

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო  
უნივერსიტეტის  
იურიდიული ფაკულტეტი, საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტი

მკა სირაძე

*შიდა და საერთაშორისო ნორმათა კოლიზია სანაპირო სახელმწიფოს  
მიერ ტერიტორიულ წყლებში იურისდიქციის განხორციელების დროს*

სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის  
მოსაპოვებლად

ხელმძღვანელი ირინე ქურდაძე –  
ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის  
იურიდიული ფაკულტეტის ასოცირებული პროფესორი



თბილისი, 2010

## სარჩევი

შესავალი . . . . . 5

თავი I. ნაშრომში გამოყენებული ძირითადი ტერმინების სამართლებრივი სტატუსის ჩამოყალიბება.

1. გემი .....	9
ა. ტერმინი „გემი“ სხვა საერთაშორისო ინსტრუმენტებში	10
ბ. ტერმინი „გემი“ სახელმწიფოთა პრაქტიკაში	11
2. დროშის სახელმწიფო, გემის რეგისტრაციის სახელმწიფო	15
ა. „რეალური კავშირი“	15
ბ. გემების რეგისტრაცია	17
ი. სასამართლოთა პრაქტიკა	18
იი. გაეროს საკოდიფიკაციო საქმიანობა	21
3. სანაპირო სახელმწიფო, სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია	26
4. პორტის სახელმწიფო, პორტის სახელმწიფოს იურისდიქცია	26
5. ნაოსნობა	27

თავი II. საზღვაო შიდა წყლები: დელიმიტაცია და სამართლებრივი სტატუსი

1. საწყისი ხაზები	29
ა. ჩვეულებრივი საწყისი ხაზები	30
ბ. სწორი საწყისი ხაზები	31
2. შიდა წყლები	33
ა. შიდა წყლებში ნაოსნობის უფლება	34
ბ. პორტების ხელმისაწვდომობა	36
ი. ორმხრივი ხელშეკრულებები	39
იი. 1982 წლის კონვენციით დადგენილი რეჟიმი	40
იიი. სახელმწიფოთა პრაქტიკა	41
გ. განსაცდელში მყოფი გემებისთვის პორტების ხელმისაწვდომობა	43
დ. საქართველოს პორტებში გემების შესვლის წესი	46
3. სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია მის შიდა წყლებსა და პორტებში მყოფ გემებზე	49
ა. სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია შიდა წყლებში მყოფ გემზე	51
ბ. სამოქალაქო იურისდიქცია შიდა წყლებში მყოფ გემზე	53

თავი III. ტერიტორიულ ზღვა: დელიმიტაცია და სამართლებრივი სტატუსი. მშვიდობიანი გავლის უფლება ტერიტორიულ ზღვაში

1. ტერიტორიული ზღვა და მისი დელიმიტაცია	55
ა. ტერიტორიული ზღვის ცნება	55
ი. <i>Mare liberum vs. Mare clausum</i> . ტორდესილასის ხელშეკრულებიდან ჰაავის საკოდიფიკაციო კონფერენციამდე	56
იი. ჰაავის საკოდიფიკაციო კონფერენცია	59
იიი. გაეროს საკოდიფიკაციო საქმიანობა	

<i>ტერიტორიულ ზღვასთან დაკავშირებით</i>	61
ბ. ტერიტორიული ზღვის ფარგლები	64
ი. „ნაღმის ტეორცნის“ მანიძილი	64
იი. 12 საზღვაო მილის დოქტრინა	66
2. მშვიდობიანი გავლა ტერიტორიულ ზღვაში	68
ა. „მშვიდობიანი გავლის“ დოქტრინის ჩამოყალიბება სამართლებრივ აზროვნებაში	68
ბ. მშვიდობიანი გავლის ცნება	69
გ. მშვიდობიანი გავლის უფლება სამხედრო გემებისთვის	72
დ. საბჭოთა კავშირის პოლიტიკა მშვიდობიანი გავლის რეჟიმთან დაკავშირებით და მისი მნიშვნელობა სამხედრო გემების მიერ ამ უფლების განხორციელების საქმეში	77
ე. ატომური გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მინიჭება	82
ვ. ატომური გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების შეზღუდვა სახელმწიფოთა პრაქტიკაში	87
ი. წინასწარი შეტყობინება და/ან ნებართვა	
ცალკეული სახელმწიფოების პრაქტიკაში	90
ზ. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციისა და ატომური ენერჯის საერთაშორისო სააგენტოს (IAEA) როლი ბირთვული მასალის საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების მოწესრიგების საქმეში	93
ი. INF კოდექსი	93
იი. IMDG კოდექსი	94
იიი. IAEA-ს კოდექსი	95
თ. რეგიონალური კონვენციები	95
ი. ბაზელის კონვენცია	96
იი. ბამაკოს კონვენცია	97
იიი. ვაიგანის კონვენცია	98
ივ. ILA-ს საკოდიფიკაციო მცდელობები	99
ი. საქართველოს კანონმდებლობა მშვიდობიან გავლაზე	100
ი. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდგომი პერიოდი	100
იი. სამხედრო და ატომური გემების მოძრაობა საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში	101
იიი. უცხოეთის სამხედრო გემების დაკავების უფლება საქართველოს კანონმდებლობაში	106
ივ. ბირთვული ნარჩენების გადაზიდვა საქართველოს ტერიტორიაზე	108
ვ. შეზღუდული ნაოსნობის რაიონები	110
<b>თავი IV. სანაპირო სახელმწიფოს სისხლისსამართლებრივი და სამოქალაქო იურისდიქცია ტერიტორიულ ზღვაში მყოფ უცხო ქვეყნის გემებზე: გაეროს კონვენციასა და სახელმწიფოთა პრაქტიკაში</b>	

1. სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია	114
ა. ჰააგის 1930 წლის საკოდიფიკაციო კონფერენციის როლი	115
ბ. გაეროს მიერ დადგენილი რეჟიმი	117
გ. სახელმწიფოთა პრაქტიკა	119
2. სამოქალაქო იურისდიქცია	121
3. ცხელ კვალზე დევნა	123
<b>დასკვნა</b>	126
<b>დანართი I</b>	135
<b>დანართი II</b>	144
<b>დანართი III</b>	151
<b>ბიბლიოგრაფია</b>	153

## შესავალი

როგორც საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს III კონფერენციის თავმჯდომარე *თომას ბ. კოჰმა* განაცხადა, 1982 წლის 10 დეკემბერს<sup>1</sup> შეიქმნა ახალი ჩანაწერი იურისპრუდენციის ისტორიაში.<sup>2</sup>

საერთაშორისო საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს III კონფერენციის<sup>3</sup> მიერ მიღებული საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს კონვენცია<sup>4</sup>, სხვა მრავალ ღირსებათა შორის, ერთი მეტად მნიშვნელოვანი თვისების მატარებელია: იგი არცერთ ქვეყანას, მიუხედავად მათი გეოგრაფიული მდებარეობისა, პოლიტიკური წონისა და ფლოტის განვითარების ხარისხისა, არ აძლევს საშუალებას, ისარგებლოს მხოლოდ უფლებებით და არ იყოს შესაბამის მოვალეობათა მატარებელი შედარებით ნაკლებგანვითარებული და სუსტი სახელმწიფოების წინაშე. და კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მომენტი: მან უდიდესი როლი შეასრულა ახალი ნორმების ჩამოყალიბებაში, რომელთაგან მრავალი თავად გახდა შემდგომ ჩვეულებითი სამართლის ნორმა. კონვენცია განიხილება როგორც ყოვლისმომცველი პოლიტიკური და იურიდიული ნაშრომი, რომელიც შეიცავს ღირექტივებს საერთაშორისო პოლიტიკის, ურთიერთობებისა და სამართლისათვის. ის ამყარებს ახალ საერთაშორისო წესრიგს მსოფლიო ოკეანეებზე.<sup>5</sup>

წინამდებარე ნაშრომის მიზანია კონვენციის იმ მუხლთა განხილვა, რომლებიც ეხება სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციას უცხო ქვეყნების გემებზე თავის შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში, სადაც სანაპირო სახელმწიფოებს აქვთ აღიარებული სუვერენიტეტი, მაგრამ სადავო ხდება ამ სუვერენიტეტის ფარგლები და სახელმწიფოთა მიერ საკუთარი კანონების აღსრულება.

თუმცა, სანამ უშუალოდ ნაშრომის სტრუქტურასა და მასში წამოწრილ ძირითად პრობლემებზე იქნება მკითხველის ყურადღება შეჩერებული, საჭიროა ორიოდ სიტყვის თქმა სათაურთან, კერძოდ კი, ტერმინ „ტერიტორიულ წყლებთან“ დაკავშირებით. რადგან ნაშრომის მიზანია ასახოს არსებული ნორმათა კოლიზია სანაპირო სახელმწიფოთა შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვებში, მიზანშეწონილად ჩაითვადა ერთი კრებითი სიტყვის გამოყენება, რომელიც ამ ორ ზონას მოიცავს თავის თავში. სამწუხაროდ ისე დამკვიდრდა თანამედროვე იურიდიულ და არამარტო, ლექსიკაში, რომ ტერმინი „ტერიტორიული წყლები“ გამოიყენება „ტერიტორიული ზღვის“ სინონიმად და ძალიან ხშირად ანაცვლებს კიდევ მას. უმეტეს შემთხვევაში სერიოზულ შეცდომასთან გავქვს საქმე, რადგან ტერიტორიული წყლები თავის თავში მოიცავს როგორც ტერიტორიულ ზღვას, ისე შიდა წყლებს და შესაბამისად არანაირად არ შეიძლება ამ ორი განსხვავებული სამართლებრივი სტატუსის ზონის ერთად მოხსენება.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> იგულისხმება გაეროს საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციის ხელმოწერის დღე.

<sup>2</sup> იხ. "A Constitution for the Oceans" Remark by Tommy T.B. Koh, of Singapore, President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea.

<sup>3</sup> შემდგომში – UNCLOS III. კონფერენციის მუშაობა გაგრძელდა 9 წელს, 1973-1982 წლებში.

<sup>4</sup> შემდგომში – „1982 წლის კონვენცია“ ან LOSC.

<sup>5</sup> იხ. Bernaert's Guide to the 1982 United Nations Convention of the Law of the Sea, Arnd Bernaerts, Trafford Publishing, 2006, გვ. 9.

<sup>6</sup> მაგალითად, როდესაც ნაოსნობაზეა საუბარი. შიდა წყლებში როგორც წესი მხოლოდ საკაბოტაჟო ნაოსნობაა დაშვებული, ხოლო ტერიტორიულ ზღვაში მოქმედებს

თუმცა არის შემთხვევები, როდესაც ტერმინი ტერიტორიული წყლების გამოყენება არამარტო მართებულია, მოსახერხებელიცაა, ლაკონურობის თვალსაზრისით. სწორედ ასეთ შემთხვევებს მიეკუთვნება წინამდებარე ნაშრომის განხილვის საგანიც, რომელიც ეხება სახელმწიფოს იურისდიქციის ქვეშ მყოფ ორივე ზონის სამართლებრივ სტატუსს საერთაშორისო და ეროვნული კანონმდებლობების დონეზე. ტერმინის სათაურში გატანაც განპირობებული იყო სურვილით, საფუძველი დაედოს „ტერიტორიული წყლების“ სწორ გამოყენებას და იმ იშვიათი შემთხვევების დაფიქსირებას, როდესაც ეს მართლაც მართებულია.

მიუხედავად იმისა, რომ შიდა წყლები და ტერიტორიული ზღვა სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილია, ამ ზონებში ხშირად ხდება სხვადასხვა სახელმწიფოს იურისდიქციათა კონფლიქტი, განსხვავებით იმავე სახმელეთო და საჰაერო ტერიტორიებისგან. ეს პრობლემები საკმაოდ დეტალურად კი არის მოწესრიგებული 1982 წლის კონვენციით, სახელმწიფოთა პრაქტიკა მაინც არ არის ერთგვაროვანი. განსაკუთრებით, ეს გამოიკვეთა ტერორიზმის წინააღმდეგ მიმართული გლობალური ბრძოლის ფონზე. აქვე საინტერესოა იმის დადგენა, მოახდინა თუ არა ახალმა რეალობამ „მშვიდობიანი გავლის“, როგორც საზღვაო სამართლის ერთ-ერთ ფუნდამენტურ ცნებაზე, რაიმე გავლენა.

ხშირად, სანაპირო სახელმწიფოს მიერ უცხო ქვეყნის დროშის ქვეშ მცურავ გემსა და მის ეკიპაჟზე საკუთარ პორტებსა და/ან ტერიტორიულ ზღვაში იურისდიქციის განხორციელება დამოკიდებულია იმაზე, დროშა „დახურულია“ თუ „ღია“ და როგორია თავად სანაპირო სახელმწიფოს პრაქტიკა ამ მიმართებით. კვლევის ერთ-ერთი მიზანიც სწორედ იმის განსაზღვრაა, როგორია „დახურული“ და „ღია“ რეგისტრების სახელმწიფოთა მიერ მათი დროშის ქვეშ მცურავ გემებზე სხვა სახელმწიფოს პორტებსა და ტერიტორიულ ზღვაში იურისდიქციის განხორციელების უკანასკნელი წლების დინამიკა და რამდენად აისახა ეს თავად სანაპირო სახელმწიფოების მიერ იურისდიქციის განხორციელების ხარისხზე.

წარმოდგენილი თემის კიდევ ერთი მიზანია, განიხილოს ისეთი აქტუალური საკითხი საზღვაო სამართალში, როგორიცაა სანაპირო სახელმწიფოს მიერ თავის ტერიტორიულ წყლებში (შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში) სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის განხორციელება. სერიოზული და მნიშვნელოვანი პრობლემაა, უცხო ქვეყნის მოქალაქეებზე და/ან უცხო ქვეყნის დროშის ქვეშ მცურავ გემებზე იურისდიქციის განხორციელება პორტებში. მიუხედავად იმისა, რომ საკანონმდებლო დონეზე ეს საკითხი თითქოს გადაწყვეტილიცაა, პრაქტიკაში ხშირად წარმოიშობა სირთულეები, როდესაც ეჭვმიტანილი მოასწრებს გემზე თავის შეფარებას, გემი კი ტოვებს პორტს და ა.შ.

მიუხედავად იმისა, რომ შიდა წყლები სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიის განუყოფელი ნაწილია, მასზე იურისდიქცია და სუვერენიტეტი განსხვავდება სახმელეთო და საჰაერო ტერიტორიაზე გავრცელებული იურისდიქციისა და სუვერენიტეტისაგან. ხოლო ეს უკანასკნელი თავის მხრივ კიდევ უფრო მნიშვნელოვნად განსხვავდება ტერიტორიულ ზღვაზე იურისდიქციისაგან.

თავისთავად ძალიან საინტერესოა შიდა წყლებისა და ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივი ბუნება, რადგან, ერთი მხრივ, ამ ზონებში მოქმედებს სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია, მეორე მხრივ კი, დროშის სახელმწიფოს იურისდიქციასთანაც გვაქვს საქმე. სახელმწიფოს ტერიტორიული წყლები, როგორც წესი, ინტენსიურად გამოიყენება საერთაშორისო ნაოსნობისა და გადაზიდვებისათვის, რაც მათ სახელმწიფოს იურისდიქციის ქვეშ მყოფ ყველაზე საერთაშორისო ტერიტორიებად ხდის.

ამას გარდა, არსებობს საერთაშორისო- და შიდასამართლებრივი ნორმები, რომლებიც, ერთი მხრივ, ადასტურებენ, რომ შიდა წყლები და ტერიტორიული ზღვა სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილია და მათზე ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია იმავე მოცულობით, როგორც სახმელეთო და საჰაერო ტერიტორიებზე, მეორე მხრივ კი, ნორმები, რომლებიც საგრძნობლად ზღუდავენ იმავე სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციას ამ ზონებზე.

რა თქმა უნდა, ასეთი მიდგომა ხშირად წარმოშობს იურისდიქციათა კოლიზიის საშიშროებას, რაც არაერთი ქვეყნის მაგალითით დადასტურებულა. სხვადასხვაგვარი მიდგომა თავად სახელმწიფოთა პრაქტიკაში. არიან სახელმწიფოები, რომლებიც აცხადებენ იურისდიქციას როგორც ტერიტორიულ წყლებზე, ასევე მათი დროშის ქვეშ მცურავ გემებზეც. ეს კი სერიოზულ პრობლემებს ქმნის, მაგალითად, ტერიტორიულ ზღვაში უცხო ქვეყნის გემის მიერ სისხლისსამართლებრივი კანონმდებლობის დარღვევის შემთხვევაში, როდესაც, ერთი მხრივ, არსებობს ისეთი უფლება, როგორცაა მშვიდობიანი გაგლის უფლება, მეორე მხრივ კი, მაინც სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილთან გვაქვს საქმე.

სხვა ქვეყნების ანალოგიური პრობლემის წინაშე დგას საქართველოც, რომლის საკანონმდებლო და აღმასრულებელი იურისდიქცია ტერიტორიულ წყლებში, ხშირად რეალურად არ ემთხვევა ერთმანეთს.

სადისერტაციო ნაშრომის ერთ-ერთ მთავარ მიზანსაც სწორედ საერთაშორისო სამართლის ნორმებისა და სახელმწიფოთა პრაქტიკის საფუძველზე სანაპირო სახელმწიფოს მიერ რეალურად განხორციელებული იურისდიქციის ფარგლების განსაზღვრა და საქართველოსათვის მისაღები, რეალური წინადადებების შემუშავებაა, რადგან დღეისათვის არამარტო თეორიული კუთხითაა აქტუალური საქართველოს მიერ საზღვაო ზონებზე იურისდიქციის განხორციელების საკითხის შესწავლა.

ნაშრომში სერიოზული ადგილი დაეთმობა ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გაგლის უფლებას, რადგან საზღვაო სამართლის სფეროში ყველაზე სერიოზული კონფლიქტები სწორედ ორი ფუნდამენტური პრინციპის – ტერიტორიული სუვერენულობისა და ზღვების თავისუფლების – შეჯახების ფონზე ხდებოდა.<sup>7</sup>

როგორც *ბრაუნი* აღნიშნავს, საერთაშორისო სამართალი „დაიწერა ორ ურთიერთსაწინააღმდეგო ფუნდამენტურ პრინციპს – ტერიტორიულ სუვერენიტეტსა და ღია ზღვის თავისუფლებას – შორის განგრძობად კონფლიქტში.“<sup>8</sup>

<sup>7</sup> იხ. Bernaert's Guide to the 1982 United Nations Convention of the Law of the Sea, Arnd Bernaerts, Trafford Publishing, 2006, გვ. 2.

<sup>8</sup> E D Brown, *The Intentional Law of the Sea* (1994), ტ. I, გვ. 6.

შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში სახელმწიფოთა შიდა კანონმდებლობის კოლიზია საერთაშორისო ნორმებთან, განსაკუთრებით კი 1982 წლის კონვენციასთან, რომელიც „ზღვის კონსტიტუციად“ არის აღიარებული და რომელშიც 2010 წლის 1 დეკემბრის მდგომარეობით 161<sup>9</sup> ქვეყანა არის გაწევრიანებული, საფუძველს ამ ნორმების ჩამოყალიბებაში იღებს. განსხვავებით თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის სხვა დარგებისაგან, როდესაც კონვენციური ნორმების ჩამოყალიბება თავად დარგის განვითარების პარალელურად მიმდინარეობდა, საზღვაო სამართალი ათასწლეულების წიაღში იღებს სათავეს; მეორე მხრივ, თავად ტერიტორიული ზღვის სტატუსია ძალიან განსხვავებული სახელმწიფოს სუვერენიტეტის ქვეშ მყოფი სხვა ტერიტორიებიდან. ერთი მხრივ, ეს არის სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილი, სადაც იგი თავის სრულ იურისდიქციას უნდა ახორციელებდეს – ტერიტორიული იურისდიქციიდან გამომდინარე, მაგრამ, მეორე მხრივ, მისი განსაკუთრებული „განსაერთაშორისოებულობა“, რაც საერთოდ დამახასიათებელია ზღვისთვის, შეუძლებელს ხდის სახელმწიფოს მიერ სრული იურისდიქციის უპირობოდ აღსრულებას. ამდენად, სახელმწიფოები იძულებული იყვნენ, შეექმნათ ისეთი რეჟიმი, რომელიც, ერთი მხრივ, აღიარებდა სახელმწიფოს სუვერენიტეტს თავის ტერიტორიულ ზღვაზე, ხოლო მეორე მხრივ შეინარჩუნებდა მის საერთაშორისო ხასიათსა და როლს ნაოსნობის თავისუფლების უზრუნველყოფაში. შედეგად მიღებულ იქნა „მშვიდობიანი გავლის“ პრინციპი, რომელმაც, მიუხედავად უამრავი მცდელობისა, მსოფლიო საზღვაო სახელმწიფოების პრაქტიკაში სრულ ერთგვაროვნებას ვერ მიაღწია. სწორედ ამ პრობლემის საფუძვლებისა და მისი გადაწყვეტის გზების მოძიება, გაანალიზება და შესაბამისი სამართლებრივი დასკვნების გაკეთება არის წინამდებარე ნაშრომის ერთ-ერთი ძირითადი მიზანი.

იმის დასადგენად, თუ რამდენად შეესაბამება საერთაშორისო და ეროვნული კანონმდებლების ნება ობიექტურ რეალობას, სადისერტაციო ნაშრომში გამოყენებულ იქნება სამეცნიერო კვლევის სხვადასხვა მეთოდი, კერძოდ: კონკრეტული საკითხის დეტალურად შესასწავლად და დასაბუთებული დასკვნების გასაკეთებლად შეძლებისდაგვარად გამოყენებულ იქნება როგორც საკოდიფიკაციო და ნორმატიული, ასევე სოციოლოგიური მეთოდები. პირველ ეტაპზე განიხილება საკითხის ისტორიული განვითარება და გაანალიზდება ის გზა, რამაც მიგვიყვანა არსებულ სამართლებრივ რეჟიმებამდე; შემდეგ ეტაპზე კი მოხდება როგორც საერთაშორისო, ისე ცალკეული ქვეყნების ნორმატიული ბაზის დეტალური შესწავლა, სახელმწიფოთა და საერთაშორისო სასამართლოთა პრაქტიკის შედარებითი ანალიზი, ყველასათვის მეტ-ნაკლებად მისაღები უნივერსალური ცნებებისა და პრაქტიკაში მათი გამოყენების გზების დასადგენად.

უპირველეს ყოვლისა, ნაშრომში, ფორმატის მოცულობიდან გამომდინარე, შეძლებისდაგვარად მოკლედ განიმარტება ძირითადი სამართლებრივი ცნებები.

<sup>9</sup> იხ. გაეროს ოფიციალურ ვებ-გვერდზე მოცემული ინფორმაცია: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_agreements.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_agreements.htm) (უკანასკნელი ვიზიტი შედგა 2010 წლის 1 დეკემბერს).



## თავი I. ნაშრომში გამოყენებული ძირითადი ტერმინების სამართლებრივი სტატუსის ჩამოყალიბება

### 1. გემი

წინამდებარე ნაშრომის მიზნებიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილად ჩაითვალა მასში გამოყენებული გარკვეული ტერმინების განმარტება. განსაკუთრებით ეს ეხება ტერმინ „გემს“. ეს საჭიროება იმან განაპირობა, რომ სწორედ გემებია ის ობიექტები, რომელთა მეშვეობითაც ხდება სახელმწიფოების მიერ კონვენციით მინიჭებული სხვადასხვა უფლებამოვალეობის განხორციელება. მიუხედავად ამისა, არც საერთაშორისო სამართალსა და არც ქვეყნების შიდა სამართალში არ არსებობს ტერმინ „გემის“ ერთგვაროვანი განმარტება.<sup>10</sup> იგი იცვლება კონტექსტისა და გამოყენების სფეროს მიხედვით.

კითხვა, თუ „რა არის გემი?“ საზღვაო სამართლის კონტექსტში მრავალი წლის განმავლობაში იყო იურისტთა განსჯის საგანი.<sup>11</sup> ცნობილი იურისტები ვერ თანხმდებოდნენ განმარტებაზე, რომელიც ყველა შესაძლო ვარიანტის გათვალისწინებას შეძლებდა. მაშინდელ რეალობას ზუსტად აღწერს 1926 წელს მოსამართლე *სერუტონის* ამგვარი განცხადება: „*ვინმემ შეიძლება მიიღოს ჯენტლმენის პოზიცია, რომელიც სპილოსთან დაკავშირებით აცხადებს, რომ მას არ შეუძლია სპილოს აღწერა, მაგრამ იცის, რომ ეს სპილოა, როდესაც მას ხედავს.*“<sup>12</sup>

ზოგადად, „გემი“ მიიჩნევა დიდ მცურავ ხომალდად, რომელსაც უნარი აქვს, გადაკვეთოს ღია წყლები, ნავისგან განსხვავებით.<sup>13</sup>

გაეროს კონვენციაც მონაცვლეობით ხან ტერმინ „გემს“<sup>14</sup> იყენებს და ხან „ხომალდს“<sup>15</sup>, მაგრამ არ განმარტავს არცერთ მათგანს, არც ერთობლიობაში და არც ცალ-ცალკე.<sup>16</sup>

ერთადერთი სახეობის გემი, რომლის განმარტებასაც გაეროს კონვენცია იძლევა, არის სამხედრო გემი. კონვენციის მიზნებისათვის სამხედროა ხომალდი, რომელიც ეკუთვნის ამა თუ იმ სახელმწიფოს შეიარაღებულ ძალებს, აქვს თავისი ეროვნების შესაბამისი გემებისათვის დამახასიათებელი გარეგნული ამოსაცნობი ნიშნები, იმყოფება სამხედრო ოფიცრის მეთაურობის ქვეშ, რომელიც შედის ამ სახელმწიფოს სამხედრო

<sup>10</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Springer, 2006, გვ. 3.

<sup>11</sup> *ib.* R. Shaw, *What is a ship in maritime law?* Journal of International Maritime Law, 2005, 11. Editorial.

<sup>12</sup> *Merchants Marine Insurance Co v. North of Wngland P&I Assn*, 1926, 26 LIL Reports, გვ. 201. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>13</sup> *The New Encyclopedia Britannica* (1988), ტ. 10, გვ. 746.

<sup>14</sup> II, III (42-ე-1(c) მუხლის გამოკლებით), IV, VII და X ნაწილები.

<sup>15</sup> I, V, XII (233-ე მუხლის გამოკლებით), XIII და XV ნაწილები.

<sup>16</sup> მაგალითად, 1930 წლის ჰააგის კონფერენციის დასკვნით აქტში მხოლოდ ტერმინი „ხომალდი“ გამოიყენება, გარდა „სამხედრო გემისა“, რომელიც ფიქსირებული გამოთქმაა. *ib.* დასკვნითი აქტის – „ტერიტორიული ზღვის“ – ნაწილის დანართის მე-3-მე-13 მუხლები. რაც შეეხება ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ კონვენციასა და ღია ზღვის შესახებ კონვენციას, აქ კანონმდებელი უკვე ტერმინ „გემს“ ანიჭებს უპირატესობას, გარდა ტერიტორიული ზღვის შესახებ კონვენციის მე-14 მუხლის მე-5 პუნქტში მოხსენიებული „თევზსაჭერი ხომალდისა“. *ib.* ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ კონვენციის მე-14-მე-20 მუხლები, ასევე, ღია ზღვის შესახებ კონვენციის მე-4-მე-7, მე-9-მე-13, მე-15-24-ე, 27-ე და 29-ე მუხლები.

სამსახურში და რომლის გვარიც შეტანილია სამხედრო მოსამსახურეების ჩამონათვალში ან მის ეკვივალენტურ დოკუმენტში, და ჰყავს ეკიპაჟი, რომელიც ექვემდებარება რეგულარულ სამხედრო დისციპლინას.<sup>17</sup>

თუმცა კონვენცია ხშირად ახსენებს სხვადასხვა სახეობის გემებს, კერძოდ ესენია: ტანკერები, ატომურძრავიანი გემები და გემები, რომელთაც გადააქვთ ბირთვული, სახიფათო ან მომწამვლელი ნივთიერებები;<sup>18</sup> თევზსაჭერი გემები;<sup>19</sup> სამეცნიერო კვლევითი გემები<sup>20</sup> და მეკობრე გემები.<sup>21</sup> მაგრამ, როგორც ზემოთ აღინიშნა, კონვენცია არ იძლევა არცერთი მათგანის განმარტებას.

კონვენციის ტექსტზე მუშაობისას, 1980 წელს, შეერთებულმა შტატებმა შეიტანა წინადადება ტერმინ „გემის“ ტერმინ „ხომალდთან“ იდენტიფიცირებისთვის, მაგრამ ეს წინადადება ვერ გავიდა, ისევე როგორც ამ ტერმინების განმარტების თაობაზე სხვადასხვა დროს გაკეთებული წინადადებები.<sup>22</sup>

ამდენად, იმის გასარკვევად, კერძოდ რომელ მცურავ ობიექტზე ვრცელდება კონვენციით განსაზღვრული, მაგალითად, მშვიდობიანი გავლის უფლება, საჭიროა ტერმინ „გემის“ განმარტება. იმის გამო, რომ არ არსებობს ტერმინ „გემის“ ერთგვაროვანი განმარტება არც საერთაშორისო ხელშეკრულებებსა და არც შიდა საკანონმდებლო აქტებში და ის, კონტექსტის მიხედვით, სხვადასხვანაირად გამოიყენება, მიზანშეწონილად ჩაითვადა ამისთვის სხვადასხვა საერთაშორისო კონვენციის კვლევის ჩატარება, მათში მოცემული ტერმინ „გემის“ განმარტებების შესასწავლად და შედარების შედეგად საერთო ტერმინის ჩამოსაყალიბებლად. უპირველეს ყოვლისა, უნდა აღინიშნოს, რომ ტერმინები – „გემი“ და „ხომალდი“ – დამოუკიდებლად ან ერთმანეთის სინონიმებად სხვა საერთაშორისო კონვენციებშიც ხშირად გამოიყენება. ამის მიზეზად შეიძლება ისიც დასახელდეს, რომ ინგლისურში ეს ორი ტერმინი, ფაქტობრივად, სინონიმებია. ხოლო ისეთი ტერმინები, როგორებიცაა: *warship*<sup>23</sup> და *fishing vessel*<sup>24</sup>, უკვე ჩამოყალიბებული და აღიარებული გამონათქვამებია.<sup>25</sup>

#### ა. ტერმინი „გემი“ სხვა საერთაშორისო ინსტრუმენტებში

„ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ“, კონვენციის თანახმად, ტერმინი „ხომალდი“ მოიცავს საწყლო სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერ აღწერილობას, არაწყალწყვის სანაოსნო საშუალებებისა და ჰიდროთვითმფრინავების ჩათვლით, რომლებიც

<sup>17</sup> 29-ე მუხლი.

<sup>18</sup> 22-ე-23-ე მუხლები.

<sup>19</sup> 62-ე მუხლი.

<sup>20</sup> 248-ე მუხლი.

<sup>21</sup> 103-ე მუხლი.

<sup>22</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Springer, 2006, გვ. 11.

<sup>23</sup> სამხედრო გემი.

<sup>24</sup> თევზსაჭერი ხომალდი.

<sup>25</sup> აღსანიშნავია, რომ ქართულ ენასა და საკანონმდებლო ბაზაში ეს ორი ტერმინი საპირისპიროდ ჩამოყალიბდა, კერძოდ: სამხედრო ხომალდი და თევზსაჭერი გემი. შესაბამისად, ტექსტშიც სწორედ ქართული შესატყვისი იქნება გამოყენებული, საჭიროების მიხედვით.

გამოიყენება ან შეიძლება გამოყენებულ იქნენ წყალზე გადაადგილების საშუალებად.<sup>26</sup>

ლონდონის ჩამარხვის კონვენციის თანახმად, „ხომალდი“ ნიშნავს ნებისმიერი სახეობის წყალში მავალ საშუალებას.<sup>27</sup>

ზღვის ნავთობით დაბინძურების აღკვეთის შესახებ კონვენციის თანახმად, „გემი“ ნიშნავს ნებისმიერი სახეობის ნებისმიერ ზღვაში მავალ ხომალდს, რომელიც ახორციელებს საზღვაო ვოიაჟს, მათ შორის წყალზე მოტივტივე სანაოსნო საშუალებას, მიუხედავად იმისა, დამოუკიდებლად გადაადგილდება იგი, თუ ბუქსირებით სხვა ხომალდის მიერ.<sup>28</sup>

1969 წლის ინტერვენციის კონვენციის თანახმად, „გემი“ ნიშნავს: (ა) ნებისმიერი სახეობის ზღვაზე მავალ ნებისმიერ ხომალდს და (ბ) ნებისმიერ მოტივტივე სანაოსნო საშუალებას, ზღვის ფსკერის ან ღრმა ოკეანის ფსკერის რესურსების გამოკვლევისა და დამუშავებისათვის გამოყენებული ერთეულების გამოკლებით.<sup>29</sup>

გემებიდან ზღვის დაბინძურების აღკვეთის შესახებ კონვენციაში („მარპოლი“ 73/78) „გემი“ განმარტებულია როგორც ნებისმიერი სახეობის ხომალდი, რომელიც გამოიყენება საზღვაო გარემოში და მოიცავს, მათ შორის; ჰიდრონავებს, საჰაერო ბალიშებიან ხომალდებს, მოტივტივე სანაოსნო საშუალებებსა და ფიქსირებულ ან მოტივტივე პლატფორმებს.<sup>30</sup>

აღსანიშნავია, რომ არცერთი ზემოხამოთვლილი განმარტება არ მოიცავს სამხედრო გემებს. ამის თაობაზე პირდაპირ არის მითითებული თითოეულ კონვენციაში.<sup>31</sup>

გემების რეგისტრაციის პირობების შესახებ გაეროს 1986 წლის კონვენციის თანახმად კი, მცურავმა საშუალებამ „გემის“ სტატუსი რომ მოიპოვოს, 500 ტონა წყალწყვის მაინც უნდა იყოს.<sup>32</sup> სახელმწიფოებიც, ძირითადად, იზიარებენ ამ მოსაზრებას და მისდევენ მას პრაქტიკაში.<sup>33</sup>

ზემოსხენებული განმარტებებიდან ასევე შეიძლება იმ დასკვნის გაკეთება, რომ გემი და ხომალდი ერთმანეთის სინონიმებია. ისინი გაეროს კონვენციაში ერთნაირ დატვირთვას ატარებენ. მით უმეტეს, რომ ორი განსხვავებული სიტყვა მხოლოდ ინგლისურ<sup>34</sup> და რუსულ<sup>35</sup> ტექსტებშია.<sup>36</sup> თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ გარკვეულწილად „ხომალდი“ გემზე ფართო ცნებაა და არა მარტო საზღვაო, საჰაერო სატრანსპორტო საშუალების აღმნიშვნელადაც შეიძლება იქნეს გამოყენებული. თუმცა, როგორც წესი,

<sup>26</sup> იხ. Convention for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972, Rule 3(a).

<sup>27</sup> CONVENTION ON THE PREVENTION OF MARINE POLLUTION BY DUMPING OF WASTES AND OTHER MATTER (London, Mexico City, Moscow and Washington, 29 December 1972), muxli III(2).

<sup>28</sup> The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, London, 12 May 1954.

<sup>29</sup> INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION CASUALTIES (Brussels, 29 November 1969).

<sup>30</sup> INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS (MARPOL), 1973/78, მე-2.4 მუხლი. აღსანიშნავია, რომ მარპოლი ერთადერთი კონვენციაა, რომელიც ფსკერზე ფიქსირებულ პლატფორმას გემად განიხილავს.

<sup>31</sup> იხ. COLREG 1972, მუხლი 2, London Dumping Convention, 1-I მუხლი, Oil Pollution Prevention, მე-2 მუხლი, Intervention Convention, მე-2 მუხლი, MARPOL 73/78, მე-3 მუხლი.

<sup>32</sup> იხ. კონვენციის მე-2 მუხლი.

<sup>33</sup> იხ. ქვემოთ, გვ. 94.

<sup>34</sup> *ship* და *vessel*.

<sup>35</sup> *судно* და *корабль*.

<sup>36</sup> ფრანგულ და ესპანურ ტექსტებში გამოიყენება, შესაბამისად: *navire* და *buque*.

საზღვაო ხომალდების გვაროვნულ სახელად შეიძლება მიჩნეულ იქნეს ტერმინი „გემი“.

### ბ. ტერმინი „გემი“ სახელმწიფოთა პრაქტიკაში

როგორც ზემოთ აღინიშნა, არც სახელმწიფოთა პრაქტიკაში არ არის მოცემული გემის ერთგვაროვანი განმარტება და ის იურისდიქციების მიხედვით იცვლება. იგი შეიძლება შეიცავდეს, ან, პირიქით, გამორიცხავდეს რომელიმე ობიექტს, თუმცა ერთი უდავოა: „გემი“ არის ხომალდი, რომელიც საზღვაო ნაოსნობაში გამოიყენება.

ჩინური კანონმდებლობით, „გემი“ ნიშნავს საზღვაო გემს და ზღვაში მოძრავ სხვა ერთეულს, მაგრამ არ მოიცავს სამხედრო და საზოგადო სამსახურში გამოყენებულ გემებს ან 20 ტონაზე ნაკლები საერთო ტვირთამწეობის გემებს.<sup>37</sup>

არაბეთის გაერთიანებული საემიროებისთვის კი „ხომალდი“ ნიშნავს ნებისმიერ სტრუქტურას, რომელიც, ჩვეულებრივ, გამოიყენება, ან შექმნილია იმ მიზნით, რომ რომ გამოიყენებულ იქნეს საზღვაო ნაოსნობაში, მიუხედავად სიმძლავრისა, ტონაჟისა და დანიშნულებისა.<sup>38</sup>

პანამის კანონმდებლობით, პანამის დროშის ქვეშ რეგისტრაციის მიზნებისათვის „გემი“ განმარტება როგორც „ხომალდი, რომელიც განსაზღვრულია ტვირთის გადასაზიდვად და მგზავრების გადასაყვანად, პანტუნები, მიწის მხაპავები, მცურავი დოკები, ან ნებისმიერი ხის, ცემენტის, რკინის, ფოლადის ან შერეული მასალისაგან დამზადებული კორპუსი, რომელიც გამიზნულია ან გამოიყენება საზღვაო ვაჭრობისთვის.“<sup>39</sup>

ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობაში ტერმინი „გემი“ პირდაპირ არ არის განმარტებული,<sup>40</sup> მაგრამ, როგორც წესი, ირიბი განმარტება მაინც არის მოცემული. მაგალითად, შვეიცარიის 1953 წლის 23 სექტემბრის ფედერალური კანონის თანახმად, კონსტრუქცია „საზღვაო ხომალდად“ რომ ჩაითვალოს, უნდა იყოს, მინიმუმ, 300 საერთო ტონაჟისა, კლასიფიცირებული უმაღლესი საკლასიფიკაციო საზოგადოების მიერ და უნდა გამოიყენებოდეს მგზავრისა და ტვირთის პროფესიული გადაყვანა/გადაზიდვისთვის ან ზღვაზე სხვა პროფესიული საქმიანობისთვის, მაგალითად, როგორცაა თევზჭერა.<sup>41</sup>

ბელგიის სავაჭრო კოდექსის თანახმად, გემს უნდა ჰქონდეს 25 მურსონი<sup>42</sup> ტონა წყალწყვა, იგი უნდა გამოიყენებოდეს ან გამიზნული უნდა იყოს მგზავრების გადასაყვანად და ტვირთის გადასაზიდვად, თევზჭერისთვის, ბუქსირზიდვისა ან ნებისმიერი სხვა საქმიანობისთვის ზღვაზე. ამავე კოდექსით, მშენებარე გემი მიიჩნევა გემად.<sup>43</sup>

<sup>37</sup> იხ. ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის საზღვაო კოდექსის მე-3 მუხლი. <http://english.peopledaily.com.cn>.

<sup>38</sup> არაბეთის გაერთიანებული საემიროების 1981 წლის №26 კანონით დამტკიცებული ფედერალური საზღვაო კოდექსის მე-11 მუხლი.

<sup>39</sup> პანამის 1925 წლის №10 კანონი.

<sup>40</sup> მაგ., იხ.: შვეიცარიის, საფრანგეთის, ესპანეთისა და გერმანიის საზღვაო კანონმდებლობა.

<sup>41</sup> იხ. კანონის მე-3 მუხლი.

<sup>42</sup> უდრის 2,84 მ<sup>3</sup> მტკნარ წყალს.

<sup>43</sup> კოდექსის მე-7 მუხლი.

პრეცედენტული სამართლის ქვეყნებიდან უმეტესობის კანონმდებლობა<sup>44</sup> იყენებს ტერმინ „გემის“ განმარტებას, რომელიც მოცემულია გაერთიანებული სამეფოს 1984 წლის სავაჭრო ნაოსნობის აქტში.<sup>45</sup> ანუ „გემი“ ნიშნავს ნებისმიერი სახეობის ხომალდს, რომელიც გამოიყენება საზღვაო ნაოსნობაში და არ გადაადგილდება ნიჩბებით.<sup>46</sup>

თავად გაერთიანებული სამეფოს კანონმდებლობა არ განმარტავს „გემს“ როგორც ასეთს, არამედ იძლევა „ბრიტანული გემისა“ და „გაერთიანებული სამეფოს გემის“ განმარტებებს, რაც უშუალოდ გემთმფლობელისა და, შესაბამისად, რეგისტრაციის საკითხებს უკავშირდება და არაფერი აქვს საერთო გემის, როგორც კონსტრუქციის, განმარტებასთან.<sup>47</sup>

საქართველოს კანონმდებლობაში „გემის“, როგორც ზოგადი ტერმინის, განმარტება, მხოლოდ საზღვაო კოდექსშია მოცემული,<sup>48</sup> რომლის თანახმადაც, გემი მოიცავს ყველა სახეობის მცურავ ობიექტს, მათ შორის არაწყალწყვის გემებსა და ჰიდროთვითმფრინავებს, რომლებიც გამოიყენება ან შეიძლება გამოყენებულ იქნეს წყალზე გადაადგილების საშუალებად.<sup>49</sup>

საქართველოს საზღვაო სივრცის შესახებ კანონი განმარტავს „სამხედრო ხომალდს“, როგორც საქართველოს ან უცხო ქვეყნის შეიარაღებული ძალების სანაოსნო საშუალებას, რომელსაც აქვს სამხედრო ხომალდის განმასხვავებელი ნიშნები, და რომელსაც მეთაურობს ამ ქვეყნის საზღვაო ოფიცერთა სიაში ან სხვა ეკვივალენტურ დოკუმენტში რეგისტრირებული სამხედრო სამსახურის ოფიცერი და ჰყავს სამხედრო დისციპლინას დაქვემდებარებული ეკიპაჟი.<sup>50</sup>

დამატებით, საქართველოს კანონი სახელმწიფო საზღვრის შესახებ განმარტავს სპეციალური დანიშნულების გემს, რომელიც სახელმწიფო დავალებას ასრულებს<sup>51</sup> და ატომურ გემს.<sup>52</sup> პირველი განმარტებულია როგორც ნებისმიერი სახელმწიფოს სანაოსნო საშუალება, რომელიც გამოიყენება სამეცნიერო-კვლევითი ან სხვა არასამეწარმეო საქმიანობისთვის, ხოლო მეორე – როგორც ნებისმიერი სანაოსნო საშუალება, რომელიც ადტურვილია ატომური ენერგეტიკული დანადგარით ან შეიარაღებულია ატომური იარაღით, ანდა გადააქვს ბირთვული ან სხვა მომწამვლელი ნივთიერება.

აღსანიშნავია, რომ „სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი გემების იმუნიტეტთან დაკავშირებული ზოგიერთი წესის უნიფიცირების შესახებ საერთაშორისო კონვენცია“ სახელმწიფოს საკუთრებაში მყოფი არაკომერციული მიზნებით გამოყენებული გემების უფრო ფართო

<sup>44</sup> მაგ.: მალტა, ბაჰამა, შრი-ლანკა და ბრიტანეთის თანამეგობრობის სხვა ქვეყნები.

<sup>45</sup> 742-ე განყოფილება. დღეისათვის გაერთიანებულ სამეფოში მოქმედებს 1995 წლის სავაჭრო ნაოსნობის აქტი, საიდანაც ამოღებულია „მოძრაობს ნიჩბების მეშვეობით“.

<sup>46</sup> ეს ვერსია ჯერ კიდევ 1894 წლის სავაჭრო ნაოსნობის აქტიდან არის შემორჩენილი.

<sup>47</sup> იხ. სავაჭრო ნაოსნობის 1995 წლის აქტის 1-ლი მუხლი.

<sup>48</sup> მე-12 მუხლი.

<sup>49</sup> მაგრამ არა სამხედრო გემებს. იხ. იქვე, მე-3 მუხლი. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ კოდექსის მოქმედება მხოლოდ 100 ტონა ან მეტი წყალწყვის გემებზე ვრცელდება. იხ. საქართველოს საზღვაო კოდექსის 31-ე მუხლი.

<sup>50</sup> მე-6 მუხლი. ფაქტობრივად, სამხედრო გემის ანალოგიური განმარტება არის მოცემული „საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის“ მე-2 მუხლში („ნ“ პუნქტი).

<sup>51</sup> იქვე, პუნქტი „ო“.

<sup>52</sup> იქვე, პუნქტი „პ“.

ჩამონათვალს იძლევა. კერძოდ, მათ მიაკუთვნებს: სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფ იახტებს, საპატრულო გემებს, შეიარაღებული ძალების სამედიცინო გემებს, დამხმარე სანაოსნო საშუალებებსა და სხვა გემებს, რომლებიც ეკუთვნის ან იმართება სახელმწიფოს მიერ და გამოიყენება მხოლოდ არაკომერციული მიზნებისათვის.<sup>53</sup> ამ ჩამონათვალს შეიძლება დაემატოს ასევე გაეროსა და ატომური ენერჯის საერთაშორისო სააგენტოს გემები.<sup>54</sup>

ზემოჩამოთვლილიდან ჩანს, რომ გემებს ერთმანეთისაგან განარჩევენ როგორც საკუთრების ფორმის მიხედვით (კერძო და სახელმწიფო), ისე ფუნქციონალური გამოყენებისა (სავაჭრო, სამგზავრო, თევზსარეწი, სამეცნიერო-კვლევითი და ა.შ.) და დროშის მიხედვით (უცხო ქვეყნის და საშინაო). ეს უკანასკნელი მხოლოდ გარკვეულ კონტექსტშია ასეთი. კერძოდ, უცხო ქვეყნის გემის ცნება მხოლოდ სანაპირო სახელმწიფოს კონტექსტში არსებობს, საკუთარი დროშის ქვეშ მცურავი გემების საპირწონედ. იმის განსაზღვრა, უცხოა თუ არა გემი, ხდება მისი დროშის მიხედვით. პრობლემა შეიძლება წარმოიშვას, თუკი სანაპირო სახელმწიფო არ აღიარებს კონკრეტულ გემს უცხო გემად. მაგალითად, „I'm Alone“-ს შემთხვევაში, აშშ-ის ხელისუფლების ორგანოებმა არ აღიარეს გემი უცხო ქვეყნის გემად, მიუხედავად იმისა, რომ იგი ბრიტანეთის დროშის ქვეშ ცურავდა, იმ მიზეზით, რომ იგი *de facto* ეკუთვნოდა, კონტროლირდებოდა და იმართებოდა პირთა ჯგუფის მიერ, რომლებიც, თითქმის ყველა, აშშ-ის მოქალაქეები იყვნენ. გემის წინააღმდეგ ცხელ კვალზე დევნა განხორციელდა და ჩაიძირა აშშ-ის წყლებში, ცეცხლის გახსნის შემდეგ.<sup>55</sup> ეს საკითხი უკავშირდება დროშის სახელმწიფოსა და გემების რეგისტრაციის პრობლემებს, რაც ქვემოთ უფრო დეტალურად არის განხილული.<sup>56</sup>

ასევე, პრობლემურია საკითხი, როდესაც სახელმწიფოები არ აღიარებენ ერთმანეთს, თუმცა ეს აუცილებლად არ ნიშნავს ერთმანეთის დროშის არაღიარებას. მაგალითად, გერმანიის დემოკრატიული რესპუბლიკის დროშის ქვეშ მცურავი გემები გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის მიერ აღიარებულ იყვნენ უცხო ქვეყნის გემებად, ამ სახელმწიფოების მიერ ერთმანეთის აღიარებამდეც და, შესაბამისად, არანაირი პრობლემები გდრ-ის დროშის ქვეშ მცურავ გემებს გფრ-ის ტერიტორიულ წყლებში არ ექმნებოდათ.<sup>57</sup>

ყოველივე ზემოთქმულის გათვალისწინებით, ტერმინ „გემის“ შემდეგი ზოგადი განმარტება შეიძლება მივიღოთ: გემი ნიშნავს არანაკლებ 100 ტ წყალწყვის ნებისმიერი სახეობის წყალზე დამოუკიდებლად გადაადგილებად ობიექტს, მიუხედავად მისი საკუთრების ფორმისა და გამოყენების მიზნებისა, მათ შორის არაწყალწყვის გემებს, ჰიდროთვითმფრინავებსა და მოტივტივე მცურავ ობიექტებს.

ამასთან, აუცილებლად არის ყურადღება მისაქცევი, რომ გემი რთული ერთეულია და მხოლოდ კორპუსისა და აღჭურვილობისგან არ შედგება. საზღვაო სამართლის საერთაშორისო ტრიბუნალმა „Saiga“-ს საქმეზე

<sup>53</sup> კონვენციის მე-3 მუხლის 1-ლი პუნქტი.

<sup>54</sup> იხ. გაეროს კონვენციის 93-ე მუხლი.

<sup>55</sup> 1935, III RIAA, გვ. 1607-1618.

<sup>56</sup> ქვემოთ, გვ. 15 და შემდგომ.

<sup>57</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Springer, 2006, გვ. 14.

დაადგინა, რომ „კონვენცია“<sup>58</sup> განიხილავს გემს, როგორც ერთიანობას... ამდენად, გემი, ნებისმიერი საგანი მასზე და ნებისმიერ პიროვნება, რომელიც მონაწილეობს ან დაინტერესებულია მის მართვაში, განიხილება, როგორც დროშის სახელმწიფოსთან დაკავშირებული ერთეული.“<sup>59</sup> ამდენად, კონვენციის მიზნებიდან გამომდინარე, გემი, მინიმუმ, განიხილება როგორც თავად გემი როგორც ასეთი, ასევე მასზე არსებული ტვირთი, მისი ეკიპაჟი და გემთმფლობელი. ამდენად, სანაპირო სახელმწიფოს მიერ გემისთვის რაიმე უფლების შეზღუდვა განიხილება როგორც ყველა ზემოწამოთვლილისთვის კონკრეტული უფლებების შეზღუდვა, შესაბამისი სამართლებრივი შედეგებით. ამ დროს დაზარალებული მხარის ინტერესებს წარმოადგენს არა მარტო დროშის სახელმწიფო და, ალბათ, ყველაზე ნაკლებად სწორედ ის,<sup>60</sup> არამედ გემის კაპიტანი ან გემთმფლობელი. თუმცა, მიუხედავად ზემოთქმულისა, გემი არ არის დამოუკიდებელი უფლება-მოვალეობების მატარებელი საერთაშორისო სამართალში.<sup>61</sup>

<sup>58</sup> იგულისხმება 1982 წლის კონვენცია.

<sup>59</sup> ტრიბუნალის 1999 წლის 1 ივლისის გადაწყვეტილების 1-ლი-მე-6 პუნქტი. *Saiga case* № 2, Saint Vincent and Grenadines vs, Guinea, ITLOS. ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე: [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 მაისს.

<sup>60</sup> იხ. ქვემოთ, ღია რეგისტრებზე, გვ. 19 და შემდგომ.

<sup>61</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Springer, 2006, გვ. 15.

## 2. დროშის სახელმწიფო, გემის რეგისტრაციის სახელმწიფო

### ა. „რეალური კავშირი“

მართალია, წინამდებარე ნაშრომის მთავარი თემაა სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვებზე, მაგრამ იმის გათვალისწინებით, რომ, საზღვაო სამართალში, სპეციფიკიდან გამომდინარე, მუდმივად არის სახეზე იურისდიქციათა თანხვედრა, აუცილებლად ჩაითვალოს დროშის სახელმწიფოს იურისდიქციაზე ყურადღების შეჩერება.

ეს, განსაკუთრებით, აქტუალურია თანამედროვე ე.წ. „ხელსაყრელი დროშების“ პირობებში, როდესაც ამ უკანასკნელის სახელმწიფოს მიერ მისთვის საერთაშორისო სამართლით მინიჭებული და, ხშირად, დავალებული იურისდიქციის უგულებელყოფა ხდება.

დროშის სახელმწიფოების მიერ თავისი იურისდიქციის არასათანადო განხორციელება, თავისთავად ზრდის სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციის გაზრდას, რადგან ეს უკანასკნელი ხდება ვალდებული უზრუნველყოს კონკრეტული მოთხოვნების დაცვა, მათ შორის, ზღვის გარემოს დაცვის კუთხით.

სწორედ დროშის სახელმწიფოების მიერ „გამაფრთხილებელი პრინციპების“ უგულებელყოფა ან არასათანადოდ შესრულება შეიძლება განხილოს, როგორც სანაპირო სახელმწიფოების გადამეტებული მოთხოვნების საფუძველი ტერიტორიულ ზღვაში სხვადასხვა კატეგორიის გემების მიმართ.<sup>62</sup>

დროშის სახელმწიფოს მიერ კონკრეტული გემის მიმართ იურისდიქციის განხორციელება უშუალოდ არის დაკავშირებული „რეალური კავშირის“ არსებობასთან ამ კონკრეტულ სახელმწიფოსა და კონკრეტულ გემს შორის.<sup>63</sup> ამდენად, დროშის სახელმწიფოს იურისდიქციის საკითხის განხილვამდე აუცილებელია ისეთი მნიშვნელოვანი საკითხის განხილვა და სამართლებრივი დასკვნის გაკეთება, როგორცაა ე.წ. „რეალური კავშირის“ არსებობა გემსა და დროშის სახელმწიფოს შორის.

გემსა და დროშის სახელმწიფოს შორის რეალური კავშირის პრობლემა საკითხთა იმ მცირერიცხოვან ჯგუფს განეკუთნება, რომელიც, მიუხედავად მრავალი მცდელობისა, ჯერ კიდევ სერიოზულ წინააღმდეგობებს წარმოშობს თანამედროვე მსოფლიოში.

საქმე ისაა, რომ საკითხისადმი თეორიული და პრაქტიკული მიდგომა მნიშვნელოვნად განსხვავდება ერთმანეთისაგან, რაც, შესაბამისად, მუდმივი დავის საბაბს იძლევა დაინტერესებულ მხარეებს შორის.

თუმცა რეალური კავშირის მოთხოვნა საერთაშორისო ინსტრუმენტებში პირდაპირ არის დაფიქსირებული, კერძოდ: „ღია ზღვის

<sup>62</sup> იხ. დეტალურად ქვემოთ, გვ. 89 და შემდგომ.

<sup>63</sup> იხ. 1982 წლის კონვენციის 91-ე მუხლი, რომლის თანახმადაც, „გემსა და დროშის სახელმწიფოს შორის უნდა არსებობდეს „რეალური კავშირი“. ინგლისურ ენაში გამოიყენება ტერმინი „genuine link“. ტერმინი „რეალური კავშირი“ ქართულ ენაზე და, შესაბამისად, კანონმდებლობაში დამკვიდრდა რუსული ენიდან, კერძოდ, რუსულად იგი უღერს როგორც „реальная связь“. სხვადასხვა ენაზე გამოყენებული ტერმინების განხილვის შემდეგ, მაგ.: ფრანგულად - „lien substantiel“, ესპანურად - „relacion autentica“, ასევე, მისი კონვენციისეული მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ქართულად ტერმინი „რეალური კავშირი“ მისაღებია, რადგან იგი გამოხატავს მთავარ მოთხოვნას გემსა და სახელმწიფოს შორის კავშირის თაობაზე.



