნაშრომი), თბ., 2009;
6. ვეფხვაძე თ., საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა სამგზავრო გადაყვანისას ვარშავის, მონრეალის, ევროპისა და საქართველოს სამართლის ნორმების ანალიზის შედეგად // სამართალი და მსოფლიო, №3, 2015;

ნორმატიული აქტები:

7. საქართველოს კონსტიტუცია, თბ., 1995 (ახ. რედ.);
8. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, თბ., 1997;
9. საქართველოს საჰაერო კოდექსი, თბ., 1996;
10. მონრეალის კონვენცია, 1999;
11. ევროპის კავშირი, 13.05.2002 საბჭოს რეგულაცია: საავიაციო შემთხვევისას საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის შესახებ 889/2002;

ვებ. გვერდები:

12. <http://evolutio.info/ru/> ;
13. <http://www.localtransport.ru/> ;
14. <http://www.traceca-org.org/ru/> ;
15. <https://lektisia.com/> ;

16. <https://mywayairlines.com/> ;
17. <https://studbooks.net/> ;
18. <https://studfile.net/> ;
19. <https://uznayvse.ru/> ;
20. <https://www.aerostar.by/> ;
21. <https://www.argusmedia.com/> ;
22. <https://www.georgian-airways.com/ru/> ;
23. <https://www.interpressnews.ge/> ;
24. <https://www.vedomosti.ru/> ;
25. www.airnav.wordpress.com/.