შესახებ“ კენევის 1958 წლის კონვენციაში<sup>64</sup>, „საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს“ 1982 წლის კონვენციასა<sup>65</sup> და „გემების რეგისტრაციის პირობების შესახებ“ გაეროს 1986 წლის კონვენციაში<sup>66</sup> (შემდგომში – „რეგისტრაციის კონვენცია“) პირდაპირ არის მითითებული რეალური კავშირის არსებობის აუცილებლობის შესახებ გემსა და დროშის სახელმწიფოს შორის გემის ეროვნების განსასაზღვრავად, არცერთი მათგანი არ განმარტავს, რას ნიშნავს რეალური კავშირი, ისევე როგორც არ განსაზღვრავს, თუ რა შედეგები მოჰყვება ამ მოთხოვნის უგულებელყოფას.

„ღია ზღვის შესახებ“ კონვენციის მე-5 მუხლში წერია, რომ: *„თითოეულმა სახელმწიფომ უნდა დაადგინოს გემებისათვის თავისი ეროვნების, თავის ტერიტორიაზე გემების რეგისტრაციისა და თავისი დროშის ქვეშ ცურვის უფლების მინიჭებისათვის საჭირო პირობები. გემს აქვს იმ სახელმწიფოს ეროვნება, რომლის დროშის ქვეშ ცურვის უფლებაც მას აქვს მინიჭებული. უნდა არსებობდეს რეალური კავშირი სახელმწიფოსა და გემს შორის. კერძოდ, სახელმწიფომ ეფექტიანად უნდა განახორციელოს საკუთარი იურისდიქცია და კონტროლი ადმინისტრაციულ, ტექნიკურ და სოციალურ საკითხებზე მისი დროშის ქვეშ მცურავ გემებზე.“*

სწორედ ამიტომ ტერმინ „რეალური კავშირის“ განმარტების საკითხი არაერთხელ გამხდარა არა მარტო მეცნიერთა, არამედ სასამართლოს განხილვის საგანი,<sup>67</sup> მაგრამ, მიუხედავად ამისა, ერთგვაროვანი პასუხი მაინც არსად ჩანს და რეალური კავშირის კონცეფციის ინტერპრეტაცია კვლავ რჩება საზღვაოსამართლებრივი ურთიერთობის უმნიშვნელოვანეს სუბიექტებს შორის სერიოზული დავის საგნად.

გემსა და დროშის სახელმწიფოს შორის რეალური კავშირის დადგენა პირდაპირ არის დაკავშირებული გემების რეგისტრაციის საკითხთან. საერთაშორისო კონვენციები სახელმწიფოებს აძლევს უფლებას, თავად განსაზღვრონ სარეგისტრაციო მოთხოვნები იმ პირობით, რომ გემსა და დროშას შორის რეალური კავშირი უზრუნველყოფილი იქნება. თუმცა, როგორც უკვე აღინიშნა, არსად არ არის მოცემული ტერმინ „რეალური კავშირის“ ობიექტური განმარტება. ესეც, თავისთავად, პრობლემური საკითხია, რადგან, გემების რეგისტრაციასთან დაკავშირებით: ერთი მხრივ, საქმე გვაქვს ისტორიულად ჩამოყალიბებულ ტრადიციულ საზღვაო სახელმწიფოებთან, რომლებიც საუკუნეების განმავლობაში აკონტროლებდნენ მსოფლიო ოკეანეს და უშუალოდ მონაწილეობდნენ საერთაშორისო საზღვაო სამართლის შექმნის პროცესში, მაგრამ დღეისათვის, ტონაჟის თვალსაზრისით, აღარ არიან დიდი საზღვაო სახელმწიფოები, თუმცა სრულებითაც არ სურთ არსებული პოზიციების დათმობა; მეორე მხრივ, სულ უფრო და უფრო პოპულარული ხდება „ღია რეგისტრაციები“<sup>68</sup>, მათი სიცოცხლისუნარანობა უკვე აღარ იწვევს ეჭვს ყველაზე დიდ სკეპტიკოსებს შორისაც კი; მესამე მხრივ, სერიოზული ძალაა საზღვაო ტრანსპორტის მუშაკთა პროფკავშირი, რომელიც დღეისათვის ე.წ. „ხელსაყრელი დროშის“ წინააღმდეგ მებრძოლი, ალბათ, ერთ-ერთი ყველაზე შეურიგებელი მხარეა; და, მეოთხე მხრივ, სურსათისა და სოფლის მეურნეობის ორგანიზაცია სერიოზულად არის შეშფოთებული

<sup>64</sup> მე-5 მუხლი.

<sup>65</sup> 91-ე მუხლი.

<sup>66</sup> მე-9 მუხლი.

<sup>67</sup> იხ. *IMCO case*, 1960 (ICJ), *Saiga case*, 1997 (ITLOS).

<sup>68</sup> ასეთი ქვეყნების დროშას მოიხსენიებენ როგორც „ხელსაყრელ დროშას“.

ხელსაყრელი დროშის ნეგატიური გავლენით ღია ზღვაში რაციონალური თევზჭერის მცდელობაზე. ეს არის არასრული ჩამონათვალი იმ მხარეებისა<sup>69</sup>, რომლებიც, იმის მიხედვით, თუ რა მიზანს ისახავენ, დაინტერესებული არიან, ან მაქსიმალურად ზუსტად განმარტონ რეალური კავშირის ცნება, ან პირიქით, მაქსიმალურად ზოგადი და პირობითი ტერმინების გამოყენებით მოხდეს ამ კავშირის დადგენა.

## ბ. გემების რეგისტრაცია

გემის ეროვნების, ანუ კონკრეტული სახელმწიფოსადმი მისი კუთვნილების, საკითხი, როგორც წესი, რეგისტრაციით განისაზღვრება და ხასიათდება.<sup>70</sup> გემის რეგისტრაცია ნიშნავს გემის შეყვანას ამა თუ იმ სახელმწიფოს საჯარო რეესტრში. როგორც *ჩერჩილი* და *ლო* აღნიშნავენ, გემისათვის კონკრეტული ეროვნების მინიჭება ზღვაზე საზოგადოებრივი წესრიგის შენარჩუნების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი საშუალებაა.<sup>71</sup> ეს სავსებით სამართლიანი განცხადებაა, თუ გავითვალისწინებთ, რომ რეგისტრაციის ფაქტით გემი არა მარტო კონკრეტული უფლება-მოვალეობების მატარებელი ხდება, არამედ კონკრეტული სახელმწიფო უფლებას იძენს, განახორციელოს თავისი იურისდიქცია ამ გემზე. შესაბამისად, სახეზეა სახელმწიფო, რომელიც საერთაშორისო სამართლის საფუძველზე პასუხს აგებს ამ კონკრეტული გემის ქმედებებზე და ასევე ახორციელებს ასეთი გემის დიპლომატიურ დაცვას, საჭიროების შემთხვევაში.

როგორც *რიდი* აღნიშნავს, გემების რეგისტრაცია სათავეს იღებს ჯერ კიდევ უძველესი რომიდან და ფართოდ გავრცელდა შუა საუკუნეების იტალიურ ქალაქ-სახელმწიფოებში.<sup>72</sup> გემისა და გემთმფლობელის სახელები და ტონაჟი აუცილებლად უნდა ყოფილიყო რეგისტრირებული. ყალბი ინფორმაციის მიწოდების შემთხვევაში გემი კონფისკაციას ექვემდებარებოდა. იტალიის სავაჭრო სამართლის ჩამოყალიბებასა და განვითარებასთან დაკავშირებით აღსანიშნავია, რომ იტალიის ქალაქ-სახელმწიფოების უმეტესი საკანონმდებლო აქტები ეხებოდა გემების აღჭურვილობის, ლიცენზირების, დატვირთვისა და რეგისტრაციის საკითხებს; ინგლისში კი გემების რეგისტრაციის სისტემა საფუძველს იღებს მეფე *ჩარლზ II*-ის 1660 წლის სტატუტიდან, როდესაც შეიქმნა პირველი სანაოსნო აქტები. ამ აქტების მთავარი მიზანი იყო, ხელი შეეშალათ უცხო სახელმწიფოების გემებისათვის, ესარგებლათ იმ კომერციული უპირატესობებით, რაც ბრიტანეთის დროშის ქვეშ მცურავ გემებს ჰქონდათ.<sup>73</sup>

<sup>69</sup> ერთ-ერთი დაინტერესებული მხარეა აგრეთვე ევროპის კავშირიც, რომლის როლსა და მცდელობაზე პრობლემის მოწესრიგების საკითხს ქვემოთ უფრო ვრცლად შევხებით.

<sup>70</sup> მრავალი საერთაშორისო საზღვაო ხელშეკრულება ხშირად სწორედ რეგისტრაციას განიხილავს როგორც გემის სახელმწიფოსთან კავშირის დამადასტურებელ ფაქტს. მაგალითისთვის იხ. გემის ტონაჟის გაზომვის შესახებ 1969 წლის საერთაშორისო კონვენციის მე-3 მუხლის 1-ლი პუნქტი; გემების სატვირთო მარკის შესახებ 1966 წლის კონვენციის მე-4 მუხლის 1-ლი პუნქტი.

<sup>71</sup> იხ. R.R. Churchill and A.V. Lowe "The law of the sea"; 3<sup>rd</sup> edition; 1999, Juris Publishing, Manchester University Press, გვ. 257.

<sup>72</sup> N. P. Ready, Ship Registration. 3<sup>rd</sup> Edition, 1998, London Hong Kong, გვ. 2.

<sup>73</sup> იხ. იქვე.

ზოგიერთი ავტორი მიიჩნევს, რომ ტერმინები; „რეგისტრაციის სახელმწიფო“, „დროშის სახელმწიფო“ და „გემის ეროვნება“ სინონიმებია<sup>74</sup>, ხოლო სხვათა აზრით, ეს ტერმინები სხვადასხვა დატვირთვის მატარებელია.<sup>75</sup> თუმცა, როგორც სხვადასხვა ქვეყნის საზღვაო კანონმდებლობის ანალიზი აჩვენებს, გემის მიერ ამა თუ იმ ქვეყნის დროშის ქვეშ ცურვის უფლების და, შესაბამისად, ამ ქვეყნის ეროვნების მოსაპოვებლად აუცილებელი პირობაა მისი რეგისტრაცია.<sup>76</sup> შესაბამისად, არგუმენტირებულია და მისაღები მოსაზრება, რომ გემის რეგისტრაცია მისი ამა თუ იმ სახელმწიფოსადმი მიკუთვნების განსაზღვრის მთავარი კრიტერიუმია.<sup>77</sup> მაგრამ უშუალოდ რეგისტრაციის პირობებისა და ტიპების განხილვამდე მნიშვნელოვანია ყურადღების შეჩერება შემდეგ კითხვაზე: თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის თანახმად, არის თუ არა აუცილებელი პირობა გემის რეგისტრაციის კანონიერებისათვის სხვა სახელმწიფოების მიერ მისი აღიარება?

ამ კითხვაზე პასუხის გასაცემად გაანალიზდა როგორც საერთაშორისო სასამართლოების პრაქტიკა, ისე საკონვენციო ბაზა და სახელმწიფოთა პრაქტიკა.

#### ი. სასამართლოთა პრაქტიკა

გემისათვის დროშის მიკუთვნების კრიტერიუმების საკითხი აქტუალური იყო ჯერ კიდევ მე-19 საუკუნის ბოლოსა და მე-20 საუკუნის დასაწყისში. მაშინაც კი არ იყო საერთაშორისო დონეზე პრაქტიკა ერთგვაროვანი. მაგალითად, საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტმა 1896 წელს წამოაყენა თეორია, რომლის თანახმადაც, გემი მოიპოვებდა სახელმწიფოს დროშის ქვეშ ცურვის უფლებას, თუ მისი ნახევარზე მეტი მაინც ეკუთვნოდა ამ სახელმწიფოს იურიდიულ ან ფიზიკურ პირს.<sup>78</sup> თუმცა სასამართლოები სხვაგვარ პოზიციას იზიარებდნენ. მაგალითად, 1873 წელს ესპანეთის სამხედრო საზღვაო ძალებმა ღია ზღვაში დააკავეს აშშ-ში რეგისტრირებული გემი “*Virginus*“, იმ მოტივით, რომ იგი ეკუთვნოდა

<sup>74</sup> იხ. R.R. Churchill and A.V. Lowe “The law of the sea”; 3<sup>rd</sup> edition; 1999, Juris Publishing, Manchester University Press, გვ. 257.

<sup>75</sup> იხ. N. P. Ready, Ship Registration. 3<sup>rd</sup> Edition, 1998, London Hong Kong, გვ. 3. ავტორი მიიჩნევს, რომ გემი შეიძლება იყოს რომელიმე სახელმწიფოს ეროვნების მატარებელი, ისე, რომ არ იყოს რეგისტრირებული მის ტერიტორიაზე, რის მაგალითადაც მოჰყავს გაერთიანებული სამეფოს სავაჭრო ნაოსნობის 1894 წლის აქტი, რომელიც ჯერ განსაზღვრავს, თუ რომელი გემია ბრიტანული და მხოლოდ ამის შემდეგ ადგენს, რომ ყოველი ბრიტანული გემი უნდა იყოს რეგისტრირებული ამ აქტის თანახმად. თუმცა 1988 წლის ცვლილებებით გემის ბრიტანეთისადმი კუთვნილება მხოლოდ რეგისტრაციის გზით დგინდება, იხ. *Merchant Shipping Act* 1988, მე-2 მუხლი, რომელიც, თავის მხრივ, შეცვალა 1995 წლის აქტმა.

<sup>76</sup> იხ. გაერთიანებული სამეფოს 1995 წლის საზღვაო აქტი, 1-ლი(i) მუხლი; პანამის საზღვაო ნაოსნობის აქტის 1925 წლის №8 კანონის მე-12 მუხლი; საქართველოს საზღვაო კოდექსი, 28-ე(2) მუხლი; რუსეთის ფედერაციის სავაჭრო ნაოსნობის კოდექსი, მე-17(1) მუხლი.

<sup>77</sup> მაგ., საქართველოს საზღვაო კოდექსი კიდევ უფრო შორს წავიდა და, 28-ე მუხლის თანახმად, დაადგინა, რომ, „გემი, რომელიც სარგებლობს საქართველოს სახელმწიფო აღმით, არის საქართველოს ეროვნული კუთვნილება.“

<sup>78</sup> Yearbook of the International Law Commission, 1951, ტ. II, გვ. 75-76, ციტირებულია: The Meaning of The “Genuine Link” Requirement in Relation To the Nationality of Ships, R. R. Churchill, 2000, Cardiff, გვ. 16.

კუბელებს, შესაბამისად, მას არ შეიძლებოდა ჰქონოდა ამერიკული საბუთები და ვერ ისარგებლებდა აშშ-ის დაცვით. ამაზე აშშ-ის მხარემ განაცხადა, რომ მხოლოდ ამერიკის მთავრობის გადასაწყვეტი საკითხია, გემი იცურებს თუ არა აშშ-ის დროშის ქვეშ. აღსანიშნავია, რომ ესპანეთი დაეთანხმა ამ პოზიციას, დააბრუნა გემი და გადაიხადა ჯარიმა 80 ათასი აშშ-ის დოლარის ოდენობით<sup>79</sup>. შეერთებული შტატების უზენაესმა სასამართლომ ასეთი მიდგომა გაიმეორა *Lauritzen v. Larsen*-ის საქმეში. ანალოგიური პოზიცია გაიზიარა მუდმივმა საარბიტრაჟო სასამართლომ *Muscat Dhows*-ის საქმეზე საფრანგეთსა და დიდ ბრიტანეთს შორის. დავის საგანი იყო საფრანგეთის მიერ მუსკატის სულთნის ქვეშევრდომების კუთვნილი ერთნაირი საკაბოტაჟო<sup>80</sup> ბარჟებისათვის საფრანგეთის დროშით ცურვის უფლების მინიჭება. 1905 წელს სასამართლომ გამოიტანა გადაწყვეტილება, რომ „საფრანგეთი უფლებამოსილი იყო, მიეცა მისი უმაღლესობა მუსკატის სულთნის ქვეშევრდომების კუთვნილი გემებისათვის ფრანგული დროშის ქვეშ ცურვის უფლება მხოლოდ და მხოლოდ თავისი კანონმდებლობისა და ადმინისტრაციული წესების საფუძველზე.“<sup>81</sup>

განსხვავებული პოზიცია დააფიქსირა საერთაშორისო სასამართლომ 1955 წელს *The Nottebohm*-ის საქმეში.<sup>82</sup> მიუხედავად იმისა, რომ გემების რეგისტრაციასთან, ერთი შეხედვით, თითქოს არაფერი აქვს საერთო, ეს პრეცედენტი ძალიან მნიშვნელოვანია. რაც განპირობებულია იმით, რომ პირველად აქ იქნა გამოყენებული ტერმინი „რეალური კავშირი“<sup>83</sup> სახელმწიფოსა და მოქალაქეებს შორის ურთიერთდამოკიდებულების განსასაზღვრავად. სასამართლომ გადაწყვიტა, რომ, თუმცა თითოეული სახელმწიფო ადგენს თავისი მოქალაქეობის მინიჭებისათვის საჭირო წესებსა და პირობებს, სახელმწიფოებს არ შეუძლიათ მოითხოვონ, მათ მიერ დადგენილი წესები აღიარონ სხვა სახელმწიფოებმა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს რეალური კავშირი ამ პიროვნებასა და იმ სახელმწიფოს შორის, რომელსაც სურს, განახორციელოს თავისი დიპლომატიური დაცვა სხვა სახელმწიფოების წინააღმდეგ.<sup>84</sup> სასამართლომ ასევე დაადგინა, რომ „მოქალაქეობა {ეროვნება} არის სამართლებრივი კავშირი, რომლის საფუძველიცაა ურთიერთობის სოციალური ფაქტორი, არსებობის რეალური კავშირი, ინტერესები და გრძნობები, ურთიერთსანაცვლო უფლებებსა და ვალდებულებებთან ერთად.“<sup>85</sup>

რეალური კავშირის ცნების თაობაზე ასევე მნიშვნელოვანია საერთაშორისო სასამართლოს საკონსულტაციო დასკვნა *IMCO*-ს საქმესთან დაკავშირებით.<sup>86</sup>

საქმე ეხებოდა სამთავრობათაშორისო საზღვაო საკონსულტაციო ორგანიზაციის (*IMCO*)<sup>87</sup> კონვენციის 28-ე მუხლის ინტერპრეტაციას, რომლის თანახმადაც უნდა შემდგარიყო საზღვაო უსაფრთხოების

<sup>79</sup> იხ. N. P. Ready, *Ship Registration*. 3<sup>rd</sup> Edition, 1998, London Hong Kong, გვ. 10.

<sup>80</sup> გემი ან სხვა მცურავი საშუალება, რომელიც მხოლოდ ერთი სახელმწიფოს პორტებს შორის დაცურავს.

<sup>81</sup> Hague Court Reports, 1916, გვ. 93.

<sup>82</sup> ICJ Reports. 1955, გვ. 4.

<sup>83</sup> სასამართლომ გამოიყენა ტერმინი „*genuine connection*“.

<sup>84</sup> ICJ Reports. 1955, გვ. 2.

<sup>85</sup> იქვე.

<sup>86</sup> *The IMCO Case* - ICJ Reports, 1960, გვ. 150.

<sup>87</sup> ასე ეწოდებოდა საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის 1958 წლამდე.

კომიტეტი. ამ მუხლის მიხედვით, კომიტეტი უნდა შემდგარიყო „14 წევრისაგან..., რომელთაგან 8 უნდა იყოს უდიდესი გემთმფლობელი ერი“. სადავო სწორედ „უდიდესი გემთმფლობელი ერის“ ცნება გახდა, რადგან კომიტეტში არ აირჩიეს პანამა და ლიბერია, რომლებსაც იმ დროისათვის, შესაბამისად, მსოფლიოს მე-3 და მე-8 უდიდესი საზღვაო ტონაჟი ჰქონდათ რეგისტრირებული თავიანთ შესაბამის რეესტრებში.

სასამართლომ რვა ხმით ხუთის წინააღმდეგ დაადგინა, რომ კომიტეტი არასწორად იქნა დაფუძნებული, რადგან „უდიდესი გემთმფლობელი ერი“ უნდა განმარტებულიყო მისი ჩვეულებრივი მნიშვნელობით, ანუ „უდიდესი“ როგორც უდიდესი ტონაჟი, ხოლო „გემთმფლობელი“ როგორც მოქალაქეების კუთვნილი ან სახელმწიფოს რეესტრში რეგისტრირებული გემები, მიუხედავად იმისა, თუ ვინ არიან მათი ბენეფიციური მესაკუთრეები.

ამ გადაწყვეტილებით სასამართლომ, ერთი მხრივ, დაადასტურა, რომ რეგისტრაციის ფაქტი საკმარისია, რათა გემი განხილულ იქნეს სახელმწიფოს ფლოტის ნაწილად, მეორე მხრივ, საერთოდ აარიდა თავი „რეალური კავშირის“ ცნების განმარტებას, მიუხედავად იმისა, რომ ოპონენტების ძირითადი მოთხოვნა სწორედ ამას ეფუძნებოდა. მათი განცხადებით, პანამა და ლიბერია არ შეიძლებოდა განხილულიყო მსოფლიოს უდიდეს საზღვაო სახელმწიფოებად, რადგან არ არსებობდა რეალური კავშირი სახელმწიფოსა და ფლოტს შორის.<sup>88</sup> თავის მხრივ, ლიბერია ამტკიცებდა, რომ „რეალური კავშირის“ ცნება საერთოდ არ ეხებოდა ამ კონკრეტულ საქმეს, იგი უარყოფდა „რეალური კავშირის“ ცნების დაფუძნებას საერთაშორისო სამართალში და მის საერთაშორისო ჩვეულებითი სამართლის ნაწილად ჩამოყალიბებას.

ერთადერთი მოსამართლე იყო *მორენა კინტანა*, რომელიც თავის განსხვავებულ აზრში მოკლედ შეეხო „რეალური კავშირის“ საკითხს. მან განაცხადა, რომ:

*„გემების რეგისტრაცია ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ ერთი საკითხია, სავაჭრო ფლოტის საკუთრება კი სულ სხვა. ეს უკანასკნელი ასახავს ეკონომიკურ რეალობას, რომელიც შეიძლება დამაკმაყოფილებლად ჩამოყალიბდეს გემის მფლობელსა და იმ დროშას შორის რეალური კავშირის არსებობით, რომლის ქვეშაც იგი დაცურავს.“<sup>89</sup>*

IMCO-ს საქმეზე სასამართლომ ხელიდან გაუშვა ისტორიული შანსი, ხორცი შეესხა „რეალური კავშირის“ ცნებისათვის. ამ გადაწყვეტილებით, საფუძველი ჩაეყარა შემდგომ პრაქტიკას, სადაც სასამართლოები ჯიუტად არიდებდნენ თავს „რეალური კავშირის“ ცნების განხილვას და საქმეზე, სადაც ერთ-ერთი მთავარი სადავო საკითხი სწორედ რეალური კავშირის

<sup>88</sup> როგორც ნიდერლანდები ამტკიცებდა, UNCLOS I-ის დებატების მიხედვით, არსებობდა მხარეთა კონსენსუსი იმაზე, რომ მხოლოდ რეგისტრაციის ფაქტი არ იყო საკმარისი გემსა და სახელმწიფოს შორის რეალური კავშირის დასამყარებლად. შესაბამისად, იგი ამტკიცებდა, რომ პანამასა და ლიბერიას და მათ რეესტრში რეგისტრირებულ გემებს შორის არ შეიძლებოდა ყოფილიყო რეალური კავშირი, რადგან ამ სახელმწიფოთა კანონმდებლობა არ იცნობდა ისეთ მოთხოვნას, როგორიცაა გემთმფლობელი ან მმართველი კომპანიების აუცილებელი დაფუძნება მათ შესაბამის ტერიტორიებზე, რაც ზოგადი დამაკავშირებელი ფაქტორია სახელმწიფოსთან. ნორვეგია ამტკიცებდა, რომ გემსა და სახელმწიფოს შორის რეალური კავშირის დასამყარებლად აუცილებელი იყო დროშის სახელმწიფოს მიერ ეფექტიანი იურისდიქციისა და კონტროლის განხორციელების შესაძლებლობა.

<sup>89</sup> იქვე, თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

არსებობა იყო, ისე გამოჰქონდათ გადაწყვეტილებები, რომ არც კი ეხებოდნენ ამ საკითხს.<sup>90</sup>

ასეთი გადაწყვეტილების კლასიკური მაგალითია გემ „საიგას“ საქმე, რომელიც დაცურავდა გვინეასა და სენტ-ვინსენტსა და გრენადინესს შორის<sup>91</sup>.

საქმე ეხება საერთაშორისო საზღვაო ტრიბუნალის მიერ გამოტანილ გადაწყვეტილებას ტანკერ „საიგასთან“ - დაკავშირებით, რომელიც 1997 წლის 28 ოქტომბერს დააკავეს გვინეის ოფიციალურმა წარმომადგენლებმა დასავლეთ აფრიკის სანაპიროსთან. დაკავების მომენტში გემი ეკუთვნოდა კვიპროსის სანაოსნო კომპანია „ტაბონა შიფინგს“, მას მართავდა შოტლანდიური კომპანია „სისკოტ შიფმენეჯმენტ“ და ჩარტერით ჰყავდა აყვანილი შვეიცარიულ კომპანიას, ეკიპაჟი უკრაინის მოქალაქეებით იყო დაკომპლექტებული.<sup>92</sup> მოკლედ, „საიგა“ ხელსაყრელი დროშის ქვეშ მცურავი გემის კლასიკური ნიმუში იყო.

როდესაც სენტ-ვინსენტმა და გრენადინესმა გემის დაკავება და ეკიპაჟის წევრების დატუსაღება საერთაშორისო საზღვაო ტრიბუნალში გააპროტესტა, საპასუხოდ გვინეა ამტკიცებდა, რომ ამ უკანასკნელს საერთოდ არ ჰქონდა უფლება, განეხორციელებინა ტანკერ „საიგას“ დიპლომატიური დაცვა, რადგან დაკავების მომენტისათვის გემი უკანონოდ იყო რეგისტრირებული, უფრო მეტიც, გემსა და დროშის სახელმწიფოს შორის არ არსებობდა „რეალური კავშირი.“

რეგისტრაციის კანონიერებასთან დაკავშირებით სასამართლომ დაადგინა, რომ გაეროს კონვენციის 91-ე მუხლი ანიჭებს დროშის სახელმწიფოს განსაკუთრებულ უფლებას, თავად დაადგინოს რეგისტრაციის პირობები და, შესაბამისად, გემი კანონიერად იყო რეგისტრირებული<sup>93</sup>.

რაც შეეხება რეალური კავშირის არსებობას, სასამართლომ დაადგინა, რომ გვინეას მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებები არ იყო საკმარისი, რათა დადასტურებულიყო რეალური კავშირის არარსებობა გემსა და სენტ-ვინსენტს შორის. თუმცა სასამართლომ თავის გადაწყვეტილებაში არაფერი თქვა იმაზე, რა მტკიცებულება უნდა წარმოედგინა გვინეას, რომ დაესაბუთებინა თავისი მოთხოვნა. ანუ სასამართლომ კიდევ ერთხელ აარიდა თავი „რეალური კავშირის“ ცნების განმარტებას.

მიუხედავად *IMCO*-ს საქმეში დაფიქსირებული მიდგომისა, 1992 წელს გაეროს უშიშროების საბჭომ სერბეთისა და ჩერნოგორიის წინააღმდეგ ეკონომიკური სანქციების შესახებ რეზოლუციაში, რომელიც ასევე მოიცავდა გემების გაჩერებისა და შემოწმების უფლებას, აღნიშნა, რომ

<sup>90</sup> ამ მხრივ გამონაკლისია მოსამართლე *ჯესაბის* განსხვავებული აზრი *The Barcelona Traction*-ის საქმეში. მისი აზრით, თუ სახელმწიფოს განზრახული აქვს, დაუდასტუროს ეროვნება გემებს და მისცეს მათ თავიანთი დროშით ცურვის უფლება, მაგრამ არ უზურნველყოფს ამ გემების ისეთი მოთხოვნების დაკმაყოფილებას, როგორებიცაა: მართვა, საკუთრება, იურისდიქცია და კონტროლი, მაშინ სხვა სახელმწიფოები არ არიან ვალდებული, აღიარონ ამ გემისათვის მიკუთვნებული ეროვნება. იხ. ICJ reports, 1970.

<sup>91</sup> The M/V Saiga, ITLOS Judgment of 1<sup>st</sup> July 1999, [http://www.un.or/Depts/los/ITLOS/Saiga\\_cases.htm](http://www.un.or/Depts/los/ITLOS/Saiga_cases.htm)

<sup>92</sup> Saiga №1 case, Judgment of 1997, გვ. 13, [http://www.un.or/Depts/los/ITLOS/Saiga\\_cases.htm](http://www.un.or/Depts/los/ITLOS/Saiga_cases.htm)

<sup>93</sup> იქვე. თუმცა, როგორც თავის განსხვავებულ აზრში სასამართლოს თავმჯდომარემ განაცხადა, გაეროს კონვენციის 91-ე მუხლი არანაირად არ ნიშნავს, რომ გემს მხოლოდ ამ ქვეყნის თანამდებობის პირის განცხადების საფუძველზე შეუძლია მოიპოვოს ეროვნება.

ნებისმიერი გემი, რომელშიც წილის უმეტესობა ან კონტროლირებადი ინტერესი ეკუთვნოდა პირს, რომელიც მოქმედებდა სერბეთიდან და ჩერნოგორიიდან, უნდა განხილულიყო როგორც ამ უკანასკნელის კუთვნილი გემი უშიშროების საბჭოს რეზოლუციის განხორციელების მიზნით, მიუხედავად იმისა, თუ ვისი დროშის ქვეშ იცურებდა ეს გემი.<sup>94</sup> ანუ, როდესაც აუცილებელი გახდა უშიშროების საბჭოს რეზოლუციის შესრულება, ამ უკანასკნელმა ბენეფიციური მესაკუთრის ცნებას მიმართა გემსა და სახელმწიფოს შორის კავშირის განსასაზღვრავად. თუმცა, როგორც *ჩერხილი* აღნიშნავს, ეს რეზოლუცია არანაირად არ გამოხატავს გაეროს კონვენციის მხარეთა პოზიციას „რეალური კავშირის“ ცნებასთან დაკავშირებით და არ შეიძლება რაიმე ზეგავლენა მოახდინოს მხარეთა პრაქტიკაზე.<sup>95</sup>

ანუ, არც სასამართლო გადაწყვეტილებებში და არც საერთაშორისო ხელშეკრულებებში არ არის მოცემული „რეალური კავშირის“ განმარტება. ეს, რა თქმა უნდა, სერიოზულ ზიანს აყენებს საერთოდ ცნების არსებობას და სათუოს ხდის მისი არსებობის აუცილებლობას. თუმცა, მეორე მხრივ, ყოველ ახალმიღებულ გადაწყვეტილებასა თუ ხელშეკრულებაში სახელმწიფოები შესაშური სტაბილურობით იყენებენ ტერმინს, როგორც ასეთს.

#### იი. გაეროს საკოდიფიკაციო საქმიანობა

*The Nottebohm*-ის საქმეში მიღებული გადაწყვეტილების ანალოგიური მიდგომა დაფიქსირდა 1950-1956 წლებში მიმდინარე საერთაშორისო სამართლის კომისიის სესიებზე, სადაც, სხვა საკითხებთან ერთად, განიხილებოდა გემების რეგისტრაციის საკითხიც. როგორც ზემოთ აღინიშნა, გემების რეგისტრაცია გათანაბრებულია მის ამა თუ იმ სახელმწიფოსადმი ეროვნულ კუთვნილებასთან. ორივე შემთხვევაში ინგლისურ ენაზე გამოიყენება ტერმინი „nationality“, იგივეა ფრანგულ, ესპანურ და რუსულ ენებში.<sup>96</sup> სწორედ ამიტომ გავრცელდა ნოტებომზე მიღებული გადაწყვეტილება გემების რეგისტრაციასთან დაკავშირებულ საკანონმდებლო საქმიანობაზე.

გემების რეგისტრაციისა და, შესაბამისად, გემისათვის ეროვნების მინიჭების საკითხი განიხილებოდა ღია ზღვასთან დაკავშირებულ მუხლებში.<sup>97</sup>

ჯერ კიდევ 1951 წლის სესიაზე განაცხადა სპეციალურმა მომხსენებელმა *ფრანსუა ზმა*, რომ, თუ გემთმფლობელსა და ეკიპაჟსა და სახელმწიფოს შორის არ იარსებებდა რეალური კავშირი<sup>98</sup>, ძნელი იქნებოდა

<sup>94</sup> იხ. გაეროს უშიშროების საბჭოს 1992 წლის 17 ნოემბრის 787-ე რეზოლუცია, მე-10 პუნქტი, <http://www.un.org/sc/resolutions.htm>

<sup>95</sup> იხ. The Meaning of The “Genuine Link” Requirement in Relation To the Nationality of Ships, R. Churchill, 2000, Cardiff, გვ. 44.

<sup>96</sup> მაგ., ესპანურში გამოიყენება სიტყვა “nacionalidad”, ხოლო რუსულში – “национальная”.

<sup>97</sup> საქმე ისაა, რომ ღია ზღვაში გემზე ვრცელდება მხოლოდ დროშის სახელმწიფოს იურისდიქცია და, შესაბამისად, ამ ზონაში განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს გემის ეროვნების იდენტიფიცირება.

<sup>98</sup> აქ მან გამოიყენა სიტყვა „real“.

დროშის სახელმწიფოსათვის გემის სათანადოდ მართვა.<sup>99</sup> შესაბამისად, 1951 წლის ბოლოსთვის მიღწეულ იქნა შეთანხმება პროექტზე, რომლის თანახმადაც, ყოველ დროშის სახელმწიფოს უნდა დაედგინა მინიმალური მოთხოვნები, რაც საშუალებას მისცემდა სხვა სახელმწიფოებს, ელიარებინათ გემის კუთვნილება ამ კონკრეტული სახელმწიფოსადმი. 1955 წელს კომისიამ მიიღო ღია ზღვაზე მუხლების პროექტი. ამ პროექტის მე-5 მუხლში ეწერა:

*„თითოეულმა სახელმწიფომ შეიძლება დაადგინოს თავის ტერიტორიაზე გემების რეგისტრაციისა და მისი დროშის ქვეშ ცურვის უფლების პირობები. მიუხედავად ამისა, სხვა სახელმწიფოების მიერ გემის ეროვნული ხასიათის აღიარებისათვის<sup>100</sup> იგი უნდა იყოს:*

1. შესაბამისი სახელმწიფოს საკუთრება; ან
2. მისი ნახევარზე მეტი მაინც უნდა ეკუთვნოდეს:
  - ა. ამ სახელმწიფოს მოქალაქეებს ან მის ტერიტორიაზე კანონიერად მცხოვრებ პირებს, ან მის რეზიდენტებს; ან
  - ბ. საწარმოს, სადაც პერსონალურად პასუხისმგებელი პარტნიორთა უმეტესობა ამ სახელმწიფოს მოქალაქეებია, ან მის ტერიტორიაზე კანონიერად მცხოვრები პირები, ან რეზიდენტები; ან
  - გ. ამ სახელმწიფოს კანონებით შექმნილ სააქციო საზოგადოებას, რომელსაც რეგისტრაციის ადგილი აქვს ამ სახელმწიფოში“.<sup>101</sup>

როგორც ზემოთ მოყვანილი ციტატიდან ჩანს, კომისიამ პირობითი გახადა სახელმწიფოთა მიერ გემების რეგისტრაცია. ანუ, დანარჩენ სახელმწიფოებს უფლება რჩებოდათ, არ ელიარებინათ გემის რეგისტრაცია კანონიერად და სადავო გაეხადათ გემის ამა თუ იმ სახელმწიფოსადმი კუთვნილება.

ამ პერიოდისათვის ე.წ. ღია რეგისტრები უკვე საკმაო პოპულარობით სარგებლობდა და სწორედ მათ წინააღმდეგ იყო მიმართული წარმოდგენილი პროექტი.

კომისიის მიერ მიღებული პროექტი კომენტარებისათვის დაევზავნათ სახელმწიფოებს. მაგალითად ნიდერლანდების მხარე<sup>102</sup> აცხადებდა: „იმისთვის რომ სხვა სახელმწიფოებმა აღიარონ გემების ეროვნული ხასიათი, უნდა არსებობდეს რეალური კავშირი სახელმწიფოსა და გემს შორის“<sup>103</sup>, ხოლო დიდი ბრიტანეთი აცხადებდა, რომ გემისათვის ეროვნების მინიჭებისა და მისი აღიარებისათვის, დროშის სახელმწიფო ეფექტიანად უნდა ახორციელებდეს იურისდიქციასა და კონტროლს გემზე.<sup>104</sup>

განხილვის შემდეგ, 1956 წელს, კომისიამ მიიღო საბოლოო პროექტი, რომელიც გადაეცა განსახილველად გაეროს 1958 წლის საზღვაო სამართლის კონფერენციას.<sup>105</sup> პროექტის 29-ე(1) მუხლი ჩამოყალიბებული იყო შემდეგი სახით:

<sup>99</sup> იხ. The Meaning of The “Genuine Link” Requirement in Relation To the Nationality of Ships, R. R. Churchill, 2000, Cardiff, გვ. 16.

<sup>100</sup> ხაზგასმა დამატებულია.

<sup>101</sup> Yearbook of the International Law Commission, 1951, ტ. II, გვ. 76.

<sup>102</sup> აღსანიშნავია, რომ ნიდერლანდების სამეფო იყო ამ პროექტის ერთ-ერთი ინიციატორი.

<sup>103</sup> Yearbook of the International Law Commission, 1956, ტ. II, გვ. 52-53.

<sup>104</sup> იქვე.

<sup>105</sup> შემდგომში – „UNCLOS I“.



„თითოეულმა სახელმწიფომ უნდა დაადგინოს თავის ტერიტორიაზე გემის რეგისტრაციისა და მისი დროშის ქვეშ ცურვის უფლების მინიჭებისათვის ტიპები. გემი ფლობს იმ სახელმწიფოს ეროვნებას, რომლის დროშის ქვეშაც დაცურავს. მიუხედავად ამისა, სხვა სახელმწიფოების მიერ გემის ეროვნული კუთვნილების აღიარებისათვის, უნდა არსებობდეს რეალური კავშირი<sup>106</sup> სახელმწიფოსა და გემს შორის.“<sup>107</sup>

როგორც ჩანს, საბოლოო პროექტში კომისიამ თავი შეიკავა გემის ეროვნული კუთვნილების განსასაზღვრავად დეტალური ჩამონათვალისაგან და შეჩერდა რეალური კავშირის მოთხოვნაზე. ამის მიზეზი გახლდათ სახელმწიფოების მიერ დადგენილი რეგისტრაციის წესებს შორის არსებული მნიშვნელოვანი განსხვავებები. ფაქტობრივად, შეუძლებელი იქნებოდა გემისათვის ეროვნების მისანიჭებლად ერთიანი კრიტერიუმის დადგენა.

მიუხედავად კომისიის მიერ მომზადებულ პროექტზე სახელმწიფოთა ერთგვაროვანი დადებითი გამოხმაურებისა, განსაკუთრებული დავის საგანი გახდა სხვა სახელმწიფოების მიერ გემების რეგისტრაციის კანონიერების აღიარება-არაღიარების საკითხი. განსაკუთრებით აქტიურად სხვა სახელმწიფოებისათვის დროშის მინიჭების კანონიერების აღიარების უფლების მინიჭებას ლიბერია და პანამა ეწინააღმდეგებოდნენ, რაც აბსოლუტურად მოსალოდნელი იყო. საბოლოოდ ლიბერიამ მიადწია იმას, რომ ღია ზღვის კონვენციის მე-5 მუხლის საბოლოო პროექტიდან ამოღებულ იქნა სიტყვები: „მიუხედავად ამისა, სხვა სახელმწიფოების მიერ გემის ეროვნული კუთვნილების აღიარებისათვის.“<sup>108</sup>

ეს ცვლილება შემდგომში სასამართლოების მიერ ხშირად იქნა გამოყენებული იმის მტკიცების საფუძველად, რომ სახელმწიფოები თავისუფალნი არიან, დაადგინონ რეგისტრაციის კრიტერიუმები და ვერავინ ვერ გახდის სადავოდ მათ ამ უფლებას.<sup>109</sup>

UNCLOS I-ის სიტუაცია განმეორდა შემდგომში UNCLOS III-ზე. მართალია, ტერმინის გარშემო ისეთი დავა და დისკუსიები აღარ გამართულა, როგორც ეს ჟენევის კონვენციის მოსამზადებელ ეტაპზე მოხდა, მაინც საინტერესოა კონვენციის შესაბამისი მუხლის განხილვა, მით უფრო, რომ დღეისათვის, ძირითადად, მაინც გაეროს საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენცია გამოიყენება სახელმწიფოების მიერ.<sup>110</sup> აღსანიშნავია, რომ მნიშვნელოვანი საზღვაო სახელმწიფოებიდან მხოლოდ აშშ, თურქეთი და ლიბერია არ არიან კონვენციის წევრები.

<sup>106</sup> ეს იყო პირველი შემთხვევა, როდესაც კონვენციის დონეზე იქნა გამოყენებული ეს ტერმინი.

<sup>107</sup> Yearbook of the International Law Commission, 1956, ტ. II, გვ. 256.

<sup>108</sup> ღია ზღვის კონვენციას, რომლის წევრიც დღეისათვის სულ 21 სახელმწიფოა და რომელიც თითქმის მთლიანად ჩანაცვლა გაეროს კონვენციამ, ყურადღება ეთმობა, ერთი მხრივ, იმ მიზეზით, რომ მის მოსამზადებელ ეტაპზე ყველაზე უფრო სრულყოფილად იქნა დაფიქსურებული სახელმწიფოთა პოზიციები განსახილველ საკითხზე და, მეორე მხრივ, გათვალისწინებულია ის გარემოება, რომ დღეისათვის ამ კონვენციის წევრებად რჩება ისეთი მნიშვნელოვანი საზღვაო სახელმწიფო, როგორცაა აშშ, რომელიც დღემდე არ გაწევრიანებულია გაეროს კონვენციაში.

<sup>109</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 17 და შემდგომ.

<sup>110</sup> 2010 წლის ივნისისთვის გაეროს კონვენციის წევრია 160 სახელმწიფო. იხ. I დანართი.

ახალ კონვენციაში, ფაქტობრივად, ცვლილებების გარეშე იქნა დატოვებული ღია ზღვის კონვენციის მე-5 მუხლი. კერძოდ, გაეროს კონვენციის 91-ე მუხლში დაიწერა: „თითოეულმა სახელმწიფომ უნდა დაადგინოს გემისათვის მისი ეროვნების მინიჭების პირობები, მის ტერიტორიაზე გემების რეგისტრაციისა და მისი დროშის ქვეშ ცურვის უფლების მოპოვებისათვის. გემს აქვს იმ ქვეყნის ეროვნება, ვისი დროშის ქვეშაც ის უფლებამოსილია, იცუროს. გემსა და სახელმწიფოს შორის უნდა არსებობდეს რეალური კავშირი“.<sup>111</sup> ეს იყო უკვე მეორე კონვენცია, სადაც დაფიქსირდა „რეალური კავშირის“ არსებობის მოთხოვნა. თუმცა, ისევე როგორც ჟენევის 1958 წლის კონვენციაში, აქაც არ დაფიქსირებულა, რას ნიშნავს რეალური კავშირი და რა შედეგები შეიძლება მოჰყვეს მის უგულებელყოფას.

უპირველეს ყოვლისა, უნდა აღინიშნოს, რომ გაეროს კონვენციის მომზადების პერიოდში ღია რეგისტრები ჩამოყალიბებული რეალობა იყო და, ამასთან, ანგარიშგასაწევი ძალა, რადგან მსოფლიო სავაჭრო ფლოტის 25%-ზე მეტი უკვე ხელსაყრელი დროშის ქვეშ დაცურავდა.

როგორც გაეროს კონვენციის კომენტარებშია მოცემული, თავდაპირველად, ჟენევის კონვენციის მე-5 მუხლის გადატანა გაეროს კონვენციაში მიზნად ისახავდა „რეალური კავშირის“ კონცეფციის გაძლიერებას.<sup>112</sup> ავტორები თვლიან, რომ სწორედ ეფექტიანი კონტროლისა და იურისდიქციის განხორციელების მოთხოვნაა რეალური კავშირის დამახასიათებელი ნიშნები. ამასთან, გაეროს კონვენციის 94-ე, 211-ე, 217-ე და 222-ე მუხლები ჟენევის კონვენციის მე-10 მუხლისგან განსხვავებით უფრო დეტალურ ჩამონათვალს იძლევა იმისას, თუ რა სახის იურისდიქცია და კონტროლი უნდა განახორციელოს დროშის სახელმწიფომ გემზე.

სწორედ ეს შეიძლება განხილულ იქნეს ერთ-ერთ მიზეზად, თუ რატომ არ დაეთმო UNCLOS III-ზე დიდი ყურადღება რეალური კავშირის ცნებას. ამ დროს ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, მთავარმა აქცენტმა ღია რეგისტრებიდან გადაინაცვლა ქვესტანდარტულ გემებზე საერთოდ. ამასთან, UNCTAD უკვე მოწვეული იყო გემსა და სახელმწიფოს შორის რეალური კავშირის საკითხების გადასაწყვეტად და სიმძიმის ცენტრმაც სწორედ იქ გადაინაცვლა.

საბოლოოდ, როგორც ტექსტიდანაც ჩანს, გაეროს კონვენციაშიც შენარჩუნებულ იქნა მუხლები იმგვარად, რომ არ შეილახოს დროშის სახელმწიფოს თავისუფლება, თავად დაადგინოს გემების რეგისტრაციისა და, შესაბამისად, საკუთარი დროშის მინიჭებისათვის საჭირო პირობები.

UNCTAD<sup>113</sup>-მა 1986 წელს მიიღო კონვენცია გემების რეგისტრაციის პირობების შესახებ, რომლის შექმნის იდეაც უკავშირდებოდა რეალური კავშირის ცნების განმარტებას. თუმცა, სამწუხაროდ, ეს მოლოდინი არ გამართლდა. მიუხედავად იმისა, რომ კონვენციაში მთავარი აქცენტი გაკეთებულია რეალური კავშირის დამოკიდებულებაზე ეფექტიანი

<sup>111</sup> თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ. რაც შეეხება ჟენევის კონვენციის მე-5 მუხლის ბოლო წინადადებას, რომელიც ადგენს, რომ სახელმწიფომ ეფექტიანად უნდა განახორციელოს თავისი დროშის ქვეშ მცურავ გემზე იურისდიქცია და კონტროლი ადმინისტრაციულ, ტექნიკურ და სოციალურ საკითხებზე, გადატანილია გაეროს კონვენციის 94-ე მუხლის 1-ლ პუნქტში.

<sup>112</sup> იხ. United Nations Convention of the Law of the Sea 1982: A Commentary, Vol. III (1995), გვ. 108.

<sup>113</sup> United Nations Conference on Trade and Development.

კონტროლისა და იურისდიქციის განხორციელებაზე, ამ მიმართულებით, გაეროს კონვენციისგან განსხვავებული არაფერია ნათქვამი. ამასთან, კონვენციის მუხლები ძალიან ზოგადია თავად რეგისტრაციის პირობებთან მიმართებით. კერძოდ, კონვენციის მე-7-მე-10 მუხლებში ჩამოთვლილია გემთმფლობელისადმი მოთხოვნები, სადაც ერთ-ერთ ალტერნატივად მოცემულია, რომ გემთმფლობელს შეუძლია, რეგისტრაციაში გაატაროს გემი სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე წარმომადგენლის მეშვეობით, რაც, რა თქმა უნდა, საკმაოდ შორსაა ტრადიციული რეგისტრების მოთხოვნებისადმი გემთმფლობელის ეროვნების მიმართ.

თავად ის ფაქტი, რომ, მიუხედავად ძალიან ზოგადი ცნებების შემოღებისა, კონვენცია მაინც არ არის ძალაში შესული<sup>114</sup> და საეჭვოა, უახლოეს მომავალში ამ მიმართულებით რაიმე შეიცვალოს, უკვე აშკარა არგუმენტია იმის სასარგებლოდ, თუ რა ღრმა ფესვები აქვს გადგმული ღია რეგისტრებს საერთაშორისო სანაოსნო ურთიერთობებში და ნებისმიერი, ზედაპირული წინააღმდეგობაც კი სერიოზულ პროტესტს იწვევს დაინტერესებული მხარეებიდან, რომელთა რიცხვი სულ უფრო და უფრო იზრდება. ამდენად, რეალობა იმგვარია, რომ დროშის სახელმწიფოს იურისდიქციაზე როდესაც არის საუბარი, იგულისხმება როგორც ტრადიციული, ისე ღია რეგისტრები და ეს, რა თქმა უნდა, კარგად ესმით საერთაშორისო სამართლის კანონმდებლებს. შესაბამისად, რაც უფრო ნაკლებია კავშირი დროშასა და გემს შორის, უფრო ფორმალური ხდება იურისდიქციის განხორციელების შესაძლებლობა და, მით უფრო დიდ როლს იძენს სანაპირო და პორტის სახელმწიფოების მიერ იურისდიქციის განხორციელების საკითხი, განსაკუთრებით კი შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში.

ამდენად, 1986 წლის კონვენცია შეიძლება მიეკუთვნოს კიდევ ერთ უშედეგო მცდელობას, დადგენილიყო გემების რეგისტრაციის სავალდებულო კრიტერიუმები დროშის სახელმწიფოებისათვის.

ამასთან დაკავშირებით, ალბათ ყველაზე უპრიანია, საერთაშორისო თანამეგობრობამ გაიზიაროს მოსამართლე *ანდერსონის* აზრი იმის თაობაზე, რომ „რეალური კავშირის“ მოთხოვნა შეიცავს კეთილსინდისიერების ელემენტს სიტყვა „რეალურთან“ მიმართებით.<sup>115</sup>

<sup>114</sup> მისი ძალაში შესვლისათვის აუცილებელია 40 ქვეყნის რატიფიკაცია, რომელთა საერთო ტონაჟი უნდა შეადგენდეს მსოფლიო ტონაჟის 25%-ს. დღეისათვის კონვენცია რეგისტრირებულია 11 ქვეყნის მიერ (მათ შორისაა საქართველოც), რომელთა საერთო ტონაჟი არ აღემატება მსოფლიო ტონაჟის 1,5%-ს.

<sup>115</sup> იხ. R. R. Churchill, *The Meaning of The "Genuine Link" Requirement in Relation To the Nationality of Ships*, 2000, Cardiff, გვ. 52.

### 3. სანაპირო სახელმწიფო, სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია

სანაპირო სახელმწიფოებს ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი როლი უკავიათ გაეროს კონვენციაში. ეს ნამდვილად არ არის გასაკვირი, თუკი გავითვალისწინებთ, რომ მსოფლიოს ქვეყნების დაახლოებით 2/3 სწორედ სანაპირო სახელმწიფოები არიან. ამასთან, მსოფლიო ინდუსტრიის, ვაჭრობისა და, რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, მოსახლეობის 90% სწორედ სანაპირო სახელმწიფოებზე მოდის.<sup>116</sup> ამასთან, მსოფლიო საზღვაო სამხედრო ძალები, განსხვავებით სავაჭრო ფლოტისაგან, მთლიანად სანაპირო სახელმწიფოების ხელშია თავმოყრილი.

სანაპირო სახელმწიფოების როლი განსაკუთრებით სწორედ გაეროს კონვენციის მიღების შემდეგ გაიზარდა. ეს გამოწვეული იყო იმით, რომ (1) ტერიტორიული ზღვის სიგანე 3 საზღვაო მილიდან გაიზარდა 12 საზღვაო მილამდე<sup>117</sup> და, შესაბამისად, გაიზარდა სანაპირო სახელმწიფოების ტერიტორიული სუვერენიტეტის ქვეშ მოქცეული ზღვის ნაწილი; და (2) 200 საზღვაო მილამდე განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის შემოღებამ<sup>118</sup> და კონტინენტური შელფის მაქსიმალური სიგანისთვის 350 მილამდე გაზრდამ<sup>119</sup> გამოიწვია ის, რომ სანაპირო სახელმწიფოების ხელში აღმოჩნდა დღეისათვის ცნობილი ცოცხალი საზღვაო რესურსების 90% და არაცოცხალი რესურსების 70%, ასევე სანაოსნო ხაზების თითქმის 100%.<sup>120</sup> ეს, რა თქმა უნდა, ვერ შეედრება სანაპირო სახელმწიფოთა როლს იმ პერიოდში, როდესაც მათ ეკუთვნოდა ზღვის ვიწრო სარტყელი და დანარჩენი საზღვაო სივრცე, ისევე როგორც მის ქვეშ არსებული ფსკერი ღია იყო ყველა სახელმწიფოსთვის. თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ სანაპირო სახელმწიფოების გავლენის სფეროების და, შესაბამისად, უფლებამოსილების გაზრდამ ასევე გაზარდა მათზე დაკისრებული ვალდებულებები, განსაკუთრებით ზღვის გარემოს დაცვასთან დაკავშირებით.

სანაპირო სახელმწიფოს როლი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვასთან დაკავშირებით, სწორედ ამიტომ წინამდებარე ნაშრომის ერთ-ერთი ცენტრალური თემა სანაპირო სახელმწიფოს უფლება-მოვალეობებისა და მის მიერ განხორციელებული იურისდიქციის ანალიზია.

### 4. პორტის სახელმწიფო, პორტის სახელმწიფოს იურისდიქცია

შიდა საზღვაო წყლები მთლიანად სანაპირო სახელმწიფოს როგორც საკანონმდებლო, ისე აღმასრულებელი იურისდიქციის ქვეშ იმყოფება.<sup>121</sup> ამასთან, სანაპირო სახელმწიფოს მხოლოდ იმ გემების მიმართ შეუძლია განახორციელოს თავისი იურისდიქცია, რომლებიც მის პორტებში ნებაყოფლობით იმყოფება.<sup>122</sup> ამდენად, პორტის სახელმწიფოს როლი ძალიან მნიშვნელოვანია. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ გაეროს კონვენციას

<sup>116</sup> იხ. Arnd Bernaerts, *Bernaerts' Guide to the 1982 United Nation Convention on the Law of the Sea*, Reprint 1988 Edition, 2006, გვ. 103.

<sup>117</sup> გაეროს კონვენციის მე-3 მუხლი.

<sup>118</sup> გაეროს კონვენციის 56-ე, 57-ე მუხლები.

<sup>119</sup> გაეროს კონვენციის 76-ე მუხლი.

<sup>120</sup> იხ. Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 3<sup>rd</sup> ed. 1999. გვ. 162.

<sup>121</sup> გაეროს კონვენციის მე-8 მუხლი.

<sup>122</sup> იხ. ქვემოთ, გვ. 37 და შემდგომ.

პორტის სახელმწიფოსა და პორტის სახელმწიფოს იურისდიქციას მხოლოდ XII თავში (ზღვის გარემოს დაცვა და შენარჩუნება) იყენებს. ანუ, კონვენციით, პორტის სახელმწიფოს იურისდიქცია მთლიანად საზღვაო გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული იურისდიქციით არის შემოფარგლული. ეს ლოგიკურია, თუ გავითვალისწინებთ, რომ შიდა წყლები და, შესაბამისად პორტები, როგორც სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებული იურისდიქციის ზონა, სადაც, ფაქტობრივად, სახმელეთო ტერიტორიის ანალოგიური იურისდიქცია ვრცელდება, შეუძლებელია მოწესრიგებული იყოს გაეროს კონვენციით ან სხვა საერთაშორისო ინსტრუმენტით.<sup>123</sup> მაგალითად, მარპოლი, პარიზის ურთიერთგაგების მემორანდუმი, ტოკოს ურთიერთგაგების მემორანდუმი, პორტის სახელმწიფოს იურისდიქციას ექსკლუზიურად ზღვის გარემოს დაცვის კუთხით განიხილავს. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ სწორედ პორტის სახელმწიფოს იურისდიქცია არის ყველაზე ეფექტური ზღვის გარემოს დაცვის პრევენციის კუთხით.<sup>124</sup>

### 5. ნაოსნობა

გადაზიდვები და კავშირგაბმულობა მიეკუთვნება მსოფლიო ოკეანის ყველაზე მნიშვნელოვან გამოყენებას.<sup>125</sup> საზღვაო გადაზიდვებზე მოდის მსოფლიო საქონელბრუნვის 90%-ზე მეტი.<sup>126</sup> ნაოსნობის თავისუფლება საუკუნეების განმავლობაში იყო სახელმწიფოთა დავის საგანი,<sup>127</sup> და სწორედ იგი იქცა შემდგომში UNCLOS III-ის ერთ-ერთ ყველაზე პრობლემურ საკითხად.<sup>128</sup>

საბოლოოდ, კონვენციამ, მართალია, არ განმარტა ტერმინი „ნაოსნობა“, მაგრამ დაადგინა მისი სხვადასხვა სახეობა: მშვიდობიანი გავლა ტერიტორიულ ზღვასა და, გამონაკლის შემთხვევაში, შიდა წყლებში;<sup>129</sup> ტრანზიტული გავლა სრუტეებში,<sup>130</sup> არქიპელაგური საზღვაო ხაზების გავლა,<sup>131</sup> თავისუფალი ნაოსნობა.<sup>132</sup>

რაც შეეხება თავად ტერმინ „ნაოსნობას“, საქართველოს საზღვაო კოდექსის თანახმად, იგი გულისხმობს გემების გამოყენებას მგზავრთა გადასაყვანად, ტვირთის, ბარგის, ფოსტის გადასაზიდვად, თევზისა და სხვა საზღვაო რეწვის, სასარგებლო წიაღისეულის ძიება-მოპოვების, საბუქსირო და სამაშველო ოპერაციების წარმოებისა და სხვა სამეცნიერო და კულტურული მიზნებისთვის.<sup>133</sup> აღსანიშნავია, რომ ნაოსნობის განმარტებისას არანაირი მითითება არ არის გაკეთებული ზღვის სამხედრო მიზნებით გამოყენებაზე, იმ მიზეზის გამო, რომ საზღვაო კოდექსის

<sup>123</sup> დაწვრილებით პორტების სტატუსზე იქვე.

<sup>124</sup> იხ. 1982 წლის კონვენციის XII ნაწილი.

<sup>125</sup> Arnd Bernaerts, *Bernaerts' Guide to the 1982 United Nation Convention on the Law of the Sea*, Reprint 1988 Edition, 2006, გვ. 119.

<sup>126</sup> იხ. [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>127</sup> იხ. ქვემოთ, გვ. 56 და შემდგომ.

<sup>128</sup> იქვე, გვ. 61 და შემდგომ.

<sup>129</sup> გაეროს კონვენციის მე-8, მე-17-26-ე, 45-ე, 52-ე მუხლები. ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიან გავლაზე დეტალურად იხ. ქვემოთ, გვ. 68 და შემდგომ.

<sup>130</sup> გაეროს კონვენციის 38-ე-44-ე, 54-ე მუხლები.

<sup>131</sup> გაეროს კონვენციის 53-ე მუხლი.

<sup>132</sup> გაეროს კონვენციის 58-ე და 87-ე მუხლები.

<sup>133</sup> საზღვაო კოდექსის 1-ლი მუხლი.

მოქმედება, მცირეოდენი გამონაკლისის გარდა, არ ვრცელდება სამხედრო გემებზე.<sup>134</sup> საქართველოს კოდექსი ერთმანეთისგან მიჯნავს საქართველოს პორტებს შორის ნაოსნობას (საკაბოტაჟო ნაოსნობა), რომლის განხორციელების უფლება, როგორც წესი, საქართველოს დროშის ქვეშ მცურავ გემებს აქვთ,<sup>135</sup> და საერთაშორისო ნაოსნობას.

ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობაში „ნაოსნობაში“ მხოლოდ საზღვაო ნაოსნობა მოიაზრება, ზოგან კი მას უფრო ფართო მნიშვნელობა ენიჭება.<sup>136</sup> მაგალითად, ჩინეთის კანონმდებლობა საზღვაო ტრანსპორტირებაში აერთიანებს შერეულ საზღვაო-სამდინარეო და სამდინარეო-საზღვაო გადაყვანა/გადაზიდვებს.<sup>137</sup>

შვეიცარიის კანონმდებლობით კი, რაინზე, ისევე როგორც მასთან დაკავშირებულ არხებზე, ნაოსნობაზე ვრცელდება საზღვაო ნაოსნობის წესები.<sup>138</sup>

<sup>134</sup> იქვე, მე-3 მუხლი. ეს გამონაკლისი არ უნდა ეხებოდეს სამხედრო გემების დაკავების ან სხვაგვარად ნაოსნობის შეზღუდვის უფლებას.

<sup>135</sup> საქართველოს საზღვაო კოდექსის მე-5 მუხლი.

<sup>136</sup> მაგალითად, ბულგარეთის კანონმდებლობა, საქართველოს კანონმდებლობის მსგავსად, ერთმანეთისგან მიჯნავს საკაბოტაჟო (ბულგარეთის პორტებს შორის) და ღია ზღვის ნაოსნობას, ხოლო ბაჰამის კანონმდებლობა: საშინაო, საერთაშორისო და მოკლე მანძილებზე საერთაშორისო ნაოსნობებს.

<sup>137</sup> ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის 1992 წლის 7 ნოემბრის საზღვაო კოდექსის მე-2 მუხლი. ხელმისაწვდომია: <http://publishing.eur.nl/ir/repub/asset/6943/14.pdf>. უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 15 ივლისს.

<sup>138</sup> შვეიცარიის 1953 წლის 23 სექტემბრის ფედერალური კანონის მე-14 მუხლი.

## თავი II. საზღვაო შიდა წყლები: დელიმიტაცია და სამართლებრივი სტატუსი

### 1. საწყისი ხაზები

ნებისმიერი სახელმწიფოს მოქმედება ადგილობრივ თუ საერთაშორისო ასპარეზზე განპირობებულია სუვერენიტეტის პრინციპით. პრობლემა კი მაშინ წარმოიშობა, როდესაც საერთაშორისო სამართლის ორი ან მეტი სუვერენული სუბიექტების ინტერესები კვეთს ერთმანეთს. რადგან ტერიტორიული სუვერენიტეტი ყველაზე უფრო სრული სახით აძლევს სახელმწიფოს უფლებას, განახორციელოს თავისი იურისდიქცია, ამიტომ, ზღვასთან მიმართებით, ცენტრალური როლი ენიჭება იმის განსაზღვრას, ნაპირიდან რამდენად შორს ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოს გავლენა.

საწყისი ხაზები ასრულებს ამ ფუნქციას, ანუ იძლევა ათვლის საშუალებას იმის განსაზღვრავად, თუ სად აქვს სანაპირო სახელმწიფოს აბსოლუტური იურისდიქცია, და სად ახორციელებს თავის უფლებებს სხვა სახელმწიფოებთან პარალელურად.

რამდენადაც ნაშრომის მიზანია სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციის ასპექტების განსაზღვრა, მათ შორის, მის შიდა წყლებსა და პორტებში, საჭიროდ ჩაითვადა, მოკლედ განხილულიყო, ზოგადად, სახელმწიფოს საზღვაო შიდა წყლების რაობა და მათი დელიმიტაციის საკითხი. იქიდან გამომდინარე, რომ სახელმწიფოს იურისდიქცია თავის შიდა წყლებში მნიშვნელოვნად განსხვავდება ტერიტორიულ ზღვაზე განხორციელებული იურისდიქციისაგან,<sup>139</sup> სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ამ ორი ზონის ერთმანეთისაგან გამიჯვნა. სწორედ ამ გამიჯვნაზე ფუნქციას ახორციელებს საწყისი ხაზები. უფრო მეტიც, საწყისი ხაზები არა მარტო შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვას შორის საზღვრის ფუნქციას ასრულებს, არამედ იგი გამოიყენება ტერიტორიული ზღვის<sup>140</sup>, მიმდებარე<sup>141</sup> და განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონებისა<sup>142</sup> და კონტინენტური შელფის<sup>143</sup> სიგანის ასათვლელადაც.

ტრადიციულად, ავტორების მიერაც და საერთაშორისო კონვენციებშიც საწყის ხაზებთან დაკავშირებული წესები განიხილებოდა როგორც ტერიტორიული ზღვის სამართლის შემადგენელი ნაწილი.<sup>144</sup> ამის გამართლება შეიძლებოდა მაშინ, როდესაც ტერიტორიული ზღვა სახელმწიფოს იურისდიქციის ქვეშ მყოფი ერთადერთი საზღვაო ზონა იყო, მაგრამ დღეისათვის საზღვაო სამართალსა და, საერთოდ, მსოფლიო ოკეანის დანაწილებაში მომხდარი ცვლილებების გამო, საწყისი ხაზების როლი მკვეთრად გაიზარდა და იგი უკვე ცალკე საკითხად განიხილება მეცნიერების მიერ,<sup>145</sup> თუმცა გაეროს კონვენციაში საწყის ხაზებზე

<sup>139</sup> Lindy S. Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping*, Ocean Publications Inc., 2004, გვ. 31.

<sup>140</sup> LOSC, მე-3 მუხლი.

<sup>141</sup> LOSC, 33-ე(3) მუხლი.

<sup>142</sup> LOSC 57-ე მუხლი.

<sup>143</sup> LOSC, 76-ე(1) მუხლი.

<sup>144</sup> იხ. R.R. Churchill & A. V. Lowe 'The law of the sea' 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 31 და შემდგომ.

<sup>145</sup> W. Michael Reisman & Gayl S. Westerman, *Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation* 105 (1992); *Straight Baselines: The Need for a Universally Applied Norm*, J. Ashley

მუხლები ტერიტორიული ზღვის მე-2 ნაწილის მე-2 განყოფილებაშია მოცემული, რომელიც ტერიტორიული ზღვის სიგანეს ეხება.

საწყისი ხაზების საკითხი პირველად განიხილეს ჰააგის 1930 წლის კონფერენციაზე. მართალია, კონფერენციას ერთიანი დოკუმენტის მიღება არ მოჰყოლია, იქ განხილული ნორმები შემდგომში მაინც აისახა ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ ჟენევის 1958 წლის კონვენციაში (შემდგომში – „ჟენევის კონვენცია“).<sup>146</sup>

საწყისი ხაზების გავლება ისტორიულად მიქცევა-მოქცევაზე იყო დამოკიდებული. სახელმწიფოების სანაპირო რომ შედარებით სწორი ყოფილიყო, საწყისი ხაზების ათვლის საკითხი არც გამოიწვევდა რაიმე სირთულეს და შედარებით იოლად მოწესრიგდებოდა, ანუ სახელმწიფოებს მოუწევდათ მხოლოდ მოქცევისა და მიქცევის უკიდურესი წერტილების გამოთვლა. მაგრამ რეალობა ისეთია, რომ სახელმწიფოთა უმეტესობის სანაპირო ხაზი დაწახნაგებულია, შემოფარგლულია კუნძულებით, ყურეებით, მდინარის შესართავებით და ა.შ. სწორედ ამიტომ გაეროს კონვენციაში შემდეგი გეოგრაფიულ თავისებურებები იქნა გათვალისწინებული: ღრმად დაწახნაგებული ან კუნძულებით გარშემორტყმული სანაპირო,<sup>147</sup> ყურეები,<sup>148</sup> მდინარის შესართავი,<sup>149</sup> პორტები და საპორტო ნაგებობები,<sup>150</sup> მიქცევის დროს გამოჩენილი ხმელეთის ნაწილი,<sup>151</sup> კუნძულები,<sup>152</sup> რიფები.<sup>153</sup>

სწორედ საზღვაო სანაპიროების რთული ტოპოგრაფიის გამო არსებობს საწყისი ხაზების ორი სახე: ჩვეულებრივი და სწორი.

#### ა. ჩვეულებრივი საწყისი ხაზები

„ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ“ 1958 წლის კონვენციის მე-3 მუხლისა და საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს კონვენციის მე-5 მუხლის თანახმად: „ტერიტორიული ზღვის სიგანის ასათვლელად გამოყენებული საწყისი ხაზები არის სანაპიროს გარშემო უკიდურესი მიქცევის ხაზი, როგორც აღნიშნულია სანაპირო სახელმწიფოს ოფიციალურად აღიარებულ მსხვილმასშტაბიან რუკებზე.“<sup>154</sup>

უკიდურესი მიქცევის წერტილის ათვლის სათავედ აღიარება გამოწვეულია სახელმწიფოთა სურვილით, რაც შეიძლება წინ წაწიონ ტერიტორიული ზღვისა და სხვა ზონების საზღვარი, განსაკუთრებით ისეთ სანაპიროებზე, რომელთაც ინტენსიური მიქცევა-მოქცევა ახასიათებთ.<sup>155</sup>

---

Roach, Robert W. Smith, US Department of State, Washington, DC, USA, Ocean Developments & International law, 2000, Taylor & Francis; O’Connell & Shearer, International law of the Sea, Vol. II, Oxford University Press, USA, 1983; Haijiang Yang, Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004; E.D. Brown, The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables, Vol. I, Dartmouth Publishing Company Limited, 1994; R.R. Churchill & A. V. Lowe ‘The law of the sea’ 3<sup>rd</sup> edition, 1999.

<sup>146</sup> იქვე.

<sup>147</sup> LOSC, მე-7 მუხლი.

<sup>148</sup> იქვე, მე-10 მუხლი.

<sup>149</sup> იქვე, მე-9 მუხლი.

<sup>150</sup> იქვე, მე-11 და მე-12 მუხლები.

<sup>151</sup> იქვე, მე-13 მუხლი.

<sup>152</sup> იქვე, მე-7 მუხლი.

<sup>153</sup> იქვე, მე-6 მუხლი.

<sup>154</sup> თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>155</sup> R.R. Churchill & A.V. Lowe ‘The law of the sea’ 3<sup>rd</sup> edition, გვ. 33.



## ბ. სწორი საწყისი ხაზები

სწორი საწყისი ხაზების კონცეფცია XIX საუკუნის მეორე ნახევარში შეიმუშავა ნორვეგიამ, რაც გამოწვეული იყო მისი სანაპიროს რელიეფის სირთულით. ნორვეგიის სანაპირო ხაზი ძალიან დაწახნაგებულია ყურეებით, კუნძულებით, პორტებით, კლდეებით, მეჩხებით და ა.შ. ტერიტორიული ზღვის შიდა საზღვრის დასადგენად ნორვეგიამ გამოიყენა რამდენიმე სწორი ხაზი, როგორც საწყისი. ეს სწორი ხაზები გავლებული იყო სკაერგაარდის<sup>156</sup> უკიდურესი მოქცევის წერტილებზე. 1930-იანი წლებიდან ინგლისმა დაიწყო ნორვეგიის მიერ გამოყენებული მეთოდის გაპროტესტება და 1949 წელს საერთაშორისო სასამართლოს მიმართა კიდევ. გაერთიანებული სამეფოს პოზიციის მიხედვით, სწორი ხაზების გავლების ასეთი წესი ეწინააღმდეგებოდა საერთაშორისო სამართლის ნორმებს.<sup>157</sup> საერთაშორისო სასამართლომ ამ საქმეზე თავის გადაწყვეტილებაში აღიარა, რომ ნორვეგიის მიერ გამოყენებული მეთოდი არ ეწინააღმდეგებოდა საერთაშორისო სამართლის ნორმებს.<sup>158</sup>

სასამართლოს შეხედულებით, სწორი ხაზების გამოყენება ხდებოდა სხვა ქვეყნების მიერაც<sup>159</sup> და პროტესტი მის წინააღმდეგ არავის განუცხადებია, თვით დიდ ბრიტანეთსაც კი – 1869 წლიდან (როდესაც ნორვეგიამ პირველად დაიწყო მათი გამოყენება) 1933 წლამდე (როდესაც დიდმა ბრიტანეთმა პირველად უარყო ამ მეთოდის გამოყენება).<sup>160</sup>

მართალია, სასამართლომ აღიარა სწორი საწყისი ხაზები, როგორც ერთ-ერთი მეთოდი, მაგრამ, ამავე დროს, მან დაადგინა ასეთი ხაზების გავლების წესი, რომლის დაცვაც სავალდებულო იყო სახელმწიფოებისათვის. ამ წესების კოდიფიცირება მოხდა ჯერ ჟენევის,<sup>161</sup> შემდეგ კი გაეროს კონვენციაში.<sup>162</sup> ამრიგად, საწყისი ხაზები ისე უნდა იყოს გავლებული, რომ (1) არ ეწინააღმდეგებოდეს სანაპიროს საერთო მიმართულებას;<sup>163</sup> (2) ამ ხაზებს მიღმა მოქცეული ზღვის რაიონი მჭიდროდ უნდა იყოს დაკავშირებული ხმელეთთან, რათა მოხვდეს შიდა წყლებში;<sup>164</sup> (3) მხედველობაში უნდა იყოს მიღებული რეგიონისათვის დამახასიათებელი ეკონომიკური ინტერესები, რომელთა რეალობა და მნიშვნელობა ნათლად არის დასაბუთებული ხანგრძლივი გამოყენებით;<sup>165</sup> (4) მოქცევის დროს გამშრალ წარმონაქმნებზე არ შეიძლება საწყისი ხაზების გავლება, თუ მათზე არ არის აგებული შექურა ან სხვა მსგავსი ნაგებობა, რომელიც

<sup>156</sup> ნორვეგიულად სიტყვა “skjaergaard” კლდოვან კედელს ნიშნავს.

<sup>157</sup> Anglo-Norwegian Fisheries Case, 1951, ICJ Reports, გვ. 128.

<sup>158</sup> იქვე, გვ. 129.

<sup>159</sup> მართალია, სასამართლოს არ ჩამოუთვლია ასეთი ქვეყნები, მაგრამ მათ რიცხვს მიეკუთვნებოდა: ეკვადორი, ეგვიპტე, ირანი, საუდის არაბეთი და იუგოსლავია. იხ. Whiteman, ტ. IV, გვ. 148, ციტირებულია: R.R. Churchill & A. V. Lowe ‘The law of the sea’ 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 34.

<sup>160</sup> ICJ Reports, გვ. 131.

<sup>161</sup> Convention on the territorial Sea and Contiguous Zone, Geneva 1958, მუხლი 4. იხ. E.D. Brown, The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables, Vol. II., Dartmouth Publishing Company Limited, 1994.

<sup>162</sup> LOSC, მე-7 მუხლი, იქვე.

<sup>163</sup> LOSC, მე-7(3) მუხლი.

<sup>164</sup> LOSC, მე-7(3) მუხლი.

<sup>165</sup> LOSC, მე-7(5) მუხლი.

მუდმივად წყლის ზემოთ რჩება, ან თუ ასეთ წარმონაქმნებზე სწორი საწყისი ხაზების გაკვლევამ საერთაშორისო აღიარება არ მოიპოვა;<sup>166</sup> (5) სახელმწიფოს მიერ სწორი საწყისი ხაზები იმგვარად არ უნდა იქნეს გამოყენებული, რომ გზა მოუჭრას სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიულ ზღვას ღია ზღვისკენ ან განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონისკენ.<sup>167</sup>

ამასთან დაკავშირებით, აღსანიშნავია, რომ გაეროს კონვენცია არ ადგენს იმპერატიულ ნორმას სახელმწიფოსათვის, გამოიყენოს სწორი საწყისი ხაზები. მიუხედავად იმისა, არსებობს თუ არა ყველა პირობა, სახელმწიფომ გამოიყენოს სწორი საწყისი ხაზები, იგი თავისუფალია არჩევანში (მაგ., აშშ-მა არ გამოიყენა სწორი საწყისი ხაზები ალასკის ნაპირზე, თუმცა მისი ნაპირის რთული რელიეფი იძლეოდა ამის საშუალებას<sup>168</sup>).

სამწუხაროდ, ქვეყნები, რომლებიც შიდა წყლების დელიმიტაციისათვის იყენებენ სწორ საწყის ხაზებს, ყოველთვის არ იცავენ კონვენციის მოთხოვნებს და ხაზები გადააქვთ ნაპირიდან დიდი მანძილით დაშორებულ წერტილებზე. მაგალითად, ეკვადორმა საწყისი ხაზები გააგლო ნაპირიდან 131 საზღვაო მილის<sup>169</sup> მოშორებით, ანალოგიურად მოიქცა ვიეტნამი, რომელმაც ნაპირიდან 74 სმ-ითა და 161 სმ-ით დაშორებული კუნძულები გამოიყენა საწყისი ხაზების ათვისების წერტილად,<sup>170</sup> ასევე ამ რეგიონის სხვა ქვეყნები: პაკისტანი, მალდივის რესპუბლიკა, ბანგლადეში, კამბოჯა, ჩინეთი, ჩრდილოეთ კორეა და კორეის რესპუბლიკა, იაპონია, სსრკ;<sup>171</sup> მეორე მხრივ, იტალიამ, ესპანეთმა, კუბამ და ალბანეთმა გამოიყენეს სწორი საწყისი ხაზები, მიუხედავად იმისა, რომ მათი სანაპირო ხაზი არ აკმაყოფილებდა კონვენციის მოთხოვნებს<sup>172</sup>. მაინმარმა (ბირმა) და ეკვადორმა სწორი საწყისი ხაზები გააგლეს ისე, რომ ნაპირის საერთო მიმართულებას ასცდა 60 -ით (ნორვეგიასთან მიმართებით იგი არ აღემატება 15 -ს).<sup>173</sup> კერძოდ, ბირმამ გააგლო 222 საზღვაო მილის სიგრძის სწორი საწყისი ხაზი მარტაბანის ყურეზე და შიდა წყლებში მოაქცია 14300 კვ. მილი ფართობის წყლის სივრცე, რაც უთანაბრდება დანიის მთელ ტერიტორიას.<sup>174</sup>

თუმცა, როგორც *როაჩი* და *სმიტი* მიიჩნევენ, თუ სახელმწიფო დადგენილი ნორმების შესაბამისად გააგლებს სწორ საწყის ხაზებს, მაშინ ეს არანაირად არ გამოიწვევს ტერიტორიული ზღვის სივრცის მნიშვნელოვან გაზრდას, იმასთან შედარებით, რაც შეიძლება მიეღოს ჩვეულებრივი საწყისი ხაზების გამოყენებისას.<sup>175</sup> თუმცა პროფესორები – *რაისმანი* და *ვესტერმანი* აფრთხილებდნენ, რომ: „სწორი საწყისი ხაზების გამოყენების მთავარი პრაქტიკული ეფექტი არის სახელმწიფოს კონტროლის ფარგლებში შიდა წყლებისა და ტერიტორიული ზღვის

<sup>166</sup> LOSC, მე-7(4) მუხლი.

<sup>167</sup> LOSC, მე-7(6) მუხლი.

<sup>168</sup> იხ. R.R. Churchill & A. V. Lowe 'The law of the sea' 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 35.

<sup>169</sup> 1 საზღვაო მილი დაახლოებით 1857 მეტრს უდრის.

<sup>170</sup> R.R. Churchill & A. V. Lowe 'The law of the sea' 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 39.

<sup>171</sup> იხ.: Office of Ocean Affairs, U.S. Department of State, Limits in the Sea, Nos. 14 (Burma), 33 (Philippines), 107. (USSR), 117 (China), 120 (Japan), 121 (South Korea).

<sup>172</sup> R.R. Churchill & A. V. Lowe 'The law of the sea' 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 39.

<sup>173</sup> იქვე.

<sup>174</sup> *Straight Baselines: The Need for a Universally Applied Norm*, J. Ashley Roach, Robert W. Smith, US Department of State, Washington, DC, USA, Ocean Developments & International law, 2000, Taylor & Francis, გვ. 48.

<sup>175</sup> იქვე გვ. 49.

მოცულობის გაზრდა. როდესაც ინდივიდუალური საწყისი ხაზების სეგმენტები ძალიან გრძელია, ამ შემთხვევაში სახელმწიფო იძენს კონტინენტური შელფისა და განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის მნიშვნელოვან რაიონებს,<sup>176</sup> რაც დადასტურდა კიდევ ზემოხსენებული მაგალითებით.

სანაპირო სახელმწიფოს უფლება აქვს, კომბინირება გაუკეთოს ჩვეულებრივი და სწორი საწყისი ხაზების მეთოდებს.<sup>177</sup>

## 2. შიდა წყლები

გაეროს კონვენციის მე-8 მუხლის თანახმად, შიდა ანუ ეროვნულ წყლებს მიეკუთვნება წყლები, რომლებიც განლაგებულია ხმელეთსა და იმ საწყის ხაზებს შორის, საიდანაც ათვლება ტერიტორიული ზღვისა და ყველა სხვა ზონის სივრცე. ამრიგად, შიდა წყლები მოიცავს: ყურეებს, მდინარის შესართავებს, პორტებს, კუნძულებს და ა.შ.<sup>178</sup>

ზოგადად, შიდა წყლებში შედის: მდინარეები, ტბები, წყალსაცავები, არხები, ყურეები, მდინარის შესართავები, პორტები და ა.შ.,<sup>179</sup> თუმცა, ამ ნაშრომის მიზნებიდან გამომდინარე, „შიდა წყლებში“ იგულისხმება მხოლოდ საზღვაო შიდა წყლები, ანუ წყლები ნაპირიდან საწყის ხაზებამდე.

შიდა წყლებისაგან განსხვავებული სტატუსი აქვს არქიპელაგური სახელმწიფოს უკიდურეს კუნძულებზე გავლებულ საწყის ხაზებს შორის მოქცეულ წლის სივრცეს – არქიპელაგურ წყლებს,<sup>180</sup> თუმცა აქ არ შევუდგებით ამ წყლების სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრას. მიუხედავად ამისა, აღსანიშნავია, რომ არქიპელაგის ცალკეულ კუნძულებს შეიძლება ჰქონდეთ საკუთარი შიდა წყლები, რომლებიც ჩვეულებრივი წესით გავლებული ჩამკეტი ხაზებით არის გარშემორტყმული. მათ შეიძლება მივაკუთვნოთ თითოეული კუნძულის კუთვნილი ყურე, მდინარის შესართავი, პორტი და ა.შ.

გაეროს კონვენციის მე-2 მუხლი იმეორებს და განამტკიცებს საზოგადოდ აღიარებულ ნორმას, რომ სახელმწიფოს სახმელეთო ტერიტორიაზე არსებული სუვერენიტეტი ვრცელდება შიდა წყლებზეც.

ჩვეულებითი საერთაშორისო საზღვაო სამართლის თანახმად, სანაპირო სახელმწიფო შიდა წყლებში ახორციელებს სრულ და მთლიან ტერიტორიულ სუვერენიტეტს.<sup>181</sup> ამდენად, შიდა წყლებში არ ვრცელდება მშვიდობიანი გავლის უფლება, როგორც ეს ხდება ტერიტორიულ ზღვაში, გარდა კონკრეტული გამონაკლისისა. კერძოდ, როდესაც სწორი საწყისი ხაზების გავლების შემდეგ საზღვაო სივრცის ის ნაწილი აღმოჩნდება შიდა წყლების ფარგლებში, რომელიც მანამდე მას არ ეკუთვნოდა, გემებს

<sup>176</sup> W. Michael Reisman & Gayl S. Westerman, *Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation* 105 (1992).

<sup>177</sup> LOSC, მე-14 მუხლი.

<sup>178</sup> საინტერესოა, რომ კანადამ 1996 წლის 18 დეკემბრის საოკეანო აქტში დააფიქსირა: „სამი ოკეანე – ჩრდილოეთის, წყნარი და ატლანტიკის – არის ყველა კანადელის საერთო მემკვიდრეობა“. Preamble of Oceans Act, 18.12.1996. <http://www.parl.go.ca/House>

<sup>179</sup> Legal Division of the Oceans and Airspace, გვ. 1-4.

<sup>180</sup> LOSC, 47-ე მუხლი.

<sup>181</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 48.

ადრინდებურად უნარჩუნდებათ ამ მონაკვეთზე მშვიდობიანი გავლის უფლება.<sup>182</sup>

რადგან აღიარებულია, რომ შიდა წყლები თავისი სტატუსით გათანაბრებულია სახმელეთო ტერიტორიასთან, ნათელია, მისი სტატუსის განსაზღვრა არ შეიძლება იყოს რომელიმე საერთაშორისო კონვენციის საგანი. თუმცა ისიც არის გასათვალისწინებელი, რომ სუვერენიტეტი არ არის აბსოლუტური პრინციპი, ანუ მისი განხორციელება შეზღუდულია საერთაშორისო სამართლით.

სუვერენიტეტთან დაკავშირებით არსებობს ორი ძირითადი სადავო საკითხი, რომლებიც შეეხება შიდა წყლებში უცხოეთის გემების ნაოსნობის უფლებას და მათზე სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციის საკითხს.

შიდა წყლებში უცხოეთის გემების ნაოსნობასთან დაკავშირებით, განსაკუთრებით სადავო პორტებში შესვლის უფლება.

სწორედ ამ საკითხებზე იქნება უფრო დეტალურად შეჩერებული ყურადღება ქვემოთ.

#### ა. შიდა წყლებში ნაოსნობის უფლება

როგორც წესი, ჩვეულებრივ, უცხოეთის გემს შიდა წყლებში ნაოსნობა სჭირდება პორტებში მოსახვედრად. თუმცა, გამონაკლის შემთხვევაში, შიდა წყლებში შესვლის მიზანი შეიძლება არ იყოს დაკავშირებული პორტებში შესვლასთან. სწორედ ეს შემთხვევები იქნება განხილული ქვემოთ, საერთაშორისო საზღვაო სამართლისა და სახელმწიფოთა პრაქტიკის ურთიერთკავშირის ფონზე.

როგორც ზემოთ აღინიშნა, შიდა წყლები სანაპირო სახელმწიფოს სრული სუვერენიტეტის ზონაა. რაც, სხვათა შორის, ნიშნავს, რომ უცხოეთის გემების შიდა წყლებში მოძრაობა მთლიანად სანაპირო სახელმწიფოს რეგულირების სფეროში ხვდება. ეს უფლება სანაპირო სახელმწიფოს შეიძლება შეეზღუდოს მხოლოდ საერთაშორისო სახელშეკრულებო<sup>183</sup> ან ჩვეულებითი სამართლის ნორმებით.<sup>184</sup>

შიდა წყლებში სანაოსნო უფლებების პრობლემა პირველად წამოიჭრა *Fisheries*-ის საქმეში 1951 წელს. ნორვეგიამ სასამართლო დაარწმუნა, რომ შიდა წყლების სწორი საწყისი ხაზებით შემოფარგვლას არ მოჰყვებოდა საერთაშორისო ნაოსნობაში ჩარევა.<sup>185</sup> თავის მხრივ, ბრიტანეთი მოითხოვდა, სწორი საწყისი ხაზების გავლება შეთანხმებულიყო მშვიდობიანი გავლის უფლებასთან. შედეგად, საერთაშორისო სამართლის კომიტეტმა პირველად 1956 წელს შეიმუშავა დებულება შიდა წყლებში მშვიდობიანი გავლის უფლების არსებობის შესახებ უცხო ქვეყნის გემებისთვის.

პირველი პროექტის თანახმად:

*როდესაც სწორი საწყისი ხაზების შემოღებას მოჰყვება შიდა წყლებში წყლის იმ რაიონების მოხვედრა, რომლებიც მანამდე განიხილებოდა ტერიტორიული ზღვის ან ღია ზღვის ნაწილად, ამ წყლებში მშვიდობიანი გავლის უფლება აღიარებული იქნება სანაპირო სახელმწიფოს*

<sup>182</sup> LOSC მე-8(2) მუხლი. იხ. დეტალურად ქვემოთ, გვ. 34.

<sup>183</sup> მაგალითად, ორმხრივი სანაოსნო ხელშეკრულებით.

<sup>184</sup> მაგალითად, როგორცაა განსაზღვრული მეოფი გემისთვის ნაოსნობის უფლების მიცემა.

<sup>185</sup> *Fisheries case, UK vs. Norway, 1951, ICJ Reports.*

მიერ ყველა იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს წყლები, ჩვეულებრივ, გამოიყენებოდა საერთაშორისო მოძრაობისთვის.<sup>186</sup>

გარკვეული სახეცვლილებით ეს დებულება საბოლოოდ გაეროს კონვენციის მე-8.2 მუხლში აისახა. ამდენად, შიდა წყლების იმ ნაწილში, რომელიც სანაპირო სახელმწიფოს მიერ სწორი საწყისი ხაზების გავლებამდე ტერიტორიული ზღვის ან ღია ზღვის ნაწილი იყო, დაშვებულია მშვიდობიანი გავლის უფლება. მხოლოდ იმ პირობით, რომ ეს სწორი საწყისი ხაზები კონვენციის მე-7 მუხლის შესაბამისად არის გავლებული. ანუ, თუ სწორი საწყისი ხაზების გავლების მეთოდი განსხვავდება კონვენციისეულისაგან, სანაპირო სახელმწიფოს შეუძლია, უარი განუცხადოს უცხოეთის გემებს მშვიდობიანი გავლის უფლებაზე.

ამდენად, კონვენციის მე-8.2 მუხლი, ფაქტობრივად, შიდა წყლებს ორ ნაწილად ყოფს – ნაპირიდან უკიდურესი მოქცევის ხაზამდე ტერიტორია, სადაც არ მოქმედებს მშვიდობიანი გავლის უფლება და უკიდურესი მოქცევის ხაზიდან სწორ საწყის ხაზამდე, სადაც უკვე მოქმედებს მშვიდობიანი გავლის უფლება.

როგორც წესი, სანაპირო სახელმწიფოები მხოლოდ საკუთარი დროშის ქვეშ მცურავ გემებს აძლევენ შიდა წყლებში საკაბოტაჟო ნაოსნობის უფლებას. მაგალითად, საქართველოს ნავსადგურებს შორის გადაზიდვა და ბუქსირზიდვა ხორციელდება საქართველოს სახელმწიფო აღმით მცურავი გემით. უცხო ქვეყნის გემს საქართველოს ნავსადგურებს შორის სამუშაოს შესრულება შეუძლია მხოლოდ საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულების შესაბამისად.<sup>187</sup>

საქართველოს მსგავსად, სხვა ქვეყნებიც უშვებენ ორმხრივი ხელშეკრულების საფუძველზე, ნაცვალებების პრინციპით, ერთმანეთის შიდა წყლებში მეორე მხარის გემების ნაოსნობას. მაგალითად, გერმანიის ფედერაციულ რესპუბლიკასა და პოლონეთს შორის 1993 წლის 17 თებერვალს გაფორმებული შეთანხმების საფუძველზე, ერთი მხარის გემების გავლა მეორე მხარის შიდა წყლებში იმავე პირობებით ხორციელდება როგორც მშვიდობიანი გავლა.<sup>188</sup>

მეორე მხრივ, გაერთიანებულმა სამეფომ და იაპონიამ ვაჭრობისა და ნაოსნობის შესახებ 1962 წლის ხელშეკრულების მოქმედება, რომელიც პორტების ხელმისაწვდომობას უშვებს, არ გაავრცელეს სანაპირო ნაოსნობაზე.<sup>189</sup>

ჩვეულებრივ, სახელმწიფოები ისტორიულ წყლებში არ უშვებენ ნაოსნობას უცხოეთის გემებისთვის, რომლებიც დადგენილი წესით ხვდებიან შიდა წყლებში. შედეგად, ისტორიულ წყლებში ან ისტორიულ ყურეებში მშვიდობიანი გავლის არანაირი უფლება არ მოქმედებს.<sup>190</sup>

თუმცა საქმე ასე ცალსახა არ არის, როდესაც ისტორიული წყლები რამდენიმე სახელმწიფოს ეკუთვნის. *ტუნისი-ლიბიის კონტინენტური*

<sup>186</sup> 1956, II YBILC 257.

<sup>187</sup> საქართველოს საზღვაო კოდექსის მე-5 მუხლი.

<sup>188</sup> Agreement on the passage of Ships through the internal waters in the Area the island Usedom, მუხლი 5.1, German BGBI, 1993 II, 1205.

<sup>189</sup> Treaty of Commerce, Establishment and navigation Between the United Kingdom and Japan, 1962. მუხლი 20.5 (a) და (b). იხ. E.D. Brown, The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables, Vol. II, Dartmouth Publishing Company Limited, 1994, გვ. 54.

<sup>190</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 82.

შელგის საქმეზე საერთაშორისო სასამართლო მიუთითა, რომ საერთაშორისო სამართალი არ ადგენს ისტორიული წყლებისა და ისტორიული ყურეებისათვის ერთგვაროვან რეჟიმს, არამედ კონკრეტულ რეჟიმს ადგენს ცალკეული აღიარებული ისტორიული ყურისა და ისტორიული წყლებისთვის.<sup>191</sup> ხოლო *სახმელეთო, კუნძულისა და საზღვაო საზღვრის დავაზე* დაამატა რომ „მშვიდობიანი გავლის უფლება არ მოდის წინააღმდეგობაში ისტორიული წყლების რეჟიმთან.“<sup>192</sup> ანალოგიური პოზიცია ეჭირა ცენტრალურ ამერიკულ სასამართლოს, რომელიც მიიჩნევდა, რომ ფონსეკის ყურეში მოქმედებდა მშვიდობიანი გავლის უფლება.<sup>193</sup> ფონსეკის ყურე არის ისტორიული ყურე, რომელიც ეკუთვნის ელ-სალვადორის, ჰონდურასისა და ნიკარაგუის კონდომნიუმს.

სხვა ისტორიულ წყლებთან დაკავშირებით სიტუაცია გაურკვეველია, რადგან, მიუხედავად საერთაშორისო სასამართლოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებისა, *სახზღვრო დავაზე* 1992 წელს იგი აღარ განმტკიცებულა როგორც საზღვაო სამართლის ზოგადი ნორმა და მხოლოდ მონაწილე სამი სახელმწიფოსთვის არის სავალდებულო შესასრულებლად. შესაბამისად, ჭარბობს მოსაზრება, რომ ისტორიულ წყლებსა და ისტორიულ ყურეებში არ მოქმედებს უცხო ქვეყნის სავაჭრო გემების ნაოსნობის უფლება, თუ ეს ხელშეკრულებით ან სასამართლო გადაწყვეტილებით არ არის მოწესრიგებული.<sup>194</sup>

## ბ. პორტების ხელმისაწვდომობა

პორტები საზღვაო და სახმელეთო ტერიტორიებს შორის უმნიშვნელოვანესი დამაკავშირებელი წერტილია. საზღვაო პორტის განმარტება მოცემულია 1923 წლის ვენევის სტატუტში საზღვაო პორტების საერთაშორისო რეჟიმის შესახებ. კერძოდ, ნებისმიერი პორტი, რომელშიც, ჩვეულებრივ, შედიან საზღვაო გემები და რომელიც გამოიყენება საერთაშორისო ვაჭრობისთვის, განიხილება როგორც საზღვაო პორტი.<sup>195</sup> ისინი, როგორც აუცილებელნი საოკეანო კომერციისთვის და სახელმწიფოს შიდა ტერიტორიაზე პირდაპირი შეღწევის საშუალება, სანაპირო სახელმწიფოს განუყოფელი ნაწილებია და სანაპირო სახელმწიფოს აბსოლუტური სუვერენიტეტის ქვეშ იმყოფებიან.<sup>196</sup> ამდენად, პორტის სახელმწიფოს უფლებამოსილება, მიიღოს და აღასრულოს კანონები უცხოეთის გემების წინააღმდეგ, ძალიან ფართოა და მნიშვნელოვანწილად ეფუძნება საერთაშორისო სამართლის ზოგად პრინციპებს.<sup>197</sup>

ზემოხსენებული იურისდიქცია ყველაზე უფრო კარგად ჩანს პორტის სახელმწიფოს უფლებამოსილებაში: (1) დახუროს პორტები საერთაშორისო

<sup>191</sup> *The Tunisia-Libyan Continental Shelf case*, 1982, ICJ Reports, 74.

<sup>192</sup> *Land, island and Maritime Frontier Dispute*, 1992, ICJ Reports 5889.

<sup>193</sup> Brown, *The International Law of the Sea*, 1994, ტ., I, გვ. 40.

<sup>194</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 82.

<sup>195</sup> 1923 Geneva Statute on the International Regime of Maritime Ports, მუხლი 1, იხ. E.D. Brown, *The International Law of the Sea*, Documents, Cases and Tables, Vol. II, Dartmouth Publishing Company Limited, 1994, გვ. 46-53.

<sup>196</sup> Lindy S. Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping*, Ocean Publications Inc., 2004, გვ. 35.

<sup>197</sup> A.V. Low, *The Rights of Entry into Maritime Ports in International Law*, 14 San Diego Law Review 597, 1977, გვ. 606-10.

ნაოსნობისთვის და (2) დაადგინოს მასში შესვლის წესები<sup>198</sup>. სახელმწიფო არა მარტო ადგენს თავის პორტებში შესვლის წესებს, არამედ იმასაც, თუ ნაპირიდან რა მანძილის დაშორებით შეუძლია მოსთხოვოს მან გემს ამ პირობების დაკმაყოფილება.<sup>199</sup>

რამდენადაც პორტი სანაპირო სახელმწიფოს განუყოფელი ნაწილია და იქ ეს უკანასკნელი თავის სრულ იურისდიქციას ახორციელებს, პორტის სახელმწიფოს აქვს აბსოლუტური უფლება, სრულად დახუროს თავისი პორტ(ებ)ი უცხო სახელმწიფოების გემების შესვლისთვის.<sup>200</sup> რადგან სახელმწიფოს უფლება, დახუროს ნაოსნობისთვის პორტი, მჭიდროდ არის დაკავშირებული მისი სასიცოცხლო ინტერესების დაცვასთან, – მაგალითად, სანაპირო სახელმწიფოს უსაფრთხოებისა და საზოგადოებრივი წესრიგის დაცვა ან გარემოს დაბინძურების თავიდან აცილება, – ძალიან ძნელი სამტკიცებელია, რომ ასეთი გადაწყვეტილება გაუმართლებელი და უსაფუძვლოა.<sup>201</sup>

რაც შეეხება ჩვეულებრივ პირობებში ნაოსნობისათვის ღია პორტებში უცხო ქვეყნის გემების დაშვების საკითხს, უნდა აღინიშნოს, რომ, როგორც *Aramco*-ს 1958 წლის საარბიტრაჟო გადაწყვეტილებაშია აღნიშნული, „საერთაშორისო სამართლის თანახმად, ყოველი ქვეყნის პორტები უნდა იყოს ღია სხვა სახელმწიფოს გემებისათვის და მათი დახურვა შეიძლება მხოლოდ მაშინ, როდესაც ამას მოითხოვს პორტის სახელმწიფოს

<sup>198</sup> ამასთან, ეს უკანასკნელი არა მარტო პორტში შესვლის, არამედ იქიდან გამოსვლის წესებსაც გულისხმობს. მაგალითად, იხ. გაეროს კონვენციის 27-ე(2) და 28-ე(3) მუხლები, რომლებიც სანაპირო სახელმწიფოს ანიჭებს მოქმედების უფლებას მას შემდეგ, რაც გემი დატოვებს პორტს. საქართველოს საზღვაო კოდექსის 82-ე მუხლის თანახმად: „ყოველი გემი, განურჩევლად დროშის სახელმწიფოსი და კუთვნილების ფორმისა, ვალდებულია, საზღვაო ნავსადგურიდან გემის გასვლამდე საზღვაო ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის სამსახურისაგან მიიღოს გასვლის წერილობითი თანხმობა.“ საქართველოს პორტებში გემების შესვლისა და გასვლის წესები დეტალურად განსაზღვრულია საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის 2009 წლის 15 ივნისის №75 ბრძანებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით: „ნავსადგურის წესები“. მაგალითად, ამ რეგლამენტის მე-4 მუხლის მე-9 პუნქტის თანახმად, სარეწ გემს, რომელსაც არ გააჩნია თევზჭერის ლიცენზია, ზღვაში გასვლის წერილობითი თანხმობა ეძლევა მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გემზე არსებული სარეწი იარაღი არ არის თევზჭერისთვის მზა მდგომარეობაში.

<sup>199</sup> Lindy S. Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping*, Ocean Publications Inc., 2004, გვ. 36. ასევე, მაგალითად, იხ. Federal Law No. 19 of 1993 of the delimitation of the maritime zones of the United Arab Emirates, 17 October 1993. მე-3 მუხლი ადგენს, რომ „სახელმწიფომ უნდა დაადგინოს თავის შიდა წყლებში შესვლის პირობები და უნდა ადასრულოს ეს პირობები ნებისმიერი გემის მიმართ, რომელსაც განზრახული აქვს შესვლა“. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ. National Legislation – DOALOS/OLA-United Nations.

<sup>200</sup> მაგალითად, საქართველომ ეს უფლება გამოიყენა სოხუმის პორტის მიმართ. იხ. საქართველოს პრეზიდენტის 1996 წლის 31 იანვრის №140 ბრძანებულება „აფხაზეთის (საქართველო) ტერიტორიის ფარგლებში რუსეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის მონაკვეთზე, სოხუმის საზღვაო ნავსადგურში პორტუნქტებსა და საზღვაო აკვატორიაში სასაზღვრო და საბაჟო რეჟიმის შესახებ“ და საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 3 აგვისტოს №313 ბრძანებულება „საქართველოს საზღვაო სივრცის აფხაზეთის საზღვაო რაიონში საქართველოს უფლებების, ტერიტორიული მთლიანობის, სუვერენიტეტისა და უშიშროების დაცვის შესახებ“, რომელთა თანახმადაც, საქართველოს ტერიტორიული ზღვისა და შიდა წყლების აფხაზეთის მონაკვეთსა და სოხუმის პორტში ნაოსნობა აკრძალულია. სოხუმის პორტი დახურულია ნებისმიერი გემისთვის, გარდა კუმიანტარული ტვირთების შემომატანი გემებისა.

<sup>201</sup> R.R. Churchill & A. V. Lowe, *The law of the sea*, 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 62.

სასიცოცხლო ინტერესები.<sup>202</sup> ამ გადაწყვეტილებას ხშირად იშველიებენ იმის მტკიცებულებად, რომ საერთაშორისო ჩვეულებით სამართალში არსებობს ნორმა, რომელიც სავალდებულოს ხდის პორტების ხელმისაწვდომობას.

მაგრამ, მიუხედავად ზემოხსენებულისა და ასევე იმის გათვალისწინებით, რომ სახელმწიფოთა საერთაშორისო პორტები, იგულისხმება, ღია უნდა იყოს გემების საერთაშორისო მოძრაობისათვის, ამ წესს მაინც არ მოუპოვებია ჩვეულებითი სამართლის ნორმის სტატუსი, რასაც ბევრი მეცნიერიც იზიარებს.<sup>203</sup> ბოლო პერიოდში *ბრუგმანი* იყო, რომელიც აღნიშნავდა, რომ *Aramco*-ს საქმეზე საარბიტრაჟო სასამართლო „შეცდა, როდესაც დაუშვა რაიმენაირი უფლებამოსილების არსებობა, გაეკეთებინა ასეთი ზოგადი განცხადება.“<sup>204</sup>

შესაბამისად, სანაპირო სახელმწიფოს აქვს უფლება, გახსნას ან დახუროს საკუთარი პორტები, როდესაც სახელმწიფოს სასიცოცხლო ინტერესები, როგორებიცაა: მშვიდობა, უსაფრთხოება, მართლწესრიგი და საზოგადოებრივი ჯანდაცვა, დგება დღის წესრიგში. ეს მიდგომა მხარდაჭერილია სახელმწიფოთა პრაქტიკით, რომელზეც ქვემოთ იქნება საუბარი, ასევე ჟენევის 1923 წლის სტატუტში საზღვაო პორტების საერთაშორისო რეჟიმის შესახებ.<sup>205</sup> ეს სტატუტი მიღებული იყო სანაოსნო ინდუსტრიის ლიბერალიზაციისა და საერთაშორისო ვაჭრობის ხელშესაწყობად. თუმცა დღეისათვის მხოლოდ 40 სახელმწიფოა მასში გაწევრიანებული და ისეთი დიდი დროშის სახელმწიფოები, როგორებიცაა: ლიბერია, ბაჰამა, სამხრეთ კორეა, ჩინეთი, სინგაპური, კანადა და აშშ, მისი რეჟიმის მიღმაა დარჩენილი.<sup>206</sup> მიუხედავად ამისა, სტატუტმა მაინც შეასრულა თავისი როლი სახელმწიფოთა პრაქტიკის ჩამოყალიბებაში, რამდენადაც იგი ადგენს პორტების ხელმისაწვდომობისა და პორტებს შიგნით თანაბარი მოპყრობის წესს, ნაცვალებების საფუძველზე.<sup>207</sup> თუმცა იქვეა აღნიშნული, რომ ეს არ უნდა უშლიდეს პორტის კომპეტენტურ ორგანოებს ხელს, მიიღონ ყველა საჭირო ზომა, რაც აუცილებელია პორტის ნორმალური საქმიანობისთვის.<sup>208</sup>

<sup>202</sup> *Saudi Arabia v. Aramco*, Arbitral Tribunal, 23 August 1958 [1963] 27 ILR 212, ციტირებულია: R.R. Churchill & A. V. Lowe 'The law of the sea' 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 61. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>203</sup> O'Connell & Shearer, *International law of the Sea*, Oxford University Press, USA, 1983, ტ. II, გვ. 848; R.R. Churchill & A. V. Lowe 'The law of the sea' 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 61 და შემდგომ.

<sup>204</sup> Gero Brugmann, *Access to Marine Ports*, 2003, გვ. 355.

<sup>205</sup> სტატუტი მიღებულ იქნა შემდეგი სახელმწიფოების მიერ: გერმანია, ბელგია, ბრიტანეთის იმპერია (ახალი ზელანდიისა და ინდოეთის ჩათვლით), ბულგარეთი, ჩილე, დანია, ესპანეთი, ესტონეთი, საბერძნეთი, უნგრეთი, იტალია, იაპონია, ლიტვა, ნორვეგია, ნიდერლანდები, სალვადორი, სერბების, ხორვატებისა და სლოვენელების სამეფო, სიამი, შვედეთი, შვეიცარია, ჩეხოსლოვაკია და ურუგვაი. როგორც ჩამონათვალიდან ჩანს, კონვენციაში საკარისად ფართო გეოგრაფიული წარმომადგენლობაა 1923 წლის მდგომარეობით. ასევე აღსანიშნავია კონვენციაში ზღვაზე გასასვლელის არმქონე სახელმწიფოების მონაწილეობაც.

<sup>206</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 53.

<sup>207</sup> 1923 Geneva Statute on the International Regime of Maritime Ports, მუხლი 2, იხ. E.D. Brown, *The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables*, Vol. II, Dartmouth Publishing Company Limited, 1994, გვ. 46-53.

<sup>208</sup> იქვე, მე-3 მუხლი.



მონაწილე მხარეები უფლებამოსილნი არიან, შეაჩერონ სტატუტით მიწერილი თანაბარი მოპყრობის წესი სხვა წევრი სახელმწიფოს გემებისათვის, იმ პირობით, რომ წინასწარ იქნება აღნიშნულის თაობაზე განცხადებული დიპლომატიური არხებით.<sup>209</sup>

სტატუტის მოქმედება ვრცელდება მხოლოდ კომერციულ გემებზე, მიუხედავად იმისა, კერძო საკუთრებაში იმყოფებიან ისინი თუ სახელმწიფო.<sup>210</sup> კონვენციის მოქმედების სფეროდან ამოღებულია სამხედრო და საპოლიციო გემები<sup>211</sup> და თევზსაჭერი გემები.<sup>212</sup> აღსანიშნავია, რომ სტატუტის მოქმედება გათვალისწინებული იყო საომარი მოქმედების პერიოდზეც, რამდენადაც პრაქტიკულად შესაძლებელი იქნებოდა მისი შესრულება, იმ პირობით, რომ იგი არ ადგენს მეომარი და ნეიტრალური მხარეების უფლებებსა და მოვალეობებს.<sup>213</sup>

რაც შეეხება სანაპირო (საკაბოტაჟო ნაოსნობას),<sup>214</sup> ბუქსირზღივასა<sup>215</sup> და სალოცმანო მომსახურებას, განსაკუთრებით სავალდებულო სალოცმანო მომსახურების ზონაში,<sup>216</sup> სტატუსის თანახმად, ისინი ხვდებიან სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებული იურისდიქციის ქვეშ და სწორედ სანაპირო სახელმწიფოა უფლებამოსილი, თავისი შეხედულებისამებრ დაადგინოს ზემოსხენებული საქმიანობისთვის წესები.

სტატუტმა, რა თქმა უნდა, ქვაკუთხედის როლი შეასრულა საერთაშორისო სანაოსნო ოპერაციების ლიბერალიზაციაში და ხელი შეუწყო პორტების ხელმისაწვდომობის უფლებაში დისკრიმინაციის აღმოფხვრას, მაგრამ მან ვერ შეძლო ჩამოეყალიბებინა პორტების ხელმისაწვდომობის თავისუფლება ვერც ჩვეულებითი სამართლის ნორმად, და ვერც ხელმომწერი მხარეებისათვის სავალდებულო ნორმად.<sup>217</sup> როგორც ზემოთ არის აღნიშნული, სახელმწიფოებს არათუ აქვთ უფლება, დაადგინონ პორტებში შესვლის წესები, არამედ შეუძლიათ, საერთოდ დახსრონ პორტები საერთაშორისო ნაოსნობისთვის.

საერთაშორისო სასამართლომ *Nicaragua*-ს საქმეში კიდევ ერთხელ დაადასტურა, რომ შიდა წყლები მოქცეულია სანაპირო სახელმწიფოს სუვერენიტეტის ქვეშ და, შესაბამისად, ეს უკანასკნელი უფლებამოსილია, ამ სუვერენიტეტის ძალით მოაწესრიგოს თავის პორტებში შესვლის წესი.<sup>218</sup>

#### o. ორმხრივი ხელშეკრულებები

პორტების ხელმისაწვდომობა ასევე შეიძლება გამომდინარეობდეს ორმხრივი ხელშეკრულებებიდან, სადაც მხარეები ნაცვალებების საფუძველზე აძლევენ ერთმანეთის გემებს საკუთარ პორტებში შესვლის უფლებას. საქართველოს ამდაგვარი ორმხრივი ხელშეკრულება

<sup>209</sup> იქვე, მე-8(1) მუხლი.

<sup>210</sup> იქვე, მე-13(1) მუხლი.

<sup>211</sup> იქვე, მე-13(2) მუხლი.

<sup>212</sup> იქვე, მე-14 მუხლი.

<sup>213</sup> იქვე, მე-18 მუხლი.

<sup>214</sup> იქვე, მე-9 მუხლი.

<sup>215</sup> იქვე, მე-10 მუხლი.

<sup>216</sup> იქვე, მე-11 მუხლი.

<sup>217</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 56.

<sup>218</sup> ICJ Reports [1986], გვ. 111. ეს მიდგომა სასამართლომ გაიმეორა *Land, Island and maritime Frontier Dispute* 1992, ICJ Reports [1992], 351-ე პუნქტი.

გაფორმებული აქვს ათზე მეტ სახელმწიფოსთან.<sup>219</sup> მაგალითად, ჩინეთ-გერმანიის 1995 წლის შეთანხმება საზღვაო ტრანსპორტზე ადგენს, რომ:

„თითოეული მხარის გემს უფლება აქვს, აწარმოოს ნაოსნობა ორივე მხარის საერთაშორისო ვაჭრობისათვის ღია პორტებს შორის, გადაზიდონ ტვირთი და გადაიყვანონ მგზავრები ორ მხარეს, ან ერთ-ერთ მხარესა და მესამე სახელმწიფოებს შორის.“<sup>220</sup> ანალოგიურად, გაერთიანებულ სამეფოსა და იაპონიას შორის 1962 წლის ხელშეკრულება ვაჭრობაზე, საწარმოებსა და ნაოსნობაზე ადგენს, რომ მხარეებს აქვთ ერთმანეთის საერთაშორისო ვაჭრობისათვის ღია ყველა პორტში შესვლის თავისუფლება.<sup>221</sup> აღსანიშნავია, რომ ასეთი ორმხრივი ხელშეკრულებები მხოლოდ პორტებით არ შემოიფარგლება და ასევე ფარავს საერთაშორისო ვაჭრობისათვის ღია წყლებსა და ადგილებს.<sup>222</sup>

აშშ და იაპონია ერთმანეთის დროშის ქვეშ მცურავ გემებს ანიჭებენ საკუთარი გემების თანაბარ თავისუფლებას, შევიდნენ საერთაშორისო ნაოსნობისა და ვაჭრობისათვის გახსნილ ნებისმიერ პორტში ან წყლებში. ერთი მხარის გემებსა და ტვირთს მიენიჭებათ ეროვნული და უპირატესი ხელშეწყობის ქვეყნის რეჟიმი ნებისმიერ საკითხთან დაკავშირებით მეორე მხარის პორტებსა და წყლებში.<sup>223</sup>

იმის განსასაზღვრავად, არის თუ არა კონკრეტული გემი მეორე მხარისა, საჭიროა, იგი დაცურავდეს ამ მხარის დროშის ქვეშ და საჭიროების შემთხვევაში წარმოადგინოს დოკუმენტაცია, რომელიც, ამ კონკრეტული სახელმწიფოს კანონმდებლობის თანახმად, საჭიროა გემის ეროვნულობის დასამტკიცებლად.<sup>224</sup>

აღსანიშნავია, რომ გემში მხარეები არ გულისხმობენ სამხედრო გემებსა და თევზსაჭერ გემებს, თუმცა მოიაზრებენ სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფ სხვა გემებს.<sup>225</sup>

დიდი ბრიტანეთისა და ჩრდილოეთ ირლანდიის გაერთიანებული სამეფო და იაპონია ერთმანეთის გემებს ანიჭებენ უფლებას, შევიდნენ

<sup>219</sup> მაგ.: 1997 წლის 10 აპრილის შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და საბერძნეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ; 1996 წლის 26 მარტის შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და რუმინეთის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ; 1996 წლის 19 მარტის შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და რუსეთის ფედერაციის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ; 1996 წლის 8 მარტის შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ; 1993 წლის 25 ივნისის შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ; 1993 წლის 3 ივნისის შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ; 1993 წლის 13 აპრილის შეთანხმება საქართველოსა და უკრაინის მთავრობებს შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ და სხვ. მონაცემები ამოღებულია საქართველოს საკანონმდებლო ბაზა CODEX.Net 2005-იდან.

<sup>220</sup> შეთანხმების მე-2 მუხლი, ციტირებულია: Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 56. თარგმანი ინგლისურიდან შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>221</sup> მე-20(1) მუხლი, ციტირებულია: E.D. Brown, *The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables*, Vol. I, გვ. 39. Dartmouth Publishing Company Limited, 1994.

<sup>222</sup> იხ. 58-ე-მე-60 მითითებები.

<sup>223</sup> იხ. United States – Japan Treaty of friendship, Commerce and Navigation, April 2, 1953. XIX მუხლის მე-3 პუნქტი. 4 .S.T. 2063, T.I.A.S. No 2863.

<sup>224</sup> იქვე, XIX მუხლის მე-2 პუნქტი.

<sup>225</sup> იქვე, XIX მუხლის მე-7 პუნქტი.

ერთმანეთის ტერიტორიაზე საერთაშორისო ნაოსნობისა და ვაჭრობისათვის ღია ნებისმიერ პორტში ან წყლებში და გადაზიდონ ტვირთი და გადაიყვანონ მგზავრები მეორე მხარის ნებისმიერ ტერიტორიაზე.<sup>226</sup>

მხარეები ერთმანეთის ტერიტორიაზე მეორე მხარის გემებს, მგზავრებსა და ტვირთს ვაჭრობასა და ნაოსნობასთან დაკავშირებით ანიჭებენ ეროვნულ რეჟიმს ან ნებისმიერი სხვა ქვეყნის გემებისთვის, მგზავრებისა და ტვირთისთვის მინიჭებულ რეჟიმზე არანაკლებს. ეს რეჟიმი ეხება ნებისმიერ უფლებას, თავისუფლებას, უპირატესობას, პრივილეგიას, იმუნიტეტსა და გათავისუფლებას, რაც შეიძლება მიენიჭოს საკუთარ ან ნებისმიერი მესამე მხარის გემს გადასახადების, მოსაკრებლების, გადასახდელების ან სხვათა გადახდასთან დაკავშირებით.<sup>227</sup> თუმცა, როგორც ზემოთაც აღინიშნა, მხარეები ერთმანეთის გემებს არ აძლევენ სანაპირო ნაოსნობაში მონაწილეობის მიღების უფლებას, რაც კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს იმ გარემოებას, რომ შიდა წყლების ხელმისაწვდომობა განსხვავდება პორტების ხელმისაწვდომობის ხარისხისაგან და ამ უკანასკნელის არსებობა არ განაპირობებს პირველის არსებობასაც, სახელშეკრულებო დონეზე კი.

ამასთან, როდესაც ორმხრივ ხელშეკრულებებზეა საუბარი, ზემოთ მოყვანილი მაგალითებიდანაც კარგად ჩანს, რომ სახელმწიფოები, ძირითადად, აქცენტირებას ვაჭრობის განვითარებაზე აკეთებენ და შესაბამისად, გემში ამ დროს მხოლოდ სავაჭრო გემები იგულისხმება. ანუ, პორტების ხელმისაწვდომობის უფლება გარანტირებულია სავაჭრო, მაგრამ არა სამხედრო გემებისთვის.<sup>228</sup>

#### *იი. 1982 წლის კონვენციით დადგენილი რეჟიმი*

რაც შეეხება გაეროს კონვენციას, როგორც სენატისადმი შეერთებული შტატების პრეზიდენტის მიმართვაშია აღნიშნული, კონვენცია არ ზღუდავს სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას, გაამკაცროს ან შეზღუდოს თავის პორტებში შესვლა, შიდა წყლებში შესვლა ან ტრანზიტი. თუ უცხო ქვეყნის დროშის ქვეშ მცურავი გემი აღმოჩენილ იქნება სანაპირო სახელმწიფოს შიდა წყლებში, ამ უკანასკნელის ნებართვის გარეშე, კონვენციით დაშვებულია ასეთი გემების წინააღმდეგ გონივრული აღმკვეთი ღონისძიებების განხორციელება.<sup>229</sup> ერთადერთი ვალდებულება, რომელიც ამ დროს სანაპირო სახელმწიფოს ეკისრება, არის ის, რომ სათანადო წესით გამოაქვეყნოს მის მიერ მიღებული მოთხოვნები პორტებში შესვლის თაობაზე.<sup>230</sup>

<sup>226</sup> Treaty of Commerce, Establishment and navigation Between the United Kingdom and Japan, 1962. მუხლი 20.1 (a) და (b). იხ. E.D. Brown, The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables, Vol. II, Dartmouth Publishing Company Limited, 1994, გვ. 54.

<sup>227</sup> იქვე, მე-20(2) მუხლი.

<sup>228</sup> სამხედრო გემების განსაკუთრებულ სტატუსზე იხ. ზემოთ, გვ. 9 და შემდგომ.

<sup>229</sup> Message from The President of the United States transmitting United Nations Convention on the Law of the Sea, with Annexes, Done at Montego Bay, December 10, 1982 (The "Convention") and the Agreement Relating to The Implementation of Part XI of The United Nations Convention of The Law of the Sea of 10 December, 1982, With Annexes, Adopted at New York, July 28, 1994 (The "Agreement"), and signed by the United States, Subject to ratification, on July 29, 1994; 103 D Congress 2d Session, October 7, 1994, Treaty Doc. 103-39, U.S. Government Printing Office, Washington: 1994, გვ. 14.

<sup>230</sup> LOSC 211-ე (3) მუხლი.

გაეროს კონვენცია ასევე ადგენს ზღვაზე გასასვლელის არმქონე სახელმწიფოებისათვის ზღვის ხელმისაწვდომობის უფლებას და ტრანზიტის თავისუფლებას.<sup>231</sup> ამ დებულებაში იგულისხმება, რომ მათ აქვთ სხვა სახელმწიფოების პორტების ხელმისაწვდომობის უფლება, რადგან სხვაგვარად ძნელი წარმოსადგენია, თუ როგორ უნდა განახორციელონ მათ ზღვაზე გასვლა და ტრანზიტის თავისუფლება. მაგრამ ეს მოთხოვნა ეხება არა ყველა პორტს, არამედ მხოლოდ სატრანზიტო და ზღვაზე გასასვლელის არმქონე სახელმწიფოებს შორის გამოსაყენებლად შეთანხმებულ პორტებს.<sup>232</sup> მართალია, პორტების ხელმისაწვდომობის საკითხი ნაცვალებების საფუძველზე დგება, ამ კონკრეტულ შემთხვევაში, გასაგები მიზეზების გამო, ეს პრინციპი არ მოქმედებს.

### იი. სახელმწიფოთა პრაქტიკა

რაც შეეხება სახელმწიფოთა პრაქტიკას პორტების ხელმისაწვდომობის შესახებ, შეიძლება ცალსახად ითქვას, რომ სანაპირო სახელმწიფოს, როგორც წესი, შემუშავებული აქვს ნორმატიული ბაზა, თუ როგორ შეუშვან უცხო ქვეყნის გემები საკუთარ პორტებში. მაგალითად, გერმანიაში, ჰამბურგის პორტში, გემის შესვლა დამოკიდებულია კომპეტენტური ორგანოების თანხმობაზე, თუ: გემს ემუქრება ჩაძირვის საფრთხე, გემი ან მისი ტვირთი ცეცხლის ალშია გახვეული, ან ამგვარი საფრთხის წინაშეა, გემიდან იღვრება ნავთი, ან გემი ექვემდებარება დასჯას ზღვაში ჩადენილი სამართალდარღვევის გამო.<sup>233</sup>

აღასკის სანაპიროსთან 1989 წელს, ტანკერ “Exxon Valdez”-ის ჩაძირვის შემდეგ, შეერთებულმა შტატებმა 1990 წელს გამოსცა ნავთობის დაბინძურების აქტი (OPA 1990), რომლის თანახმად, ერთმაგვსკერიან ტანკერებს აეკრძალათ შეერთებული შტატების რომელიმე პორტში შესვლა.<sup>234</sup> ეს მოთხოვნა გემებიდან ზღვის დაბინძურების შესახებ 1973/78 კონვენციაზე (MARPOL 73/78) უფრო მკაცრ რეჟიმს ადგენდა.

უსაფრთხოების მიზნებიდან გამომდინარე, 1912 წელს აშშ-ის მთავრობამ აკრძალა კონკრეტულ სტრატეგიულ პორტებში უცხოეთის გემების შესვლა წინასწარი ნებართვის გარეშე.<sup>235</sup> ამას გარდა, 1977 წელს მიღებული ნაოსნობის უსაფრთხოების წესებით,<sup>236</sup> შეერთებული შტატების მთავრობამ დაადგინა წესები სხვადასხვა კატეგორიის გემებისთვის, რომელთაც სურთ აშშ-ის წყლებში შესვლა. გამონაკლისი იყო დაშვებული მხოლოდ მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში მყოფი გემებისთვის, ან გემებისთვის, რომლებიც იმყოფებიან ტრანზიტული გავლის რეჟიმში

<sup>231</sup> LOSC X ნაწილი.

<sup>232</sup> LOSC 125-ე (2) მუხლი.

<sup>233</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 61.

<sup>234</sup> Lindy S. Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping*, Ocean Publications Inc., 2004, გვ. 54.

<sup>235</sup> Executive Order No 1613, 23/09/1912. ციტირებული Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 61.

<sup>236</sup> Navigation Safety Regulations, ხელმისაწვდომია: <http://www.mxak.org/regulations/33CFR/33cfr164.htm#33-2.0.1.6.33.0.183.5>. უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 25 მაისს.

საერთაშორისო სანაოსნო სრუტეებში.<sup>237</sup> სავალდებულო წესები დადგენილია 10000 ტონაზე დიდი წყალწყვის გემებისთვის,<sup>238</sup> ტანკერებისთვის,<sup>239</sup> ღუზაზე მდგარი გემებისთვის<sup>240</sup> და ა.შ.

ყოფილა შემთხვევები, როდესაც სანაოსნო მრეწველობა პოლიტიკური თამაშების მსხვერპლი გამხდარა. მაგალითად, 1986 წელს სირიამ გაერთიანებული სამეფოს მიერ დიპლომატიური ურთიერთობების ცალმხრივად შეწყვეტის საპასუხოდ ბრიტანულ გემს აუკრძალა მის პორტებში შესვლა.<sup>241</sup>

ხოლო ჩინეთი თავის დამოკიდებულებას პორტებში გემების დაშვებაზე ცვლიდა პოლიტიკური სიტუაციიდან გამომდინარე. 1970-იან წლებამდე, როდესაც ჩინეთი, ძირითადად, იზოლირებული იყო დასავლეთის სამყაროსგან და, შესაბამისად, მის პორტებში, ძირითადად, მხოლოდ სოციალისტური ბანაკის ქვეყნები შედიოდნენ, ეს უკანასკნელნი გაცილებით მარტივ ფორმალობებს ექვემდებარებოდნენ, ვიდრე „არამეგობრული“ ქვეყნის დროშის, ან, სულაც, ისეთი ქვეყნების დროშის ქვეშ მცურავი გემები, რომლებთანაც ჩინეთს არ ჰქონდა დამყარებული დიპლომატიური ურთიერთობა.<sup>242</sup>

გასული საუკუნის 70-იანი წლებიდან კი ჩინეთის დამოკიდებულება შეიცვალა და წესები უფრო შემსუბუქდა, თუმცა ჯერ კიდევ ექვემდებარება წინასწარ ნებართვის გაცემას.<sup>243</sup> მაგალითად, ჩინეთის პორტში შესვლის მსურველმა გემმა ან მისმა აგენტმა ჯერ შეიძღვნიან,<sup>244</sup> ხოლო შემდეგ 24 სთ.-იანი შეტყობინება<sup>245</sup> უნდა გააკეთონ გემის შესვლის თარიღზე, დოკირების ადგილზე, ეკიპაჟისა და მგზავრების შესახებ.<sup>246</sup> მართალია, ეს ვალდებულება მხოლოდ შეტყობინების გაკეთებით შემოიფარგლება და არ მოითხოვს გემის შესვლისთვის წინასწარ ნებართვას, მაგრამ თეორიულად, როგორც ნებისმიერი შეტყობინების შემთხვევაში, უფლებას უტოვებს ჩინეთის პორტების კომპეტენტურ ორგანოებს, აუკრძალონ კონკრეტულ გემს პორტში შემოსვლა, თუკი მიიჩნევენ, რომ მისი ტვირთი საფრთხის შემცველია სახელმწიფოსთვის, ეს უფლება უფრო გააქტიურდება სახიფათო ტვირთების გადამზიდავი გემების მიმართ.

ჩამოყალიბებული პრაქტიკაა, რომ სახელმწიფო თავის პორტში შესულ გემებს ექცევა ყოველგვარი დისკრიმინაციის გარეშე.<sup>247</sup> ეს ეხება დისკრიმინაციას როგორც დროშის მიხედვით, ისე სახდვათა სახელმწიფო თუ ზღვაზე გასასვლელის არმქონე. თუმცა სანაპირო სახელმწიფოს

<sup>237</sup> იქვე, მე-2 მუხლი.

<sup>238</sup> იქვე, მე-17 მუხლი.

<sup>239</sup> იქვე, მე-13 მუხლი.

<sup>240</sup> იქვე, მე-19 მუხლი.

<sup>241</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 63.

<sup>242</sup> იქვე, გვ. 62.

<sup>243</sup> *The Regulations Governing Supervision and Control of Foreign Ships*, 1979, მუხლი 3. მოცემული: IMLI Collection of the Maritime Laws and Regulations.

<sup>244</sup> იქვე, მე-5 მუხლი.

<sup>245</sup> იქვე, მე-6 მუხლი.

<sup>246</sup> იქვე, მე-7 მუხლი.

<sup>247</sup> O'Connell & Shearer, *International law of the Sea*, Oxford University Press, USA, 1983, ტ. II, გვ. 849.

ყოველთვის შეუძლია, განაცხადოს უარი ატომური გემის ან ისეთი გემის მიღებაზე, რომელსაც გადააქვს განსაკუთრებით საშიში ნივთიერებები.<sup>248</sup>

თუმცა, დროშის მიხედვით, პორტებში მოქმედებს ეროვნული და განსაკუთრებული ხელსაყრელი რეჟიმი, ისევე როგორც ამ ორი რეჟიმის კომბინაცია.<sup>249</sup>

### გ. განსაცდელში მყოფი გემებისთვის პორტების ხელმისაწვდომობა

ნაოსნობისათვის დახურული პორტების საკითხის განხილვისას შეუძლებელია, არ წამოიჭრას კითხვა განსაცდელში მყოფი გემების შესახებ. ავტორები თანხმდებიან, რომ არსებობს „ისევე ძველი, როგორც თავად საზღვაო სამართალი“, პრინციპი, რომელიც ადგენს, რომ პორტები უნდა გაიხსნას გემებისთვის დაუძლეველი ძალის გარემოებების დროს,<sup>250</sup> კონკრეტული გარემოებების გათვალისწინებით. ეს წესი გამოიყენება მაშინ, როდესაც არსებობს გემის ან მისი ეკიპაჟის, ან მისი ტვირთის დაკარგვის რეალური საფრთხე. თუმცა, თუ გემი განსაცდელში ჩავარდა გაუმართავობის გამო, ეს უკვე ნაკლებ სავარაუდოა, დაუძლეველი ძალის გარემოებად ჩაითვალოს.<sup>251</sup>

განსაცდელი გაცილებით სერიოზული მდგომარეობაა, ვიდრე, უბრალოდ, საფრთხე. ის შეიძლება გამოიწვიოს სტიქიურმა მოვლენებმა, ისეთებმა, როგორებიცაა: ცუნამი, ყინვა და ა.შ., ან ტექნიკურმა პრობლემებმა, როგორებიცაა: ძრავის გაჩერება ან გემის მართვის დროს დაშვებული ადამიანური შეცდომა. განსაცდელია, როდესაც გემი იძულებულია, შევიდეს პორტში სხვა გემთან შეჯახების გამო, ან გემზე მომხდარი ამბოხის შემდეგ.<sup>252</sup> ფაქტობრივად, განსაცდელთან მიმართებით დღემდე აქტუალურია ლორდ სტოველის მიერ 1809 წელს გაკეთებული განცხადება:

*განსაცდელი დაუყოვნებელი უნდა იყოს; ეს უნდა იყოს რაღაც ძალიან აუცილებელი; არ არის საკმარისი იმის თქმა, რომ ეს ვაკეთდა მცირეოდენი ცუდი ამინდის თავიდან ასაცილებლად, ან ქარის შედეგად. საფრთხე იმდაგვარი უნდა იყოს, რომ ასეთ შიშებს ბაღებდეს პატიოსანი და სამართლიანი ადამიანის გონებაში. და კიდევ, როდესაც მხარე ამართლებს თავის ქმედებას განსაცდელით, ეს არ უნდა იყოს განსაცდელი, რომელიც მან თავად შექმნა, ... ასეთ დროს განსაცდელი მხოლოდ გაყალბების*

<sup>248</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 86.

<sup>249</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 98.

<sup>250</sup> O'Connell & Shearer, *International law of the Sea*, Oxford University Press, USA, 1983, ტ. II, გვ. 853 და შემდგომ, *The Eleanor case* (1809), Edwards 135. ამ საქმეში ლორდმა სტოველმა დაადგინა, რომ „რეალური და თავიდან აუცილებელი განსაცდელი უნდა იყოს ნებისმიერ დროს საკმარისი პასპორტი ადამიანებისთვის ჰუმანური კანონების ნებისმიერი ასეთი გამოყენებისას“. ციტირებულია: Colombos, *The International Law of the Sea* (1967), გვ. 177. , Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 64.

<sup>251</sup> D.J.Devine, *Ships in Distress – a judicial contribution from the South Atlantic*, 20 Marine Policy 229, 234 (1996), ციტირებულია: Lindy S. Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping*, Ocean Publications Inc., 2004, გვ. 37.

<sup>252</sup> მაგ., 1841 წელს ბრიგატა „Creole“-ზე აჯანყებულმა მონებმა გემი შეიყვანეს ნასაუს პორტში, Jessup, *The Law of the Territorial Waters and Maritime Jurisdiction* (1927), გვ. 198.

მექანიზმია და არ შეიძლება გახდეს გამართლების საფუძველი. და ბოლოს, განსაცდელი მოსარჩელის მიერ უნდა დამტკიცდეს აშკარა და დამაკმაყოფილებელი ფორმით.<sup>253</sup>

გასათვალისწინებელია, რომ ზოგიერთი ავტორის მტკიცებას, განსაკუთრებულ შემთხვევებში განსაცდელში მყოფ გემს უნდა მიეცეს პორტში შესვლის უფლება, უპირისპირდება პორტის სახელმწიფოს ინტერესები, დაიცვას და შეინარჩუნოს პორტში ჯანმრთელობა, უსაფრთხოება და მართლწესრიგი.<sup>254</sup> თუ ცნობილია, რომ გემს საშიში ნივთიერებები გადააქვს, მაშინ, როგორც წესი, სახელმწიფოები თავს იკავებენ, მისცეს მას უფლება, მოითხოვოს თავშესაფარი დაუძლეველი ძალის გარემოებების გამო, რათა თავიდან აიცილონ შესაძლო ეკოლოგიური საფრთხეები. თუმცა ასეთმა მიდგომამ რეალურად შეიძლება უფრო სერიოზული ზარალი გამოიწვიოს.

უკანასკნელ წლებში, გემისთვის თავშესაფრის მიცემასთან დაკავშირებით, ყველაზე მნიშვნელოვანი საქმე იყოს “Prestige”-ს შემთხვევა. 2002 წლის 13 ნოემბერს ესპანეთის ხელისუფლებამ უარი განუცხადა პორტში შეშვებაზე ბაჰამის დროშის ქვეშ მცურავ ტანკერ “Prestige”-ს, რასაც, საბოლოოდ, ამ ტანკერის ჩაძირვა მოჰყვა ესპანეთის სანაპიროდან 133 სმ-ის დაშორებით, საშინელი ეკოლოგიური და ეკონომიკური შედეგებით. გადარჩენის სამუშაოები ერთ-ერთი ყველაზე მასშტაბური იყო. გალიციის სანაპიროდან 555 კმ რადიუსით დიდი ხნის განმავლობაში თევზჭერა აიკრძალა.<sup>255</sup> ესპანეთის მთავრობამ, სხვათა შორის, გემს უარი უთხრა პორტში შესვლაზე ეკოლოგიური უსაფრთხოების მიზეზითაც, შემდეგ კი იგი ჩაძირა ესპანეთის განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაში და დააბინძურა როგორც ესპანეთის, ისე პორტუგალიისა და საფრანგეთის სანაპიროები. თუმცა, მიუხედავად სერიოზული ინციდენტებისა, ცალსახა პასუხი ამ კითხვაზე დღემდე არ არსებობს. უფრო მეტიც, სახელმწიფოთა პრაქტიკა და კანონმდებლობა იმისკენ იხრება, რომ, თუ ეკიპაჟის გადარჩენა მოხერხდა, პორტის სახელმწიფოს შეიძლება ჰქონდეს კარგი არგუმენტები, რათა ასეთ გემს უარი უთხრას პორტში შესვლაზე.<sup>256</sup>

ეს წუხილები გათვალისწინებულია საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მიერ 2004 წლის 5 მარტს დამტკიცებული A.949(23) რეზოლუციით „გზამკვლევი თავშესაფრის ადგილის შესახებ იმ

<sup>253</sup> The *Eleanor* case 1809. ლორდ სტოველის ეს განცხადება ცხრა წლის შემდეგ გაიმეორა აშშ-ის უზენაესმა სასამართლომ *The New Yorker*-ის საქმეში, როდესაც დაადგინა, რომ „საჭიროება უნდა იყოს გადაუდებელი და გამომდინარეობდეს, გამოცდილი მეზღვაურის აზრით, გემისა და ტვირთის, ასევე ეკიპაჟის წევრების სიცოცხლის დაკარგვის კარგად დასაბუთებული შიშიდან.“ იხ. *The New Yorker* case, 1818, ციტირებულია: O’Connell/Shearer, *The International Law of the Sea*, 1967, ტ. II, გვ. 855.

<sup>254</sup> Kari Hapakaa, *Marine Pollution in International Law*, 1981, გვ. 163.

<sup>255</sup> იხ. “Oil tanker sinks off Spanish coast.” [guardian.co.uk](http://guardian.co.uk), Tuesday 19 November 2002 18.39 GMT; IMO Maritime Knowledge Centre, Information Resources on the “Prestige” (last update: 28 January 2010), at [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D27510/Prestige\\_28January2010\\_.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27510/Prestige_28January2010_.pdf). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 მაისს. ამ შემთხვევას შედეგად IMO-ს მხრიდან გამკაცრებული სანაოსნო წესების მიღება მოჰყვა. მაგ. MARPOL-ის H13-ის დამატება, რითაც კიდევ უფრო შეიზღუდა ერთმაგკორპუსიანი გემების ნაოსნობა, ხოლო ევროკავშირის მიერ მიღებული წესებით, ევროზონაში საერთოდ აიკრძალა.

<sup>256</sup> Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution, Øystein Jensen, FNI report 3/2006, Fridtjof Nansens Institutt, p. 16.

გემებისთვის, რომელთაც სჭირდებათ დახმარება“.<sup>257</sup> ეს გზამკვლევი მოქმედებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ განსაცდელში მყოფ გემზე ადამიანების სიცოცხლეს არ ექმნება პირდაპირი საფრთხე, წინააღმდეგ შემთხვევაში, მოქმედებს ზღვაზე ძებნისა და გადარჩენის კონვენცია.<sup>258</sup> გზამკვლევი პირდაპირ არის აღიარებული, რომ განსაცდელში მყოფი გემის მიყვანა საკუთარ წყლებში საფრთხის შემცველია სანაპირო სახელმწიფოსთვის როგორც ეკონომიკური, ისე გარემოსდაცვითი კუთხით.<sup>259</sup> თუმცა იქვე მიუთითებს ამ სახელმწიფოებს, რომ იმავე გარემოს დაცვის უზრუნველსაყოფად, ძნელად წარმოსადგენია განსაცდელში მყოფი გემის სათანადოდ შეკეთება, როდესაც იგი კვლავ რჩება საზღვაო საფრთხის ქვეშ.<sup>260</sup> ყველაფერი ზემოხსენებულის გათვალისწინებით, გზამკვლევი აღიარებს, რომ განსაცდელში მყოფი გემისთვის თავშესაფრის მიცემა სანაპირო სახელმწიფოს პოლიტიკური გადაწყვეტილებაა და ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში დამოუკიდებლად მიიღება.<sup>261</sup> ანუ, ეს გადაწყვეტილებაც იმის მაჩვენებელია, რომ სახელმწიფოები არ არიან ზოგადად ვალდებული, დაუშვან საკუთარ წყლებში თავშესაფარი განსაცდელში მყოფი გემისთვის, რომელსაც დახმარება სჭირდება.

დღისათვის 24 ქვეყანაა, რომელთაც ერთხელ მაინც აქვთ უარი გაცხადებული თავშესაფრის მიცემაზე განსაცდელში მყოფი გემისთვის, როგორც წესი, სანაპირო გარემოს დაბინძურების საფრთხის გამო.<sup>262</sup> თუმცა ყოფილა შემთხვევა, როდესაც გემს უარი ეთქვა პორტში შესვლაზე საზოგადოებრივი ჯანმრთელობისთვის საფრთხის შექმნის შიშით.<sup>263</sup>

განსაცდელში მყოფ გემთან დაკავშირებით ერთ-ერთი რეზონანსული იყო გემ „Tampa“-ს შემთხვევა, როდესაც ავსტრალიასა და სინგაპურს შორის მოძრავმა ნორვეგიულმა სავაჭრო გემმა გადაარჩინა 433 თავშესაფრის მაძიებელი, ძირითადად ავღანელები. იმის გამო, რომ გემზე შეიქმნა გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების საჭიროება, ასევე, გადატვირთული გემი აღარ იყო სანაოსნოდ გამართულ მდგომარეობაში, კაპიტანმა მიიღო გადაწყვეტილება, ადამიანების გადმოსასხმელად გაეცურა ინდოეთის ოკეანეში, მცირე ზომის — შობის კუნძულისკენ, რომელიც ავსტრალიის ტერიტორიას ეკუთვნოდა, მაგრამ ავსტრალიის მხარემ გემს უარი უთხრა შესვლაზე. დაიწყო მოლაპარაკება ავსტრალიას, ახალ ზელანდიასა და ნაურუს შორის ლტოლვილების გადანაწილების შესახებ და, საბოლოოდ, ახალმა ზელანდიამ წაიყვანა 150 ადამიანი, დანარჩენი კი

<sup>257</sup> ხელმისაწვდომია IMO-ს ოფიციალურ ვებგვერდზე: <http://www.imo.org>. I:\Assembly\23\Res\949.doc. შემდგომში – „გზამკვლევი“.

<sup>258</sup> იხ. გზამკვლევის 1.1 პუნქტი.

<sup>259</sup> იქვე, 1.4 და 1.5 პუნქტები.

<sup>260</sup> იქვე, 1.6 პუნქტი.

<sup>261</sup> იქვე, 1.7 პუნქტი.

<sup>262</sup> ალჟირი, ავსტრალია, ბრაზილია, კანადა, კაბო-ვერდე, საფრანგეთი, გიბრალტარი, საბერძნეთი, ინდონეზია, ირლანდია, მალტა, მაროკო, პორტუგალია, სენეგალი, სინგაპური, სამხრეთ აფრიკის რესპუბლიკა, ესპანეთი, შრი-ლანკა, ტაივანი, ტანსანია, ნიდერლანდები, ტუნისი, გაერთიანებული სამეფო, შეერთებული შტატები. მათგან ერთგვარი „რეკორდსმენები“ არიან: ესპანეთი და სამხრეთ აფრიკის რესპუბლიკა, რომელთაც შვიდჯერ აქვთ ასეთი უარი ნათქვამი. იხ. Myron H. Nordquist, *International law Governing Places of Refuge for Tankers Threatening Pollution of Coast Environments*, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, Appendix, გვ. 505-519.

<sup>263</sup> იხ. იქვე, გვ. 518. ბრიტანულ საკრუიზო გემ „Aurora“-ს უარი ეთქვა პირეუსის პორტში შესვლასა და მგზავრების გადმოსხმაზე ნორვოლკის ვირუსის გამო. ხოლო როდესაც გემი გიბრალტარში დადგა დოკირებაზე, ესპანეთმა მასთან საზღვარი დაკეტა.



ნაურუმ, ავსტრალიის ხარჯზე. ამ ქმედების გამო ავსტრალია სერიოზულად გააკრიტიკეს, მაგრამ, მიუხედავად ამისა, ავსტრალია —ამტკიცებდა, რომ განსაცდელში მყოფი გემების გადარჩენის ტრადიციული ვალდებულება გადახედვას საჭიროებს, უკანონო მიგრაციის სულ უფრო მზარდი პრობლემის გათვალისწინებით.<sup>264</sup>

როგორც წესი, განსაცდელში მყოფი გემებისთვის თავშესაფრის მიცემა ორმხრივი ხელშეკრულებებით წყდება. მაგალითად, დიდი ბრიტანეთი და იაპონია 1962 წლის ვაჭრობისა და ნაოსნობის შესახებ ხელშეკრულებაში ერთმანეთის დროშის ქვეშ მცურავი განსაცდელში მყოფი<sup>265</sup> გემებისთვის აღიარებენ თავშესაფრის მიცემის ვალდებულებას და დახმარების გაწევას, ჩვეულებრივი ასეთი მომსახურებისთვის განსაზღვრული გადასახადების, მოსაკრებლების ან სხვა გადასახდელების გადახდის გარეშე.<sup>266</sup>

განსაცდელში მყოფ გემებთან დაკავშირებით, კიდევ ერთი უმნიშვნელოვანესი საკითხია იმუნიტეტი. კერძოდ, განსაცდელში მყოფი გემი არ ითვლება პორტში ნებაყოფლობით შესულ გემად და, შესაბამისად, მასზე არ ვრცელდება პორტის სახელმწიფოს იურისდიქცია.<sup>267</sup> ამ შემთხვევაშიც, გემი ერთ მთლიანობად განიხილება და ეს იმუნიტეტი ვრცელდება მის ეკიპაჟზე, მგზავრებსა და ტვირთზე. მაგრამ იმუნიტეტი არ ნიშნავს, რომ გემი მთლიანად არის განთავისუფლებული ადგილობრივი კანონებისა და წესების მოქმედებისაგან. მას შემდეგ, რაც განსაცდელში მყოფი გემი მოხვდება კონკრეტულ თავშესაფარ პორტში, იგი ვალდებულია, დაიცვას ყველა ის კანონი და წესი, რაც მოქმედებს ამ პორტში. რა თქმა უნდა, ეს არ ვრცელდება გემის პორტში შესვლის მომენტზე, როდესაც დაუძლეველი ძალის გარემოების ზემოქმედების გამო შეიძლება დაირღვეს იგივე საბაჟო ან სანიტარიული წესები, მაგრამ მას შემდეგ, რაც გემი აღმოჩნდება პორტში, თუ იგი დაახიანებს სხვადასხვა ინფრასტრუქტურას, მასზე გავრცელდება სანაპირო სახელმწიფოს სამოქალაქო იურისდიქცია.<sup>268</sup>

#### დ. საქართველოს პორტებში გემების შესვლის წესი

სახელმწიფო საზღვრის შესახებ საქართველოს კანონის თანახმად, სავაჭრო, სამხედრო და არასამხედრო გემები შედიან იმ პორტებში, რომლებიც ღიაა ნაოსნობისათვის,<sup>269</sup> შესაბამისად, დადგენილი წესის

<sup>264</sup> იხ. პრესაში გამოქვეყნებული მასალები ამ საკითხთან დაკავშირებით. ხელმისაწვდომია: <http://www.peopledaily.co.jp/GB/guojji/22/82>. უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 მარტს.

<sup>265</sup> განსაცდელი შეიძლება გამოიწვიოს როგორც ამინდმა, ისე სხვა პირობებმა.

<sup>266</sup> Treaty of Commerce, Establishment and navigation Between the United Kingdom and Japan, 1962. მუხლი 21.1 (a) და (b). იხ. E.D. Brown, *The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables*, Vol. II, Dartmouth Publishing Company Limited, 1994, გვ. 55.

<sup>267</sup> მაგ. გემი „Creole-ს“ საქმე, როდესაც სანაპირო სახელმწიფოს არ მიეცა მონების გათავისუფლების უფლება, რადგან გემი განსაცდელის რეჟიმში იმყოფებოდა პორტში. იხ. R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea*, 1999, გვ. 68.

<sup>268</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 66-67.

<sup>269</sup> საქართველოში ნაოსნობისთვის ღია პორტების ნუსხას ამტკიცებს საქართველოს პრეზიდენტი, საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის მე-18(2) მუხლის თანახმად. ასეთი დღეისათვის არის: ფოთი, ბათუმი, სუფსა, ყუღევი. საქართველოს პრეზიდენტის 1999 წლის 31 მაისის №344 ბრძანებულება სუფსის საზღვაო ნავსადგურის

თანახმად, (პრეზიდენტის ბრძანებულებით). საქართველოს კანონმდებლობა<sup>270</sup> ერთმანეთისაგან განასხვავებს, ერთი მხრივ, არასამხედრო კომერციულ გემებს და, მეორე მხრივ: სამხედრო გემებს, სპეციალური დანიშნულების გემებს, რომლებიც ასრულებენ სახელმწიფოს დავალებას,<sup>271</sup> და ატომურ გემებს.<sup>272</sup>

უცხო სახელმწიფოს სპეციალური დანიშნულების გემი, რომელიც სახელმწიფო დავალებას ასრულებს საქართველოს პორტებსა და შიდა წყლებში შემოსვლის ნებართვის მისაღებად, დიპლომატიური არხებით შუამდგომლობას აღძრავს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სისტემაში შემაჯავლი უფლებამოსილი ორგანოს წინაშე შემოსვლამდე არა უგვიანეს 14 დღისა. გადაწყვეტილებას გემის შემოსვლის შესახებ უფლებამოსილი ორგანო გემთმფლობელს აცნობებს შემოსვლამდე არაუგვიანეს 7 დღისა. ეს მოთხოვნა არ ვრცელდება გემზე, თუ იგი ასრულებს სამაშველო ან ზღვის დაბინძურების სალიკვიდაციო სამუშაოებს.<sup>273</sup>

სამხედრო და ატომური გემების საქართველოს პორტებში შესვლის განზრახვის შესახებ დიპლომატიური არხებით 1 თვით ადრე უნდა აღიძრას შუამდგომლობა საქართველოს პრეზიდენტის წინაშე. უშიშროების საბჭო 1 კვირის ვადაში იხილავს წინადადებას და აძლევს რეკომენდაციებს პრეზიდენტს, რომელიც 2 კვირის ვადაში იღებს გადაწყვეტილებას.<sup>274</sup>

აღნიშნული გადაწყვეტილებები კანონის მიღებიდან 2010 წლის ივნისამდე დაახლოებით 40-ჯერ იქნა მიღებული<sup>275</sup>, როგორც ერთი კონკრეტული სამხედრო გემისათვის, ისე კოლექტიურად.<sup>276</sup>

შექმნისა და საქართველოში უცხოეთის გემებისთვის ღია ნავსადგურების ნუსხის დამტკიცების შესახებ (კოდიფიცირებული).

<sup>270</sup> საზღვაო სივრცის შესახებ კანონი და სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონი.

<sup>271</sup> აღსანიშნავია, რომ სახელმწიფო საზღვრის დაცვის შესახებ კანონის მე-2 მუხლის (ო) პუნქტში ეს უკანასკნელი განმარტებულია როგორც: „ნებისმიერი სანაოსნო საშუალება, რომელიც გამოიყენება სამეცნიერო-კვლევითი ან სხვა არასამეწარმეო საქმიანობისთვის.“ სავარაუდოდ, კანონმდებელი გულისხმობს გემებს, რომლებიც, გაეროს კონვენციით (31-ე და 32-ე მუხლები) მოხსენიებულია როგორც „სხვა სამათავრობო გემები, გამოყენებული არაკომერციული მიზნებისათვის“ (ინგლისურად: *other government ships operated for non-commercial purposes*), მიუხედავად იმისა, რომ კანონში მოცემული ტერმინი არ არის ინგლისური შესატყვისის იდენტური და არ იძლევა ასეთი ტიპის გემების ამომწურავ დახასიათებას. საზღვრის დაცვის შესახებ კანონში ანალოგიური გემები მოხსენიებულია „სახელმწიფო ან სპეციალური დანიშნულების გემებად, რომლებიც გამოიყენებიან არაკომერციული მიზნით“, რაც უფრო ახლოს არის შინაარსობრივად გაეროს კონვენციაში გამოყენებულ ტერმინთან. თუმცა აღნიშნული პრობლემის დეტალური განხილვა წინამდებარე ნაშრომის საგანი არ არის.

<sup>272</sup> ამ უკანასკნელთ მიეკუთვნება არა მარტო ატომურძარავიანი გემები, არამედ, აგრეთვე, ბირთვული ნარჩენების გადამზიდავი გემებიც.

<sup>273</sup> სახელმწიფო საზღვრის დაცვის შესახებ კანონის მე-18(3) მუხლი.

<sup>274</sup> იქვე, მე-18(4) და მე-18(5) მუხლები. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ, საზღვაო სივრცის შესახებ კანონის მე-11 მუხლის მე-3 პუნქტის თანახმად, წინასწარი ნებართვა არ არის საჭირო, თუ გემზე ასეთი ოფიციალური ვიზიტის დროს იმყოფება სახელმწიფოს მეთაური, მხოლოდ 5 დღით ადრე ხდება შეტყობინება და თუ გემი განსაცდელში იმყოფება.

<sup>275</sup> მონაცემები ამოღებულია საქართველოს საკანონმდებლო ბაზა CODEX.Net 2005-იდან.

<sup>276</sup> მაგალითად, იხ. საქართველოს პრეზიდენტის 2001 წლის 22 მაისის №460 განკარგულება საფრანგეთის რესპუბლიკის, ამერიკის შეერთებული შტატების, ბულგარეთის რესპუბლიკისა და რუმინეთის სამხედრო ხომალდებისთვის ქ. ფოთის ნავსადგურში შემოსვლის ნებართვის მიცემის შესახებ.

რაც შეეხება კომერციული და სხვა არასამხედრო გემების შესვლის წესს საქართველოს პორტებში, ყველა შემოსული გემი უნდა იმყოფებოდეს დროშის სახელმწიფოს მიერ აღიარებული საკლასიფიკაციო საზოგადოების ტექნიკური ზედამხედველობის ქვეშ.<sup>277</sup> სხვა რაიმე კონკრეტულ მოთხოვნას, რომელიც განსხვავებული იქნებოდა საერთაშორისო კონვენციებისაგან, საქართველოს კანონმდებლობა არ ადგენს.

გარდა ზემოხსენებული სოხუმის პორტის შემთხვევისა, 2004 წლის 15-18 მარტს ნაოსნობისთვის დახურულად გამოცხადდა ბათუმის საზღვაო პორტი.<sup>278</sup> ეს გადაწყვეტილება პოლიტიკური მოტივით იქნა მიღებული და მიმართული იყო ასლან აბაშიძის რეჟიმის წინააღმდეგ. თავდაპირველად მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება იმის თაობაზე, რომ ბათუმის ნავსადგურის აკვატორიაში უცხო ქვეყნის გემებისა და სამხედრო ხომალდების შესვლა და ყოფნა უნდა განხორციელებულიყო საქართველოს პრეზიდენტის თანხმობით, მხოლოდ სატვირთო ოპერაციების ვადით. ამ გადაწყვეტილებაში ცოტა გაუგებარი იყო, სამხედრო გემების მიერ წარმოებულ სატვირთო ოპერაციებს რა უნდა მიკუთვნებოდა და ასევე, სამხედრო გემების შესვლა საქართველოს ნებისმიერ ნავსადგურში ისედაც მხოლოდ პრეზიდენტის გადაწყვეტილებით ხორციელდებოდა.<sup>279</sup> 16 მარტს ბათუმის პორტი საერთოდ ამოღებულ იქნა ნაოსნობისათვის ღია ნავსადგურების სიიდან,<sup>280</sup> რაც იმას ნიშნავს, რომ პორტი მთლიანად დაიხურა საერთაშორისო ნაოსნობისთვის. ამგვარმა მდგომარეობამ გასტანა 18 მარტამდე, როდესაც ბათუმის პორტი კვლავ შევიდა ნაოსნობისათვის ღია ნავსადგურების ჩამონათვალში.<sup>281</sup> ამის შემდეგ, 2004 წლის 2 აპრილს ბათუმის პორტში შემოღებულ იქნა საქართველოს პრეზიდენტის წარმომადგენლის პოსტი.<sup>282</sup> კერძოდ, წარმომადგენელს უფლება მიეცა, შეემოწმებინა ბათუმის ნავსადგურში შემოსული გემები,<sup>283</sup> ასევე ნავსადგურში შემოსული და იქიდან გასული ნებისმიერი ტვირთი.<sup>284</sup> მისი მოთხოვნების შეუსრულებლობა კი იწვევდა კანონმდებლობით დადგენილ პასუხისმგებლობას,<sup>285</sup> თუმცა ეს უკანასკნელი ცოტა ბუნდოვანი საკითხია. და ყველაფერი ეს, მათ შორის, გამართლებული იყო „ცეცხლსასროლი იარაღის, საბრძოლო მასალების, ფეთქებადი ნივთიერებების, ნარკოტიკული საშუალებებისა და პრეკურსორების უკანონო შემოტანისა და გატანის

<sup>277</sup> საქართველოს საზღვაო კოდექსის მე-10 მუხლი.

<sup>278</sup> საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 15 მარტის №94 ბრძანებულება ბათუმის ნავსადგურში უცხო ქვეყნის გემებისა და სამხედრო ხომალდების შესვლისა და ყოფნის დროებით შეზღუდვის შესახებ.

<sup>279</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 47.

<sup>280</sup> საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 16 მარტის №97 ბრძანებულება „სუფსის საზღვაო ნავსადგურის შექმნისა და საქართველოში უცხოეთის გემებისთვის ღია ნავსადგურების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებაში ცვლილებების შეტანის თაობაზე.

<sup>281</sup> საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 18 მარტის №98 ბრძანებულება „საქართველოს პრეზიდენტის ზოგიერთი ბრძანებულების გაუქმებისა და საქართველოს პრეზიდენტის 1999 წლის 31 მაისის №344 და 2004 წლის 15 მარტის №96 ბრძანებულებაში ცვლილებების შეტანის თაობაზე“.

<sup>282</sup> საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 2 აპრილის №117 ბრძანებულება „ქ. ბათუმის ნავსადგურში საქართველოს პრეზიდენტის წარმომადგენლის სტატუსისა და საქმიანობის შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე“.

<sup>283</sup> იქვე, დებულების მე-2 მუხლის მე-2(ბ) პუნქტი.

<sup>284</sup> იქვე, დებულების მე-2 მუხლის მე-2(გ) პუნქტი.

<sup>285</sup> იქვე, დებულების მე-3 მუხლის 1-ლი პუნქტი.

მიზნით.“ თანამდებობა, რომლის მეოხებით ეს ხორციელდებოდა, გაუქმდა საქართველოს პრეზიდენტის 2005 წლის 7 დეკემბრის № 586 ბრძანებულებით.

## 2. სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია მის შიდა წყლებსა და პორტებში მყოფ გემებზე

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, შიდა წყლები სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილია და პორტებში შემოსულ გემებსა და მათ ეკიპაჟებზე, რომლებიც ნებაყოფლობით იმყოფება შესაბამის ზონაში, ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოს სრული იურისდიქცია,<sup>286</sup> თუ სხვაგვარად არ არის გადაწყვეტილი პორტისა და დროშის სახელმწიფოებს შორის საერთაშორისო შეთანხმებით.

ამდენად, სანაპირო სახელმწიფოს არა მარტო შეუძლია, მიიღოს კანონები და წესები თავისი იურისდიქციის ქვეშ მყოფი გემებისათვის, არამედ მოითხოვოს მათი შესრულება და უზრუნველყოს კიდევ ეს.

ამასთან, როგორც ზემოთ უკვე აღინიშნა, გემზე ყოველთვის ვრცელდება დროშის სახელმწიფოს იურისდიქციაც, რაც გარკვეულ ნორმათა კოლიზიას (ან იურისდიქციათა კონფლიქტს) იწვევს.

იურისდიქციებს შორის კონფლიქტს წარმოშობდა იმის მტკიცება, რომ სავაჭრო გემი განხილული უნდა იყოს იმ სახელმწიფოს „მცურავ ტერიტორიად“, რომლის დროშის ქვეშაც ის დაცურავს. თუმცა ეს პოსტულატი მოკლებულია ყოველგვარ საფუძველს, განსაკუთრებით ე.წ. „ღია“ რეგისტრების ეპოქაში.<sup>287</sup> ეს იდეა ჯერ კიდევ 1923 წელს უარყო აშშ-ის უზენაესმა სასამართლომ საქმის *Cunard S.S. Co. v. Mellon* – განხილვისას: „განცხადება კეთდება იმის თაობაზე, რომ სავაჭრო გემი არის იმ სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილი, რომლის დროშის ქვეშაც იგი დაცურავს. მაგრამ ეს უნდა განიხილებოდეს როგორც ფიგურული გამონათქვამი, ერთგვარი მეტაფორა. ეს წესი სრულად გამოიყენება გემებზე ღია ზღვაში, სადაც არ მოქმედებს ტერიტორიული სუვერენიტეტი; ხოლო რაც შეეხება უცხო სახელმწიფოს ტერიტორიულ წყლებში მცურავ გემებს, მათზე ეს წესი ნაკლებად მოქმედებს, თუ პირდაპირ არ არის ნებადართული ადგილობრივი სუვერენის მიერ.“<sup>288</sup>

თუმცა ზემოაღნიშნული არ ნიშნავს, რომ დროშის სახელმწიფოს იურისდიქცია სრულიად წყდება გემის უცხო სახელმწიფოს ტერიტორიულ წყლებში ყოფნის პერიოდში. ამ დროს შეიძლება მოქმედებდეს ე.წ. „პარალელური იურისდიქციები“. მაგალითად, შეერთებული შტატების სასამართლომ საქმის *Benz v. Compania Naviera Hidalgo, S.A.* – განხილვისას დაადგინა, რომ გემზე უცხოელ დამკირავებელსა და უცხოურ ეკიპაჟს შორის წარმოშობილ დავაზე აშშ-ის კანონები ამ უკანასკნელის შიდა წყლებში არ უნდა გავრცელდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც ერთადერთი კავშირი შტატებთან მის პორტში გემის ტრანზიტულად ყოფნაა.<sup>289</sup> თუმცა, როდესაც გემი ატარებს დროშის გარკვეულ პერიოდს აშშ-ის წყლებში, იგი იტვირთება და/ან გადმოიტვირთება აშშ-ის პორტებში და მოსარჩელე არის აშშ-ის მოქალაქე, მაშინ დავაზე ცალსახად გავრცელდება აშშ-ის კანონმდებლობა.<sup>290</sup>

<sup>286</sup> R.R. Churchill & A. V. Lowe, *The law of the sea*, 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 65.

<sup>287</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 15 და შემდგომ.

<sup>288</sup> *Cunard S.S. Co. v. Mellon*, 262 U.S. 100 (1923).

<sup>289</sup> *Benz v. Compania Naviera Hidalgo, S.A.*, 353 U.S. 138 (1957).

<sup>290</sup> იხ. *United States' Sur-Reply as Amicus Curiae to Defendant's Reply in Support of Its Motion to Dismiss in the United States District Court for the Southern District of Texas Houston Division*, C.A. No. H-00-2649, გვ. 3.

სანაპირო სახელმწიფოს ყოველთვის შეუძლია, შეზღუდოს თავისი იურისდიქციის გამოყენება კონკრეტული საკითხებით და დაუტოვოს ნაწილი დროშის სახელმწიფოს.<sup>291</sup> ეს მთლიანად სანაპირო სახელმწიფოს ნებაზეა დამოკიდებული და, როგორც პრაქტიკა აჩვენებს, სანაპირო სახელმწიფოები მხოლოდ მაშინ ახორციელებენ იურისდიქციას მათ პორტებში ან შიდა წყლებში მყოფ გემებზე, თუ ეს შედის მათ ისეთ ინტერესებში, როგორებიცაა პორტებსა და, ზოგადად, სახელმწიფოში წესრიგისა და უსაფრთხოების შენარჩუნება.<sup>292</sup> თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ სანაპირო სახელმწიფოთა დაცულ ინტერესთან სფერო სულ უფრო და უფრო ფართოვდება. კერძოდ, ეს ეხება: გარემოს დაცვის საკითხებს, უკანონო მიგრაციას, კონტრაბანდას, ნარკოტიკებით უკანონო ვაჭრობას, ნაოსნობის უსაფრთხოებას, მეზღვაურთა სოციალური პირობების დაცვას და ა.შ.

სანაპირო სახელმწიფოს მიერ საკუთარი იურისდიქციის შეზღუდვა შეიძლება გამოწვეული იყოს იმ მოტივით, რომ მაქსიმალურად თავისუფალი საზღვაო ნაოსნობისა და ვაჭრობის შენარჩუნება ყოველი სახელმწიფოს ინტერესში შედის. არიან ავტორები, რომლებიც მიიჩნევენ, რომ სახელმწიფოებს შორის თავაზიანობის წესი ჯერ კიდევ რჩება საერთაშორისო სამართლის ერთ-ერთ ყველაზე პატივცემულ ნორმად.<sup>293</sup>

ნებისმიერ შემთხვევაში, სანაპირო სახელმწიფოს აქვს უფლება, განახორციელოს თავისი იურისდიქცია შიდა წყლებსა და პორტებში, იმ პირობით, რომ გემი ნებაყოფლობით იმყოფება ამ ზონაში.

მართალია, ამ დროს სანაპირო სახელმწიფო უფლებამოსილია, თავად დაადგინოს იურისდიქციის ფარგლები, მაგრამ არის გარკვეული შეზღუდვები, რომლებიც აუცილებლად უნდა იქნეს გათვალისწინებული ამ უკანასკნელის მიერ. ერთ-ერთი ასეთი შემთხვევაა არადისკრიმინაციული ნორმების მიღება. მაგალითად, 1982 წლის კონვენცია ადგენს ნორმებს, რომლებიც მიმართულია დისკრიმინაციის წინააღმდეგ სახელმწიფოთა გეოგრაფიული მდგომარეობის მიხედვით და ზღვაზე გასასვლელის არმქონე სახელმწიფოებს მინიჭებული აქვთ ნაოსნობისა და პორტების ხელმისაწვდომობის იგივე უფლებები, რაც სანაპირო სახელმწიფოებს.<sup>294</sup> პორტებში არადისკრიმინაციულ მოპყრობაზე უფლება აღიარებულია სასამართლო პრაქტიკაშიც.<sup>295</sup> თუმცა, მეორე მხრივ, სანაპირო სახელმწიფო უფლებამოსილია, აკრძალოს თავის პორტებსა და სხვა შიდა წყლებში ატომური გემების და სხვა, გარემოსა და ადამიანთა ჯანმრთელობისთვის, საფრთხის შემცველი ნივთიერებებით დატვირთული გემების შესვლა. ანუ აქედან ის დასკვნა შეიძლება გაკეთდეს, რომ პორტებში გემებისადმი არადისკრიმინაციული მოპყრობა მხოლოდ დროშის მიხედვით დისკრიმინაციის აკრძალვას გულისხმობს და არ ვრცელდება გემის სახეობის მიხედვით დისკრიმინაციულ მოპყრობაზე, და ამასთან

<sup>291</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 85.

<sup>292</sup> იხ. R.R. Churchill & A. V. Lowe 'The law of the sea' 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 67.

<sup>293</sup> იხ. მაგ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 84.

<sup>294</sup> მაგალითად, იხილეთ გაეროს კონვენციის 69-ე-70-ე, 131-ე მუხლები.

<sup>295</sup> მაგალითად, იხილეთ *Mary Poppins* საქმე, 1976, რომელშიც ადმინისტრაციულმა ტრიბუნალმა დაადგინა, რომ გერმანული კომპანიის გემებს უფლება ჰქონდათ, შესულიყვნენ წმ. მალის პორტში, არადისკრიმინაციულობის საფუძველზე.

დაკავშირებით არანაირ ზოგად საერთაშორისოსამართლებრივ ვალდებულებას არ შეიცავს სანაპირო სახელმწიფოსთვის.

#### ა. სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია შიდა წყლებში მყოფ გემზე

როგორც სახელმწიფოთა პრაქტიკა აჩვენებს, ისინი უცხო ქვეყნის გემზე სისხლისსამართლებრივ იურისდიქციას მხოლოდ იმ შემთხვევაში ახორციელებენ, თუ ქმედება საფრთხეს უქმნის მათ სასიცოცხლო ინტერესებს, მაგალითად: მშვიდობას, მართლწესრიგს, პორტებში სიმშვიდეს და ა.შ., თუმცა ყოველ სახელმწიფოს აქვს ინდივიდუალური მიდგომა – რა ითვლება მისთვის სასიცოცხლო ინტერესებად, და ეს მიდგომა არსებობს ორი სახით: ფრანგული და ანგლოამერიკული.<sup>296</sup>

ანგლოამერიკული მიდგომა ჩამოყალიბდა გაერთიანებული სამეფოს პასუხებში ჰააგის 1929 წლის „კითხვარზე“ და ამერიკულ პრეცედენტებში, მაგალითად, ზემოხსენებულ საქმეში – *Cunard S.S.Co v. Mellon* (1923), რომელთა მიხედვით, შესაბამისი ხელშეკრულების არარსებობის შემთხვევაში, ყოველი სახელმწიფო თავის იურისდიქციას ახორციელებს საკუთარ შიდა წყლებში. ინგლისური სასამართლოები სრულ იურისდიქციას აცხადებენ უცხო სახელმწიფოს გემების ეკიპაჟებზე დიდი ბრიტანეთის შიდა წყლებში.

ანალოგიურად, შესაბამისი ხელშეკრულების არარსებობისას აშშ-იც სრული იურისდიქციის პრინციპს ემხრობა შიდა წყლებში ჩადენილ დანაშაულებზე. ეს მიდგომა დაფიქსირდა *Wildenhuis*-ის საქმეზე (1887), როცა ბელგიური გემის ეკიპაჟის ერთმა წევრმა მოკლა მეორე წევრი აშშ-ის ერთ-ერთ პორტში დგომის დროს.<sup>297</sup> ხოლო მექსიკამ იგივე წესი აამოქმედა საქმეში – *Public Minister v. Jensen* (1894), მიუხედავად იმისა, რომ გემის ჩაძირვას, რომელიც გამოწვეული იყო კაპიტნის წინდაუხედავობით, არ მოჰყოლია პორტში სიმშვიდის დარღვევა.<sup>298</sup>

ფრანგული მიდგომა კი ჩამოყალიბდა ორ ამერიკულ გემთან – “*Sally*”-სა და “*Newton*”-თან მიმართებით. ეკიპაჟის წევრებს შორის გემზე მომხდარი ჩხუბის ფაქტზე საფრანგეთის სასამართლომ დაადგინა, რომ პორტში გემის ბორტზე დანაშაულის ჩადენის შემთხვევაში, როცა ის მხოლოდ გემის შიდა განაწესს არღვევს და ეხება გემსა და ეკიპაჟს, ადგილობრივი ხელისუფლება არ უნდა ჩაერიოს, თუ ეს პირდაპირ გავლენას არ ახდენს პორტში წესრიგსა და უსაფრთხოებაზე და თუ გემიდან არ მიიღებენ დახმარების თხოვნას.<sup>299</sup> ამ წესში გარკვეული შესწორება შევიდა ამერიკულ გემ “*Tempset*”-თან დაკავშირებით, როდესაც კაპიტნის თანაშემწემ ჰავრის პორტში მოკლა ეკიპაჟის ერთი წევრი და ერთიც დაჭრა. ამ შემთხვევაში სასამართლომ განახორციელა იურისდიქცია, რადგან მომხდარმა ნაპირზე სიმშვიდე დაარღვია.<sup>300</sup>

როგორც ზემოხსენებული მაგალითებიდან ჩანს, თუ ერთ შემთხვევაში სასამართლო გემზე მომხდარ მკვლელობას ამ უკანასკნელის შიდა საქმედ

<sup>296</sup> R.R. Churchill & A. V. Lowe ‘The law of the sea’ 3<sup>rd</sup> edition, 1999, გვ. 66 და შემდგომ.

<sup>297</sup> იქვე.

<sup>298</sup> იქვე.

<sup>299</sup> R.-J. Dupuy, D. Vignes, *A Handbook on the New law of the Sea* (Dordrecht, Nijhoff), 1991, გვ. 247 და შემდგომ.

<sup>300</sup> იქვე.

მიიჩნევა, სხვა შემთხვევაში ასე არ თვლის. ხოლო 1970-იანი წლებიდან დაწყებული, როდესაც განსაკუთრებით დიდი ყურადღება დაეთმო და ყოველდღიურად მკაცრდება გარემოს დაცვასთან,<sup>301</sup> უსაფრთხო ნაოსნობასა<sup>302</sup> და მეზღვაურთა სოციალურ სტანდარტებთან<sup>303</sup> დაკავშირებული მოთხოვნები, სულ უფრო და უფრო ნაკლებია შემთხვევა, რაც გემის შიდა საქმედ შეიძლება ჩაითვალოს და, შესაბამისად, იზრდება პორტის სახელმწიფოს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის განხორციელების ფარგლები და მოცულობა. განსაკუთრებით, ეს ეხება გარემოს დაბინძურების<sup>304</sup>, უკანონო თევზჭერის<sup>305</sup>, უკანონო მიგრაციის, კონტრაბანდის, ჯაშუშობისა და ტერორიზმის შემთხვევებს.<sup>306</sup>

ნებისმიერ შემთხვევაში, გასათვალისწინებელია, რომ გემზე მომხდარ დანაშაულზე სანაპირო სახელმწიფოს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის განხორციელება დიდად არის დამოკიდებული გემის კაპიტნის ან დროშის სახელმწიფოს საკონსულო წარმომადგენლის მოთხოვნაზე. რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში, ფაქტი, მისი მასშტაბების გათვალისწინებით, შეიძლება დაფარული დარჩეს სანაპირო სახელმწიფოსთვის.

უფრო მეტიც, კონკრეტული ქვეყნის კანონმდებლობები ავალევენ პროკურორებს, თავი შეიკავონ საქმის გამოძიებისაგან, როდესაც დანაშაული ჩადენილია შიდა წყლებში ან პორტში უცხოელის მიერ უცხოეთის დროშის ქვეშ მცურავ გემზე.<sup>307</sup>

საქართველოს კანონმდებლობით, საქართველოს ტერიტორიაზე (მათ შორის შიდა წყლებში) ჩადენილ დანაშაულზე ვრცელდება საქართველოს

<sup>301</sup> MARPOL, 73/78.

<sup>302</sup> SOLAS, OPA, 1990 და ა.შ.

<sup>303</sup> SOLAS, STCW, 1978, ILO №147 Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ships.

<sup>304</sup> არის ქვეყნები, სადაც გარემოს დაბინძურება სისხლის სამართლის კოდექსით დანაშაულადაა გამოცხადებული. მაგ.: გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკა (სისხლის სამართლის კოდექსის 29-ე მუხლი) (იხ. [http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_stgb/index.html](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/index.html)), ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა (სისხლის სამართლის კოდექსის 338-ე მუხლი) (იხ. <http://wings.buffalo.edu/law/bcic/germind.htm>), საქართველო (სისხლის სამართლის კოდექსის 293-ე მუხლი).

<sup>305</sup> საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის მე-300 მუხლი.

<sup>306</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 95.

<sup>307</sup> მაგ., იხ. გვრ-ის სისხლის სამართლის კოდექსის 153-ე (1)2 მუხლი. მიუხედავად იმისა, რომ, ამავე კოდექსის მე-3 მუხლის თანახმად, გერმანიის შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში ჩადენილ ყველა დანაშაულზე ვრცელდება გერმანიის კანონმდებლობა. სამართალდამცავი ორგანოების მხრიდან უცხოეთის გემზე მომხდარ დანაშაულთან მსგავსი დამოკიდებულების გამოცდილება ავტორსაც აქვს. საუბარია შემთხვევაზე, როდესაც, მიუხედავად კაპიტნის მოთხოვნისა, ადგილობრივმა სამართალდამცავებმა უარი განაცხადეს საქმის აღძვრაზე. კერძოდ, საქმე ეხებოდა მარშალის კუნძულების რესპუბლიკის დროშის ქვეშ მცურავ ტანკერს, რომელიც საქართველოს საკუთრება იყო და ქართული ეკიპაჟით იყო დაკომპლექტებული. 2002 წლის ზაფხულში, ლისაბონის პორტში ყოფნისას, ეკიპაჟის რამდენიმე წევრის გემიდან წასვლის შემდეგ, კაპიტანმა აღმოაჩინა 60000 აშშ-ის დოლარის ნაღდი ფულის დაკარგვის ფაქტი. რადგან ზუსტად ვერ დადგინდა, თუ როდის შეიძლებოდა ჩადენილ ქურდობა, თუმცა დიდი ალბათობით, ეს სწორედ გემის პორტში ყოფნის დროს უნდა მომხდარიყო, და მისი გახსნის ალბათობაც ძალიან მცირე იყო, ადგილობრივმა სამართალდამცავებმა საქმე გააფორმეს ღია ზღვაში ჩადენილ დანაშაულად და სრული იურისდიქცია ამ დანაშაულის გამოძიებაზე მარშალის კუნძულების რესპუბლიკას „გადაულოცეს“. შედეგად, რა თქმა უნდა, შემთხვევა გამოუძიებელი დარჩა და მიყენებული ზარალი მთლიანად გემთფლობელის ასანახაურებელი გახდა.



სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია.<sup>308</sup> თუმცა საზღვაო ნაოსნობის შესახებ ზემოხსენებულ ორმხრივ ხელშეკრულებებში აღნიშნულია, რომ საქართველოს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია უცხო ქვეყნის გემებზე საქართველოს პორტებში ვრცელდება იმ შემთხვევაში: (1) თუ დანაშაულის შედეგები ვრცელდება საქართველოს ტერიტორიაზე; (2) საფრთხეს უქმნის ქვეყნის უშიშროებას; (3) ჩადენილია საქართველოს მოქალაქის მიერ ან მის წინააღმდეგ; (4) დაკავშირებულია ნარკოტიკული ნივთიერებების უკანონო ბრუნვასთან.<sup>309</sup> იურისდიქციის განხორციელების მიზნით ჩატარებული პროცესუალური ნორმები სრულად უნდა შეესაბამებოდეს კანონის მოთხოვნებს, გემის დროშის სახელმწიფოს დიპლომატიური ან საკონსულო აგენტის ინფორმირებით და/ან უშუალო მონაწილეობით. ანუ, საქართველოს შემთხვევაშიც, სიტუაცია იმდაგვარია, რომ, მიუხედავად სისხლის სამართლის კოდექსში გაკეთებული ჩანაწერისა, სახელმწიფოს იურისდიქცია უცხოურ გემზე უცხო ქვეყნის მოქალაქის მიერ ჩადენილ დანაშაულზე, თუ იგი სერიოზულ გავლენას არ ახდენს პორტზე, არ ვრცელდება საქართველოს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია.

### ბ. სამოქალაქო იურისდიქცია შიდა წყლებში მყოფ გემზე

როგორც წესი, სახელმწიფოები არ ერევიან გემების შიდა განაწესში, შრომით და სამოქალაქო დავებში ეკიპაჟის წევრებს შორის. მაგალითად, საქმეში – *McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras* – აშშ-ის უზენაესმა სასამართლომ დაადგინა, რომ ეროვნული შრომითი კანონმდებლობა არ ვრცელდება უცხო ქვეყნის მოქალაქეებით დაკომპლექტებულ უცხოეთის გემზე. სასამართლომ ხაზი გაუსვა „საერთაშორისო სამართლის კარგად ჩამოყალიბებულ ნორმას, რომ დროშის სახელმწიფო, ჩვეულებრივ, მართავს გემის შიდა საქმეებს.“<sup>310</sup>

სახელმწიფო ახორციელებს სამოქალაქო იურისდიქციას გემზე, თუ სარჩელი აღძრულია უშუალოდ გემის წინააღმდეგ. ამ დროს სანაპირო სახელმწიფოს აქვს გემის დაკავების უფლება. თუმცა, განსხვავებით სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციისა, სამოქალაქო იურისდიქციის განხორციელება იმდენად სანაპირო სახელმწიფოზე არ არის დამოკიდებული, რამდენადაც მოსარჩელეზე. თუ მოსარჩელე მიიჩნევს, რომ ამა თუ იმ იურისდიქციაში კონკრეტული გემის დაკავება და საქმის დაწყება მისთვის მიუღებელია, მაშინ მან შეიძლება თავი შეიკავოს სარჩელის შეტანისგან. ზოგადად, გემების დაპატიმრება მოწესრიგებულია ორი კონვენციით: 1952 წლის კონვენცია გემების დაპატიმრების შესახებ ზოგიერთი წესის უნიფიცირების შესახებ და 1999 წლის კონვენცია გემების დაპატიმრების შესახებ. ორივე კონვენცია ადგენს, რომ გემის დაპატიმრება მხოლოდ საზღვაო სარჩელის გამო შეიძლება.<sup>311</sup> კონვენციები იძლევა საზღვაო სარჩელების ზუსტ ჩამონათვალს. ამასთან, კონვენციები უშვებს კონკრეტული საზღვაო სარჩელის გამო სხვადასხვა გემის დაპატიმრების

<sup>308</sup> საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის მე-4 მუხლი.

<sup>309</sup> მაგ.: საბერძნეთთან სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ შეთანხმების მე-16 მუხლი, აზერბაიჯანსა და რუმინეთთან სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ შეთანხმებების მე-11 მუხლი, ჩინეთთან სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ შეთანხმების მე-14 მუხლი.

<sup>310</sup> R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea, 1999*, გვ. 64.

<sup>311</sup> 1999 წლის კონვენციის 1-ლი მუხლი.

შესაძლებლობას.<sup>312</sup> მაგალითად, კონოსამენტის შესახებ ზოგიერთი წესის უნიფიცირების შესახებ 1924 წლის კონვენცია 1968 წლის ვიზბის ოქმით (ჰააგა-ვიზბის წესები) და ასევე გაეროს 1978 წლის კონვენცია საზღვაო გადაზიდვების შესახებ (ჰამბურგის წესები) ასევე უშვებს საზღვაო გადაზიდვებიდან წარმოშობილი დავის გამო სარჩელის განსხვავებულ იურისდიქციებში შეტანის შესაძლებლობას.<sup>313</sup> მართალია, თუ გემმა დაარღვია ნავსადგურის წესები, დააბინძურა არხები ან არ გადაიხადა სანავსადგურე მოსაკრებლები, პორტი უფლებამოსილია, დააპატიმროს იგი და შეიტანოს სარჩელი კომპეტენტურ სასამართლოში.

როგორც ზემოხსენებულიდან ჩანს, გემზე სამოქალაქო იურისდიქციის განხორციელება ნაკლებად არის დამოკიდებული თავად სანაპირო სახელმწიფოს ნებაზე, მაგრამ გაცილებით უნიფიცირებულია, ვიდრე სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია და გაცილებით ეფექტურია, რადგან დაზარალებული მხარე არ არის შეზღუდული მხოლოდ სანაპირო სახელმწიფოსა და დროშის სახელმწიფოს<sup>314</sup> შორის არჩევანით.

<sup>312</sup> იქვე, მე-5 მუხლი.

<sup>313</sup> ფაქტობრივად, ყველა საზღვაო კონვენცია თუ სხვა საერთაშორისო დონეზე აღიარებული დოკუმენტი იძლევა სარჩელის შეტანის ალტერნატიულ გზებს. მაგ., იხილეთ, 1989 წლის ზღვაზე გადარჩენის ხელშეკრულება, იპოთეკებისა და საზღვაო პრივილეგირებული მოთხოვნების შესახებ 1993 წლის კონვენცია, სხვადასხვა ტიპური ჩარტერის ხელშეკრულებები, გემების ყიდვა-გაყიდვის ნორვეგიული ფორმა და სხვ.

<sup>314</sup> რაც ღია რეგისტრების პირობებში ძალიან არაეფექტურია.

### თავი III. ტერიტორიულ ზღვა: დელიმიტაცია და სამართლებრივი სტატუსი. მშვიდობიანი გავლის უფლება ტერიტორიულ ზღვაში

#### 1. ტერიტორიული ზღვა<sup>315</sup> და მისი დელიმიტაცია

##### ა. ტერიტორიული ზღვის ცნება

როგორც *დუპუი* და *ვიგნესი* მიიჩნევენ, განსხვავებული მიდგომა ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივი სტატუსისადმი გამოწვეულია მისი ორგანოვანი ბუნებით.<sup>316</sup> ცნების ჩამოყალიბების პროცესში გამოიკვეთა ორი, ურთიერთსაწინააღმდეგო, პოზიცია. ავტორების ნაწილი მიიჩნევდა, რომ ტერიტორიული ზღვა არის სახელმწიფოს სახელმწიფო ტერიტორიის გაგრძელება და, შესაბამისად, სანაპირო სახელმწიფოს საკუთრება;<sup>317</sup> ხოლო მეორე ჯგუფი მიიჩნევდა, რომ ტერიტორიული ზღვა არის ღია ზღვის ნაწილი, სადაც სანაპირო სახელმწიფო ახორციელებს განსაკუთრებულ იურისდიქციას ისეთი საკითხების გადასაწყვეტად, როგორებიცაა: თევზჭერა, სანაპირო სახელმწიფოს უსაფრთხოება და გარემოს დაცვა.<sup>318</sup> მაგრამ რაც შეეხება ნაოსნობას, აქ უფრო ღია ზღვის პრინციპი მოქმედებს და, ამდენად, ნაოსნობის თავისუფლებაც უზრუნველყოფილი უნდა იყოს, ტერიტორიული ზღვის თავისებურებების გათვალისწინებით. ამისთვის კი შემოღებულ იქნა ისეთი პრინციპი, როგორცაა მშვიდობიანი გავლა.

როდესაც ვსაუბრობთ მშვიდობიანი გავლის უფლებაზე, ყურადსაღებია ის ფაქტი, რომ ასეთი ცნების შემოტანა თანამედროვე საზღვაო სამართალში, *inter alia*, ემსახურება *mare liberum/mare clausum*-ის საუკუნოვანი დილემის სამართლებრივი გადაწყვეტის საქმეს.

ინტერესს მოკლებული არ არის სხვა საზღვაო სახელმწიფოების პრაქტიკის შესწავლა. იმისთვის, რომ გასაგები გახდეს დღეს არსებული დამოკიდებულება სანაპირო და დროშის ქვეყნების უფლებებისა და

<sup>315</sup> აღსანიშნავია, რომ ტერმინი „ტერიტორიული ზღვა“ პირველად ჰაავის 1930 წლის საკოდიფიკაციო კონფერენციაზე იქნა მიღებული. იხ. *League of Nations Documents, C. 228. m.115.1930.v.* გვ. 15. ამის შემდგომ იგი საყოველთაოდ დამკვიდრებული ტერმინი გახდა. მანამდე სხვადასხვა ტერმინი გამოიყენებოდა ზღვის ამ რაიონის აღსანიშნავად. მაგ.: ტერიტორიული წყლები, სანაპირო წყლები, მარგინალური ზღვა და საზღვაო სარტყელი. ზემოჩამოთვლილი ტერმინებიდან ყველაზე დიდხანს „ტერიტორიული წყლები“ შემორჩა, რომელიც გაეროს რეზოლუციებში 1949 წლიდან 1970 წლამდე მეორდებოდა. მაგალითად, იხ. 1970 წლის 17 დეკემბრის რეზოლუცია 2750C (XXY). თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ საბჭოთა იურიდიულ ტერმინოლოგიაში ტერმინი „*территориальные воды*“ ბოლომდე გამოიყენებოდა. იხ. *Закон об Охране Государственной Границы, и Закон об Эксклюзивной Экономической Зоне*. ანალოგიურ ტერმინს დღესაც გამოიყენებენ ზოგიერთი ქვეყნის საზღვაო კანონმდებლობაში. მაგ. იხ. *Sea Fisheries Decree No 71 of 1992 of Nigeria*, 1-ლი(1) მუხლი, ხელმისაწვდომია: <http://www.nigeria-law.org/Sea%20Fisheries%20Decree%20No%2071%20of%201992.htm>. უფრო მეტიც, საქართველოს კანონმდებლობაში ეს ტერმინი ჯერ კიდევ ხშირად გამოიყენება და არა მარტო ტერიტორიულ ზღვასა და შიდა წყლებს აღნიშნავს ერთად (რაც მიღებული ფორმაა), არამედ მხოლოდ ტერიტორიულ ზღვასაც. იხ., მაგ., საქართველოს კანონი სახელმწიფო საზღვრის შესახებ.

<sup>316</sup> ზოგადად იხ. Dupuy/Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea*, ტ. I, II ნაწილი, მე-5 თავი.

<sup>317</sup> მაგ., იხ. G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, 1932, ტ. 3, გვ. 280.

<sup>318</sup> Dupuy/Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea*, გვ. 254.

მოვალეობებისადმი ტერიტორიულ ზღვაში, საჭიროა იმის გაანალიზება, თუ რა პროცესები უძღვოდა წინ 1982 წლის კონვენციის მიღებას. მშვიდობიან გავლასთან დაკავშირებული კონვენციური ნორმები სცილდება მე-20 საუკუნის პრობლემებს და გაცილებით ღრმა ფესვების მქონე პრობლემას აწესრიგებს. ამის გათვალისწინებით, არა მარტო გაუმართლებელია, წარმოუდგენელიც კი არის 1982 წლის კონვენციის დებულებების განხილვა და მათი იმპლემენტაცია სხვადასხვა სახელმწიფოს კანონმდებლობაში, იმ რეალობის გაანალიზების გარეშე, რაც წინ უსწრებდა საზღვაო სამართალში თანამედროვე რეჟიმის ჩამოყალიბებას.

*o. Mare liberum vs. Mare clausum. ტორდესილასის ხელშეკრულებიდან პაავის საკოდიფიკაციო კონფერენციამდე*

ითვლება, რომ ტერიტორიული ზღვის რეჟიმის ფესვები მე-14 საუკუნემდე მიდის, ანუ იმ პერიოდამდე, როდესაც დაიწყო ჩამოყალიბება იდეამ, რომ სანაპირო სახელმწიფოს შეეძლო ჰქონოდა გარკვეული უფლებამოსილება თავისი სახმელეთო ტერიტორიის მიღმა, მომიჯნავე საზღვაო სივრცეზე.<sup>319</sup> ამავე პერიოდში კლასიკური რომის სამართალში დაიწყო გაძლიერება რწმენამ, რომ იმპერატორს, მეფეს ან სახელმწიფოს ჰქონდა საკუთრების უფლება მომიჯნავე ზღვებზე.<sup>320</sup>

ეს იდეა კიდევ უფრო განმტკიცდა და განვითარდა მე-16 საუკუნისთვის, წმინდა რომის იმპერიის რღვევისა და ახალი დამოუკიდებელი სახელმწიფოების შექმნის პარალელურად.<sup>321</sup>

სამხედრო და სავაჭრო ფლოტების განვითარებისთანავე საზღვაო სახელმწიფოები ისწრაფოდნენ, განემტკიცებინათ საკუთარი გავლენა თავიანთი სანაპიროების მიმდებარე საზღვაო სივრცეზე. ეს ძალისხმევა სხვადასხვა სახელმწიფოსათვის სხვადასხვა მიზანს ემსახურებოდა. ზოგისთვის მიმდებარე ზღვების გაკონტროლება ნიშნავდა მათი სახმელეთო ტერიტორიის უსაფრთხოების დაცვას, სხვებისათვის ეს ხაზინის შევსების კარგი საშუალება იყო (იბეგრებოდა სხვა სახელმწიფოების გემები მათ ზღვებში ნაოსნობის უფლების მოსაპოვებლად ან ექსკლუზიურად იყენებდნენ მათი „კუთვნილი“ ზღვების მდიდარ ცოცხალ რესურსებს).<sup>322</sup> მაგალითად: *mare clausum*-ის გამოცხადებამდე საუკუნეებით ადრე მნიშვნელოვანი თევზსაჭერი ზონები იყო დაარსებული ინგლისისა და შოტლანდიის აღმოსავლეთ სანაპიროზე, სადაც თევზჭერაში ვერცერთი უცხოელი მეთევზე ვერ მიიღებდა მონაწილეობას;<sup>323</sup> ხოლო ადრიატიკის ზღვაში ვენეციის გავლენა იმდენად ძლიერი იყო, რომ ვერც ერთი გემი ბაჟის გადახდის გარეშე ვერ გადაკვეთდა მას. ვენეციის დოჟები ამას უსაფრთხოების ინტერესებით ხსნიდნენ და ამბობდნენ, რომ მიღებული ბაჟის სანაცვლოდ მეკობრეებისაგან იცავდნენ სავაჭრო გემებს.<sup>324</sup>

მე-15 საუკუნეში მსოფლიოში ორი დიდი საზღვაო სახელმწიფო – ესპანეთი და პორტუგალია – არსებობდა, რომელთაც ერთმანეთს შორის

<sup>319</sup> Fenn, *Origins of the theory of Territorial Waters*, 1926, 20 *AJIL*, გვ. 467.

<sup>320</sup> R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the Sea*, 1999, გვ. 54 და შემდგომ.

<sup>321</sup> იქვე.

<sup>322</sup> იქვე.

<sup>323</sup> იქვე.

<sup>324</sup> იქვე.

ჰქონდათ გაყოფილი მთელი მსოფლიო ოკეანე.<sup>325</sup> მე-16-მე-17 საუკუნეების ევროპაში, ინგლისისა და ნიდერლანდების სახით, წარმოიშვნენ ახალი დიდ საზღვაო სახელმწიფოები, რომელთაც საფრთხე შეუქმნეს ესპანეთისა და პორტუგალიის უპირობო ბატონობას მსოფლიო ოკეანეზე. მათ საკუთარი ამბიციური მოთხოვნები გაუჩნდათ თავისუფალ ნაოსნობასთან დაკავშირებით. ამ კონკურენციის შედეგი იყო, რომ კომპანია „Dutch East Indian“-ის ხელმძღვანელებმა დავალება მისცეს კომპანიის იურისტს, დაესაბუთებინა ჰოლანდიელების მოთხოვნის სამართლიანობა ზღვებზე თავისუფალი ვაჭრობისა და ნაოსნობის უფლებაზე. ეს იურისტი აღმოჩნდა შემდგომში „საერთაშორისო სამართლის მამად“ წოდებული ჰუგო გროციუსი, რომელმაც 1609 წელს დაწერილ თავის ისტორიული მნიშვნელობის ნაშრომში – *Mare Liberum* – განაცხადა, რომ: „როგორც ჰაერია საერთო, რადგან იგი არ შეიძლება იყოს ვინმეს მიერ ოკუპირებული, და რადგან იგი არ ამოიწურება მოუწესრიგებელი სარგებლობის შედეგად, და, შესაბამისად, იგი ეკუთვნის მთელ კაცობრიობას, ასევე ზღვა საერთოა ყველასათვის.“<sup>326</sup> მიუხედავად იმისა, რომ ეს ნაშრომი დაიწერა წმინდა კომერციული მიზნით, მან საფუძველი ჩაუყარა ახალ ერას საზღვაო სამართალში, და არა მარტო. მიიჩნევა, რომ სწორედ ამ ნაშრომმა დაუღო სათავე დღეს მოქმედ „ღია ზღვის თავისუფლების“ პრინციპს.

თუმცა, აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ, როგორც გროციუსი თვლიდა, სანაპირო წყლებში ქვეყნებს ჰქონდათ გარკვეული სახის უფლებამოსილება, რაც არ იყო დაკავშირებული საკუთრების უფლებასთან, რომელიც ადვილად შეიძლებოდა გაკონტროლებულიყო ნაპირიდან. კერძოდ, იგი აღნიშნავდა, რომ „ადვილი საკითხი იყო სუვერენიტეტის ვაგრძელება ზღვის მხოლოდ ნაწილზე, საკუთრების უფლების ჩაურევლად... უფრო მეტიც, ნათელია, რომ ზღვის ნაწილზე სუვერენიტეტი იმავე გზით არის მოპოვებული, როგორც ნებისმიერ სხვა ადგილას, ანუ, როგორც ზემოთ განვმარტეთ, პირების ან ტერიტორიების ინსტრუმენტალიზაციით. იგი მოიპოვება ადამიანების ინსტრუმენტალიზაციით, თუ, მაგალითად: შეიარაღებული ფლოტი გაჩერებულია ზღვის განსაზღვრულ წერტილში; ტერიტორიის გზით, მანამდე, სანამ სანაპიროს გასწვრივ ზღვაში მცურავი ობიექტები შეიძლება შეიზღუდონ ხმელეთიდან, არანაკლებ იმისა, როგორც ისინი შეიძლებოდა შეზღუდულიყვნენ ხმელეთზე ყოფნისას.“<sup>327</sup>

სამართლიანობისათვის უნდა აღინიშნოს, რომ გროციუსამდე მოღვაწე ორი ესპანელი იურისტი ფრანსის ალფონსო დე კასტრო და ფერდინანდ ვასკესი ასევე ამტკიცებდნენ, რომ ზღვა არ შეიძლება ეკუთვნოდეს ვინმეს და რომ დასაბამიდან იგი ეკუთვნის მთელ კაცობრიობას.

<sup>325</sup> 1494 წლის ტორდესილასის ხელშეკრულებით, ესპანეთმა და პორტუგალიამ შუაზე გაყვეს მსოფლიო ოკეანე. ესპანეთმა მიიღო ნაოსნობის ექსკლუზიური უფლება დასავლეთ ატლანტიკაში, მექსიკის ყურესა და წყნარ ოკეანეში, პორტუგალიამ კი – ატლანტიკაში, მაროკოს სამხრეთით და ინდოეთის ოკეანეში.

<sup>326</sup> Grotius Hugo, *Mare liberum*, 1609. ციტირებულია: R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea*, 3<sup>rd</sup> ed. 1999, გვ. 4. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ ინგლისური ვერსიიდან.

<sup>327</sup> *De Jure Belli ac Pacis*, 1646. თარგმანი შესრულებულია ინგლისური თარგმანიდან, რომელიც ციტირებულია: Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 2004, გვ. 116.

ეროციუხის წიგნს დიდ წინააღმდეგობა გაუწია ინგლისელმა იურისტმა სელდენმა<sup>328</sup>, რომელიც მოქმედებდა დედოფალ ელისაბედის დაკვეთით. ამ პერიოდისათვის ინგლისი უკვე იმტკიცებდა თავის პოზიციას მსოფლიო ოკეანეზე და მის ინტერესებში აღარ შედიოდა ზღვაზე ყველასათვის თავისუფალი ნაოსნობის იდეის გავრცელება და დაცვა.

დილემაში – *Mare liberum/mare clausum* – დროებითი გამარჯვება მოიპოვა დახურული ზღვის იდეამ. მე-17 საუკუნეში ჩამოყალიბდა დოქტრინა, რომელშიც მართვის უფლება (*იმპერიუმი*) შეერწყა ფლობის უფლებას (*დომინიუმი*). ითვლებოდა, რომ მართვისა და კანონმდებლობის უფლება ზღვაზე ვრცელდებოდა მხოლოდ დომინიუმის ფარგლებამდე. ეს განპირობებული იყო აზროვნების ფეოდალური სისტემის თავისებურებით, რომელშიც „ტერიტორიის“ ცნება გამომდინარეობდა ამ სისტემის პატრიმონიული თვისებებიდან, რომ ეს იყო იმპერატორის, მეფის ან პრინცის საკუთრება, მინიჭებული მასზე უზენაესი ძალაუფლებით.

მე-17 საუკუნის ბოლოს *დომინიუმი* და *იმპერიუმი* გარდაისახა ახალწარმოშობილ იურისდიქციის დოქტრინაში, რომელიც დომინირებდა სამართლებრივ აზროვნებაზე მომდევნო 250 წლის განმავლობაში.

ასე რომ, ზღვა იყო ან მთლიანად დაკეტილი უცხოეთის გემების ნაოსნობისათვის, ან მთლიანად ღია (რაც, თავის მხრივ, თითქმის შეუძლებელი ხდებოდა ბრიტანეთის იმპერიის გაფართოებასთან ერთად), შუალედური მდგომარეობა გამორიცხული იყო.

მხოლოდ მე-19 საუკუნის დასასრულისათვის გამოიკვეთა გარკვეული სახის ძვრები, რომელთაც დასაბამი დაუდეს ახალ სამართლებრივ აზროვნებას. ცვლილება გამოიწვია თავისუფალი ვაჭრობის დოქტრინის გავრცელებამ, ორთქლის ძრავის შექმნამ და ლათინურ ამერიკაში „ღია კარის“ პოლიტიკის განვითარებამ.<sup>329</sup>

როდესაც განიხილება ტერიტორიული ზღვის დოქტრინის ჩამოყალიბება, აუცილებელია, მოკლედ გაესვას ხაზი იმ მიზნებს, რომელთა გამოც სახელმწიფოებმა დაიწყეს ზღვის გარკვეულ სარტყელზე პრეტენზიების გამოცხადება.

1840-იან წლებში საფუძველი ჩაეყარა ახალ დოქტრინას, ანუ „მშვიდობიანი გავლის უფლებას“ ტერიტორიულ წყლებში, რამაც სერიოზული პრობლემები შეუქმნა იმ დროისთვის მოქმედ იურისდიქციის თეორიას.

მონობით ვაჭრობის აღკვეთისა და ვებსტერნ-აშშურტონის ხელშეკრულებაში იმის აღიარებით, რომ ვაჭრობის წინააღმდეგ ცალმხრივი აქტების ერა დასრულდა, ზღვების თავისუფლების იდეამ მანამდე არნახული მასობრივი ხასიათი მიიღო, რამაც პიკს მიაღწია 1893 წლის *Behring Sea Fur Seals* არბიტრაჟში, სადაც არბიტრაჟმა ცალსახად უარყო არგუმენტები ტერიტორიული ზღვის მიღმა თევზჭერის ცალმხრივ შეზღუდვაზე.<sup>330</sup>

ყველაფერი ამის გათვალისწინებით, საერთაშორისო სამართლის ასოციაციამ არჩია, ტერიტორიული ზღვის ცნება დაეფუძნებინა უბრალო „იურისდიქციის უფლებაზე“ თავის 1924 წლის კონვენციის პროექტში.<sup>331</sup>

<sup>328</sup> 1635 წელს ჯონ სელდენმა გამოსცა ნაშრომი *Mare Clausum, sue de Dominio Maris Libri Duo*.

<sup>329</sup> იხ. R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea*, 3<sup>rd</sup> ed. 1999, გვ. 6-7.

<sup>330</sup> Moore, I.A. 4761, 1893.

<sup>331</sup> *ILA*, Report of the 33<sup>rd</sup> Conference, მე-2, მე-5, მე-9, 101-ე მუხლები.

ამას გარდა, ფრანგმა პროფესორმა *პრადელმა* წამოაყენა სერვიტუტის თეორია. მისი მტკიცებით, სანაპირო სახელმწიფო ტერიტორიული ზღვის არც მესაკუთრე იყო და არც სუვერენი, არამედ იგი სარგებლობდა მხოლოდ „სერვიტუტით“ წყლის სარტყელზე, რაც მას უფლებას აძლევდა, განეხორციელებინა გარკვეული იურისდიქცია თავისი ინტერესების დასაცავად.<sup>332</sup>

ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივ ბუნებაზე სხვადასხვა სწავლებას შორის ყველაზე თანმიმდევრული იყო სუვერენიტეტის დოქტრინა.<sup>333</sup> იგი მჭიდროდ უკავშირდებოდა ტერიტორიის ცნებას.<sup>334</sup> საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტმა პარიზის 1894 წლის კონფერენციაზე საინტერესო დასკვნა გააკეთა, კერძოდ, ის, რომ სახელმწიფოს აქვს არა „საკუთრების უფლება“, არამედ „სუვერენიტეტის უფლება თავის ტერიტორიულ წყლებზე“.<sup>335</sup> ანალოგიურად, საერთაშორისო სამართლის ამერიკის ინსტიტუტმა 1926 წელს გამოაცხადა, რომ ამერიკის რესპუბლიკები ასორციელებდნენ „სუვერენიტეტის უფლებას ტერიტორიულ წყლებზე“.<sup>336</sup>

პირველი საერთაშორისო კონვენცია, სადაც მიღწეულ იქნა კონსენსუსი სანაპირო სახელმწიფოს სუვერენიტეტის სასარგებლოდ მის ტერიტორიულ წყლებზე, იყო 1919 წლის პარიზის საჰაერო ნაოსნობის კონვენცია.<sup>337</sup>

აღსანიშნავია, რომ დოქტრინის განვითარების ხანგრძლივ ისტორიაში ტერიტორიულ ზღვაზე სუვერენიტეტი პერიოდულად სერიოზულ ცვლილებას განიცდიდა. სუვერენიტეტის განვითარება დაიწყო როგორც ფოდალური ეპოქის სხვადასხვა სუვერენული უფლების ერთობლიობამ და მე-19 საუკუნეში მიაღწია ყოვლისმომცველი ეროვნული ერთობის ფორმას, რაც შენარჩუნდა თანამედროვე პირობებში.<sup>338</sup>

#### იი. 1930 წლის ჰააგის საკოდიფიკაციო კონფერენცია

საზღვაო სამართალში მე-19 საუკუნის მეორე ნახევარში მოპოვებულმა ცვლილებებმა, თავის მხრივ, აქტუალური გახდა არსებული წესების კოდიფიკაციის საკითხი. ერთა ლიგის შექმნასთან ერთად, ეს იდეა რეალური გახდა.

1920-იან წლებში საერთაშორისო სამართლის ინსტიტუტმა, საერთაშორისო სამართლის ასოციაციამ, საერთაშორისო სამართლის

<sup>332</sup> იხ. R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea*, 1999, გვ. 55; O’Connell/Shearer, *The International law of the Sea*, 1967, გვ. 68.

<sup>333</sup> პირველი განცხადება აბსოლუტურ სუვერენიტეტზე გააკეთა ბარტოლუსმა მე-16 საუკუნეში. იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 2004, გვ. 118.

<sup>334</sup> ჯენტილი მკაცრად იცავდა ბარტოლუსის შეხედულებას და აცხადებდა, რომ „სანაპირო წყლები იმ სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილია, რომლის ნაპირსაც ეკვრის. აქედან გამომდინარეობს, რომ სუვერენიტეტის ტერიტორიული უფლებები, რომლებიც სახელმწიფოს მეთაურს აქვს, ვრცელდება მისი სანაპიროს მომიჯნავე ზღვაზეც.“ იხ. Fenn, *Origins of the Theory of Territorial Waters*, 1926, 20 *AJIL* გვ. 481.

<sup>335</sup> *Annuaire*, ტ. 35, გვ. 755.

<sup>336</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 2004, გვ. 118.

<sup>337</sup> იხ. R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea*, 1999, გვ. 57.

<sup>338</sup> Verzijl, *International Law in Historic Perspective, Part III State Territory*, 1970, გვ. 5 და შემდეგ.

გერმანიისა და იაპონიის ასოციაციებმა და საერთაშორისო სამართლის ამერიკის ინსტიტუტმა შეიმუშავეს საკუთარი კოდექსები, რომლებშიც ერთსულოვნების მაღალ დონეს მიაღწიეს.<sup>339</sup>

ყველაფერმა ამან, თავის მხრივ, შესაძლებელი გახადა 1930 წელს ჰააგის საკონფერენციო კონფერენციის ჩატარება, რომელიც მოწვეულ იქნა ერთა ლიგის ასამბლეის მიერ, რათა, სხვა აქტუალურ საკითხებთან ერთად, მოეწესრიგებინა ტერიტორიულ წყლების სამართალი.

იმის გამო, რომ დებატები ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივ სტატუსზე კვლავ გრძელდებოდა, ერთა ლიგამ მიიღო გადაწყვეტილება „საერთაშორისო სამართლის პროგრესული კოდიფიკაციის შესახებ“,<sup>340</sup> რაც თავისთავად მოიცავდა საზღვაო სამართალსაც. ამ რეზოლუციით შეიქმნა საერთაშორისო სამართლის პროგრესული კოდიფიკაციის ექსპერტების კომიტეტი და მის მომხსენებლად დაინიშნა იმ პერიოდის საერთაშორისო სამართლის ერთ-ერთი თვალსაჩინო წარმომადგენელი ვალტერ შუკინგი.<sup>341</sup> შუკინგმა ჰააგის კონფერენციისათვის 1927 წელს მოამზადა კონვენციის პროექტი, რომელშიც ძალიან ფრთხილად იყენებდა ტერმინს – „სუვერენული უფლებები“ – ტერიტორიული ზღვის ხასიათის აღსანიშნავად.<sup>342</sup> მოსამზადებელმა კომიტეტმა 1928 წლის თებერვლისთვის მოამზადა საკითხების ჩამონათვალი, რომელიც დაეგზავნა სახელმწიფოთა მთავრობებს კითხვარის სახით. პირველსავე საკითხში ტერმინი „სუვერენიტეტი“ ბოლოს და ბოლოს იქნა გამოყენებული.<sup>343</sup>

პასუხი კითხვარს მთლიანობაში 29 მთავრობამ გასცა და მათგან უმეტესობა მიესალმა ტერმინ „სუვერენიტეტის“ გამოყენებას ტერიტორიულ ზღვასთან მიმართებით.<sup>344</sup> შესაბამისად, ამ პასუხების საფუძველზე შეიძლება დასკვნის გაკეთება: მთავრობები დათანხმდნენ მოსაზრებას იმაზე, რომ სახელმწიფოს აქვს სუვერენიტეტი თავისი სანაპიროს გასწვრივ ზღვის სარტყელზე. რაც დადასტურდა კიდევ შემდგომ პერიოდში.

საბოლოოდ, 1930 წლის 13 მარტიდან 12 აპრილამდე შედგა ჰააგის კონფერენცია, რომელსაც ესწრებოდნენ დელეგატები 43 ქვეყნიდან.<sup>345</sup>

მიუხედავად რამდენიმე სახელმწიფოს<sup>346</sup> წინააღმდეგობისა, აღიარებულ იქნა, რომ საერთაშორისო სამართალი ტერიტორიულ ზღვაზე

<sup>339</sup> იხ. R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea*, 1999, გვ. 58 და შემდგომ.

<sup>340</sup> იხ. ერთა ლიგის 1924 წლის 22 სექტემბრის რეზოლუცია. *League of Nations Conference for the Codification of International Law*, 1930, ტ. II.

<sup>341</sup> იქვე.

<sup>342</sup> იხ. კონვენციის პროექტის 1-ლი მუხლი: „სახელმწიფო ფლობს სუვერენულ უფლებებს [ზღვის] იმ ზონაზე, რომელიც ეკვრის მის სანაპიროს“. *League of Nations Documents*, C. 196. M.70.1927.V

<sup>343</sup> თუმცა ტერმინი ნაკლებკატეგორიულად გამოიყენებოდა, კერძოდ, წინადადება ასე იკითხებოდა: „შესაძლებლად შეიძლება იქნეს მიხნეული საკითხის დაწყება იმ მოსაზრებიდან, რომ სახელმწიფო ფლობს სუვერენიტეტს მისი სანაპიროს გარშემო განლაგებული ზღვის სარტყელზე. ეს მოიცავს სახელმწიფოს მიერ ამ სარტყელზე ყველა იმ უფლების ფლობას, რაც შეადგენს სუვერენიტეტს.“ *Schedule of Points, League of Nations Documents*, C.44. M.21.1928.V.

<sup>344</sup> ერთადერთი ქვეყანა, რომელმაც ეჭვი გამოთქვა ამ საკითხზე, იყო საფრანგეთი, როცა განაცხადა, რომ „ტერიტორიულ წყლებზე სანაპირო სახელმწიფოს უფლებების ბუნება უფრო თეორიული საკითხია და არ არის ზუსტად გადაწყვეტილი არსებული კანონებით.“ ასევე მეტ-ნაკლებად ბუნდოვანი პასუხები გასცა 5-მა სახელმწიფომ და მათ შორის ნიდრლანდებმა, რომელიც ხაზს უსვამდა, რომ ტერიტორიული ზღვა სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილია. იქვე.

<sup>345</sup> Final Act of the Hague Conference, *League of Nations Documents*, C.228.M.115.1930.V.



სუვერენიტეტს აკუთვნებს ყოველ სანაპირო სახელმწიფოს და ეს უნდა იქნეს განხილული როგორც სახელმწიფოს კანონიერი ინტერესების უზრუნველყოფის აუცილებელი წინაპირობა.<sup>347</sup> შედეგად, კონფერენციის დასკვნით აქტში ჩაიწერა, რომ:

*„სახელმწიფოს ტერიტორია მოიცავს საზღვაო სარტყელს, რომელიც ამ კონვენციაში დახასიათებულია როგორც ტერიტორიული ზღვა.*

*ამ სარტყელზე სუვერენიტეტი ხორციელდება წინამდებარე კონვენციითა საერთაშორისო სამართლის სხვა ნორმებით დადგენილი პირობების დაცვით.“<sup>348</sup>*

როგორც ზემოთ მოყვანილი ციტატიდან ჩანს, „ტერიტორიული წყლების“ ნაცვლად გამოყენებულ იქნა „ტერიტორიული ზღვა“, რაც გამოიწვია მოსაზრებამ, რომ პირველი უფრო ფართო ცნება იყო და მოიცავდა შიდა წყლებსაც. მიუხედავად იმისა, რომ პირველ წინადადებაში ტერიტორიული ზღვა გათანაბრებულია სახმელეთო ტერიტორიასთან, მეორე პუნქტში უკვე არის გაკეთებული ჩანაწერი, რომელიც ნათელს ხდის, რომ სახელმწიფოს მიერ ტერიტორიულ ზღვაზე განხორციელებული სუვერენიტეტი გაცილებით შეზღუდულია, ვიდრე სახმელეთო ტერიტორიაზე, და ეს შეზღუდვები დაწესებულია საერთაშორისო სამართლის მიერ. სწორედ ამ შეზღუდვებს მიეკუთვნება მშვიდობიანი გავლა, რაზეც დეტალურად ქვემოთ იქნება საუბარი.

მიუხედავად იმისა, რომ ყოველთვის თანმიმდევრული არ იყო,<sup>349</sup> კონფერენციის მიერ შექმნილი „ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივი სტატუსის“ პროექტი საერთაშორისო სამართლის ისტორიაში ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დოკუმენტი გახდა და სწორედ მან ჩაუყარა საფუძველი კოდიფიკაციის პროცესს, მათ შორის, უპირველეს ყოვლისა, საერთაშორისო საზღვაო სამართალში.

მართალია, ჰააგის 1930 წლის კონფერენციამ ვერ შეძლო ერთიანი დოკუმენტის მიღება ტერიტორიულ ზღვასთან დაკავშირებით, მან მაინც უდიდესი წვლილი შეიტანა საკითხის შემდგომ განვითარებაში. კონფერენციაზე მიღებული განმარტებები შემდგომში სახელმძღვანელოდ იქნა გამოყენებული ჟენევის 1958 წლის კონვენციებისა და 1982 წლის კონვენციისათვის, რამაც, თავის მხრივ, მნიშვნელოვანწილად გაამარტივა, ზოგადად, საერთაშორისო სამართლისა და, კერძოდ, საზღვაო სამართლის კოდიფიკაციის პროცესი.

კონფერენციამ, მიუხედავად იმისა, რომ ატარებდა წმინდა სამართლებრივ ხასიათს, პოლიტიკური მიზეზებით ვერ მიაღწია შედეგს. კერძოდ, სახელმწიფოები არ დათანხმდნენ, ელიარებიანთ 3 საზღვაო მილის საზღვარი თევზსაჭერი ზონისათვის.<sup>350</sup> თუმცა ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი საკითხი, რაზეც სერიოზული დებატები ჩატარდა, ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივი სტატუსის გვერდით იყო უცხო ქვეყნის გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლება ტერიტორიულ წყლებში. მართალია, საკითხი

<sup>346</sup> კერძოდ, ესენი იყვნენ: საფრანგეთი, პოლონეთი, საბერძნეთი და ჩეხოსლოვაკია.

<sup>347</sup> report of Second Committee, League of Nations Documents, C.230.M.117.1930.V.

<sup>348</sup> Final Act of the Conference, პ. 15. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>349</sup> იმავე სუვერენიტეტთან დაკავშირებით, სხვადასხვა ტერმინი გამოიყენებოდა, დაწესებული „სუვერენიტეტის უფლებებიდან“ და დამთავრებული „უფლებამოსილებითა“ და „იურისდიქციით“. იხ. იქვე.

<sup>350</sup> იხ. R. R. Churchill and A. V. Lowe, The law of the sea, 1999. გვ. 62.

ჯერ კიდევ არ იყო კრისტალიზებული,<sup>351</sup> მაგრამ მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადაიდგა ამ მიმართულებით.

ჰააგის კონფერენციაზე მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება, ეს საკითხები მომავალში განეხილათ, მაგრამ 30-იანი წლების კრიზისმა და მეორე მსოფლიო ომმა ხელი შეუშალა ამ იდეის განხორციელებას. მხოლოდ გაეროს შექმნის შემდეგ გახდა რეალური საზღვაო სამართლის კოდიფიკაციის ახალი პროცესის დაწყება.

*იიი. გაეროს საკოდიფიკაციო საქმიანობა ტერიტორიულ ზღვასთან დაკავშირებით*

საერთაშორისო სამართლის კომისიამ ხელახლა დაიწყო საქმე, რომელიც ჰააგის 1930 წლის კონფერენციაზე ვერ დასრულდა – საერთაშორისო საზღვაო სამართლის კოდიფიკაცია. 1956 წელს კომისიამ დაასრულა თავისი მოხსენება ტერიტორიულ ზღვაზე და გადასცა იგი გაეროს პირველ კონფერენციას საზღვაო სამართლის შესახებ, რომელიც 1958 წლის აპრილში ჩატარდა ჟენევაში.<sup>352</sup>

მოხსენება შედგებოდა 25-მუხლიანი პროექტისგან ტერიტორიულ ზღვაზე. პირველსავე მუხლში ჩაწერილი იყო, რომ

*„სახელმწიფოს სუვერენიტეტი ვრცელდება მისი ნაპირის მომიჯნავე ზღვის სარტყელზე, რომელსაც ტერიტორიული ზღვა ჰქვია.*

*ეს სუვერენიტეტი ხორციელდება ამ მუხლებში და საერთაშორისო სამართლის სხვა წესებში დადგენილი პირობების დაცვით.“<sup>353</sup>*

თუმცა უშუალოდ კონფერენციაზე საერთაშორისო სამართლის კომისიის მიერ წარმოდგენილ პროექტს დაუპირისპირდა გაერთიანებული სამეფოს დელეგაცია. მათი აზრით, ამ სახით შეუძლებელი იყო რაიმე სახის განხილვების დადგენა შიდა წყლებისა და ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივ სტატუსებს შორის. შედეგად, გაერთიანებულმა სამეფომ წარმოადგინა ცვლილება, რომელიც შევიდა კიდევ კონვენციის ტექსტში. კერძოდ, მათი წარმოდგენილი ტექსტი იკითხებოდა შემდეგნაირად:

*„სახელმწიფოს სუვერენიტეტი ვრცელდება მისი სახმელეთო ტერიტორიისა და შიდა წყლების მიღმა, მისი ნაპირის მომიჯნავე ზღვის სარტყელზე, რომელსაც ეწოდება ტერიტორიული ზღვა.*

*ეს სუვერენიტეტი ხორციელდება ამ მუხლებში და საერთაშორისო სამართლის სხვა წესებში დადგენილი პირობების დაცვით.“<sup>354</sup>*

მართალია, პირველ აბზაცში გამოყენებულია სიტყვა „ვრცელდება“, რაც შეიძლება განიმარტოს, როგორც იმავე სახის სუვერენიტეტის განხორციელება ტერიტორიულ ზღვაზე, როგორც სახმელეთო ტერიტორიასა და შიდა წყლებზე, მაგრამ მეორე აბზაცში მოცემული დაკონკრეტება უკვე ნათელს ხდის, რომ ტერიტორიულ ზღვაზე

<sup>351</sup> განსხვავებებზე იხ. ქვემოთ. გვ. 68 და შემდგომ.

<sup>352</sup> შემდგომში მას ეწოდა UNCLOS I. საბოლოოდ, კონფერენცია ოთხი დამოუკიდებელი კონვენციის მიღებით დასრულდა. ესენია: კონვენცია ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ; კონვენცია კონტინენტური შეღვის შესახებ; კონვენცია ღია ზღვის შესახებ და კონვენცია ღია ზღვის ცოცხალი რესურსების დაცვისა და შენარჩუნების შესახებ. ოთხივე კონვენცია დღემდე ძალაშია, მიუხედავად 1982 წლის კონვენციის მიღებისა.

<sup>353</sup> UNCLOS I. Official Records. ტ. I. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>354</sup> იხ. „ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ“ ქვენეის 1958 წლის კონვენციის 1-ლი მუხლი.

სუვერენიტეტი შეზღუდულია საერთაშორისო სამართლისა და თავად კონვენციით დადგენილი პირობებით. ანუ, ეს მუხლი მხოლოდ სხვა სამართლებრივ ნორმებთან ერთობლიობაში უნდა იყოს განმარტებული, განსაკუთრებით, მშვიდობიანი გავლის შესახებ მუხლებთან ერთად.

ამდენად, ბოლოს და ბოლოს მიღწეულ იქნა წარმატება სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიულ ზღვაზე სუვერენიტეტის საკონვენციო დონეზე აღიარების შესახებ, მიუხედავად იმისა, რომ სახელმწიფოთა პრაქტიკაში ამ ცნების გარშემო ერთგვაროვანი პრაქტიკა ჯერ კიდევ არ აყო ჩამოყალიბებული.<sup>355</sup>

გაეროს საზღვაო სამართლის შესახებ II კონფერენცია რაიმე სახის დოკუმენტის მიღების გარეშე დასრულდა.<sup>356</sup>

1973 წლის დეკემბერში ნიუ-იორკში სტარტი აიღო შემდგომში UNCLOS III-მა.

წინა კონფერენციაზე მიღებული გამოცდილებით, როგორც გაეროს გენერალური ასამბლეისთვის, ისე შემდგომში UNCLOS III-ისთვის გასაგები იყო, რომ საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციას მხოლოდ მაშინ ექნებოდა ფასი, თუ იგი მოიპოვებდა ფართო აღიარებას საერთაშორისო თანამეგობრობაში. ასეთი აღიარების უზრუნველსაყოფად, რამდენადაც ეს მიღწევადი იყო ადამიანის შესაძლებლობის ფარგლებში, გენერალურმა ასამბლეამ მიიღო ე.წ. „ჯენტლმენური შეთანხმება“, რომელიც მეორე სესიაზე შევიდა კონფერენციის პროცედურის წესების შესახებ დეკლარაციაში.

კერძოდ, მასში აღნიშნული იყო, რომ:

*„კონფერენცია ყოველ დონეს იხმარს, რათა უმნიშვნელოვანეს საკითხებზე შეთანხმებას კონსენსუსით მიაღწიოს და ასეთი საკითხები კენჭისყრაზე არ დადგება მანამ, სანამ კონსენსუსის თაობაზე ყველა მცდელობა ამოწურული არ იქნება.“<sup>357</sup>*

შემდგომში UNCLOS III-მა მიიღო გადაწყვეტილება, ემოქმედა „დიდი გარიგების“ საფუძველზე. ეს კონცეფცია, სხვასთან ერთად, გულისხმობდა განვითარებული დიდი საზღვაო სახელმწიფოების შედარებით მცირე ჯგუფსა და მრავალრიცხოვანი განვითარებადი სახელმწიფოების სხვადასხვა ჯგუფს შორის ინტერესთა ბალანსის დაცვას, ასევე მხარეებს შორის ინტერესებით ვაჭრობასა და ერთმანეთის მოთხოვნების ნაცვალებების საფუძველზე მხარდაჭერას.<sup>358</sup>

შედგება გაამართლა და კონფერენციამ ცხრაწლიანი მუშაობის პერიოდში მხოლოდ ერთხელ საბოლოო პროექტი დააყენა კენჭისყრაზე. მანამდე ყველა დებულება კონსენსუსის საფუძველზე მიიღებოდა, რაც

<sup>355</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 2004, გვ. 123.

<sup>356</sup> ამ კონფერენციაზე ქვემოთ იქნება გამახვილებული ყურადღება, კერძოდ, ტერიტორიული ზღვის სიღანის საკითხის განხილვისას. შემდგომში UNCLOS II.

<sup>357</sup> იხ. Rules of Procedure of the III United Nations Conference of the Law of the Sea, 1978. ციტირებულია: Bernaert's Guide to the 1982 United Nations Convention on the law of the Sea, reprinted in 2006, გვ. 8.

<sup>358</sup> H. Cominos and M. R. Molitor, *Progressive Development of International Law and the Package Deal*, *The American Journal of International Law*, 1985, გვ. 871. ხელმისაწვდომია: [www.questia.com/PM.qst?a=o&se=ggls&d=79258324](http://www.questia.com/PM.qst?a=o&se=ggls&d=79258324). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 13 მაისს.

კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს კონვენციის დებულებათა ერთგვაროვნების მაღალ ხარისხს.

რაც შეეხება ტერიტორიული ზღვის საკითხს, გაეროს კონვენცია მნიშვნელოვანწილად იმეორებს უენეის 1958 წლის კონვენციის დებულებებს. ცვლილებები, ძირითადად, გამოწვეული იყო თავად გაეროს კონვენციით შემოღებული ინოვაციებით.<sup>359</sup>

კერძოდ, 1982 წლის კონვენციის მე-2 მუხლი ჩამოყალიბდა შემდეგი რედაქციით:

„1. სანაპირო სახელმწიფოს სუვერენიტეტი ვრძელდება მისი სახმელეთო ტერიტორიისა და შიდა წყლების, ხოლო არქიპელაგური სახელმწიფოების შემთხვევაში, არქიპელაგური წყლების მიღმა მისი ნაპირის მომიჯნავე ზღვის სარტყელზე, რომელსაც ეწოდება ტერიტორიული ზღვა.

2. ეს სუვერენიტეტი ვრძელდება ტერიტორიული ზღვის თავზე საჰაერო სივრცეზე, ისე როგორც მის ფსკერსა და წიაღისეულზე.

3. ტერიტორიულ ზღვაზე სუვერენიტეტი ხორციელდება წინამდებარე კონვენციისა და საერთაშორისო სამართლის სხვა წესებში დადგენილი პირობების დაცვით.“

მართალია, კონვენცია აღიარებს, რომ სანაპირო სახელმწიფოს აქვს იურისდიქცია თავის ტერიტორიულ ზღვაზე, მის ფსკერსა და მის თავზე საჰაერო სივრცეზე, მაგრამ კონვენციის მუხლების უფრო დეტალური შესწავლის შემდეგ ნათელი ხდება, რომ სუვერენიტეტი ტერიტორიულ ზღვაზე განსხვავდება საჰაერო სივრცეში განხორციელებული სუვერენიტეტისაგან, იგულისხმება მშვიდობიანი გავლის უფლება ტერიტორიულ ზღვაში, რომელიც მნიშვნელოვანწილად ზღუდავს სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციას. კერძოდ, სანაპირო სახელმწიფოს სუვერენიტეტი არ ვრცელდება გემზე, რომელიც მის ტერიტორიულ ზღვაში იმყოფება მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში.<sup>360</sup> არანაირი „მშვიდობიანი გავლა“ არ დაიშვება სახელმწიფოების საჰაერო სივრცეში, მათ შორის ტერიტორიული ზღვის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეში.<sup>361</sup>

და ბოლოს, უნდა აღინიშნოს, რომ თავდაპირველად, ისტორიულად, ტერიტორიული ზღვის გამოცხადება ხდებოდა მხოლოდ მეკობრეობის აღკვეთის, კონტრაბანდისტების დასჯის, ტრანზიტულად გამავალი გემების დაბეგვრისა და ნეიტრალიტეტისა და უსაფრთხოების დაცვის მიზნით. თანამედროვე პირობებში, ტერიტორიული ზღვის გამოცხადება დაკავშირებულია, უპირველეს ყოვლისა, სანაპირო უსაფრთხოების (მათ შორის, გარემოს უსაფრთხოების) დაცვის, ისევე როგორც სანაპირო ნაოსნობისა და ზღვით ნებისმიერი სხვა ფორმით სარგებლობის მოწესრიგების, თევზის რესურსების შენარჩუნებისა და თევზჭერის

<sup>359</sup> კერძოდ, საუბარია ახალი საზღვაო ზონების შემოღებაზე, მათ შორის: არქიპელაგურ წყლებსა და განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაზე.

<sup>360</sup> მაგალითად, მარშალის კუნძულების ნაოსნობის წესებისა და კონტროლის აქტის (მარშალის კუნძულების 2004 წლის რევიზირებული კოდექსის 34-ე განყოფილების I თავი) თანახმად, ტერიტორიულ წყლებში შესვლისა და საქმიანობისათვის ყველა გემს, გარდა მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში და დაუძლეველი ძალის გარემოებაში მყოფი გემისა, სჭირდება ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის მინისტრის თანხმობა ან ნებართვა. იხ. Marshall Islands Revised Code 2004, Title 34. Admiralty and Maritime Affairs. Chapter I. *Regulation and Control of Shipping*. §§113, 114. ხელმისაწვდომია: [http://www.paclii.org/mh/legis/consol\\_act/racos348](http://www.paclii.org/mh/legis/consol_act/racos348). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 15 ივლისს.

<sup>361</sup> იხ. ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია სამოქალაქო ავიაციის შესახებ.

უფლების საკუთარი მოქალაქეების მიერ გამოყენების, ადგილობრივი კანონებისა და წესების აღსრულების, სანაოსნო ოპერაციების ზედამხედველობისა და სხვათა უზრუნველსაყოფად.

ზღვით სარგებლობის ფარგლები იმდენად გაზრდილია, რომ შეუძლებელი იქნებოდა რაიმე სახის წესრიგის დაცვა, რომ არა სანაპირო სახელმწიფოს სუვერენიტეტის აღიარება ზღვის ამ მონაკვეთზე და მისი დაცვის უზრუნველყოფა არა მარტო ადგილობრივი კანონმდებლობის, არამედ საერთაშორისო სამართლებრივი აქტების დონეზე.

### ბ. ტერიტორიული ზღვის ფარგლები

მეორე უმნიშვნელოვანესი პრობლემა, რომელიც ტერიტორიული ზღვის ცნების ჩამოყალიბების პარალელურად იკვეთებოდა, იყო მისი სიგანის განსაზღვრა.

მიუხედავად იმისა, რომ ტერიტორიული ზღვის ცნება საუკუნეების განმავლობაში ყალიბდებოდა, პირველად ჰააგის 1930 წლის კონფერენციაზე დაისვა საკითხი ტერიტორიული ზღვის ფარგლების დასადგენი საერთო წესების შემოღების შესახებ.

ამ საკითხმა დასაწყისიდანვე გამოიწვია დაპირისპირება. როგორც ავტორები მიიჩნევენ, *mare liberum/mare clausum*-ის დილემაც მე-17 საუკუნეში სწორედ რომ ტერიტორიული ზღვის ფარგლების დადგენის საკითხმა წარმოშვა, რადგან *mare liberum*-ის იდეის მიმდევრები არ უარყოფდნენ სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას, მოეპოვებინა გარკვეული სახის სუვერენიტეტი ზღვის გარკვეულ მონაკვეთზე.<sup>362</sup> ანუ პრობლემა სწორედ ამ ზღვის მონაკვეთის ფარგლები იყო.

### ი. „ნაღმის ტეორცნის“ მანძილი

ადრეულ პრაქტიკაში, განსაკუთრებით მე-16-მე-17 საუკუნეებში, საკმაოდ დრეკადი კრიტერიუმები გამოიყენებოდა ტერიტორიული ზღვის ფარგლების დასადგენად, დაწყებული ორი დღის სანაოსნო მანძილიდან ან 60 მილიდან, დამთავრებული თვალთახედვის ჰორიზონტით.<sup>363</sup>

გამოჩენილმა ჰოლანდიელმა მეცნიერმა *კორნელიუს ვან ბინკერშოკმა*, *გროციუსის* მოსაზრებაზე დაყრდნობით, რომლის მიხედვით, ტერიტორიულ ზღვაზე სუვერენიტეტი ეფუძნებოდა ნაპირიდან ეფექტური კონტროლის პრინციპს, 1702 წელს წამოაყენა წინადადება, რომ „*ხმელეთის ზემოქმედება მთავრდება იქ, სადაც სრულდება იარაღის ძალა*“.<sup>364</sup> ანუ მან საფუძველი ჩაუყარა დოქტრინას, რომ სანაპირო სახელმწიფოს ზეგავლენა ზღვაზე გრძელდება ნაღმის სროლის მანძილზე.<sup>365</sup> ეს პრინციპი ჩამოყალიბების

<sup>362</sup> იხ. 331-ე სქოლიო, ზემოთ.

<sup>363</sup> იხ. R. R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea*, 1999, გვ. 60; O'Connell/Shearer, *International Law of the Sea*, 1984, ტ. I, გვ. 124.

<sup>364</sup> პირველად მან ეს ტერმინოლოგია გამოიყენა თავის ნაშრომში: *De Dominio maris dissertation* (1703) და შემდეგ გაიმეორა - *Questiones Juris Publici*, 1737. ციტირებულია: O'Connell/Shearer, *The International Law of the Sea*, 1984, ტ. I, გვ. 126 და შემდგომ.

<sup>365</sup> თუმცა *ვერზილი* ამტკიცებდა, რომ ნაღმის ტეორცნის წესი პირველად ჩამოაყალიბა *ვენინმა*, საფრანგეთის ელჩმა გაერთიანებული ნიდერლანდების რესპუბლიკაში, 1609 წელს. იხ. Verzijl, *International Law in Historic Perspective*, Part III State Territory, 1970, გვ. 61.

შემდეგ ყველაზე უფრო სტაბილური აღმოჩნდა და მე-20 საუკუნის დასასრულამდე მოაღწია. მე-18 საუკუნისთვის ნადმის სროლის მანძილი შეადგენდა ერთ საზღვაო ლიგას ან სამ საზღვაო მილს.

ტერიტორიული ზღვის სამი საზღვაო მილის საზღვარმა სწრაფად მოიპოვა პოპულარობა და გავრცელდა საერთაშორისო პრაქტიკაში. ითვლება, რომ პირველად სახელმწიფო პრაქტიკაში ეს წესი შეერთებულმა შტატებმა შემოიღო, როდესაც სახელმწიფო მდივანმა *თომას ჯეფერსონმა* 1793 წლის 8 ნოემბერს მიმართა ბრიტანელ და ფრანგ კოლეგებს ნოტიო შეერთებული შტატების საზღვაო იურისდიქციის თაობაზე.<sup>366</sup>

ლორდმა *სტოველმა the Anna* (1805)-ს საქმეზე გადაწყვეტილებაში გააკეთა შეთავაზება, შეეცვალათ ნადმის ტეორცნის წესი სამი საზღვაო მილით, როგორც ინგლისში ახალი ნორმის პირველი გამოყენება.<sup>367</sup> 1876 წელს გაერთიანებულმა სამეფომ გააერთიანა არსებული საზღვაო აქტები და დაადგინა, რომ უცხოეთის გემებზე მისი იურისდიქცია ვრცელდებოდა მხოლოდ სამი საზღვაო მილის ფარგლებში.<sup>368</sup>

აღსანიშნავია, რომ შეერთებული შტატები და გაერთიანებული სამეფო რჩებოდნენ ტერიტორიული ზღვის სამმილიანი საზღვრის ყველაზე უფრო გულმხურვალე დამცველებად.<sup>369</sup>

ტერიტორიული ზღვის სიგანეზე ვერ მოხდა შეთანხმება ვერც ჰააგის 1930 წლის კონფერენციასა და ვერც შემდგომში UNCLOS I-სა და UNCLOS II-ზე. თუ შემდგომში UNCLOS I-ზე საკითხი ღია დატოვეს და ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ კონვენცია ისე მიიღეს, რომ არ განსაზღვრეს ტერიტორიული ზღვის მაქსიმალური სიგანე,<sup>370</sup> შემდგომში UNCLOS II-ზე ერთადერთი სერიოზული საკითხი დღის წესრიგში სწორედ ტერიტორიული ზღვის სიგანის თაობაზე იყო გაკეთებული. კერძოდ, პროექტი ითვალისწინებდა 6 საზღვაო მილ

<sup>366</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 2004, გვ. 125.

<sup>367</sup> იხ. R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The law of the sea*, 1999, გვ. 60; O'Connell/Shearer, *The International Law of the Sea*, 1984, ტ. II, გვ. 131.

<sup>368</sup> იქვე.

<sup>369</sup> აღსანიშნავია, რომ შეერთებული შტატები 1988 წლამდე აღიარებდა ტერიტორიული ზღვის სამ საზღვაომილიან საზღვარს. მხოლოდ 1988 წელს, პრეზიდენტ რეიგანის პროკლამაციით იქნა აღიარებული 12 საზღვაო მილი ტერიტორიული ზღვის მაქსიმალურ სიგანედ. გაერთიანებულმა სამეფომ იგივე გააკეთა 1989 წელს. იხ. Presidential Proclamation on the Territorial Sea of the United States of America, 227 December 1988; The Territorial Sea (Limits) Order of the UK of 1989. ორივე დოკუმენტი ხელმისაწვდომია: E.D. Brown, *The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables*, 1994, ტ. II, გვ. 63-65. შედარებისთვის, ამ დროისთვის 12 საზღვაო მილი უკვე ჰქონდა აღიარებული 110 სახელმწიფოს. იხ. *Law of the Sea Bulletin*, No. 34, 1997, გვ. 47 და შემდგომ.

<sup>370</sup> კონვენციაში არის თავი „ტერიტორიული ზღვის ფარგლები“, მაგრამ იქ დეტალურადაა აღწერილი მხოლოდ ტერიტორიული ზღვის ათვლის საზღვრი და არა მისი გარე საზღვარი. მე-6 მუხლის თანახმად, ტერიტორიული ზღვის გარე საზღვარი არის ხაზი, რომლის ყოველი წერტილი საწყისი ხაზების უახლოესი წერტილიდან დაშორებულია ტერიტორიული ზღვის სიგანით. მაგრამ რამდენი შეიძლება იყოს ეს სიგანე, უკვე აღარ არის განსაზღვრული. თუმცა, ამავე კონვენციის 24-ე მუხლით, მიმდებარე ზონის მაქსიმალურ სიგანედ განისაზღვრა 12 საზღვაო მილი საწყისი ხაზებიდან, რაც იძლევა იმის ფიქრის საშუალებას, რომ რეალურად სახელმწიფოები მაინც 3 საზღვაო მილის ლიმიტს უჭერდნენ მხარს. ამასვე ადასტურებს სტატისტიკა, რომლის თანახმადაც, 1953 წლისთვის გაკეთებული 45 განცხადებიდან ტერიტორიული ზღვის სიგანეზე, 24 განცხადება 3 საზღვაო მილზე იყო. იხ. *Law of the Sea Bulletin*, No. 34, 1997, გვ. 47 და შემდგომ.

ტერიტორიულ ზღვას 6 საზღვაო მილიან თევზსაჭერ ზონასთან ერთობლიობაში. წინადადებას მისაღებად მხოლოდ ერთი ხმა დააკლდა<sup>371</sup> და საბოლოოდ UNCLOS II უშედეგოდ დასრულდა.

მართალია, სამ საზღვაო მილს, როგორც ტერიტორიული ზღვის მაქსიმალურ საზღვარს, დიდი მხარდაჭერა ჰქონდა საუკუნეების განმავლობაში,<sup>372</sup> მაგრამ ის არ ყოფილა საყოველთაოდ აღიარებული ნორმა, რაზეც მიუთითებს ამ ნორმის საერთაშორისო დონეზე კოდიფიცირების სამი უშედეგო მცდელობა.

### იი. 12 საზღვაო მილის დოქტრინა

1910 და 1911 წლებში რუსეთმა წყნარი ოკეანის სანაპიროზე თავისი იურისდიქცია საბაჟო და თევზჭერის საკითხებზე გაზარდა 12 საზღვაო მილამდე. ამ მხრივ, რუსეთი შეიძლება ჩაითვალოს როგორც 12 საზღვაო მილი ტერიტორიული ზღვის მოთხოვნის პიონერი.<sup>373</sup> ფართო ხასიათი 12 საზღვაო მილი ტერიტორიული ზღვის გამოცხადებამ მე-20 საუკუნის 50-იან წლებში დაიწყო.

საბოლოოდ კი პირველი საერთაშორისო ინსტრუმენტი, სადაც დაფიქსირდა ტერიტორიული ზღვის მაქსიმალური საზღვარი, იყო 1982 წლის კონვენცია, რომელმაც ტერიტორიული ზღვის მაქსიმალური სიგანე განსაზღვრა როგორც 12 საზღვაო მილი.<sup>374</sup> სახელმწიფოთა პრაქტიკის შესწავლის შემდეგ შეიძლება თამამად ითქვას, რომ ტერიტორიულ ზღვასთან დაკავშირებით ყველაზე დიდი ერთგვაროვნება სწორედ მისი სიგანის საკითხზეა მიღწეული, რასაც ადასტურებს იმ სახელმწიფოების პრაქტიკა, რომელთაც 1982 წლის კონვენციაში ან ამ უკანასკნელის ძალაში შესვლის შემდეგ შეცვალეს თავიანთი გადამეტებული მოთხოვნები 12 საზღვაომილიანი მოთხოვნებით.<sup>375</sup> თუმცა, მიუხედავად ზემოთქმულისა, დღეისათვის მაინც რჩება 12 ქვეყანა, რომლებიც 12 საზღვაო მილზე მეტი სიგანის ტერიტორიულ ზღვას ითხოვენ. მათი მოთხოვნების უმეტესობა 200 საზღვაო მილზეა გაკეთებული.<sup>376</sup> ეს, ძირითადად, სამხრეთამერიკული და

<sup>371</sup> იხ. R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The law of the sea*, 1999, გვ. 61.

<sup>372</sup> განსაკუთრებით ეს იგრძნობოდა მე-19 საუკუნის ბოლო პერიოდში.

<sup>373</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 2004, გვ. 128.

<sup>374</sup> კონვენცია, მე-4 მუხლის 1-ლი პუნქტი.

<sup>375</sup> მაგ.: სირია, ტანზანია, ნიგერია, გაბონი. იხ. Gabonese Decree 002066/PR/MHCUCDM of 4 December 1992, 1-ლი მუხლი. Law No. 28; Internal Waters and Territorial Sea Limits of December 2003 of Sirya; Territorial Waters (Amendment) Act #1 of 1998 of Nigeria. ამ კანონით ნიგერიის ტერიტორიული ზღვის სიგანე 30 საზღვაო მილიდან 12 საზღვაო მილამდე შემცირდა. იხ. [http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1002&context=edwin\\_egede](http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1002&context=edwin_egede). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 15 ივლისს.

The Territorial Sea and Exclusive Economic Zone Act of Tanzania, 1989, მე-3.2 მუხლი, National legislation - DOALOS/OLA - United Nations. ხელმისაწვდომია:

[http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA\\_1989\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA_1989_Act.pdf).

უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 15 ივლისს.

<sup>376</sup> უნდა აღინიშნოს, რომ აშშ ყოველთვის ძალიან მკაცრად აპროტესტებდა ტერიტორიული ზღვის გადამეტებულ სიგანეს. ეს გამოიხატებოდა არა მარტო საპროტესტო ნოტების გაგზავნით, არამედ კონკრეტული მოქმედებებით, მათ შორის მოთხოვნილი ტერიტორიული ზღვის „გაზრდილ“ ფარგლებში სამხედრო მანევრების

აფრიკული სახელმწიფოებია. მიუხედავად იმისა, რომ ამ სახელმწიფოებს ერთნაირად ფართო ტერიტორიული ზღვა აქვთ გამოცხადებული, მათი მოთხოვნების საფუძველი და მიზნები ერთგვაროვანი არ არის. ზოგიერთი სახელმწიფო საზღვაო ტერიტორიის ღია ზღვისკენ გაზრდას ითხოვდა. შესაბამისად, ამგვარად გამოცხადებული ტერიტორიული ზღვა არის არა საიურისდიქციო ზონა, არამედ ტერიტორიული ზონა;<sup>377</sup> თუმცა არსებობს მეორე კატეგორია განცხადებებისა, როდესაც სახელმწიფოები ითხოვდნენ გაცილებით ფართო ტერიტორიულ ზღვას არა იმიტომ, რომ გაეზარდათ საზღვაო ტერიტორია, არამედ უზრუნველყვით ღია ზღვის კონკრეტული თავისუფლებებით, მაგალითად თევზჭერის, ექსკლუზიური სარგებლობა.<sup>378</sup> პირველ კატეგორიას უფრო აფრიკული ქვეყნები მიეკუთვნებიან, მეორე კატეგორიის პრაქტიკა კი სამხრეთამერიკული ქვეყნებისთვისაა უფრო დამახასიათებელი. დეტალურად სახელმწიფოთა პრაქტიკაზე ტერიტორიული ზღვის სივანის შესახებ იხ. №1 დანართში.

---

ჩატარებით. იხ. ზოგადად: J. Ashley Roach, Robert W. Smith, *United States responses to excessive maritime claims*, 2<sup>nd</sup> Ed., Martines Nijhoff Publishers, 1996, გვ. 157 და შემდგომ.

<sup>377</sup> იხ. S. Kvinikhidze, *Genesis and Development of the Exclusive Fishery Zones in the Law of the Sea (The Practice of States in relation to the Establishment of the Exclusive Fishery Zone)*, Publishing House “Universal”, 2009. გვ. 153 და შემდგომ.

<sup>378</sup> იქვე.



### 3. მშვიდობიანი გავლა ტერიტორიულ ზღვაში

როგორც წინა თავებში მოცემული განხილვებიდან ჩანს, დღეისათვის ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივი სტატუსისა და სივრცის თაობაზე მეტ-ნაკლებად მიღწეულია ერთგვაროვნება სახელმწიფოთა პრაქტიკაში. რაც შეეხება საკონვენციო დონეს, ეს საკითხები ერთმნიშვნელოვნად არის გადაწყვეტილი.

როდესაც სანაპირო სახელმწიფოს კანონებსა და საერთაშორისო ნორმებს შორის კოლიზიაზე საუბარი, უდავოა, რომ ტერიტორიულ ზღვაში გემების მშვიდობიანი გავლის უფლება დღემდე რჩება ერთ-ერთ ყველაზე წინააღმდეგობრივ საკითხად. ეს, როგორც შესავალშიც აღინიშნა, სხვადასხვა სუბიექტური თუ ობიექტური მიზეზით არის განპირობებული.

რამდენადაც, ავტორის ღრმა რწმენით, სახელმწიფოთა პრაქტიკის შეუსაბამობა გაეროს კონვენციის დებულებებთან, რაც გამოიხატება როგორც პირდაპირ უგულებელყოფით, ისე მათთვის ძალიან ფართო და ხანდახან სრულიად მოულოდნელი მნიშვნელობის მინიჭებით, სწორედ ამ ნორმების ჩამოყალიბების პროცესში იღებს სათავეს. მნიშვნელოვნად ჩაითვადა იმ გზის მიმოხილვა, რომელიც მშვიდობიანი გავლის უფლებამ გაიარა ჩამოყალიბების მომენტიდან დღემდე. ამასთან, ის ფაქტიც არის გასათვალისწინებელი, რომ ამ თემაზე ქართულ ენაზე არსებული სამეცნიერო ლიტერატურა ძალიან მწირია.

სხვადასხვა სახელმწიფო განსხვავებული გზით მიდიოდა მშვიდობიანი გავლის უფლების აღიარებისკენ და სწორედ მათმა განსხვავებულმა დამოკიდებულებამ განაპირობა პრაქტიკის მრავალფეროვნება და მხარეთა პოზიციების დაპირისპირება.

უპირველეს ყოვლისა, უნდა აღინიშნოს, რომ არა მთლიანად მშვიდობიანი გავლის ცნება იწვევდა აზრთა სხვადასხვაობას, არამედ კონკრეტული სახეობის გემებისთვის ასეთი უფლების მინიჭების საკითხი. თავდაპირველად ეს იყო სამხედრო გემები, შემდეგ მას დაემატა ატომური გემები და გემები, რომელთაც გადააქვთ მომწამვლელი და სხვა საშიში ნივთიერებები.

სწორედ ამ კატეგორიის გემებზე იქნება შეჩერებული ყურადღება წინამდებარე თავში, თუმცა, რა თქმა უნდა, ერთიანი სურათის შესაქმნელად თავად მშვიდობიანი გავლის ცნებაც იქნება განხილული.

საბოლოოდ, ისევე როგორც ტერიტორიული ზღვის სივრცის საკითხი, მშვიდობიანი გავლის პრობლემაც 1982 წლის კონვენციით იქნა მოწესრიგებული. ამ დოკუმენტის მიღებამ უდიდესი წვლილი შეიტანა ე.წ. *mare liberum/mare clausum*-ის დილემის გადაწყვეტაში, რამდენადაც ღია ზღვის თავისუფლების უზრუნველყოფა მნიშვნელოვანწილად არის დამოკიდებული ტერიტორიულ ზღვებში შეუფერხებელ ნაოსნობასთან.

#### ა. „მშვიდობიანი გავლის“ დოქტრინის ჩამოყალიბება სამართლებრივ აზროვნებაში

მიიჩნევა, რომ მშვიდობიანი გავლის უფლება, როგორც საჯარო სამართლის ელემენტი, უკვე არსებობდა წმინდა რომის იმპერიაში.<sup>379</sup> ალბერტიო ჯენტილიც კი, მიუხედავად იმისა, რომ ეწინააღმდეგებოდა თავისუფალი ზღვების დოქტრინას, აღიარებდა უცხოეთის გემებისთვის

<sup>379</sup> იხ. O'Connell/Sheares, *The International Law of the Sea*, ტ. I, გვ. 260.

მშვიდობიანი გავლის უფლებას, რაც მოიცავდა ტერიტორიულ ზღვაში შესვლასა და დატოვებასაც.<sup>380</sup> მოგვიანებით გროციუსმაც დაუჭირა მხარი მშვიდობიანი გავლის იდეას:

„საკამათო არ არის, რომ მას, ვისაც დაკავებული აქვს ზღვის ნაწილი, არ შეუძლია შეაფერხოს ნაოსნობა, რომელიც ხორციელდება იარაღისა და ბოროტი განზრახვის გარეშე.“<sup>381</sup>

ამ განმარტებიდან შეიძლება იმის დასკვნა, რომ გემის მშვიდობიანი გავლის უფლება პირდაპირ იყო დაკავშირებული ვაჭრობის უფლებასთან.

ანალოგიურად, სელდენიც კი არ უარყოფდა სავაჭრო გემებისთვის გავლის უფლების არსებობას.<sup>382</sup>

მშვიდობიანი გავლის თანამედროვე ცნების დამფუძნებლად მიიჩნევა ვატელი, რომელიც თავდაპირველად აცხადებდა, რომ „ეს მარგინალური ზღვები, რომლებიც ეკუთვნის ერს, არის მისი ტერიტორიის ნაწილი და მასში ნაოსნობა არ შეიძლება ნებართვის გარეშე“.<sup>383</sup> მაგრამ შემდეგ მან აღიარა, რომ „არ შეიძლება, გემებს კანონიერად ეთქვათ უარი ტერიტორიულ ზღვაში შესვლაზე, თუ მათი მიზანი მშვიდობიანია და ისინი ეჭვმიტანილები არ არიან, რადგან, ნებისმიერი მესაკუთრე ვალდებულია, უცხოელებს მისცეს გავლის უფლება, მიწაზეც კი, როდესაც არანაირი ზარალი ან საფრთხე არ მოსდევს ამას.“<sup>384</sup>

მშვიდობიანი გავლისა და სანაპირო ქვეყნის ზღვაზე სუვერენიტეტის საზღვრების დოქტრინები პარალელურად განვითარდა. სწორედ მე-19 საუკუნის 40-იან წლებს უკავშირდება თანამედროვე სახით მშვიდობიანი გავლის უფლების ჩამოყალიბება. ასევე, 12 საზღვაო მილის სიგანე ტერიტორიული ზღვის დადგენა ძალიან გაჭირდებოდა, რომ არა მშვიდობიანი გავლის უფლების აღიარება.

თუმცა ზემოთ მოყვანილი მაგალითებიდანაც ჩანს, რომ თავდაპირველად მშვიდობიანი გავლის უფლება მოიაზრებოდა მხოლოდ სავაჭრო გემებისთვის.

დღეისთვის საკონვენციო დონეზე აღიარებული მშვიდობიანი გავლის უფლების მთავარი ღირებულება ის არის, რომ იგი გარანტიას აძლევს ნებისმიერ საზღვაო თუ ზღვაზე გასასვლელის არმქონე სახელმწიფოს ნებისმიერი ტიპის გემს, სავაჭრო იქნება ის თუ სამხედრო, მიუხედავად ტერიტორიული ზღვის სიგანისა და იმისა, თუ რა სახის სუვერენიტეტს ახორციელებს სანაპირო ქვეყანა მასზე, ჰქონდეს ნაოსნობის საშუალება.<sup>385</sup>

## ბ. მშვიდობიანი გავლის ცნება

<sup>380</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 2004, გვ. 139

<sup>381</sup> *De Jure Belli ac Pacis*, 1649, თავი მე-3, გვ. 212. ციტირებულია: Ngantcha, *Right of Innocent passage and the Evolution of the International law of the Sea*, 1990. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ ინგლისური თარგმანიდან.

<sup>382</sup> *Mare Clausum*, მე-20 თავი.

<sup>383</sup> *Le droit des gens*, გვ. 248. ციტირებულია: Ngantcha, *Right of Innocent passage and the Evolution of the International law of the Sea*, 1990, გვ. 39. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ ინგლისური თარგმანიდან.

<sup>384</sup> იქვე.

<sup>385</sup> 1982 წლის კონვენცია, მე-17 მუხლი.

1982 წლის კონვენცია განსაზღვრავს ცალ-ცალკე, რა არის „გავლა“<sup>386</sup> და რა არის „მშვიდობიანი“.<sup>387</sup>

აღსანიშნავია რომ, კონვენციის თანახმად, გავლად ითვლება არ მარტო ტერიტორიული ზღვის გადაკვეთა შიდა წყლებში შეუსვლელად და გამოუსვლელად, არამედ შიდა წყლებში და ან რეიდებზე შესვლა და/ან გამოსვლა.<sup>388</sup> გავლა უნდა იყოს აუცილებლად უწყვეტი და სწრაფი.<sup>389</sup> თუმცა, 1982 წლის კონვენციის თანახმად, მშვიდობიანი გავლა მოიცავს არა მარტო აქტიურ გავლას, არამედ გაჩერებასა და ღუზაზე დადგომას, რამდენადაც ეს გამოწვეულია ჩვეულებრივი ნაოსნობით ან დაუძლეველი ძალის გარემოებებით, ან ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის, სხვა გემის ან ტვირთის გადარჩენის გამო.<sup>390</sup>

1982 წლის კონვენცია, იმეორებს რა ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ ჟენევის კონვენციის მე-14 მუხლის მე-4 პუნქტს, იძლევა მშვიდობიანი გავლის ნეგატიურ დეფინიციას. 1982 წლის კონვენციის მე-19 მუხლის 1-ლი პუნქტის თანახმად, „გავლა მანამდე არის მშვიდობიანი, სანამ იგი არ ხელყოფს სანაპირო ქვეყნის მშვიდობას, წესრიგსა და უსაფრთხოებას“.

განსხვავებით ჟენევის კონვენციისგან, 1982 წლის კონვენცია იძლევა ჩამონათვალს, თუ რომელი ქმედება შეიძლება ჩაითვალოს ქვეყნის მშვიდობის, წესრიგისა და უსაფრთხოებისთვის საფრთხის შემცველად. კერძოდ, ესენია:

1. ნებისმიერი სახით ძალის გამოყენების შესახებ მუქარა ან ძალის გამოყენება სანაპირო სახელმწიფოს სუვერენიტეტის, ტერიტორიული მთლიანობის ან პოლიტიკური დამოუკიდებლობის წინააღმდეგ, ან ნებისმიერი სხვა სახით გაეროს წესდებაში მოცემული საერთაშორისო სამართლის პრინციპებისა დარღვევით.

2. ნებისმიერი სახის იარაღის გამოყენებით სწავლება ან ვარჯიში.

3. ნებისმიერი საქმიანობა, რომლის მიზანია ინფორმაციის შეგროვება სანაპირო სახელმწიფოს თავდაცვის ან უსაფრთხოების საზიანოდ.

4. ნებისმიერი პროპაგანდა, რომელიც ხელყოფს სანაპირო სახელმწიფოს თავდაცვის ან უსაფრთხოების ინტერესებს.

5. ნებისმიერი საფრენი აპარატის ჩართვა, ჰაერში ასვლა ან გემბანზე მიღება.

6. ნებისმიერი სამხედრო მოწყობილობის ჩართვა, ჰაერში აწევა ან გემბანზე მიღება.

7. სანაპირო სახელმწიფოს საბაჟო, საგადასახადო, საემიგრაციო და სანიტარიული კანონებისა და წესების დარღვევით ნებისმიერი ტვირთისა და ვალუტის დატვირთვა ან გადმოტვირთვა, ფიზიკური პირის გემბანზე მიღება ან გემიდან გადმოსმა.

8. ზღვის გარემოს განზრახ და სერიოზული დაბინძურება ამ კონვენციის დებულებების საწინააღმდეგოდ.

9. ნებისმიერი თევზსაჭერი ქმედება.

10. სამეცნიერო-კვლევითი და საძიებო საქმიანობა.

<sup>386</sup> იქვე, მე-18 მუხლი.

<sup>387</sup> იქვე, მე-19 მუხლი.

<sup>388</sup> 1982 წლის კონვენციის მე-18(1) მუხლი.

<sup>389</sup> იქვე, მე-18(2) მუხლი.

<sup>390</sup> იქვე.

11. სანაპირო სახელმწიფოს კავშირგაბმულობისა და ელექტრონული სისტემების ან სხვა მოწყობილობებისა და ნაგებობების ფუნქციონირებისათვის ხელისშემშლელი ნებისმიერი ქმედება.

12. ნებისმიერი სხვა საქმიანობა, რომელიც მშვიდობიან გავლასთან უშუალოდ არ არის დაკავშირებული.<sup>391</sup>

თუმცა მშვიდობიანი გავლის უფლება არ ზღუდავს სანაპირო სახელმწიფოს საკანონმდებლო იურისდიქციას ასეთი გემების მიმართ, კერძოდ, სანაპირო სახელმწიფოს უფლება აქვს, მიიღოს კანონები და დაადგინოს წესები ნაოსნობისა და სანაოსნო საშუალებების, ასევე კაბელების, ზღვის ცოცხალი რესურსების, თევზჭერისა და სხვა საკითხების გარშემო.<sup>392</sup> მშვიდობიანი გავლის დროს ყველა გემი, მათ შორის სამხედრო ხომალდი, ვალდებულია, პატივი სცეს სანაპირო ქვეყნის კანონებსა და წესებს, მაგრამ სანაპირო სახელმწიფომ არ შეიძლება დააწესოს დისკრიმინაციული წესები გემის დროშის სახელმწიფოს ან გემის ტიპის მიხედვით.<sup>393</sup>

სანაპირო ქვეყანას არ აქვს უფლება, ხელი შეუშალოს გავლას, რომელიც არის მშვიდობიანი, გარდა 1982 წლის კონვენციით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.<sup>394</sup> თუმცა სანაპირო ქვეყანა უფლებამოსილია, აღკვეთოს გემის გავლა თავის ტერიტორიულ ზღვაში, რომელიც არ არის მშვიდობიანი, ან შეაჩეროს იგი, როდესაც ასეთი შეჩერება მნიშვნელოვანია უსაფრთხოების მიზნებისათვის.<sup>395</sup>

სანაპირო ქვეყნისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების შეჩერებაზე ნებართვის მინიჭების აუცილებლობა გარკვეულწილად აღიარებულ იქნა 1930 წლის ჰააგის კონფერენციაზე,<sup>396</sup> თუმცა ეს უფლება ოფიციალურად დადასტურებულ იქნა 1954 წლიდან, როდესაც ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ კონვენციის პროექტი პირველად განიხილა საერთაშორისო სამართლის კომისიამ.

კომისიამ მხედველობაში მიიღო ის გარემოება, რომ მშვიდობიანი გავლაც კი შეიძლება სახიფათო იყოს სანაპირო ქვეყნისათვის და, ამდენად, აღიარებულ იქნა სანაპირო ქვეყნის უფლება, უსაფრთხოების მიზნით შეაჩეროს მშვიდობიანი გავლის უფლება. 1982 წლის კონვენციამ უსაფრთხოების ფაქტორს დაუმატა იარაღის გამოცდის შემთხვევები, რომლებშიც სანაპირო ქვეყანა პირდაპირ ან არაპირდაპირ მონაწილეობს.<sup>397</sup> აუცილებელი მოთხოვნა ამ დროს არის შესაბამისი გადაწყვეტილების დადგენილი წესით გამოქვეყნება და განსაჯაროება. ასეთად, როგორც წესი, მიიჩნევა შეტყობინება გაეროს გენერალური მდივნის სახელზე, რომელიც შემდეგ თავად უზრუნველყოფს სანაპირო სახელმწიფოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილების გაეროცვლებას.<sup>398</sup>

<sup>391</sup> გაეროს კონვენციის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტი. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>392</sup> იხ. კონვენცია, 21-ე მუხლი.

<sup>393</sup> იქვე, 24-ე მუხლის მე-2 პუნქტი.

<sup>394</sup> იქვე, 24-ე მუხლი.

<sup>395</sup> იქვე, 25(3) მუხლი. რომელი გავლა არ არის მშვიდობიანი, დეტალურად ქვემოთ იქნება განხილული.

<sup>396</sup> League of Nations Publications N. 1930.V.7, Conference for the Codification of International Law, Final Act, Art. 5.

<sup>397</sup> 1982 წლის კონვენცია, 25-ე მუხლი.

<sup>398</sup> მაგ., იხ. გაეროში მექსიკის მუდმივმოქმედი წარმომადგენლის 2009 წლის 21 დეკემბრის მიმართვა გაეროს გენერალური მდივნის სახელზე. კონვენციის 25-ე მუხლის მე-

მშვიდობიანი გავლის პრინციპის უმნიშვნელოვანესი ელემენტია სანაპირო სახელმწიფოს ვალდებულება, არ შეაფერხოს თავის ტერიტორიულ ზღვაში უცხო ქვეყნის გემების გავლა.<sup>399</sup> სანაპირო სახელმწიფოს ერთ-ერთი უფლება, რომელიც ამ ვალდებულების უკან დგას, არის ის პირობა, რომ გავლა აუცილებლად უნდა შეესაბამებოდეს დადგენილ მოთხოვნებს.<sup>400</sup> სწორედ ეს ბალანსი უფლებებსა და ვალდებულებებს შორის უნდა იყოს მაქსიმალურად გამოყენებული სახელმწიფოების მიერ და არა ხელაღებით დროშის სახელმწიფოების კონკრეტული უფლებების უარყოფა ან პირიქით საკუთარი უფლებამოსილების გაუმართლებელი გაზრდა.

როგორც მშვიდობიანი გავლის პრინციპის ჩამოყალიბების ანალიზი აჩვენებს, უპირობო მშვიდობიანი გავლა სამხედრო გემებისთვის (და მოგვიანებით უკვე ბირთვული ან სხვა მომწამვლელი ნივთიერებების გადამზიდავი გემებისთვის) განხილვის პირველი დღიდანვე წინააღმდეგობრივი იყო.<sup>401</sup> როგორც წესი, სახელმწიფოები ეწინააღმდეგებოდნენ უპირობო მშვიდობიანი გავლის უფლების არსებობას, მაგრამ, საბოლოოდ, მაინც ასეთი გავლის პრინციპი იმარჯვებდა. თუმცა, მეორე მხრივ, ის სახელმწიფოებიც კი, რომლებიც თითქოსდა მომხრეების რიცხვში იყვნენ, საკუთარ კანონმდებლობაში, არცთუ იშვიათად, ტოვებდნენ მუხლებს, რომლებიც, თუ წინასწარ ნებართვას არა, შეტყობინებას მაინც ითხოვენ ამ კატეგორიის გემების მოძრაობისათვის ტერიტორიულ ზღვაში.<sup>402</sup>

რამდენადაც ნორმათა კოლიზია, როგორც შიდასამართლებრივსა და საერთაშორისო სამართლებრივს, ისე თავად სხვადასხვა საერთაშორისო ფორუმის მიერ მიღებულ საერთაშორისო ინსტრუმენტებს შორის, სწორედ სამხედრო და ატომური გემების მიერ მშვიდობიანი გავლის დროს იჩენს თავს ყველაზე ხშირად. ამდენად, ამ საკითხის დეტალური შესწავლა და ანალიზი იქნება მომდევნო ქვეთავების საგანი.

## გ. მშვიდობიანი გავლის უფლება სამხედრო გემებისთვის

სამხედრო გემებისათვის მშვიდობიან გავლასთან დაკავშირებით განსაკუთრებით პრობლემური იყო საკითხი, სჭირდებოდა თუ არა

3 პუნქტზე დაყრდნობით, ელჩი აცნობებს გენერალურ მდივანს მექსიკის მთავრობის გადაწყვეტილების შესახებ ტერიტორიულ ზღვაში 2010 წლის განმავლობაში სამხედრო სწავლებების ჩატარების შესახებ, რომელთა დროსაც შეჩერებული იქნება მშვიდობიანი გავლის უფლება ნებისმიერი გემისათვის. დეტალური კოორდინატები და ზუსტი ვადები მოცემულია მიმართვის დანართში. აღსანიშნავია, რომ კოორდინატებიცა და ვადებიც გაწერილია მთელი 2010 წლისთვის და იწყება 1 თებერვლიდან. როგორც მიმართვიდან ჩანს, მშვიდობიანი გავლის უფლების შეჩერება განპირობებულია ნაოსნობის უსაფრთხოების მოსაზრებით, სამხედრო სწავლებების გამო. და ბოლოს, ელჩი სთხოვს გენერალურ მდივანს განცხადებისა და მისი დანართის სათანადო წესით გამოქვეყნებას. (სრული ტექსტი იხ. გაეროს ოფიციალურ ვებგვერდზე: <http://www.un.org/Depts/los>) ამით სახელმწიფო ამოწურავს თავის ვალდებულებას მშვიდობიანი გავლის შესახებ მიღებული გადაწყვეტილების გამოქვეყნების თაობაზე.

<sup>399</sup> გაეროს კონვენციის 24-ე მუხლი. ამის თაობაზე დეტალურად იხ. ქვემოთ. გვ. 90 და შემდგომ.

<sup>400</sup> იქვე, მე-17 მუხლი.

<sup>401</sup> იხ. დეტალურად ქვემოთ, გვ. 69 და შემდგომ.

<sup>402</sup> იხ. №2 დანართი.

სამხედრო გემს წინასწარი შეტყობინების გავზავნა და თანხმობის მიღება სანაპირო ქვეყნისაგან. წინააღმდეგობამ თავი იჩინა იმ მომენტიდან, როგორც კი დაიწყო საკითხის საერთაშორისო დონეზე სამართლებრივი მოწესრიგების მცდელობა. მხარეები ამტკიცებდნენ, რომ სამხედრო გემის გავლას აქვს განსხვავებული ფუნქციური დატვირთვა სავაჭრო გემის გავლასთან შედარებით და იგი არღვევს სანაპირო ქვეყნის სუვერენიტეტს.<sup>403</sup> სამხედრო გემების სამართლებრივი სტატუსის გადაწყვეტის პრობლემა პირველად წამოიჭრა 1856 წლის პარიზის დეკლარაციის მიღების შემდეგ.<sup>404</sup> სწორედ ამ დეკლარაციაში გაიმიჯნა სამხედრო გემები სხვა სახის გემებისაგან და ეს გააკეთა *მახემ*, მშვიდობიანი გავლის უფლების იდეის ავტორმა. მისთვის ასეთი უფლების განხორციელება დაკავშირებული იყო კომერციულ ნაოსნობასთან და არაფერი ჰქონდა საერთო სამხედრო გემებთან.<sup>405</sup> მაგალითად, *ჟიდელი* ამტკიცებდა, რომ უცხო ქვეყნის სამხედრო გემების გავლა ტერიტორიულ ზღვაში არის არა უფლება, არამედ თმენის ვალდებულება.<sup>406</sup>

*ჩრდილოეთ ატლანტიკის სანაპიროს თევზჭერის* არბიტრაჟში [1910] აშშ-ის სახელმწიფო მდივანი *ელიუ რუტი* გამოდიოდა სამხედრო გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მინიჭების წინააღმდეგ და ამტკიცებდა, რომ „სამხედრო გემს არ შეუძლია გავიდეს ტერიტორიულ ზღვაში, რადგან იგი საფრთხეს ქმნის; სავაჭრო გემს კი შეუძლია, რადგან იგი არ ქმნის საფრთხეს.“<sup>407</sup> საგულისხმოა, რომ ასეთ განცხადებას საუკუნის დასაწყისში აკეთებდა იმ სახელმწიფოს სახელმწიფო მდივანი, რომელიც 60 წლის შემდეგ გახდა სამხედრო გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უპირობო უფლების მინიჭების ერთ-ერთი ყველაზე აქტიური დამცველი.<sup>408</sup>

1926 წლის ერთა ლიგის საერთაშორისო სამართლის პროგრესული კოდიფიკაციის შესახებ კონვენციის პროექტის მე-12 მუხლში ჩაიწერა, რომ „სამხედრო გემების მიერ თავისუფალი ნაოსნობის უფლება შეიძლება გახდეს სანაპირო სახელმწიფოების სპეციალური მოწესრიგების საგანი.“<sup>409</sup> ხოლო ჰარვარდის სამართლის სკოლის საერთაშორისო სამართლის კვლევის მასალებში აღინიშნა, რომ „...არ არსებობს არანაირი მიზეზი საომარი გემების მშვიდობიანი გავლის თავისუფლებისათვის. უფრო მეტიც, საომარი გემების გავლამ სხვა სახელმწიფოთა ნაპირების ახლოს, ასევე მიმდებარე ზღვებში საომარი გემების ყოფნამ, წინასწარი შეტყობინების გარეშე, შეიძლება გამოიწვიოს გაურკვეველობა მაშინაც კი, როდესაც ისინი ტრანზიტულად გადიან.“<sup>410</sup>

საერთაშორისო სამართლის ასოციაციის 34-ე კონფერენციაზე მიღებული ტექსტის თანახმად: „ყველა ქვეყნის გემებს, კერძოს თუ საჯაროს, აქვთ უფლება, თავისუფლად გაიარონ ტერიტორიულ წყლებში,

<sup>403</sup> იხ. ქვემოთ მოცემული მსჯელობები.

<sup>404</sup> იხ. Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 1999, გვ. 21.

<sup>405</sup> D.P.O'Connell. *The International Law of the Sea*, გვ. 275 და შემდეგ.

<sup>406</sup> G. Gidel, *Le Droit international public de la Mer*, 1932, ტ. 3, გვ. 284.

<sup>407</sup> North Atlantic Coast Fisheries Arbitration, Proceedings [1912], *Digest of International Law*, ტ. I, გვ. 646. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>408</sup> იხ. ქვემოთ, აშშ-ისა და სსრკ-ის დაპირისპირება. გვ. 80.

<sup>409</sup> League of Nations Committee of Experts, 1926 Draft Convention.

<sup>410</sup> Harvard Law School Research in International law, 1929, გვ. 295, ციტირებულია: Corfu Channel case (UK vs. Albania), ICJ Reports 4, 1949, Dissenting Opinion by Judge Krylov, გვ. 74. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

მაგრამ ექვემდებარებიან იმ სახელმწიფოს მიერ მიღებულ წესებს, რომლის ტერიტორიულ ზღვაშიც ისინი გადიან, იმ პირობით, რომ ასეთი წესები არ დაარღვევენ ამ კონვენციაში მოცემულ არცერთ დებულებას.<sup>411</sup>

ყველა ზემოსხენებულმა პოზიციამ თავი ერთად მოიყარა 1930 წლის ჰააგის საკოდიფიკაციო კონფერენციაზე, სადაც სამხედრო გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლების ქონა-არქონის საკითხი პირველად საჯაროდ უნივერსალურად განიხილეს. საბედნიეროდ, ამ კონფერენციაზე მეცნიერების მიერ გამოთქმული მოსაზრებები დადებითად მიიღეს მთავრობებმა.<sup>412</sup> როგორც მთავრობების მიერ მოსამზადებელი კომიტეტის კითხვარზე პასუხებიდან გამომჩნდა, მხარეები ერთსულოვანნი იყვნენ იმაში, რომ სამხედრო გემის გავლისა და ღუზაზე დადგომის მოწვევრიგება დაშვებული იყო სანაპირო სახელმწიფოს მხრიდან. მთავარ პრობლემას ქმნიდა ის, თუ როგორ ესმოდათ სახელმწიფოებს სიტყვა „მოწვევრიგება“.<sup>413</sup> ყველაზე ვრცელი პასუხი შეეძეთს ჰქონდა შედგენილი – იგი ამტკიცებდა, რომ არცერთი განმარტება სწორი არ იყო, და „მოწვევრიგება“ ნიშნავდა სამხედრო გემების იმავე წესებისთვის დამორჩილებას, რომლებსაც სანაპირო სახელმწიფო იყენებდა სავაჭრო გემებისთვის.<sup>414</sup> ამით, ფაქტობრივად, შეეძეთმა აღიარა სამხედრო გემებისთვის უპირობო მშვიდობიანი გავლის უფლების არსებობა, რის შედეგადაც მოსამზადებელმა კომიტეტმა ასეთი პროექტი შეიმუშავა:

*„სანაპირო სახელმწიფომ უნდა აღიაროს თავის ტერიტორიულ წყლებში უცხო ქვეყნის სამხედრო გემების მშვიდობიანი გავლის უფლება, მათ შორის, წყალქვეშა ნაგებობისა, რომლებიც წყლის ზედაპირზე ნაოსნობენ.*

*სანაპირო სახელმწიფოს შეუძლია მიიღოს წესები, რომლებიც განსაზღვრავენ ასეთი გავლის პირობებს, მაგრამ, წინასწარი ნებართვის მოთხოვნის უფლების გარეშე.*

*სანაპირო სახელმწიფოს შეუძლია, მიიღოს თავის ტერიტორიულ წყლებში უცხო ქვეყნის სამხედრო გემების ღუზაზე დადგომის მომწვევრიგებელი ნორმები, მაგრამ არ შეუძლია აკრძალოს ღუზაზე დადგომა გემის დაზიანების ან უბედური შემთხვევის დროს.*

*უცხო ქვეყნის ტერიტორიულ წყლებში სამხედრო გემებმა პატივი უნდა სცენ ადგილობრივ კანონებსა და წესებს. არჩევის ნებისმიერი შემთხვევა უნდა ეცნობოს კაპიტანს: თუ ის ვერ შეძლებს მიღებული შეტყობინების შესრულებას, გემს შეიძლება მოეთხოვოს, დატოვოს ტერიტორიული წყლები.“<sup>415</sup>*

თუმცა ჰააგის კონფერენციაზე ასეთ ფორმულირებას სერიოზული წინააღმდეგობა გაუწიეს ამერიკის შეერთებული შტატებისა და რუმინეთის დელეგაციებმა. აშშ-ის წარმომადგენლის აზრით, მშვიდობიანი გავლის უფლება, როგორც უფლება, არ ვრცელდებოდა სამხედრო გემებზე; ხოლო რუმინეთის წარმომადგენლის განცხადებით: „უცხო სამხედრო გემის გავლას სახელმწიფოს ტერიტორიულ წყლებში, თუ წინასწარ არ არის

<sup>411</sup> International law Association 34 Conference, 1926, გვ. 225. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>412</sup> იხ. O'Connell, *the Law of the Sea*, 1980, ტ. I, გვ. 124.

<sup>413</sup> League of Nations Publications N. 1930.V.7, Conference for the Codification of Interbnational Law, Final Act,

<sup>414</sup> League of Nations Publications N. 1930.V.7, Conference for the Codification of Interbnational Law, Final Act, მე-12 მუხლი.

<sup>415</sup> იქვე მე-13 მუხლი. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

*შეტყობინებული, შეუძლია წარმოქმნას ზიანის წყარო... განსაკუთრებით, თუ გემი იმ სახელმწიფოს დროშის ქვეშ დაცურავს, რომელთანაც სანაპირო სახელმწიფოს არ აქვს დამყარებული დიპლომატიური ურთიერთობები.*<sup>416</sup>

ჰააგის კონვენციის დასკვნითი აქტის მე-12 და მე-13 მუხლები დებატებზე მიღწეული კომპრომისის ანარეკლი იყო. კერძოდ, მართალია, როგორც ზოგადი წესი, სანაპირო სახელმწიფოს არ უნდა აეკრძალა თავის ტერიტორიულ ზღვაში უცხო ქვეყნის სამხედრო გემის მშვიდობიანი გავლა და არ უნდა მოეთხოვა წინასწარი შეტყობინება ან ნებართვის აღება, მაგრამ უფლება ჰქონდა, დაედგინა ასეთი გავლის პირობები.<sup>417</sup> ხოლო, თუ უცხო ქვეყნის სამხედრო გემი ტერიტორიულ ზღვაში გავლის დროს არ შეასრულებდა სანაპირო სახელმწიფოს მიერ დადგენილ წესებს და ყურად არ იღებდა მოთხოვნას ამ წესების შესრულებაზე, სანაპირო სახელმწიფოს შეეძლო მოეთხოვა ასეთი გემისთვის თავისი ტერიტორიული ზღვის დატოვება.

როგორც შემდგომი მსჯელობიდან გამომდინარე, ამ დებულებამ მცირეოდენი ცვლილებით მოაღწია თანამედროვეობამდე, ჯერ ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ 1958 წლის კონვენციის და შემდგომ უკვე 1982 წლის კონვენციის სხვადასხვა მუხლის სახით.

დიდი ხნის განმავლობაში მხოლოდ ჰააგის კონვენციის დასკვნითი აქტი და შემდგომ საერთაშორისო სასამართლოს მიერ კორფუს არხის საქმეზე გამოტანილი გადაწყვეტილება იყო სამხედრო გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მინიჭების მომწესრიგებელი ნორმები. საკითხის ხელახლა განხილვა დაიწყო საერთაშორისო სამართლის კომისიის მიერ 1954 წელს, რაც, საბოლოოდ, შემდგომში UNCLOS I-ზე ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ კონვენციის მიღებით დასრულდა, 1958 წელს.

1958 წლის უენევის კონვენციამდე უმეტესი სახელმწიფოები მოითხოვდნენ სამხედრო გემებისათვის წინასწარი ნებართვის მინიჭებას მშვიდობიანი გავლისათვის, მიუხედავად ჰააგის კონვენციის დასკვნითი აქტის მე-12 მუხლში გაკეთებული ჩანაწერისა.

მართალია, უენევის 1958 წლის კონვენციის შემდგომ პერიოდში სიტუაცია შეიცვალა, ძირითადი სურათი მაინც ისეთი დარჩა, რომ დიდი საზღვაო სახელმწიფოები ცდილობდნენ, მოეპოვებინათ, რაც შეიძლება მეტი, მოძრაობის თავისუფლება თავიანთი სამხედრო გემებისათვის, ხოლო ნაკლებად განვითარებული საზღვაო სახელმწიფოები ცდილობდნენ, რაც შეიძლება მეტად, შეეზღუდათ ეს უფლება სამხედრო გემებისათვის, რათა დაეცვათ თავიანთი სანაპიროს უსაფრთხოება.

1989 წლის 23 სექტემბერს ჯექსონ ჰოლში ხელი მოეწერა ერთობლივ საბჭოთა კავშირ-აშშ-ის დეკლარაციას მშვიდობიანი გავლის უფლებასთან დაკავშირებული საერთაშორისო სამართლის ნორმების ერთგვაროვანი განმარტების შესახებ.

მიუხედავად იმისა, რომ აშშ-მა და ყოფილმა სსრკ-მა ხანგრძლივი და სრულიად ურთიერთსაწინააღმდეგო გზა განვლეს მშვიდობიანი გავლის უპირობო უფლების აღიარება-არაღიარებასთან დაკავშირებით, მათ მაინც მიაღწიეს შეთანხმებას ამ უფლების ერთგვაროვანი განმარტების თაობაზე.

<sup>416</sup> იქვე.

<sup>417</sup> იქვე, მე-12 მუხლი.



კერძოდ, 1989 წელს ხელი მოეწერა აშშ-სსრკ-ის ერთობლივ დეკლარაციას მშვიდობიანი გავლის მომწესრიგებელი საერთაშორისო სამართლის ნორმების ერთგვაროვანი განმარტების შესახებ.<sup>418</sup>

იმ დროისათვის ამ ორი სახელმწიფოს პოლიტიკური წონისა და მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ამ დეკლარაციის გავლენა ძალიან დიდი იყო, თუმცა მას სავალდებულო ძალა არ ჰქონდა არაწევრი სახელმწიფოებისათვის.<sup>419</sup>

მიუხედავად ამ დეკლარაციის უდიდესი მნიშვნელობისა, დაახლოებით 45-ამდე ქვეყანა, საქართველოს ჩათვლით,<sup>420</sup> მოითხოვს სამხედრო გემებისათვის წინასწარ შეტყობინებას და/ან წინასწარი ნებართვის მოპოვებას ტერიტორიულ ზღვაში გასავლელად;<sup>421</sup> ამავე დროს, არის ქვეყნები, რომელთა დამოკიდებულება სამხედრო გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მინიჭების საკითხთან, ბუნდოვანია;<sup>422</sup> და ბოლოს, ქვეყნები, რომლებიც სრულიად განსხვავებულ პრაქტიკას მისდევენ ამ საკითხთან დაკავშირებით, მაგალითად: ეკვადორი ნებისმიერი ტიპის გემისათვის მოითხოვს წინასწარ წერილობით ნებართვას მშვიდობიანი გავლის განხორციელებისათვის, ნიკარაგუა მარტო სავაჭრო გემებს ანიჭებს მშვიდობიანი გავლის ნებართვას, ხოლო ჰონდურასი, მექსიკა და ურუგვაი მხოლოდ ნაცვალებების საფუძველზე უშვებენ ასეთ უფლებას.<sup>423</sup> თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ, როგორც მოსალოდნელი იქნებოდა, ასეთი მოთხოვნები სერიოზულ წინააღმდეგობას აწყდება დიდი საზღვაო

<sup>418</sup> იხ. დაწვრილებით ქვემოთ.

<sup>419</sup> Churchill and Lowe 'The law of the sea', 3<sup>rd</sup> Ed. 1999, გვ. 86.

<sup>420</sup> იხ. დეტალები ქვემოთ, №1 დანართში.

<sup>421</sup> ამ ქვეყნებს მიეკუთვნებიან: ალჟირი, ანტიგუა და ბარბუდა, ბანგლადეში, ბარბადოსი, ჩინეთი, დანია, ინდოეთი, პაკისტანი, პოლონეთი, კორეის რესპუბლიკა, შვედეთი, უკრაინა, არაბეთის გაერთიანებული საემიროები, ეკვადორი, გრენადა, გვინეა, ირანი, მალდივის რესპუბლიკა, მალტა, მავრიკია, მაინმარი, ომანი, კორეა, სენტ-ვინსენტი და გრენადინი, სეიშელის რესპუბლიკა, სომალი, შრი-ლანკა, სუდანი, სირია, იემენი. ინფორმაცია მომზადებულია შემდეგ წყაროებზე დაყრდნობით: The law of the sea: national legislation on the sea, the right of innocent passage and the contiguous zone (1995) და გაეროს ოფიციალურ საიტზე განთავსებული ინფორმაცია [http://www.un.org/Depts/los/referenc\\_files/status2002.pdf](http://www.un.org/Depts/los/referenc_files/status2002.pdf) (უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 ივნისს). მაგალითად, კამბოჯის სახელმწიფო საბჭოს დეკრეტის თანახმად, უცხოურ სამხედრო გემებს წინასწარი ნებართვის მიღება სჭირდება ტერიტორიულ ზღვაში შესვლამდე. თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ აშშ არ აღიარებს ამ მოთხოვნას. იხ. DoD 2005 1-M. Summary of Claims. Cambodia. გვ. 90. ანალოგიური მოთხოვნა არის დაფიქსირებული სამხედრო გემებისათვის სიერა-ლეონეს საზღვაო ზონების (დაარსების) შესახებ 1996 წლის დეკრეტში. Sierra Leone: The Maritime Zones (Establishment) Decree, 1996, Article 5.2. არაბეთის გაერთიანებული საემიროების კანონმდებლობით, სამხედრო გემებს მშვიდობიანი გავლის განსახორციელებლად სჭირდებათ წინასწარ ნებართვის მოპოვება, მაშინ, როცა ატომური გემები მხოლოდ გაფრთხილებით უნდა შემოიფარგლონ. არაბეთის გაერთიანებული საემიროების საზღვაო ზონების დელიმიტაციის შესახებ 1993 წლის 17 ოქტომბრის №19 ფედერალური კანონის მე-5 მუხლი. იხ. National Legislation – DOALOS/OLA- United Nations. დეტალური სქემა მოცემულია №1 დანართში.

<sup>422</sup> ასეთი ქვეყნებია, მაგალითად: ალბანეთი, ავსტრალია, ბაჰამა, ბელგია, ბრუნეი, კამბოჯა, კანადა, კუბა, კვიპროსი, ეკვიპტე, გაბონი, განა, საბერძნეთი, ისლანდია, ირლანდია, ისრაელი, იტალია, იაპონია, ლატვია, ლიბანი, მალაიზია, ნორდერლანდები, ახალი ზელანდია, პანამა, პორტუგალია, საუდის არბეთი, ტრინიდადი და ტობაგო, ვენესუელა, რუსეთი და სხვა. იხ. იქვე.

<sup>423</sup> იქვე.

სახელმწიფოების მხრიდან.<sup>424</sup> სტატისტიკის განხილვისას გასათვალისწინებელია, რომ ბევრი სახელმწიფოსთვის, რომელიც კონვენციისგან განსხვავებულ რეჟიმს ადგენს სამხედრო გემების მშვიდობიანი გავლის უფლებასთან დაკავშირებით, მხოლოდ უკანასკნელ დეკადაში შევიდა იგი ძალაში<sup>425</sup> და, შესაბამისად, მოსალოდნელია, რომ უახლოეს მომავალში მათი შიდა კანონმდებლობაც, ასევე პრაქტიკაც შეიცვლება კონვენციური რეჟიმის სასარგებლოდ.<sup>426</sup>

თუმცა სახელმწიფოების მიერ გაეროს კონვენციისადმი გაკეთებული განცხადებები დიდი ოპტიმიზმის საფუძველს არ იძლევა ამ მხრივ.<sup>427</sup> მართალია, 1982 წლის კონვენცია არ უშვებს დათქმების გაკეთებას,<sup>428</sup> მაგრამ 310-ე მუხლი უშვებს კონვენციის ხელმოწერის, რატიფიცირების ან მასთან შეერთების დროს განცხადების ან დეკლარაციის გაკეთების შესაძლებლობას, და, როგორც წესი, სახელმწიფოები სარგებლობენ ამ უფლებით. ეს განცხადებები ან დეკლარაციები, ჩვეულებრივ, რამდენიმე საკითხის გარშემო კეთდება და მათგან ყველაზე ხშირად სწორედ სამხედრო და/ან ატომური გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლებაზე. საინტერესოა, რომ დეკლარაციაში თავის პოზიციას აფიქსირებენ როგორც კონკრეტული გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უპირობო უფლების მოწინააღმდეგეები, ისე მომხრეებიც.<sup>429</sup> ამასთან, საყურადღებოა, რომ, ხშირ შემთხვევაში, სახელმწიფოები შემოიფარგლებიან არა მშრალი განცხადებით, არამედ ისინი ასაბუთებენ კიდევ საკუთარ პოზიციას, რაც განსაკუთრებით საინტერესოა და იძლევა პრობლემის კონკრეტული სახელმწიფოს თვალთახედვიდან დანახვის საშუალებას. ამასთან, შესაძლებელია, სახელმწიფომ თავისი პოზიციის განსამტკიცებლად ან ძალიან ფართო არგუმენტაცია გამოიყენოს, ან იმდენად თავისუფალი ინტერპრეტირება გაუკეთოს კონკრეტულ მუხლებს, რომ კონვენციის საერთო სულისკვეთებასთან საერთო არაფერი ჰქონდეს. თუმცა, კიდევ ერთხელ, ეს უფრო საინტერესოს ხდის ამ განცხადებებს, სახელმწიფოთა პრაქტიკისა და, კონკრეტულად, სამხედრო და/ან ატომური გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მათეული განმარტების შესასწავლად და სათანადო დასკვნების გამოსატანად.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს არც კონვენციის დამტკიცების და არც მასთან შეერთების შესახებ ნოტის გაგზავნის დროს არ გაუკეთებია არანაირი განცხადება, მათ შორის სამხედრო და ატომური გემების ტერიტორიულ ზღვაში გავლისთვის შეტყობინებისა და ნებართვის მოთხოვნის თაობაზე, მიუხედავად იმისა, რომ ტერიტორიული მთლიანობის

<sup>424</sup> მათ შორისაა: გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკა, დიდ ბრიტანეთი, ნიდერლანდები და აშშ.

<sup>425</sup> მაგ., ესტონეთი კონვენციის წევრი გახდა მხოლოდ 2005 წელს, ნიკარაგუა – 2000 წელს.

<sup>426</sup> ამის მტკიცების საფუძველს იძლევა სირიის მაგალითი ტერიტორიული ზღვის დელიმიტაციის საკითხთან დაკავშირებით. იხ. №1 დანართი.

<sup>427</sup> იხ. №2 დანართი.

<sup>428</sup> მუხლი 309.

<sup>429</sup> ინფორმაცია ამოღებულია გაეროს ოფიციალური საიტიდან. [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm#Algeria%20Upon%20signature](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Algeria%20Upon%20signature). მონაცემები მოცემულია 2010 წლის 1 ივნისის მდგომარეობით. დეტალურად იხილეთ II დანართში.

პრობლემის წინაშე უკვე იდგა ქართული სახელმწიფო.<sup>430</sup> ამდენად, გაშვებულ იქნა შანსი, საერთაშორისო დონეზე, ყველასთვის ხელმისაწვდომად, გაკეთებულიყო განმარტება მშვიდობიან გავლაზე საქართველოში მოქმედი წესების თაობაზე. რეალობა კი ისეთია, რომ საქართველოში მოქმედი რეჟიმი უცნობია დანარჩენი სახელმწიფოებისათვის, რადგან არცერთ მეტ-ნაკლებად სერიოზულ გამოცემაში საქართველო ან საერთოდ არ არის შეტანილი, ან ღიად არის დატოვებული შესაბამისი გრაფა.<sup>431</sup>

ანუ, სახელმწიფოთა საკანონმდებლო ბაზისა და კონვენციის შესაბამის მუხლებზე მათ მიერ გაკეთებული განცხადებებისა თუ დეკლარაციის შესწავლის შემდეგ სურათი იმგვარია, რომ, მიუხედავად გაეროს საზღვაო კონფერენციებზე გაწეული ძალისხმევისა და სხვადასხვა სახელმწიფოს ინდივიდუალური თუ ერთობლივი მცდელობებისა, სახელმწიფოთა პრაქტიკამ, უცხო ქვეყნის სამხედრო გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მინიჭების საკითხთან დაკავშირებით, ერთგვაროვნებას ვერ მიაღწია, თუმცა გარკვეულ წარმატებაზე შეიძლება საუბარი.

**დ. საბჭოთა კავშირის პოლიტიკა მშვიდობიანი გავლის რეჟიმთან დაკავშირებით და მისი მნიშვნელობა სამხედრო გემების მიერ ამ უფლების განხორციელების საქმეში**

ყოფილი საბჭოთა კავშირის პრაქტიკის ცალკე ქვეთავად გამოტანა და უფრო დეტალური განხილვა განპირობებულია რამდენიმე მიზეზით. პირველ რიგში, აშშ-ის მსგავსად, დროის გარკვეულ პერიოდში სსრკ-მა მკვეთრად შეცვალა თავისი დამოკიდებულება უცხო ქვეყნების სამხედრო გემების მიერ მშვიდობიანი გავლის უფლების განხორციელებასთან დაკავშირებით. თუმცა მსგავსება აქ ორი ქვეყნის პრაქტიკას შორის მთავრდება. ამ სახელმწიფოს გავლენა სამხედრო და ატომური გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის სანებართვო უფლების ჩამოყალიბებაში საკმაოდ მნიშვნელოვანია. ამასთან, სწორედ აშშ-ისა და სსრკ-ის ერთობლივი დეკლარაცია „მშვიდობიანი გავლის უფლების ერთგვაროვანი განმარტების შესახებ“ არის საკითხის უნიფიცირებისაკენ გადადგმულ ერთ-ერთ ბოლო უმნიშვნელოვანესი ნაბიჯი. და ბოლოს, საქართველოს საზღვაო

<sup>430</sup> ეს არის, სწორედ, გარკვეული კატეგორიის გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის სანებართვო სისტემის დაწესების არგუმენტაცია. იხ., დაწვრილებით, ქვემოთ, გვ 101 და შემდგომ.

<sup>431</sup> მაგ. იხ. R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The law of the sea*, 1999, Manchester University Press, Appendix 1; David Freestone, Richard Barnes and David M Ong (Ed.) *The law of the Sea, Progress and Prospects*, 2009, Oxford University Press, გვ. 354-356; Haijiang Yang “*Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the territorial Sea*”, Springer, 2006, გვ. 131-137. აღსანიშნავია, რომ ზემოხაზოვლილ გამოცემებში მონაცემები აღებულია გაეროს ოფიციალური ვებგვერდიდან ან საზღვაო სამართლის ბიულეტენიდან. თავად გაეროს ვებგვერდზე, რომელიც დათმობილი აქვს წვერი სახელმწიფოების მიერ ტერიტორიულ ზღვასთან დაკავშირებით გაკეთებულ განცხადებებს ან კანონმდებლობას, აღნიშნულია, რომ საქართველოს კანონში „საზღვაო სივრცის შესახებ“ იმპლემენტირებულია 1982 წლის კონვენციის დებულებები, მაგრამ, სამწუხაროდ, ინგლისურენოვანი ვერსია არ არის ხელმისაწვდომი და ამიტომ ვერ ფლობენ დეტალურ ინფორმაციას. იხ. [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf).

სივრცეების მომწესრიგებელ კანონმდებლობაზე დიდია ყოფილი სსრკ-ის კანონმდებლობისა და სამართლებრივი აზროვნების გავლენა.<sup>432</sup> და თუ არ იქნა შესწავლილი პრობლემის ფესვები, ძალიან ძნელია მისი გადაწყვეტის ეფექტური გზების მოძიება.

როგორც ზემოთ არის აღნიშნული, სსრკ-ის პრაქტიკა აშშ-ის პოლიტიკის სარკისებური ანარეკლი იყო. თუ აშშ მე-20 საუკუნის დასაწყისში გამოდიოდა სამხედრო გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მინიჭების წინააღმდეგ<sup>433</sup> და თავისი პოზიცია მკვეთრად შეცვალა II მსოფლიო ომის შემდეგ, მნიშვნელოვანი სამხედრო ძალაუფლების მოპოვებისა და განმტკიცების პარალელურად, სსრკ-მა პირიქით, სამხედრო ზესახელმწიფოს სტატუსის მოპოვების შემდეგ უფრო გაამკაცრა მშვიდობიანი გავლის წესები საკუთარ ტერიტორიულ ზღვებში. კერძოდ, ის მოითხოვდა, დადგენილიყო სპეციალური წესები ტერიტორიულ ზღვაში სამხედრო გემების გავლისათვის. თუმცა მანამდე, 1920-30-იანი წლების საბჭოთა კანონმდებლობა სრულად შეესაბამებოდა იმ დროისათვის მოქმედ ჩვეულებითი სამართლის ნორმებს მშვიდობიან გავლასთან დაკავშირებით და უშვებდა უპირობო მშვიდობიანი გავლის უფლებას, როგორც სავაჭრო, ისე სამხედრო გემებისათვის საბჭოთა კავშირის ტერიტორიულ ზღვაში.<sup>434</sup> კერძოდ, სსრკ სახელმწიფო საზღვრის შესახებ 1927 წლის დეკრეტით განსაზღვრული დროებითი წესებით, რაც გაგრძელდა 1931 წლის 28 მარტის დეკრეტით, სამხედრო გემებს წინასწარი ნებართვა სჭირდებოდათ მხოლოდ საბჭოთა კავშირის პორტებში შესვლისათვის და არა ტერიტორიულ ზღვაში გავლისათვის.<sup>435</sup> ეს მოსაზრება განმტკიცებული იყო მაშინდელ საბჭოთა იურისტების ნაშრომებში. კერძოდ, *მ.ი. შეპტოვიცკი* 1936 წელს აღნიშნავდა, რომ ნებართვა მხოლოდ სსრკ-ის შიდა წყლებში შესასვლელად იყო საჭირო,<sup>436</sup> ხოლო *გ. ნ. დურდენევსკიმ* 1947 წელს კიდევ უფრო განამტკიცა ეს მოსაზრება, როცა წერდა, რომ: „უცხო ქვეყნის სამხედრო გემებს ასევე აქვთ უფლება, გაიარონ ტერიტორიულ წყლებში,<sup>437</sup> წინასწარი ნებართვის მიღების გარეშე და, შესაბამისად, გავლასთან დაკავშირებით წინასწარი შეტყობინების გაკეთების გარეშე... სახელმწიფოთა პრაქტიკა აჩვენებს, რომ მშვიდობიან პერიოდში სახელმწიფოები, ზოგადად, არ ხელყოფენ მათ ტერიტორიულ წყლებში უცხო ქვეყნების სამხედრო გემების გავლას.“<sup>438</sup> ამის პარალელურად, უკვე უშუალოდ II მსოფლიო ომის დაწყებამდე, მთელი რიგი საბჭოთა მეცნიერებისა იწყებდნენ იმის მტკიცებას, რომ, მართალია, ზოგადად აღიარებული საერთაშორისო ნორმა არ იყო, მაგრამ იკვეთებოდა პოზიცია, უცხო ქვეყნის სამხედრო გემებს მოეპოვებინათ სანაპირო სახელმწიფოსაგან წინასწარი ნებართვა მათ ტერიტორიულ წყლებში გასავლელად.<sup>439</sup> ეს პოზიცია კიდევ უფრო განმტკიცდა მოსამართლე *კრილოვის* მოსაზრებებში

<sup>432</sup> იხ. დეტალურად ქვემოთ, გვ. 106 და შემდგომ.

<sup>433</sup> იხ. დეტალები ზემოთ, გვ. 73.

<sup>434</sup> W.E. Butler 'Innocent Passage and the 1982 Convention: The Influence of Soviet Law and Policy', *American Journal of International Law*, Vol. 81, 1987, გვ. 331.

<sup>435</sup> იქვე.

<sup>436</sup> М. Я. Шептовицкий, *Морское Право*, 1936, გვ. 51.

<sup>437</sup> აქ და შემდგომ იგულისხმება „ტერიტორიული ზღვა“.

<sup>438</sup> В. Н. Дурденевский, С. Б. Крилов, «Международное Право», 1947, გვ. 257. *თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.*

<sup>439</sup> მაგ., А. Д. Кеилин, П.П. Виноградов, *Морское Право*, 1939.

II მსოფლიო ომის შემდეგომ პერიოდში. კერძოდ, თავის განსხვავებულ მოსაზრებაში „კორფუს არხის“ საქმეში იგი ამტკიცებდა, რომ „ერთი სახელმწიფოს კუთვნილი სამხედრო გემის მიერ მეორე სახელმწიფოს ტერიტორიულ წყლებში მშვიდობიანი გავლის საკითხი არ არის მოწესრიგებული კონვენციით. 1930 წლის ჰააგის საერთაშორისო სამართლის საკოდიფიკაციო კონფერენციაზე ჩაიშალა მცდელობა, მოეწესრიგებინათ ტერიტორიული წყლების რეჟიმი. სახელმწიფოთა პრაქტიკა ამ საკითხთან დაკავშირებით შორს არის ერთგვაროვნებისაგან და შეუძლებელია იმის თქმა, რომ ამასთან დაკავშირებით არსებობს საერთაშორისო ჩვეულება. მხოლოდ გაფანტული წყაროები გვაქვს – საერთაშორისო ასოციაციათა მოსაზრებები, ცნობილი ავტორიტეტების დოქტრინები და ა.შ.“<sup>440</sup> უფრო მეტიც, იგი იშველიებს აშშ-ის სახელმწიფო მდივან ე. რუტის მიერ წარმოთქმულ სიტყვას ჩრდილოეთ ატლანტიკის სანაპიროს თევზჭერის არბიტრაჟში.<sup>441</sup>

სსრკ მინისტრთა საბჭოს 1960 წლის სახელმწიფო საზღვრის შესახებ დადგენილებით განსაზღვრული იყო, რომ საბჭოთა კავშირის ტერიტორიულ ზღვებში შესასვლელად უცხოეთის სამხედრო გემებს უნდა განეხორციელებინათ პროცედურა, რათა შესვლამდე 30 დღით ადრე მოეპოვებინათ ამის უფლება.<sup>442</sup> ამ დადგენილებით შეიცვალა 1931 წლის სტატუტი და დამატებით შემოღებულ იქნა წესები თევზსაჭერი გემების მშვიდობიანი გავლის უფლებისთვის. სამხედრო გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლებასთან დაკავშირებით საბჭოთა მიდგომას იზიარებდნენ სოციალისტური ბანაკის სხვა სახელმწიფოებიც. მათ ეს დამოკიდებულება გამოხატეს კიდევ ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ ჟენევის 1958 წლის კონვენციის ხელმოწერისას, რატიფიკაციისას, ან მიერთების დროს გააკეთეს დათქმა 23-ე მუხლზე, რომ სამხედრო გემების ტერიტორიულ ზღვაში მოძრაობისათვის ისინი დაადგენდნენ სპეციალურ პროცედურას.<sup>443</sup> ეს პოზიცია გაგრძელდა შემდგომში UNCLOS III-ზე, როდესაც სოციალისტური ბლოკის პოზიცია დააფიქსირა უკრაინის სსრ-ის წარმომადგენელმა, რომლის თანახმადაც, ჟენევის კონვენციაში მოცემული მშვიდობიანი გავლის უფლება საჭიროებდა უფრო დეტალურ განმარტებას და აუცილებელი იყო ამ საკითხთან დაკავშირებით სანაპირო სახელმწიფოს კანონებისა და წესების შესრულების საკითხის განმარტება.<sup>444</sup> ხოლო მე-11 სესიაზე რუმინეთმა, მაროკომ, ფილიპინებმა, პანამამ და სხვა სახელმწიფოებმა შეიტანეს წინადადება კონვენციის პროექტის 21-ე მუხლში (მშვიდობიანი გავლასთან დაკავშირებით სანაპირო სახელმწიფოს კანონები და წესები) ცვლილებების შეტანის შესახებ, კერძოდ, სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიულ წყლებში სამხედრო გემის შესვლისათვის წინასწარი ნებართვის ან შეტყობინების მოთხოვნაზე. თუმცა აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ბლოკების სახელმწიფოებმა გაიაზრეს კონვენციაში

<sup>440</sup> Corfu Channel case (UK vs. Albania), ICJ Reports 4, 1949, Dissenting Opinion by Judge Krylov, გვ. 74. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>441</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 73.

<sup>442</sup> მე-8 მუხლი.

<sup>443</sup> მაგ., ბელორუსიის სსრ, ბულგარეთი, რუმინეთი, უკრაინის სსრ და სხვ. [http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=UNTSOnline&tabid=2&mtdsg\\_no=XXI-1&chapter=21&lang=en#Participants](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=UNTSOnline&tabid=2&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&lang=en#Participants). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 1 ივნისს.

<sup>444</sup> Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Documents, გვ. 252-253.

მოცემული მყიფე ბალანსის დაცვის აუცილებლობა, უარყვეს ეს ცვლილებები და მუხლი შენარჩუნებულ იქნა პირვანდელი სახით.<sup>445</sup>

საბჭოთა კავშირმა კონვენციის მუხლების შეტანა საკუთარ კანონმდებლობაში უფრო ადრე დაიწყო, ვიდრე კონვენცია გაიხსნა ხელმოსაწერად. კერძოდ, 1982 წლის 24 ნოემბერს სსრკ-ის უმაღლესმა საბჭომ მიიღო კანონი სახელმწიფო საზღვრის შესახებ, რომელიც ძალაში შევიდა 1983 წლის 1 მარტს.<sup>446</sup> მან შეცვალა 1960 წლის დებულება. საბჭოთა კანონი უშვებდა სამხედრო გემების შესვლას ტერიტორიულ ზღვაში წინასწარი გაფრთხილებისა და უფლებამოსილების გარეშე, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ეს გემი გამოიყენებდა ნაოსნობისათვის დადგენილ საზღვაო დერეფნებს.<sup>447</sup> ასეთი საზღვაო ხაზების ზუსტი ჩამონათვალი გამოაქვეყნა მინისტრთა საბჭომ. ამ გარემოებამ გამოიწვია სერიოზული ინციდენტი საბჭოთა და შეერთებული შტატების სამხედრო ხომალდების მონაწილეობით. 1986 წლის 10 მარტს აშშ-ის ორი სამხედრო გემი – “Yortown“ და “Caron“ – შევიდა შავ ზღვაში, თურქეთის სრუტეების გავლით. ამერიკის მხრიდან ეს მიიხეოდა შავ ზღვაში წელიწადში ორ-სამჯერ ე.წ. „დროშის ჩვენების“ პოლიტიკის გაგრძელებად. 13 მარტს, დღის 11:11 სთ.-ზე ეს გემები შევიდნენ სსრკ-ის ტერიტორიულ ზღვაში, ყოველგვარი შეტყობინებისა და წინასწარი ნებართვის გარეშე, გაემართნენ ყირიმის ნახევარკუნძულის სამხრეთის მიმართულებით, მიუახლოვდნენ სანაპიროს დაახლოებით 6 საზღვაო მილის მანძილზე და საბჭოთა ტერიტორიულ ზღვაში მთლიანობაში 2 სთ. და 21 წთ. დაყვეს. მათ გაეგზავნათ შეტყობინება ტერიტორიული ზღვის დაუყოვნებლივ დატოვების შესახებ, რაც გემებმა მიიღეს, მაგრამ არ შეასრულეს. მის შემდგომ საბჭოთა მხარემ თავის საზღვაო და საჰაერო შეიარაღებული ძალები მოიყვანა საბრძოლო მზადყოფნაში. ინციდენტს დიდი რეზონანსი მოჰყვა. იგი სსრკ-ის მხრიდან შეფასდა როგორც პროვოკაცია, რადგან შავი ზღვის ამ მონაკვეთში არ არსებობდა სანაოსნო ხაზები და ტერიტორიული ზღვის გადაკვეთის ერთადერთი მიზანი მხოლოდ პორტებში შესვლა შეიძლებოდა ყოფილიყო, რაც, რა თქმა უნდა, არ განხორციელებულა. აღსანიშნავია, რომ საბჭოთა მხარე აპროტესტებდა მხოლოდ გემების მიერ ტერიტორიული ზღვის „უკანონოდ“ გადაკვეთას და არა მათ საქმიანობას იმ ზონაში. თუმცა თავად ამერიკული პრესა აღნიშნავდა, რომ აშშ-ის სამხედრო გემები აღჭურვილი იყვნენ მოსასმენი აპარატებით და სადაზვერვო საქმიანობას ეწეოდნენ სსრკ-ის ნაპირთან ახლოს. ასეთი ქმედება კი პირდაპირ ითვლება მშვიდობიანი გავლის დარღვევად, კონვენციის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტის (c) ქვეპუნქტის თანახმად.<sup>448</sup>

საბოლოოდ ინციდენტს შედეგად მოჰყვა 1989 წლის 23 სექტემბერს ჯექსონ ჰოლში, ვაიომინგი, „მშვიდობიანი გავლის უფლებასთან დაკავშირებული საერთაშორისო სამართლის ნორმების ერთგვაროვანი განმარტების შესახებ“ ერთობლივი საბჭოთა კავშირ-აშშ-ის დეკლარაციის მიღება, რომელმაც, როგორც ზემოთ არის აღნიშნული, მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა უპირობო მშვიდობიანი გავლის მომხრეთა პოზიციების განმტკიცებაში.

<sup>445</sup> იქვე.

<sup>446</sup> Ведомости СССР, № 48, 1982.

<sup>447</sup> მე-13 მუხლი.

<sup>448</sup> W.E. Butler, *Innocent Passage and the 1982 Convention: The Influence of Soviet Law and Policy*, American Journal of International Law, ტ. 81, 1987, გვ. 342-345.

დეკლარაციას დიდი მნიშვნელობა აქვს ასევე კონკრეტული პუნქტების ინტერპრეტირებისათვის. კერძოდ, მხარეების მიერ ერთგვაროვანი განმარტება შეეხებოდა შემდეგ საკითხებს:

*საკანონმდებლო ბაზა.*<sup>449</sup> ტერიტორიულ ზღვაში უცხო ქვეყნის გემების მშვიდობიანი გავლის მომწესრიგებელი საერთაშორისო სამართლის ნორმები მოცემულია საზღვაო სამართლის შესახებ 1982 წლის კონვენციის II ნაწილის მე-3 განყოფილებაში.

*რომელ გემებზე ვრცელდება ეს უფლება.*<sup>450</sup> ნებისმიერი გემი, სამხედრო გემების ჩათვლით, მიუხედავად მათი ტვირთისა, შეიარაღებისა და ძრავისა, სარგებლობენ, საერთაშორისო სამართლის თანახმად, ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის უფლებით, წინასწარი შეტყობინების ან ნებართვის გარეშე.

*არამშვიდობიანი ქმედებების ჩამონათვალი.*<sup>451</sup> 1982 წლის კონვენციის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტში მოცემული ჩამონათვალი ქმედებებისა, რომლებიც არ შეიძლება ჩაითვალოს მშვიდობიანად, ამომწურავია. ტერიტორიულ ზღვაში გემის გავლა, თუ იგი არ მონაწილეობს არცერთ ამ ქმედებაში, მშვიდობიანია.

*სანაპირო სახელმწიფოს უფლებები მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში მყოფი გემის მიმართ.*<sup>452</sup> თუ სანაპირო სახელმწიფო მიიჩნევს, რომ კონკრეტული გავლა არ არის მშვიდობიანი, მან ამის შესახებ უნდა აცნობოს გემს და განმარტოს, რატომ მიიჩნევს, რომ მისი გავლა არ ატარებს მშვიდობიან ხასიათს და უნდა მისცეს გემს საშუალება, განმარტოს თავისი მოქმედებები ან გამოასწოროს ისინი გონივრულად მოკლე ვადებში. ამას გარდა, სანაპირო სახელმწიფოს უფლება აქვს, მიიღოს კანონები და წესები 1982 წლის კონვენციის 21-ე-23-ე და 25-ე მუხლების შესაბამისად, რომლებიც სავალდებულოა შესასრულებლად მისი ტერიტორიული ზღვის გადამკვეთი მსურველი გემებისთვის. ეს კანონები და წესები, მათ შორის, მოიცავს მოთხოვნას, გემებმა ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის დროს გამოიყენონ ის სანაოსნო ხაზები და მოძრაობის გამყოფი სქემები, რომლებიც დადგენილია ნაოსნობის უსაფრთხოების მიზნებისათვის. იმ რაიონებში, სადაც ასეთი ხაზები და გამყოფი სქემები არ არის დადგენილი, გემები მაინც ინარჩუნებენ მშვიდობიანი გავლის უფლებას.

მიუხედავად ზემოთქმულისა, სანაპირო სახელმწიფოების მიერ მიღებულ ასეთ კანონებსა და წესებს არ შეუძლიათ ჰქონდეთ იმგვარი ეფექტი, რომ ფაქტობრივად აკრძალონ ან შეზღუდონ მშვიდობიანი გავლის უფლება, როგორც ეს არის მოცემული 1982 წლის კონვენციაში.

*სამხედრო გემების მიერ მშვიდობიანი გავლის წესების დარღვევის შედეგები.*<sup>453</sup> თუ სამხედრო გემი ჩართულია ისეთ საქმიანობაში, რომელიც არღვევს სანაპირო სახელმწიფოს მიერ ზემონახსენებ კანონებსა და წესებს, ან გავლას არამშვიდობიანს ხდის და ასეთი ქმედებები არ გამოსწორდება სანაპირო სახელმწიფოს თხოვნისთანავე, მაშინ ამ უკანასკნელს შეუძლია მოსთხოვოს სამხედრო გემს მისი ტერიტორიული ზღვის დატოვება, რაც ამ უკანასკნელმა დაუყოვნებლივ უნდა შეასრულოს.

<sup>449</sup> 1-ლი პუნქტი.

<sup>450</sup> მე-2 პუნქტი.

<sup>451</sup> მე-3 პუნქტი.

<sup>452</sup> მე-4-მე-6 პუნქტები.

<sup>453</sup> მე-7 პუნქტი.

უთანხმოების გადაწყვეტა.<sup>454</sup> სანაპირო და დროშის სახელმწიფოების მიერ უფლებების განხორციელებისათვის ზიანის მიუყენებლად გემის ტერიტორიულ ზღვაში გავლის კონკრეტულ შემთხვევასთან დაკავშირებული უთანხმოებები უნდა გადაწყდეს დიპლომატიური არხებით, ან სხვა შეთანხმებული ღონისძიებებით.

#### ე. ატომური გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მინიჭება

რადიოაქტიური და სხვა ზესახიფათო ტვირთების გადამზიდავი გემებისათვის ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის უფლების შეზღუდვა, ძირითადად, ორი გზით ხორციელდება: პირველი – ეს არის წინასწარი შეტყობინების/ნებაართვის მოთხოვნა და მეორე – გავლის აკრძალვა.

ორივე შემთხვევა განიხილება ქვემოთ, როგორც სანაპირო, ისე გადამზიდავი ქვეყნების პოზიციიდან, სათანადო არგუმენტებისა და კონტრარგუმენტების ანალიზით.

როდესაც საუბარია რადიოაქტიური და სხვა ზესახიფათო/ზემომწამვლელი ნივთიერებების საზღვაო გადაზიდვებზე, ერთი მხრივ, კონვენციურ ნორმებსა და, მეორე მხრივ, სახელმწიფოთა პრაქტიკას შორის კონფლიქტის ჭრილში, მიზანშეწონილად ჩაითვალა იაპონიის მაგალითის შესწავლა და მისი განზოგადება სხვა სახელმწიფოების მიმართ. ასეთი მიდგომა განაპირობა იმ გარემოებამ, რომ დღეისათვის იაპონია ბირთვული მასალების უდიდესი მიმღები სახელმწიფოა<sup>455</sup> და სწორედ ბირთვული მასალების ევროპა-იაპონიის მიმართულებით განხორციელებული გადაზიდვების პარალელურად და მასთან მიმართებით ყალიბდება სახელმწიფოთა პრაქტიკაც. უპირველეს ყოვლისა, უნდა განისაზღვროს, რომელი გემები განეკუთვნებიან ატომურ გემებს. წინამდებარე თავში აქცენტები გაკეთდება არა მარტო იმ გემებზე, რომლებიც მუშაობენ ბირთვულ საწვავზე, არამედ უფრო მეტად იმ გემებზე, რომელთაც გადააქვთ ბირთვული მასალები და სხვა სახიფათო და მომწამვლელი ნივთიერებები. აღსანიშნავია, რომ ბირთვული მასალების საზღვაო გადაზიდვებმა წარმოშვა დაპირისპირება საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციის მიერ დადგენილ რეჟიმსა და გარემოსდაცვით საერთაშორისო სამართალში ჩამოყალიბების პროცესში მყოფ ჩვეულებითი სამართლის „გამაფრთხილებელ პრინციპს“ (ე.წ. *“precautionary principle”*) შორის.<sup>456</sup>

მიუხედავად იმისა, რომ ატომური გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლება არასდროს ყოფილა ერთგვაროვანი და უპირობო,<sup>457</sup> უკანასკნელ ათწლეულებში, როდესაც ბირთვული მასალების საზღვაო გადაზიდვების მოცულობა და მნიშვნელობა საგრძნობლად გაიზარდა, საკითხი უსერიოზულესი დებატებისა და, შეიძლება ითქვას, დაპირისპირების მიზეზიც გახდა.

<sup>454</sup> მე-8 პუნქტი.

<sup>455</sup> Jon M. Van Dyke, *The Evolution and International Acceptance of the Precautionary Principle*, D.D. Caron and H.N. Scheiber (Eds.), *Bringing New Law to Ocean Waters*, Martinus Nijhoff, 2004, მე-15 თავი, გვ. 368.

<sup>456</sup> Jon Van Dyke *Sea Shipment of Japanese Plutonium under International Law. Ocean Development and International Law*, 402.

<sup>457</sup> იხ. სახელმწიფოთა პრაქტიკა, 466-ე სქოლიო, ქვემოთ.



მთავარი კითხვა, რომელიც ამ დროს წამოიჭრება, არის შემდეგი: რა უფრო მნიშვნელოვანი და უფრო დაცული სიკეთეა თანამედროვე საერთაშორისო სამართალში: ნაოსნობის თავისუფლება თუ ზღვის გარემოს დაცვა შესაძლო ბირთვული დაზიანებისაგან, რომელსაც ყველასთვის სავალალო შედეგები შეიძლება მოჰყვეს?

ამ კითხვაზე პასუხის გაცემა შეუძლებელია იმის განსაზღვრის გარეშე, აქვს თუ არა სანაპირო სახელმწიფოს უფლება, აკრძალოს თავის ტერიტორიულ ზღვაში (და არამარტო<sup>458</sup>) ბირთვული მასალების გადაზიდვა, თუ შესაბამისი გემები ვერ ან არ ასრულებენ გამაფრთხილებელი პრინციპის მოთხოვნებს.

ამისათვის კი აუცილებელია არა მარტო სახელმწიფოთა პრაქტიკის შესწავლა ბირთვული მასალების გადაზიდვასთან დაკავშირებით (ამ დროს ერთმანეთს უპირისპირდება ტვირთის მფლობელი/მიმღებისა და სანაპირო სახელმწიფოების ინტერესები), არამედ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციისა<sup>459</sup> და ატომური ენერჯის საერთაშორისო სააგენტოს<sup>460</sup> (შემდგომში „სააგენტო“) პრაქტიკა.

შემდგომში UNCLOS III-მა გაითვალისწინა სანაპირო სახელმწიფოების ზრუნვა მათი საზღვაო გარემოს შესაძლო ბირთვული დაზიანებისაგან დაცვისათვის და კონვენციამ მშვიდობიანი გავლის განსხვავებული წესი დაადგინა ატომური გემებისა თუ სხვა სახიფათო ნივთიერებების გადამზიდავი გემებისათვის. კერძოდ, მათ სანაპირო სახელმწიფოს მოთხოვნისთანავე, მის შიდა წყლებში ან ტერიტორიულ ზღვაში ყოფნის დროს უნდა წარუდგინონ სრული დოკუმენტაცია ბორტზე არსებული სახიფათო ნივთიერებების შესახებ და მათი მოძრაობა უნდა ემთხვეოდეს სანაპირო ქვეყნის მიერ დადგენილ საზღვაო საზღვებს.<sup>461</sup>

მაგრამ ამ შემთხვევაშიც არანაირი წინასწარი შეტყობინება და უფლების მოპოვება არ არის გათვალისწინებული კონვენციის მიხედვით. ამის მიუხედავად, არის ქვეყნები, რომლებიც მოითხოვენ წინასწარ შეტყობინებას, ან ნებართვასაც კი, ატომური გემებისაგან<sup>462</sup>. ამის ძირითად მიზეზად მოჰყავთ ის ფაქტი, რომ გავლა მშვიდობიანია მანამ, სანამ ის არ

<sup>458</sup> როგორც ქვემოთ განხილული მაგალითებიდან ჩანს, ეს შეზღუდვა შეიძლება განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაზეც გავრცელდეს.

<sup>459</sup> IMO საზღვაო საკითხებში ყველაზე კომპეტენტური საერთაშორისო ორგანიზაციაა. იგი გაეროს სპეციალიზებული სააგენტოა, შედგება 169 წევრი სახელმწიფოსა და 3 ასოცირებული წევრისგან. საზღვაო საკითხებში მისი კომპეტენციის შესახებ აღნიშნულია 1948 წლის 6 მარტის კონვენციაში საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის შესახებ. იხ. [www.imo.org](http://www.imo.org). ასევე იხ. 1982 წლის კონვენცია, სადაც ხშირია მითითებები კომპეტენტურ საერთაშორისო ორგანიზაციაზე (მაგ.: 23-ე, 41-ე, 53-ე, მე-60 მუხლები და სხვ.). სწორედ IMO იგულისხმება ამ საერთაშორისო ორგანიზაციაში, თუ კონკრეტულად სხვა რომელიმე ორგანიზაცია არ არის მითითებული.

<sup>460</sup> როგორც ბირთვული მასალების მაკონტროლებელი მთავარი საერთაშორისო ორგანიზაცია.

<sup>461</sup> იხ. კონვენციის 22-ე მუხლი.

<sup>462</sup> კანადა, ჯიბუტი, ლიბია, მალტა, პაკისტანი, პორტუგალია და გაერთიანებული არაბული საემიროები ითხოვენ წინასწარ შეტყობინებას; ეგვიპტე, გვინეა, ირანი, მალაიზია, ომანი, საუდის არაბეთი, თურქეთი და იემენი ითხოვენ წინასწარ ნებართვას; არგენტინა, პაიტი, სპილოს ძეგლის სანაპირო, ნიგერია, ფილიპინები და ვენესუელა ატომურ გემებს საერთოდ არ ანიჭებს ასეთ უფლებას. ინფორმაცია მომზადებულია შემდეგ წყაროებზე დაყრდნობით: The law of the sea: national legislation on the sea, the right of innocent passage and the contiguous zone. at: [http://www.un.org/Depts/los/referenc\\_files/status2002.pdf](http://www.un.org/Depts/los/referenc_files/status2002.pdf). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 ივნისს.

ხელყოფს სანაპირო ქვეყნის მშვიდობას, წესრიგსა და უსაფრთხოებას, ატომური გემი კი თავისთავად არის ასეთი საფრთხის მატარებელი.

პირველი სერიოზული დაპირისპირება დაიწყო 1992 წელს, როდესაც იაპონიამ, საფრანგეთმა და გაერთიანებულმა სამეფომ დაიწყეს დიდი ოდენობით ბირთვული მასალების საიდუმლო გადაზიდვები.<sup>463</sup> როგორც კი ამ გადაზიდვებზე ინფორმაციამ გაჟონა მასობრივი ინფორმაციის საშუალებებში, სავარაუდო სანაპირო სახელმწიფოებს შორის დაიწყო სერიოზული პროტესტი ასეთი გადაზიდვების წინააღმდეგ, მათ წყლებში წინასწარი შეტყობინებისა და ნებართვის გარეშე.<sup>464</sup>

სახელმწიფოთა უმეტესობა უარს ამბობდა ასეთი გავლისათვის მშვიდობიანი უფლების მინიჭებაზე, ძირითადად, იმის მომიზეზებით, რომ ბირთვული მასალების საზღვაო გადაზიდვების არსებული უსაფრთხოების ზომები არ პასუხობდა გამაფრთხილებელი პრინციპების მოთხოვნებს, რაც, მშვიდობიან გავლასთან შედარებით, ახალი დოქტრინაა გარემოსდაცვით სამართალში.<sup>465</sup>

მაგრამ უნდა აღინიშნოს, რომ ეს არ იყო კონფლიქტი მხოლოდ საერთაშორისო სამართლის სხვადასხვა დოქტრინას შორის, ეს ასევე იყო სერიოზული დაპირისპირება გადამზიდავი და სანაპირო სახელმწიფოების ეროვნულ უსაფრთხოებას შორის. ერთი მხრივ, გადამზიდავ სახელმწიფოებს აქვთ უსაფრთხოების ინტერესი ბირთვული მასალების გადაზიდვების გასაიდუმლოებასთან დაკავშირებით, მომატებული მეკობრეობისა და ტერორიზმის საფრთხეების გათვალისწინებით და, მეორე მხრივ, სანაპირო სახელმწიფოების უსაფრთხოების ინტერესები განპირობებულია მათი გარემოსადმი მომატებული საფრთხეებით. ორივე ეს უფლება დაცულია სხვადასხვა რეგიონალური თუ უნივერსალური საერთაშორისო ხელშეკრულებით.<sup>466</sup> რაზედაც ქვემოთ უფრო დეტალურად იქნება საუბარი.

პირველი გემი, რომელიც სანაპირო სახელმწიფოების სერიოზულ წინააღმდეგობას წააწყდა, იყო “Akatsuki Maru”, რომელსაც 1992 წელს

<sup>463</sup> იხ. Dyke, J. V. (1993). Sea Shipment of Japanese Plutonium under International Law. *Ocean Development and International Law*, 399-400.

<sup>464</sup> იხ. Dixon, D. B. (2006). Transnational Shipments of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage? *Transnational Law and Policy*, 16, 74.

<sup>465</sup> J.V. Dyke Sea Shipment of Japanese Plutonium under International Law. *Ocean Development and International Law*, 398.

<sup>466</sup> იხ. მაგ.: კონვენცია ბირთვული მასალების ფიზიკური დაცვის შესახებ, 1979 წლის 26 ოქტომბერი (ძალაში შევიდა 1987 წლის 8 თებერვალს), მე-6 მუხლი (ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე: <http://f40.iaea.org/worldatom/Documents/Infcircs/Others/inf274r1.shtml>); ბაზელის კონვენცია სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილების კონტროლზე, 1989 წლის 22 მარტი; ბამაკოს კონვენცია სახიფათო ნარჩენების აფრიკაში იმპორტის აკრძალვისა და მათი აფრიკის ფარგლებში ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებასა და მართვაზე კონტროლის შესახებ, 1991 წლის 29 იანვარი (ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე:

[http://http://www.ecolex.org/ecolex/en/treaties/treaties\\_fulltext.php?docnr=3025&language=en](http://http://www.ecolex.org/ecolex/en/treaties/treaties_fulltext.php?docnr=3025&language=en)); ვაიგანის კონვენცია ფორუმის კუნძულის ქვეყნებში სახიფათო და რადიოაქტიური ნარჩენების იმპორტის აკრძალვისა და სამხრეთ წყნარი ოკეანის რეგიონში სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებისა და მართვის კონტროლის შესახებ, 1995 წლის 1 სექტემბერი (ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე: [http://www.ban.org/library/waigani\\_treaty.html](http://www.ban.org/library/waigani_treaty.html)).

საფრანგეთიდან იაპონიაში მიჰქონდა 1,7 ტონა პლუტონიუმი.<sup>467</sup> ბევრმა სახელმწიფომ აუკრძალა მას საკუთარ წყლებში შესვლა,<sup>468</sup> უფრო მეტიც, ამ რეისიდან მოკლე ხანში კარიბის ზღვის კუნძულოვანმა სახელმწიფოებმა მიიღეს დეკლარაცია პლუტონიუმის გადაზიდვაზე, რომლის თანახმადაც აკრძალეს ბირთვული მასალების ნებისმიერი გადაზიდვა კარიბის ზღვაში და რეგიონი გამოაცხადეს „ატომისაგან თავისუფალ ზონად“.<sup>469</sup>

მართალია, იაპონია ამტკიცებდა, რომ სანაპირო სახელმწიფოების აკრძალვა გემის გავლაზე ეწინააღმდეგებოდა თანამედროვე საერთაშორისო სამართლით დადგენილ ნორმებს, საბოლოოდ, გემმა მაინც თავი შეიკავა არათუ სანაპირო სახელმწიფოების ტერიტორიულ ზღვაში გავლისგან, არამედ განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონასაც კი გვერდი აუარა, მცირე გამონაკლისების გარდა.<sup>470</sup> თუმცა იაპონიამ დაადასტურა, რომ აპირებდა, სულ მცირე, 30 ტონა პლუტონიუმის გადაზიდვას მომავალ წლებში.

უფრო დრამატულად განვითარდა ბრიტანულ გემ *Pacific Pintail*-ის მოგზაურობა საფრანგეთიდან იაპონიაში 1995 წელს. იმის გამო, რომ კარიბის აუზის ქვეყნებს ეს ტერიტორია უკვე გამოცხადებული ჰქონდათ ატომისგან თავისუფალ ზონად და ლათინური ამერიკის ქვეყნებმა უარი განუცხადეს გემს ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიან გავლაზე,<sup>471</sup> ასევე სხვა სახელმწიფოთა მოელმა რიგმაც აუკრძალა გემს მათ განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაში გავლა,<sup>472</sup> იგი იძულებული გახდა, უარი ეთქვა პანამის არხში გავლაზე და აერჩია კონცხის გზა, მაგრამ მძიმე სანავიგაციო პირობების გამო, ჩილის განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის მშვიდ ზღვას შეაფარა თავი. საპასუხოდ, ჩილის სანაპირო დაცვა გემს სამხედრო ძალის გამოყენებით დაემუქრა. თუმცა, იმის გამო, რომ ბირთვული მასალით დატვირთული გემის წინააღმდეგ იარაღის გამოყენება სრულიად გაუმართლებელი იქნებოდა, მუქარა შეიცვალა და მას პროპელერის დაზიანებით დაემუქრნენ. შედეგად, გემი იძულებული გახდა, დაეტოვებინა ჩილის განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა და გასულიყო ღია ზღვაში, სადაც ნასნობისთვის სახიფათო გარემო იყო. თუმცა ჩილის მხარე თავის ქმედებას იმით ამართლებდა, რომ ზღვის გარემოს დაცვის ვალდებულება უპირატესია მშვიდობიანი გავლის უფლებაზე.<sup>473</sup> ეს განცხადება არა მარტო

<sup>467</sup> Plutonium Shipment Leaves France for Japan, N.Y. Times, 1992 წლის 8 ნოემბერი, ციტირებულია: Dixon, D. B. (2006). Transnational Shipments of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage? *Transnational Law and Policy*, 16, 76.

<sup>468</sup> მათ შორის: ჩილე, პორტუგალიამ, სამხრეთ აფრიკამ, მალაიზიამ და არგენტინამ. იქვე. აქ გასათვალისწინებელია, რომ რეისი გასაიდუმლოებული იყო, ანუ არანაირი წინასწარი ოფიციალური შეტყობინება, სავარაუდოდ, სატრანზიტო სახელმწიფოებს არ მიუღიათ.

<sup>469</sup> იხ. კარიბელების გაერთიანების პრეს რელიზი №89/1992, ციტირებულია: Barbara Kwiatkowska & Alfred Soons (1994). *Plutonium Shipments - A Supplement. Ocean Development and International Law*, 424-425.

Yang, H. (2005). *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*. Hamburg: Springer.

<sup>470</sup> Dixon, D. B. (2006). Transnational Shipments of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage? *Transnational Law and Policy*, 16, 76.

<sup>471</sup> მათ შორის ურუგვაიმაც.

<sup>472</sup> ბრაზილია, ჩილე, არგენტინა, სამხრეთ აფრიკის რესპუბლიკა და სხვ.

<sup>473</sup> ჩილის საზღვაო ადმინისტრაციის 1995 წლის 16 მარტის რეზოლუცია 12600/76, ციტირებულია: J.V. Dyke, 27 *Ocean Developments and International Law*, 1996, 387.

საერთაშორისო სამართლის კუთხით არის სადავო და, როგორც ქვემოთ მოყვანილი განხილვიდან ჩანს, ასეთი კატეგორიულობის საფუძველს არ იძლევა მოქმედი საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმები,<sup>474</sup> ჩილის ქმედება დიდი საფრთხის შემცველი იყო და პირდაპირი რისკის ქვეშ აყენებდა გემს, რომელსაც დიდი ოდენობით ბირთვული ნარჩენები გადაჰქონდა, ანუ ის საფრთხე, რომლის ასაცილებლაც იყო მიმართული ჩილის ხელისუფლების მცდელობა, თავად შეიძლებოდა გამხდარიყო ასეთი საფრთხის წარმოშობის წყარო. ამის მაგალითად გემი “Prestige”-ც საკმარისია.<sup>475</sup>

რა თქმა უნდა, თუ გემმა ისეთი ნივთიერებები ჩამარხა ტერიტორიულ ზღვაში, რომლებიც აკრძალულია INF-ის კოდექსით,<sup>476</sup> ეს გახდება მშვიდობიანი გავლის აკრძალვის მიზეზი, მაგრამ ატომური გემის

<sup>474</sup> ჩილის მხარე თავის არგუმენტებს ამყარებდა გაეროს კონვენციის XII თავით (ზღვის გარემოს დაცვა და შენარჩუნება). თუმცა კონვენციის 194-ე მუხლი, რომელიც წევრ სახელმწიფოებს აძლევს უფლებას, მიიღონ ყველა ზომა, რათა „აღკვეთონ, შეამცირონ და გააკონტროლონ ზღვის გარემოს დაბინძურება ნებისმიერი წყაროდან“, ასევე ავალდებულებს, რომ ამ უფლების განხორციელებისას თავი შეიკავონ გაუმართლებელი ჩარევისაგან სახელმწიფოების საქმიანობაში, რომელთაც ისინი ახორციელებენ ამ კონვენციით მინიჭებული უფლებებისა და მოვალეობების თანახმად. აქ, რა თქმა უნდა, პირველ რიგში, მშვიდობიანი გავლის უფლება იგულისხმება. ასევე, კონვენციის 211-ე მუხლის თანახმად კი, გარემოს დაბინძურების საწინააღმდეგო ზომების მიღება სახელმწიფოებს შეუძლიათ მხოლოდ კომპეტენტური საერთაშორისო ორგანიზაციის ან საყოველთაო დიპლომატიური კონფერენციის მეშვეობით, ანუ, ჩილის მიერ შიდა კანონმდებლობაში დამოუკიდებლად, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციასთან კონსულტაციის გარეშე, მიღებული გამაფრთხილებელი პრინციპის მოქმედება შეიძლება შეჩერდეს, ამ მუხლის თანახმად. კონვენციის 221-ე მუხლის თანახმად, არაფერი, XII თავის მიხედვით, არ უშლის ხელს სახელმწიფოებს, მიიღონ და აღასრულონ ზომები ტერიტორიული ზღვის მიღმა, რომელიც უნდა იყოს რეალური ან საფრთხის შემცველი ზიანის პროპორციული, საკუთარი სანაპიროს ან მასთან დაკავშირებული ინტერესების დასაცავად, როდესაც დაბინძურება ან დაბინძურების საფრთხე მოსდევს საზღვაო შემთხვევას, რომელიც გონივრულად მიიჩნევა უზარმაზარი ზიანის მომტანად. ამ შემთხვევაში ასეთი ზომები აუცილებლად საერთაშორისო სამართლის, როგორც კონვენციური, ისე ჩვეულებითის, თანახმად უნდა განხორციელდეს. მართალია, ეს მუხლი პირდაპირ აძლევს სახელმწიფოებს უფლებას აღმკვეთ ღონისძიებებზე, მაგრამ ყურადღებაა გასამახვილებელი, რომ ზღვის გარემოს დაბინძურება ან ასეთი საფრთხე უნდა გამოძინარეობდეს საზღვაო შემთხვევიდან და არა, უბრალოდ, გემის გავლიდან გეზ-ში. ანუ, ამ კონკრეტულ შემთხვევაში, ეს მუხლი არ შეიძლება გამოდგეს ჩილის პოზიციის გასამყარებლად. თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ, ვან დაიკის თანახმად, ჩილის 224-ე მუხლსაც ეყრდნობოდა ამ გადაწყვეტილების მიღებისას (იხ. Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, *Ocean Development & International Law*, 2002, გვ. 88). ეს უკანასკნელი ეხება ყინულით დაფარული რაიონების დაცვის უფლებას. კერძოდ, სანაპირო სახელმწიფოს უფლება აქვს, მიიღოს და აღასრულოს არადისკრიმინაციული კანონები და წესები გემებიდან ზღვის გარემოს დაბინძურების აღკვეთის, შემცირებისა და კონტროლისათვის მისი გეზ-ის ფარგლებში არსებულ ყინულით დაფარულ რაიონებში, სადაც მძიმე კლიმატური პირობებისა და რაიონის ყინულით დაფარულობის გამო წლის უმეტეს მონაკვეთში ნასონობას განსაკუთრებული ზიანი ადგება და ზღვის გარემოს დაბინძურებამ შეიძლება გამოიწვიოს მასშტაბური ზარალი ან ეკოლოგიური ბალანსის შეუქცევადი დაზიანება. ფაქტობრივად, ეს არის ერთადერთი მუხლი, როდესაც სანაპირო სახელმწიფოს ეძლევა უფლება, კონვენციის მიხედვით, უარი უთხრას მშვიდობიან გავლაზე სხვა გემებს საკუთარი გეზ-ის ყინულით დაფარულ რეგიონებში.

<sup>475</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 44. ესპანეთის შემთხვევაშიც, აქცენტი გაკეთდა ზღვის გარემოს დაცვაზე და შედეგად გაცლებით დიდი ზიანი მიაყენეს მთელ სანაპიროს.

<sup>476</sup> INF (რადიაციული საწვავის) კოდექსი საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციამ მიიღო მე-18 ასამბლეაზე 748(18) რეზოლუციით 1993 წლის ნოემბერში.

უბრალო ტრანზიტული გავლა ტერიტორიულ ზღვაში *per se* არ არის სანაპირო ქვეყნის არც უსაფრთხოებისა და არც წესრიგის ხელყოფა, რადგან პრაქტიკამ აჩვენა, რომ რადიოაქტიური ნივთიერებების ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვებს არასოდეს გამოუწვევია გარემოსათვის რაიმე სახის სერიოზული ზიანის მიყენება. როგორც ბირთვული ტრანსპორტირების მსოფლიო ინსტიტუტის მონაცემებით ჩანს, 45 წელზე მეტი ხნის განმავლობაში, რაც ხორციელდება ბირთვული მასალების ტრანსპორტირება, არასოდეს მომხდარა სატრანსპორტო შემთხვევა, რომელსაც გამოეწვიოს მნიშვნელოვანი რადიოლოგიური ზიანის მიყენება ხალხისა და გარემოსთვის.<sup>477</sup> ეს, რა თქმა უნდა, წონადი არგუმენტია ბირთვული მასალების გადაზიდვის გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლების ასაღიარებლად, მაგრამ ყოველთვის არსებობს საფრთხეები, რომლებიც უნდა იქნეს გათვალისწინებული, კერძოდ: (1) ბირთვული მასალით დატვირთული გემის ჩაძირვის შემთხვევაში, გადაზიდვის სახელმწიფოს პასუხისმგებლობა; (2) ბირთვული მასალის გადაზიდვა გემზე არასანქცირებული ასვლა და (3) ბირთვული მასალების უსაფრთხოების მონაცემთა გაყალბება. ამდენად, არსებობს როგორც „მომხრე“, ისე „საწინააღმდეგო“ არგუმენტები, რომლებიც შექმნისადაგვარად დეტალურად იქნება განხილული ქვემოთ.

### ვ. ატომური გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების შეზღუდვა სახელმწიფოთა პრაქტიკაში

საერთაშორისო თანამეგობრობის შეშფოთებას უკანასკნელი ათწლეულების განმავლობაში იწვევდა მაღალი რადიაციული ან რადიოტოქსიკური ბირთვული ნივთიერებების დიდი ოდენობით გადაზიდვა ევროპასა და იაპონიას შორის. კერძოდ: 1992 წლის ნოემბერში იაპონიამ საფრანგეთიდან იაპონიაში გადაიტანა 1 ტონა პლუტონიუმი გემ „*Akatsuki Maru*“-ით, რომელმაც თავის ქვეყანაში შესასვლელად კეთილი იმედის კონცხის, სამხრეთ ავსტრალიისა და ახალი ზელანდიის გავლით გადაკვეთა წყნარი ოკეანე; 1995 წლის თებერვალში ბრიტანულმა გემმა „*Pacific Pintail*“-მა ჰორნის კონცხის გავლით წყნარ ოკეანეში მინის ყუთებით გადაზიდა 28 კანისტრა მაღალი შემცველობის ბირთვული ნარჩენები; 1997 წლის დასაწყისში ბრიტანულმა გემმა „*Pacific Teal*“-მა გადაიტანა 40 ასეთი კანისტრა, აფრიკის შემოვლით და შემდეგ ტასმანიის ზღვით; 1998 წლის იანვარში ბრიტანულმა გემმა „*Pacific Swan*“-მა კარიბის ზღვისა და პანამის არხის გავლით გადაიტანა 60 კანისტრა მაღალი შემცველობის ბირთვული ნარჩენები; გემმა იგივე რეისი შეასრულა 1999 წლის მარტში პუერტო-რიკოსა და დომინიკის რესპუბლიკას შორის მონის სანაოსნო ხაზზე და შემდეგ პანამის არხით.

1999 წლის ზაფხულში „*Pacific Pintail*“-მა და „*Pacific Teal*“-მა შეასრულეს რეისები საფრანგეთიდან იაპონიაში და მთლიანობაში 446 ბირთვული იარაღის დასამზადებელი პლუტონიუმი და 40 შერეული პლუტონიუმი/ურანის ოქსიდი (MOX) გადაზიდეს. გემები მძიმედ იყო შეიარაღებული და, ამას გარდა, მათ აცილებდნენ ატომური ენერჯის

<sup>477</sup> World Nuclear Transport Institute, “Nuclear transport facts”: <http://www.wnti.co.uk/transportcucle.html>.

საერთაშორისო სააგენტოს (IAEA) წარმომადგენლები. ჩაითვადა, რომ ისინი ერთმანეთს სამხედრო ექსკორტირებას უწევდნენ, თუმცა, როგორც ავტორები სამართლიანად აღნიშნავენ, ძნელი წარმოსადგენია, როგორი სახის დაცვა უნდა გაუწიოს ბირთვული საწვავითა და მასალებით დატვირთულმა გემმა სხვა გემს, მით უმეტეს, იარაღის გამოყენებით. გემები იძულებული იყვნენ, თავი აერიდებინათ სამხრეთ აფრიკის რესპუბლიკის ტერიტორიული ზღვისა და გეზ-ისთვის და ისე გასულიყვნენ ინდოეთის ოკეანეში.

დღეისათვის რადიოაქტიური ნივთიერებების ყველაზე სერიოზული ტრანსპორტირება განხორციელდა 2001 წელს, როდესაც “*Pacific Swarn*”-მა გადაიტანა 192 კანისტრა მაღალი შემცველობის ბირთვული ნარჩენები იაპონიაში, მისი მარშრუტი გადიოდა ჰორნის კონცხზე. ამავე დროს, დედამიწის მეორე მხარეს, კეთილი იმედის კონცხის შემოვლითი მარშრუტით გადაჰქონდათ 230 კგ პლუტონიუმი, ოთხი ტონა ურანი და 28 MOX საწვავი. როგორც ევროპის ტრანსპორტის მუშაკებმა განაცხადეს, მათ დაგეგმილი ჰქონდათ ანალოგიური გადაზიდვების განხორციელება მომავალი 15 წლის განმავლობაში, წელიწადში ერთხელ ან ორჯერ.<sup>478</sup>

ბირთვული ნარჩენების გადაზიდვებმა გარემოსადმი მიყენებული შესაძლო რისკი სრულიად ახალ კატეგორიაში გადაიყვანა და მას ვერ შეედრება ვერცერთი მანამდე არსებული საოკეანო ტვირთი. რისკი სხვადასხვაგვარია და, მათ შორის, რა თქმა უნდა, დიდი საფრთხის შემცველია ასეთი ტვირთების ჩაძირვა. 1997 წელს 25 წლის განმავლობაში პანამის დროშის ქვეშ მცურავი გემი “*MSC Carla*” საფრანგეთიდან შეერთებული შტატებისკენ რეისის დროს გადატყდა და ჩაიძირა აზორის სანაპიროდან სამოცდაათი საზღვაო მილის დაშორებით, 3000 მეტრის სიღრმეზე.<sup>479</sup> არც საფრანგეთსა და არც შეერთებულ შტატებს არ ჰქონიათ გემის ამოყვანის მცდელობა, ჩაძირვის სიღრმის გათვალისწინებით. ასეთ სიტუაციებთან დაკავშირებით, ბრიტანეთის წარმომადგენლები აღიარებდნენ, რომ გემის ჩაძირვის შემთხვევაში, „სრულიად შესაძლებელი იყო, რომ ზოგიერთი ადგილებიდან ამოღება შეუძლებელი იქნებოდა“.<sup>480</sup> თუმცა, აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბირთვული მასალით დატვირთული გემის ჩაძირვა ყველაზე საშიშელი შესაძლო სცენარი არ არის.<sup>481</sup> რეალური საფრთხის შემცველია ასეთი გემის შეჯახება სხვა გემთან, რასაც შეიძლება ხანგრძლივი ხანძარი მოჰყვეს, რაც, თავის მხრივ, ასეთი მასალების ჰაერში გავრცელებას გამოიწვევს, ყველა შესაბამისი შედეგით.

რაც შეეხება გემზე არასანქცირებულ ასვლას, ასეთი მოხდა 1998 წელს დიდი ბრიტანეთის დროშის ქვეშ მცურავ გემ „*Pacific Swan*“-ზე,

<sup>478</sup> Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, Ocean Development & International Law, 2002, გვ. 77-78.

<sup>479</sup> Dixon, D. B. (2006). *Transnational Shipments of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage?* Transnational Law and Policy, 16, გვ. 78-79.

<sup>480</sup> Maritime Safety Committee, Matters Related to the INF Code, 1997 წლის 27 მარტი, ციტირებული: Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, Ocean Development & International Law, 2002, გვ. 79.

<sup>481</sup> იმ მიზეზით, რომ ღრმა ოკეანის ფსკერზე ჩაძირვის შემთხვევაში მასალის ზედაპირზე ამოსვლა და გავრცელება ნაკლებად სავარაუდოა. როგორც წესი, ამ დროს შეიძლება მოხდეს ჰორიზონტალური გავრცელება.

რომელზეც პანამის არხში ავიდნენ გრინფისის წვერები. მათ გამთენიისას ისარგებლეს სიბნელით და პატარა ნავებით მოუახლოვდნენ გემს, მოახერხეს მასზე ასვლა, გამოფინეს პლაკატები წარწერით – “No Plutonium” და ცოცხალი ჯაჭვი მოაწყვეს გემზე. ამ მომენტისთვის გემი 30 ტონა MOX-ით იყო დატვირთული, რაც საკმარისი იყო სამოცი ბირთვული ბომბის დასამზადებლად.<sup>482</sup> მიუხედავად იმისა, რომ გრინფისის წარმომადგენლებს ასეთი განზრახვა არ ჰქონიათ<sup>483</sup>, მათ აჩვენეს, რომ მაღალრადიაციული ნივთიერებების გადამზიდავი გემები ადვილად შეიძლება გახდეს მეკობრეებისა თუ სხვა ორგანიზებულ დამნაშავეთა მსხვერპლი.

1998 წლის აგვისტოში ჩილემ და არგენტინამ ერთობლივი სამხედრო სწავლებები ჩაატარეს ჰიპოთეზური საფრთხისთვის მოსამზადებლად, როდესაც ზემომწამვლელი რადიოაქტიური მასალებით დატვირთული გემი ეჯახება აისბერგს.<sup>484</sup> 2004 წლის იანვარში კი არგენტინის სასამართლომ მიიღო გადაწყვეტილება, რომლითაც აკრძალა ატომური რეაქტორის გავლა არგენტინის განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაში. ამ გადაწყვეტილების შემდეგ არგენტინის ოფიციალურმა პირებმა განაცხადეს, რომ, თუ ასეთი გადაზიდვა მაინც განხორციელდებოდა არგენტინის გეზ-ში, იგი აღიკვეთებოდა სამხედრო ძალით და შესაბამისი გემი ბადრაგირებული იქნებოდა სახელმწიფოს ტერიტორიული წყლებიდან.<sup>485</sup>

სხვა პრობლემა შეიძლება იყოს ხარისხის კონტროლის შემოწმების შედეგების გაყალბება. ამის მაგალითია 1999 წლის სექტემბერში ბრიტანული ბირთვული საწვავის გადამზიდავთა მიერ ასეთი შედეგების გაყალბება მინიმუმ 10 MOX-ის ცილინდრზე, რაც გაკეთდა დროის დაზოგვის მიზნით.<sup>486</sup> როდესაც ამ საეჭვო ხარისხის ტვირთმა მიაღწია იაპონიის სანაპიროს, ადგილობრივი ხელისუფლების წარმომადგენლებმა აიძულეს ბრიტანელები, ტვირთი უკან წაეღოთ. 2000 წლის ივლისში ბრიტანეთის ენერჯეტიკის მინისტრი ანა ვოლკერი დათანხმდა, რომ გაყალბებული ინფორმაციით წარმოდგენილი MOX-ის საწვავი დაბრუნდებოდა გაერთიანებულ სამეფოში და რომ იაპონია გაყალბებით მიყენებული ზიანის საკომპენსაციოდ მიიღებდა 6,4 მილიარდ იენს, რაც გადაზიდვის ხარჯებსაც მოიცავდა.<sup>487</sup>

ზემოხსენებული შემთხვევები კარგი მაგალითია იმისა, რომ, მიუხედავად გაწეული უსაფრთხოების ზომებისა, ბირთვულ გადაზიდვებს შეიძლება თან სდევდეს სხვადასხვა ინციდენტი, რომლებიც, საბედნიეროდ,

<sup>482</sup> Dixon, D. B. (2006). Transnational Shipments of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage? *Transnational Law and Policy*, 16, გვ. 79.

<sup>483</sup> როგორც აცხადებდნენ, მათი მიზანი იყო ბირთვული მასალების გადაზიდვების გაპროტესტება და პანამისა და, საერთოდ, ცენტრალური ამერიკის ხალხების გაფრთხილება მისი სახიფათო ხასიათის შესახებ.

<sup>484</sup> Ecoceanos News, *Simulacro de Accidente de Buque con Desechos Nucleares Ejercicios Navales de Chile y Argentina en ocean Austral*, 1998 წლის 10 აგვისტო.

<sup>485</sup> Mark Beaufoy, Is the law of the Sea Ready for Nuclear Leasing? *Macquarie Journal of International and Comparative Environmental Law (MqJICEL)* 2006, ტ. 3, გვ. 97.

<sup>486</sup> BNFL Fabricates MOX Fuel Inspection Data, *Nuke Info Tokyo*, №73, 1999 წლის სექტემბერი/ოქტომბერი.

<sup>487</sup> Japan's Plutonium Policy and MOX Program Full of Contradictions, *Nuke Info Tokyo*, №79, 2000 წლის სექტემბერი/ოქტომბერი.

მძიმე შედეგებით არ დასრულებულა. მაგრამ სწორედ ამ შესაძლო შედეგების კატასტროფული ხასიათის გამო აუცილებელია კოორდინებული ზომების მიღება ყველა მონაწილე თუ დაინტერესებული მხარის მიერ.

წინარი ოკეანის აუზის ქვეყნებს შორის ახალი ზეღანდია წამყვანი ქვეყანა ბირთვული ნარჩენების საზღვაო გადაზიდვების წინააღმდეგ ბრძოლაში. ის ეწინააღმდეგება მის გეზ-ში ასეთი ტვირთების გატარებას და ჩილის მსგავსად, თავის პოზიციას რიოს დეკლარაციაში დაფიქსირებული „გამაფრთხილებელი პრინციპით“ ხსნის, რომ „საერთაშორისო სამართალში უნდა იყოს აღიარებული პოტენციურად საფრთხის ქვეშ მყოფი სახელმწიფოს უფლება წინასწარ შეტყობინებაზე და, იდეალურ შემთხვევაში, წინასწარი თანხმობა ბირთვული მასალების გადაზიდვაზე“. ასევე, სამხრეთ აფრიკაც სისტემატურად აფიქსირებდა თავის პროტესტს ამგვარ გადაზიდვებზე. 1999 წლის აგვისტოში, აღმოსავლეთ კონცხის პროვინციის რეგიონალური გარემოს დაცვის მინისტრმა ასეთი გადაზიდვები აკრძალა და განაცხადა, რომ, „რადგანაც ეს გადაზიდვები მოსალოდნელია, გაგრძელდეს პერსპექტივაში, რისკი, რომელიც გვემუქრება ყოველგვარი სარგებლის გარეშე, გაუმართლებელია ჩვენთვის. ეს არის რისკი, რომელიც ჩვენს პროვინციას არ სურს, რომ ატაროს.“<sup>488</sup>

სწორედ სანაპირო სახელმწიფოების სერიოზულმა პროტესტმა, რაც გამოიხატა მათ მიერ მიღებულ შემზღუდავ და/ან ამკრძალავ ნორმებში, აიძულა შეერთებული შტატები, უარი ეთქვა სამხრეთ კალიფორნიაში განლაგებულ ონოფრე ედისონის ატომური ელექტროსადგურიდან 2004 წელს დაგეგმილ 770-ტონიანი დეკომპრესირებული ბირთვული რეაქტორის სამხრეთ ამერიკის გავლით სამხრეთ კაროლინაში გასანადგურებლად გადატანაზე.<sup>489</sup>

თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ გამაფრთხილებელი პრინციპი, მიუხედავად არაერთი მცდელობისა, ჯერ არ ჩამოყალიბებულა (და, მით უმეტეს, ასეთი არ ყოფილა რამდენიმე წლის წინ) საერთაშორისო სამართლის სავალდებულო პრინციპად, რაც აღინიშნა კიდევ *MOX Plant*-ის საქმეში. კერძოდ, მოსამართლე *ვოლფრუმმა* განაცხადა, რომ „ჯერ კიდევ განხილვის საგანია, ჩამოყალიბდა თუ არა გამაფრთხილებელი პრინციპი... ჩვეულებით სამართლად.“<sup>490</sup>

უფრო მეტიც, თუნდაც, რომ გამაფრთხილებელი პრინციპი სავალდებულო იყოს, გაურკვეველია, რატომ იძლევა იგი სახიფათო ტვირთების გადამზიდავი გემების ტერიტორიულ ზღვაში დაუშვებლობის უფლებას. ანუ, გამოდის, რომ ეს პრინციპი კრძალავს ნებისმიერ საქმიანობას, რომელსაც სახიფათო ხასიათი აქვს, იმის ნაცვლად, რომ მინიმუმამდე დაიყვანოს ასეთი საფრთხეების რისკი. გამაფრთხილებელი

488 Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, *Ocean Development & International Law*, 2002, გვ. 80.

489 Mark Beaufoy, *Is the law of the Sea Ready for Nuclear Leasing?* *Macquarie Journal of International and Comparative Environmental Law (MqJICEL)* 2006, ტ. 3, გვ. 97.

<sup>490</sup> The *MOX Plant case* (№10) – provisional Measures, ITLOS, 2001. Separate Opinion of Judge Wolfrum. ხელმისაწვდომია: [www.itlos.org](http://www.itlos.org). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 28 ივნისს. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.



პრინციპის ასეთი ფართო ინტერპრეტაცია შეიძლება, თავად ამ პრინციპის საწინააღმდეგოდ იქნეს გამოყენებული, რადგან მისი მთავარი უპირატესობაა, აიძულოს ყველა მხარე, მიიღონ სათანადო გონივრული ზომები საფრთხეების შესამცირებლად. ხოლო ის, რომ საფრთხეების თავიდან აცილება მოხდეს ყველა შესაძლო წყაროს აღკვეთით, არარეალისტურია, როგორც ამას ავტორებიც აღნიშნავენ.<sup>491</sup>

*o. წინასწარი შეტყობინება და/ან ნებართვა ცალკეული სახელმწიფოების პრაქტიკაში*

გარკვეული კატეგორიის გემებისათვის წინასწარი შეტყობინების ვალდებულება, გაეროს კონვენციაზე მუშაობის პროცესშიც აქტიურად განიხილებოდა, თუმცა ყველა ასეთ წინადადებას უარი ეთქვა.<sup>492</sup> საბოლოოდ, სახეზე გვაქვს ტექსტი, რომელიც არ აწესებს სახიფათო ნივთიერების გადამზიდავი გემებისათვის შეზღუდვას წინასწარი შეტყობინების ან, უფრო მეტიც, ნებართვის სახით. ანუ კონვენციამ ცალსახად გასცა პასუხი ამ საკითხთან დაკავშირებით, რაც სერიოზული არგუმენტია იმ სახელმწიფოების ხელში, რომლებიც ეწინააღმდეგებიან წინასწარ შეტყობინებებსა და ნებართვებს.

თუმცა, როგორც ქვემოთ იქნება განხილული, არაერთი რეგიონალური კონვენციაა მიღებული, სადაც სანაპირო სახელმწიფოები ითხოვენ წინასწარ შეტყობინებას, ან უფრო შორს მიდიან და სანებართვოს ხდიან ბირთვული გემების გასვლას მათი იურისდიქციის ქვეშ მყოფ წყლებში.<sup>493</sup> არგუმენტი იმის თაობაზე, რომ წინასწარი შეტყობინება არღვევს ტრანსპორტირების კონფიდენციალობას, რაც ზოგიერთი ავტორის, და არა მარტო, აზრით, უსაფრთხო გადაზიდვების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი წინაპირობაა,<sup>494</sup> უფრო და უფრო უსაფუძვლო ხდება, თუკი გავითვალისწინებთ ზემოაღნიშნული კონვენციების მოქმედების არეალს და წარმატებულ იმპლემენტაციას. მართალია, ასეთი კატეგორიების ტვირთების გადაზიდვისას კონფიდენციალობის დაცვა სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია, კვლავ და კვლავ მომატებული მეკობრეობისა და ტერიტორიზმის საფრთხეების გათვალისწინებით, მაგრამ, როგორც ზემოთ მოყვანილი მაგალითებიდან ჩანს, მიუხედავად მკაცრი კონფიდენციალობისა, როგორც წესი, ყოველი ასეთი გადაზიდვა საზოგადოებისთვის ცნობილი გახდა. სწორედ ამიტომ უნდა მოხდეს ერთობლივი ძალისხმევა ყველა დაინტერესებული სახელმწიფოსი, რათა შემუშავდეს მაქსიმალურად ოპტიმალური პროცედურა წინასწარი შეტყობინების გაკეთებისა, რაც თუ ვერ გამოირიცხავს, მინიმუმამდე მაინც დაიყვანს ინფორმაციის გაუონვის საფრთხეს. ეს შეიძლება მოხდეს სატრანზიტო სახელმწიფოს

<sup>491</sup> მაგ. იხ.: Miguel Sousa Ferro, “Right of innocent passage of ships carrying ultra-hazardous cargoes”, გვ. 14.

<sup>492</sup> Nordquist (ed) “United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary”, Martinus Nijhoff Publishers, 1985-2002, ტ. II, 23.2, 23.3., 19.6 და 19.8. ციტირებულია: Miguel Sousa Ferro, “Right of innocent passage of ships carrying ultra-hazardous cargoes”, Nuclear Law Bulletin, ტ. 78, №2, 2006 წლის დეკემბერი, გვ. 15. ხელმისაწვდომია: [www.nea.fr/law/nlb/nlb-78/005-018.pdf](http://www.nea.fr/law/nlb/nlb-78/005-018.pdf). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 15 ივლისს.

<sup>493</sup> იხ. ქვემოთ, გვ. 97, 98.

<sup>494</sup> მაგ. იხ. Hakapää & Molenaar, “Innocent Passage – Past and Present”, 23-2 (1999), Marine Policy, 131.

პასუხისმგებლობის ხარისხის გაზრდით ასეთი ინფორმაციის გავრცელების შემთხვევაში.

როდესაც საუბარია ბირთვული მასალების გადაზიდვის შესახებ წინასწარ შეტყობინებაზე, არ უნდა დაგვავიწყდეს, რომ, ნაწილობრივ, ის სახელმწიფოებიც კი, რომლებიც უარყოფენ ასეთ ვალდებულებას, და თვლიან, რომ წინასწარი შეტყობინების მოთხოვნა ეწინააღმდეგება 1982 წლის კონვენციით გარანტირებულ ნაოსნობის თავისუფლებას ან საფრთხეს უქმნის გადაზიდვებს, *de facto* ასრულებენ ამ პროცედურას. კერძოდ, იაპონიამ 1997 წლის დეკემბერში განაცხადა, რომ იგი 1998 წლისთვის გამოაცხადებდა გემის მოძრაობის გეზს, მის მიერ საფრანგეთის პორტის დატოვებიდან მეორე დღეს. ხოლო ბრიტანეთის მხარე აწვდიდა წინასწარ შეტყობინებებს პანამის არხის კომისიას 1998 წლის გადაზიდვების დროს.<sup>495</sup> ანუ ეს სახელმწიფოები შესაბამის შეტყობინებას გადასცემენ საკუთარ მოკავშირეებსა და იმ სახელმწიფოებს, რომელთაც თვლიან ნდობის ღირსად, ხოლო კარიბის ზღვის აუზის პატარა განვითარებადი სახელმწიფოები, ისევე როგორც სხვა მრავალი სახელმწიფო, განლაგებული ამ საზღვაო გზებზე, არ მიიხნევიან საკმარისად მნიშვნელოვნად ან საკმარისად სანდოდ, რათა მიეცეთ ასეთი შეტყობინება, მაშინ, როდესაც რეალურად ისინი არიან მთავარი საფრთხის ობიექტები. სწორედ ეს ორმაგი სტანდარტები წარმოშობს პროტესტს განვითარებადი სახელმწიფოების მხრიდან და გარკვეულწილად განაპირობებს მათ მიერ არაადეკვატურად მკაცრი ზომების მიღებას ატომური მასალების გადაზიდვასთან დაკავშირებით. სწორედ ამიტომ სატრანზიტო სახელმწიფოს წინასწარი ინფორმირება შესაძლოა, სწორედ ის მინიმუმი იყოს, რაც შეიძლება გააკეთონ გადაამზიდავმა სახელმწიფოებმა, არსებული სამართლებრივი ბაზის პირობებში, როდესაც თავის ტერიტორიაზე შესახიფათო ტვირთების გატარებას აპირებენ. ხოლო თავის მხრივ, სანაპირო სახელმწიფოები ამ ინფორმაციას გამოიყენებენ მოსალოდნელი საფრთხისათვის უკეთესად მოსამზადებლად. მართალია, ზოგიერთი ავტორი აღნიშნავს, რომ წინასწარ შეტყობინებას არც გარემოს დაცვის და არც სახელმწიფოს საპასუხო ქმედებების გაუმჯობესება არ შეუძლია,<sup>496</sup> ეს ის ზომაა, რომელსაც ძალუძს, ერთი მხრივ, შეამციროს სატრანზიტო სახელმწიფოების წუხილი და, ამავედროულად, არ იწვევს მშვიდობიანი გავლის შესახებ გაეროს კონვენციით დადგენილი ნორმებიდან სერიოზულ გადახვევას, რადგან იგი შეიძლება განხილულ იქნეს როგორც თანმდევი უფლება სახელმწიფოთა ვალდებულებაზე, აღკვეთონ გარემოს დაბინძურება.

2001 წლის ივლისში თურქეთის გარემოს დაცვის მინისტრმა *ფევი აითეინმა* განაცხადა, რომ გამოიყენებდა თავის ხელთ არსებულ ყველა სამართლებრივ საშუალებას, რათა შეეჩერებინა რუსული რადიოაქტიური ნარჩენების გადაზიდვა ბოსფორის გავლით.<sup>497</sup> ეს განცხადება მომზადდა რუსეთის ფედერაციის დუმის მიერ 2001 წელს მიღებული კანონის

<sup>495</sup> Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, *Ocean Development & International Law*, 2002, გვ.85.

<sup>496</sup> მაგ. იხ.: Pedrozo “*Transport of Nuclear Cargoes by Sea*”, 28 (1997), *Journal of Maritime Law & Commerce*, 207, 220-221.

<sup>497</sup> იხ.: [http://www.eoearth.org/article/bosporus\\_straits\\_turkey](http://www.eoearth.org/article/bosporus_straits_turkey). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 28 ივნისს.

საწინააღმდეგოდ, რომლის თანახმადაც, რუსეთი მომავალი 10 წლის მანძილზე გეგმავდა დაახლოებით 20 000 ტონა რადიოაქტიური ნარჩენის გადაზიდვას ევროპიდან რუსეთში, თურქეთის სრუტეების გავლით.<sup>498</sup>

სრუტეებში ატომური გემების (მათ შორის რადიოაქტიური ნარჩენებით დატვირთული) გავლისათვის აუცილებელია წინასწარი ნებართვის მოპოვება გარემოს დაცვის სამინისტროს მხრიდან.<sup>499</sup> მართალია, 1936 წლის მონტრეს კონვენციის თანახმად, არანაირი ასეთი წინასწარი ნებართვები გათვალისწინებული არ არის, მაგრამ არც ატომური გემების მოძრაობაა იქ გათვალისწინებული, იმ უბრალო მიზეზის გამო, რომ ასეთი გემები 1936 წლისთვის არ არსებობდა ფიზიკურად. ამდენად, თურქეთის მხარე ეფუძნება ფაქტს, რომ ბოსფორის სრუტე მსოფლიოში ყველაზე უფრო გადატვირთული სანაოსნო სრუტეა მაღაკის სრუტის შემდეგ, იგი ერთადერთია, რომელიც გადის მსოფლიო დონის მეგაპოლისზე<sup>500</sup>, შესაბამისად, დაუშვებელია სტამბულის 10 მილიონი მოსახლეობის საფრთხის ქვეშ დაყენება და ადგენს სანებართვო რეჟიმს.

ინდოეთის წყლებში მომწამვლელი მასალებით, კერძოდ აზბესტით, დატვირთული გემის შესვლაზე ნებართვა უზენაესმა სასამართლომ გასცა. მართალია, აქ საუბარი არ ყოფილა მშვიდობიანი გავლის უფლებაზე – გემი “Blue Lady” მიემართებოდა დასავლეთ გუჯარათისკენ, აღანგის გემსაჭრელ ქარხანაში ჯართად დასაჭრელად. 2006 წლის 12 მაისს გემის შესვლა ინდოეთის წყლებში გააპროტესტა გარემოსდაცვითმა ჯგუფმა – „აზბესტის ამკრძალავმა ქსელმა“, რის შემდეგაც მას სასამართლოს ბრძანებით აკრძალა ინდოეთის წყლებში შესვლა, შემოწმებისა და საბოლოო გადაწყვეტილების გამოტანამდე. გემი ღუზაზე დადგა ინდოეთის ტერიტორიული ზღვიდან დაახლოებით 120 კმ-ის მოშორებით. ბოლოს და ბოლოს ასეთ გემს მიეცა პორტში შესვლის უფლება, თუმცა როგორც გარემოსდაცვითი აქტივისტები აღნიშნავდნენ, ეს გადაწყვეტილება ჰუმანიტარულმა მიზეზებმა განაპირობა, რადგან გემის ეკიპაჟი ინდოელი მეზღვაურებით იყო დაკომპლექტებული და გემს, ძრავის გაუმართავობის გამო, დიდხანს არ შეეძლო ღუზაზე ღია ზღვაში გაჩერება.<sup>501</sup> ამ შემთხვევის განხილვის დროს აღსანიშნავია, რომ გარემოს დამცველები არ აპროტესტებდნენ გემის ინდოეთის ტერიტორიულ ზღვასა და შიდა

<sup>498</sup> იხ.: <http://www.iags.org/n0124051.htm>. უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 28 ივნისს.

<sup>499</sup> იხ. თურქეთის სრუტეებისა და მარმარილოს ზღვის რეგიონის საზღვაო მოძრაობის მოწესრიგების შესახებ 1998 წლის აქტი, IV თავი, 30-ე მუხლი. ციტირებულია: Nihan Ünlü, *The legal Regime of Turkish Straits*, Martinus Nijhoff Publishers, 2002. ტ. 13. [http://books.google.ge/books?id=R878VUyOyfcC&pg=PA122&lpg=PA122&dq=transportation+of+the+nu+clear+cargo+through+turkish+straits&source=bl&ots=y6x3ZwndS3&sig=9So9Vj8tqFML0PM8lpW\\_3LewDmU&hl=ka&ei=dzAoTMn4NdOnOJPOsaMC&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=7&ved=0CCgQ6AEwBg#v=onepage&q=nuclear&f=false](http://books.google.ge/books?id=R878VUyOyfcC&pg=PA122&lpg=PA122&dq=transportation+of+the+nu+clear+cargo+through+turkish+straits&source=bl&ots=y6x3ZwndS3&sig=9So9Vj8tqFML0PM8lpW_3LewDmU&hl=ka&ei=dzAoTMn4NdOnOJPOsaMC&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=7&ved=0CCgQ6AEwBg#v=onepage&q=nuclear&f=false). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 28 ივნისს.

<sup>500</sup> YÜCEL GÜÇLÜ, REGULATION OF THE PASSAGE THROUGH THE TURKISH STRAITS, JOURNAL OF INTERNATIONAL AFFAIRS, March - May 2001 Volume VI - Number 1, <http://www.sam.gov.tr/perceptions/Volume6/March-May2001/guclu07.PDF>. უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 28 ივნისს.

<sup>501</sup> იხ.: Indian Court Allows Toxic Ship Into Territorial Waters, New Delhi (AFP) 08.06.2006, საიტზე: [http://www.terraily.com/reports/India\\_Court\\_Allows\\_Toxic\\_Ship\\_Into\\_Territorial\\_Waters.html](http://www.terraily.com/reports/India_Court_Allows_Toxic_Ship_Into_Territorial_Waters.html). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 28 ივნისს.

წყლებში შესვლას, როგორც ასეთს, მათთვის მიუღებელი იყო აზბესტით დატვირთული გემის დაჭრა ინდოეთის პორტში, რადგან ეს კიბოს გამომწვევი ნივთიერებაა და გარემოს დაბინძურებისა და, შესაბამისად, მოსახლეობის დაავადების რისკი მაღალი იქნებოდა, რადგან ადგილობრივი გემსაჭრელი ქარხნები არ იყო აღჭურვილი სათანადო მოწყობილობებით.<sup>502</sup> ანუ, განსხვავებით სხვა განხილული მაგალითებისაგან, ინდოელი მხარის წუხილი ამ დროს სრულიად გამართლებული იყო. თუმცა, როგორც აღინიშნა, ადამიანური ფაქტორის გათვალისწინებით, უზენაესმა სასამართლომ დაუშვა ასეთი გემის შესვლა პორტში, მაგრამ არ მისცა თანხმობა მის დაჭრაზე ალგანის პორტში. ანუ, ამით სასამართლომ აღიარა: მომწამვლელი ნივთიერებებით დატვირთული გემი, *per se*, არ ქმნის იმგვარ საფრთხეს, რომ არ შეიძლებოდეს მისი დაშვება ქვეყნის ტერიტორიულ ზღვასა და შიდა წყლებში.

**ზ. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციისა და ატომური ენერჯის საერთაშორისო სააგენტოს (IAEA) როლი ბირთვული მასალის საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების მოწესრიგების საქმეში**

რეალურად, მსოფლიოში ორი საერთაშორისო ორგანიზაციაა, რომლებიც უფლებამოსილია, გააკონტროლოს ბირთვული მასალების ტრანსსასაზღვრო მოძრაობა. პირველი არის საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია, რომელიც გაეროს სააგენტოა და საზღვაო საკითხებთან დაკავშირებით ყველაზე კომპეტენტური ორგანოა, ასევე IAEA, როგორც ბირთვული მასალების მაკონტროლებელი ორგანიზაცია. ორივე მათგანს შემუშავებული აქვს ბირთვული მასალებისა და ნარჩენების გადაზიდვების წესები.<sup>503</sup> თუმცა აღსანიშნავია, რომ სპეციალიზებული საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომელიც გაეროს კონვენციის თანახმად აწესრიგებს საზღვაო გადაზიდვების უსაფრთხოებას, ზოგადად, და ბირთვული მასალებისას, კერძოდ, არის სწორედ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია.

საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციამ 1960 წელს მიიღო საზღვაო სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო კოდექსი (IMDG კოდექსი)<sup>504</sup>, ხოლო 1999 წელს - შეფუთული რადიაციული ბირთვული საწვავის, პლუტონიუმისა და მაღალი ხარისხის რადიოაქტიური ნარჩენების გემებით უსაფრთხო გადაზიდვის საერთაშორისო კოდექსი (INF კოდექსი) ზღვაზე სიცოცხლის გადარჩენის შესახებ 1974 წლის 1 ნოემბრის საერთაშორისო კონვენციის (SOLAS)<sup>505</sup> ფარგლებში.

*ი. INF კოდექსი*

<sup>502</sup> იქვე.

<sup>503</sup> ამასთან დაკავშირებით, საგულისხმოა, რომ ბევრი სატრანზიტო სახელმწიფოს შეშფოთება ბირთვული მასალების გადაზიდვის დროს იმითაც არის განპირობებული, რომ ე.წ. „ხელსაყრელი დროშის“ სახელმწიფოები, როგორც წესი, ვერ ახორციელებენ ამ სტანდარტების აღსრულებას საკუთარი დროშის ქვეშ მცურავი გემების მიმართ. იხ. ზემოთ, გვ. 15.

<sup>504</sup> დღეისათვის მოქმედებს 2002 წლის ვერსია.

<sup>505</sup> SOLAS ძალაშია 1980 წლის 25 მაისიდან. სულ დღეის მდგომარეობით მასში გაწვერიანებულია 112 სახელმწიფო, მათ შორის: იაპონია, საფრანგეთი და დიდი ბრიტანეთი.

კოდექსი განსაზღვრავს იმ ნივთიერებების გადაზიდვის წესებს, რომლებზეც იგი ვრცელდება, მათ შორის გემის მახასიათებლებსაც.

კოდექსის მოქმედების სფეროში ხვდება შემდეგი ნივთიერებები: შეფუთული რადიაციული ბირთვული საწვავი, პლუტონიუმი და მაღალი ხარისხის რადიოაქტიური ნარჩენები, როდესაც ისინი გადაიზიდებიან ტვირთად.<sup>506</sup>

კოდექსის მოქმედება ვრცელდება ნებისმიერ გემზე, მიუხედავად მათი აშენების წლისა და ზომისა, 500 ტონაზე ნაკლები ტონაჟის სავაჭრო გემების ჩათვლით, რომლებიც დაკავებული არიან INF ტვირთის გადაზიდვით. თუმცა კონვენციის მოქმედება არ ვრცელდება სამხედრო გემებზე, სამხედრო დამხმარე ან სხვა გემებზე, რომლებიც გამოიყენება მხოლოდ სამთავრობო არაკომერციული მიზნებისათვის.<sup>507</sup> მიუხედავად ამისა, შესაბამისმა ეროვნულმა ადმინისტრაციებმა უნდა უზრუნველყონ მათი კოდექსთან შესაბამისობა.

INF ტვირთის გადამზიდავი გემები სამ კატეგორიადაა დაყოფილი

კოდექსი განსაზღვრავს სხვადასხვა პრევენციული და კონტროლის ღონისძიების განხორციელებას. მათ შორისაა: გემის სტაბილურობა,<sup>508</sup> ხანძარსაწინააღმდეგო ზომები,<sup>509</sup> ტვირთის განყოფილებაში ტემპერატურის კონტროლი,<sup>510</sup> გემის სტრუქტურული აგებულება,<sup>511</sup> ტვირთის უსაფრთხოების ზომები,<sup>512</sup> ელექტროენერჯის მიწოდება,<sup>513</sup> რადიოლოგიური უსაფრთხოება,<sup>514</sup> გემის მართვა და ეკიპაჟის წევრების სათანადო მომზადება,<sup>515</sup> საგანგებო სიტუაციის გეგმა,<sup>516</sup> INF ტვირთთან დაკავშირებით ინციდენტის შესახებ შეტყობინების ვალდებულება.<sup>517</sup> ამასთან, კოდექსი არ ადგენს გადაზიდვებისთვის შეტყობინების ან წინასწარი ნებართვების გაცემის ვალდებულებას.

იი. *IMDG კოდექსი*

IMDG კოდექსის მე-7 კლასი ფარავს რადიოაქტიურ მასალებს, ძირითადად, IAEA-ს წესების შესაბამისად. SOLAS-ში 2002 წელს შეტანილი ცვლილებების შესაბამისად, IMDG კოდექსი სავალდებულო გახდა 2004 წლის 1 იანვრიდან. თუმცა მისი ზოგიერთი ნაწილი კვლავ რეკომენდაციის ძალას ინარჩუნებს და მათ შორის არის 3.5 თავი, რომელიც ეხება რადიოაქტიური მასალების ტრანსპორტირებას. კოდექსი ძირითადად გზამკვლევია მათთვის, ვინც პორტებსა და გემზე ჩართულია

<sup>506</sup> 1-ლი თავის 1.1.1.3. პუნქტი.

<sup>507</sup> 1-ლი თავის 1.2.1 პუნქტი.

<sup>508</sup> მე-2 თავი.

<sup>509</sup> მე-3 თავი.

<sup>510</sup> მე-4 თავი.

<sup>511</sup> მე-5 თავი.

<sup>512</sup> მე-6 თავი.

<sup>513</sup> მე-7 თავი.

<sup>514</sup> მე-8 თავი.

<sup>515</sup> მე-9 თავი.

<sup>516</sup> მე-10 თავი.

<sup>517</sup> მე-11 თავი.

რადიოაქტიური მასალების მართვასა და ტრანსპორტირებაში. კოდექსი, ზოგადად, განსაზღვრავს ზღვის დამაბინძურებლების ჩამონათვალს, მაგრამ არც რადიოაქტიური მასალები, ძირითადად, და არც რადიონუკლიდები, კერძოდ, არ ხვდება ამ განსაზღვრებაში.<sup>518</sup>

### იიი. IAEA-ს კოდექსი

1990 წელს IAEA-ომ შეიმუშავა რადიოაქტიური ნარჩენების საერთაშორისო ტრანსსასაზღვრო მოძრაობის შესახებ პრაქტიკის კოდექსი, რომელშიც ჩართული იყო გამაფრთხილებელი პრინციპები, კერძოდ: შეტყობინება და წინასწარი ნებართვა ბირთვული ტვირთების გადაზიდვისთვის. უფრო კონკრეტულად, კოდექსში არის განცხადება იმის თაობაზე, რომ „თითოეული სახელმწიფოს სუვერენული უფლებაა, აკრძალოს რადიაციული ნარჩენების გადაზიდვა თავის ტერიტორიაზე ან თავისი ტერიტორიიდან. ყოველმა სახელმწიფომ, საერთაშორისო სამართლის შესაბამისი ნორმების დაცვით, უნდა მიიღოს სათანადო ზომები იმის უზრუნველსაყოფად, რომ რადიოაქტიური ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო მოძრაობა მხოლოდ წინასწარი შეტყობინებისა და გამგზავნი, მიმღები და სატრანზიტო სახელმწიფოების თანხმობით ხორციელდება.“<sup>519</sup>

მიუხედავად ზემოთქმულისა, კოდექსში აღნიშნულია, რომ იგი „სარეკომენდაციოა“<sup>520</sup> და ასევე, შემდეგი სახის დათქმაა გაკეთებული: „არაფერი წინამდებარე კოდექსში არ ეწინააღმდეგება ან ხელყოფს რაიმე ფორმით ყველა სახელმწიფოს გემებისა და საჰაერო ხომალდების მიერ ... საზღვაო სამართლის შესახებ 1982 წლის კონვენციით გათვალისწინებულ ... ნაოსნობის განხორციელებას.“<sup>521</sup>

იმის გარდა, რომ თავად IAEA-ს კოდექსი შეიცავს ურთიერთგამომრიხცავ დებულებებს, აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციამ არ ჩართო IAEA-ს კოდექსი თავის კონვენციაში, და მის ნაცვლად მიიღო INF კოდექსი, რაც თავისთავად მრავლისმეტყველი ფაქტია.

### თ. რეგიონალური კონვენციები

არსებობს მრავალი საერთაშორისო ინსტრუმენტი, რომლებიც აწესრიგებს როგორც რადიაციული და სხვა ზესახიფათო ტვირთების გადაზიდვებს, ისე პასუხისმგებლობის საკითხს,<sup>522</sup> თუმცა უდიდესი საზღვაო

<sup>518</sup> იხ. [http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=158](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=158). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 20 მაისს.

<sup>519</sup> IAEA: General Conference Resolution on Code of Practice on the international Transboundary Movement of Radioactive Waste. 1990 წლის 21 სექტემბერი. ხელმისაწვდომია: [www.globelaw.com/Nukes/iaeacod.htm](http://www.globelaw.com/Nukes/iaeacod.htm) (უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 მაისს). თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>520</sup> იქვე.

<sup>521</sup> იქვე. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>522</sup> სამოქალაქო პასუხისმგებლობის კონვენცია, სახიფათო და სხვა მომწამვლელი ნივთიერებების გადაზიდვა ზღვით, ბირთვული ენერჯის სფეროში მესამე მხარის პასუხისმგებლობის შესახებ კონვენცია, ვენის კონვენცია ბირთვული ზიანისთვის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის შესახებ და სხვ.

სახელმწიფოების პოზიციას, რომ არ არსებობს საერთაშორისო დონეზე საფრთხის შემცველი საქმიანობისთვის პასუხისმგებლობის დეტალური გაწერა. როგორც შეერთებული შტატების სახელმწიფო დეპარტამენტის განცხადებაშია დაფიქსირებული: „სერიოზული ინციდენტების შემთხვევაში, რომელთა დადგომა ნაკლებად სავარაუდოა, პასუხისმგებლობა დაზიანებისთვის განისაზღვრება კანონის ძალით. გადაზიდვებში ჩართული კომპანიების (იაპონური კომპანიები, COGEMA და BNFL, საკმარისად დიდი და შემდგარი ორგანიზაციები) მიმართ არსებობს აშკარად გამოხატული ნდობა, რომ ექნებათ ფინანსური შესაძლებლობა, დააკმაყოფილონ კანონიერი მოთხოვნები. BNFL-მა ცალსახად დაუდასტურა სახელმწიფო დეპარტამენტს, რომ დარწმუნებულია, სათანადოდ არის დაზღვეული.“<sup>523</sup>

საინტერესოა, რა პოზიციას დაიჭერს შეერთებული შტატები BP-სთან მიმართებით, 2010 წლის აპრილში მექსიკის ყურეში მომხდარი ნავთობის უპრეცედენტო რაოდენობის ჩაღვრის შემდეგ. როგორც პრეზიდენტმა ობამამ 2010 წლის 15 ივნისის მიმართებაში განაცხადა, სახელმწიფო ყველაფერს აკეთებს, რათა უზრუნველყოს BP-ის მიერ ყოველი დაზარალებულისთვის მიყენებული ზიანის სრული ანაზღაურება.<sup>524</sup> ზარალის დათვლა და მისი ანაზღაურების შედეგები აჩვენებს, რამდენად შეუძლიათ დიდ და კარგად ორგანიზებულ კომპანიებს, სრულყოფილად აგონ პასუხი გარემოსა და ადამიანებისათვის მიყენებული მასშტაბური ზიანის გამო. ამ ინციდენტმა მნიშვნელოვანწილად უნდა აჩვენოს, რამდენად ეფექტურია დღეისათვის მოქმედი პასუხისმგებლობის მექანიზმი და შეიძლება, ახალი უსაფრთხოების ზომებს დაუდოს სათავე, მათ შორის, კიდევ უფრო მეტი წონა შესძინოს „გამაფრთხილებელ პრინციპებს“.

თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ მრავალი ქვეყანა არ იზიარებს აშშ-ის, იაპონიისა და სხვათა ოპტიმიზმს და მეტი სიფრთხილით ეკიდება მოსალოდნელი საფრთხის შედეგებს. სწორედ ამან განაპირობა რეგიონალური შეთანხმებების გაფორმება ბირთვული გადაზიდვების შეზღუდვის ან აკრძალვის თაობაზე.

მაგალითად, 1999 წლის ოქტომბერში სამხრეთ წყნარი ოკეანის ფორუმის სახელმწიფოებმა გამოსცეს კომუნიკე, რომელშიც ხაზი გაესვა ტურიზმისა და თევზსაჭერი ბიზნესისთვის ეკონომიკური ზიანის კომპენსაციის აუცილებლობას, იმ შემთხვევაშიც კი, როდესაც „გარემოს რეალური ზიანი არ მიდგომია“.<sup>525</sup>

როგორც ზემოთ აღინიშნა, კარიბის ზღვის აუზი, რეგიონის სახელმწიფოების ერთობლივი დეკლარაციით, ატომისგან თავისუფალ ზონად გამოცხადდა.

#### ი.ბა ზელის კონვენცია

<sup>523</sup> US Department of State Paper on the Transportation of MOX Fuel from Europe to Japan, transmitted from Assistant Secretary for Legislative Affairs Barbara Larkin to Senator Daniel Akaka. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

<sup>524</sup> <http://edition.cnn.com/2010/POLITICS/06/14/obama.gulf.trip/index.html>. უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 15 ივნისს.

<sup>525</sup> Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, Ocean Development & International Law, 2002, გვ. 82.

პირველი საერთაშორისო დოკუმენტი, რომელმაც კონვენციურ დონეზე აღიარა გამაფრთხილებელი პრინციპი, არის ბაზელის კონვენცია „სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილების კონტროლის შესახებ“ (შემდგომში – „ბაზელის კონვენცია“). კონვენციის თანახმად, წევრ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ, აკრძალონ სახიფათო ნარჩენების გადაზიდვა საკუთარ ტერიტორიაზე, თუ გადამზიდავ სახელმწიფოს არ გაუკეთებია წინასწარი შეტყობინება და არ მიუღია ნებართვა სატრანზიტო სახელმწიფოებისაგან.<sup>526</sup> ვან დაიკი ბაზელის კონვენციას მიიჩნევს უპირველეს წყაროდ, რომელიც უფლებას აძლევს სახელმწიფოებს, მოითხოვონ შეტყობინება და წინასწარი ნებართვა რადიოაქტიური მასალების საზღვაო გადაზიდვებისათვის.<sup>527</sup> თუმცა ეს სადავო მტკიცებაა, იმის გათვალისწინებით, რომ ბაზელის კონვენცია არ ვრცელდება ბირთვულ ტვირთებზე, რომლებიც სხვა საერთაშორისო კონვენციის მოქმედების ქვეშ ხვდება. ასეთები კი INF კოდექსი და ნარჩენებისა და სხვა მასალების ჩამარხვით გარემოს დაბინძურების აღკვეთის შესახებ კონვენციაა („ლონდონის ჩამარხვის კონვენცია“). არცერთი ეს კონვენცია არ ადგენს წინასწარი შეტყობინების ან ნებართვის მოთხოვნის უფლებას სანაპირო სახელმწიფოებისთვის, თუმცა ლონდონის კონვენცია კრძალავს რადიოაქტიური ნარჩენების ზღვაში ჩამარხვას.

#### იი. ბამაკოს კონვენცია

1991 წლის 29 იანვარს მიიღეს კონვენცია სახიფათო ნარჩენების აფრიკაში იმპორტის აკრძალვისა და მათი აფრიკის ფარგლებში ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებასა და მართვაზე კონტროლის შესახებ.<sup>528</sup>

ბამაკოს კონვენციის მოქმედება ვრცელდება სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებებზე წევრი სახელმწიფოების სახმელეთო, საზღვაო და საჰაერო სივრცეში, სადაც ეს უკანასკნელი ახორციელებს ადმინისტრაციულ და მომწესრიგებელ პასუხისმგებლობას.<sup>529</sup> მხარეები თანხმდებიან, აკრძალონ სახიფათო ნარჩენების გაგრძელება სამხრეთ განედის 60<sup>0</sup>-ზე, სამხრეთ რაიონში, მიუხედავად იმისა, არის თუ არა ასეთი ნარჩენები ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვების რეჟიმში.<sup>530</sup> რადიოაქტიური ნარჩენები, რომლებიც ხვდებიან საერთაშორისო კონტროლის სისტემის ქვეშ, შედის საშიშ ნარჩენებში.<sup>531</sup> აფრიკაში არაწევრი სახელმწიფოს მხრიდან, ნებისმიერი მიზნით, სახიფათო ნარჩენების იმპორტი<sup>532</sup> ან ჩამარხვა<sup>533</sup> აკრძალულია და გამოცხადებულია უკანონო ქმედებად. მხარეები მოწოდებულნი არიან, მიიღონ გამაფრთხილებელი ზომები სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვებით გარემოს დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად.<sup>534</sup> საექსპორტო ქვეყანა ვალდებულია, საკუთარი კომპეტენტური ორგანოს მიერ სახიფათო ნარჩენების ნებისმიერი მოსალოდნელი ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვის

<sup>526</sup> მე-4(2)(f) და (h) მუხლი.

<sup>527</sup> Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, *Ocean Development & International Law*, 2002, გვ.80.

<sup>528</sup> შემდგომში – „ბამაკოს კონვენცია“

<sup>529</sup> ბამაკოს კონვენციის 1-ლი მუხლის მე-2, მე-4 და მე-11 პუნქტები.

<sup>530</sup> იქვე, მე-4 მუხლის, მე-3 პუნქტის (1) ქვეპუნქტი.

<sup>531</sup> იქვე, მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტი.

<sup>532</sup> იქვე, მე-4 მუხლის 1-ლი პუნქტი.

<sup>533</sup> იქვე მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტი.

<sup>534</sup> იქვე, მე-4 მუხლის მე-3 პუნქტი.



თაობაზე ამასთან დაკავშირებულ ყველა ქვეყანას, მისი კომპეტენტური ორგანოს მეშვეობით,<sup>535</sup> აცნობონ, რომ გავლა არ განხორციელდება, სანამ იმპორტის ქვეყნისგან არ იქნება მიღებული წერილობითი დასტური.<sup>536</sup> ზემოხსენებული ვალდებულებები *mutatis mutandis* ვრცელდება წევრი სახელმწიფოდან არაწევრი სახელმწიფოების გავლით განხორციელებულ ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვებზე.<sup>537</sup> წინასწარი შეტყობინებისა და ნებართვის გარეშე განხორციელებული ნებისმიერ გადაზიდვა ჩაითვლება უკანონოდ და წევრმა სახელმწიფოებმა შიდა კანონმდებლობაში უნდა მიიღონ ნორმები მათზე სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობის დაწესების თაობაზე.<sup>538</sup> წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ ითანამშრომლონ ორმხრივ, მრავალმხრივ (მათ შორის - რეგიონალურ) დონეზე არაწევრ სახელმწიფოებთან აფრიკაში შექმნილი სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, იმ პირობით, რომ ეს ხელშეკრულებები არ გადაუხვევს ბამაკოს კონვენციის სულისკვეთებას.<sup>539</sup>

#### იიი. ვაიგანის კონვენცია

1995 წლის 1 სექტემბერს მიიღეს კონვენცია „ფორუმის კუნძულის ქვეყნებში სახიფათო და რადიოაქტიური ნარჩენების იმპორტის აკრძალვისა და სამხრეთ წყნარი ოკეანის რეგიონში სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებისა და მართვის კონტროლის შესახებ“.<sup>540</sup>

ბამაკოს კონვენციისგან განსხვავებით, ვაიგანის კონვენცია არ ვრცელდება რადიოაქტიურ ნარჩენებზე, გარდა განსაკუთრებული შემთხვევებისა.<sup>541</sup> კერძოდ, ეს ეხება კონვენციის მე-4 მუხლში მოცემულ ზოგად ვალდებულებებს. წყნარი ოკეანის კუნძულების განვითარებად სახელმწიფოებს შეუძლიათ, მიიღონ სათანადო სისხლისსამართლებრივი, ადმინისტრაციული და სხვა ზომები თავიანთი იურისდიქციის ფარგლებში რადიაციული მასალების იმპორტის აკრძალვისთვის კონვენციის მოქმედების რაიონში.<sup>542</sup> ნებისმიერ სხვა წევრ სახელმწიფოს შეუძლია, მიიღოს სათანადო ზომები რადიოაქტიური ნარჩენების ექსპორტის ასაკრძალავად ფორუმის კუნძულის ქვეყნებისაგან.<sup>543</sup> სახიფათო ნარჩენების<sup>544</sup> გადაზიდვა მხოლოდ წინასწარი შეტყობინებისა და ნებართვის გაცემის შემდეგ არის დაშვებული.<sup>545</sup> შეტყობინების მიღების დადასტურებისთვის მხარეებს თოთხმეტი სამუშაო დღე ეძლევათ, ხოლო

<sup>535</sup> იქვე, მე-6 მუხლის 1-ლი პუნქტი.

<sup>536</sup> იქვე, მე-6 მუხლის მე-3 პუნქტი.

<sup>537</sup> იქვე, მე-7 მუხლი.

<sup>538</sup> იქვე, მე-9 მუხლი.

<sup>539</sup> იქვე, მე-11 მუხლი.

<sup>540</sup> შემდგომში – „ვაიგანის კონვენცია“.

<sup>541</sup> ვაიგანის კონვენციის მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტი. ამასთან, სახიფათო ნარჩენების ჩამონათვალი მოცემულია 1-ლ დანართში.

<sup>542</sup> იქვე, მე-4.1 მუხლი.

<sup>543</sup> ფორუმის კუნძულის ქვეყნებია ყველა წევრი სახელმწიფო, ავსტრალიისა და ახალი ზელანდიის გარდა.

<sup>544</sup> რომელშიც არ იგულისხმება რადიაციული ნარჩენები

<sup>545</sup> ვაიგანის კონვენციის მე-6 მუხლი.

ამის შემდეგ განხილვისა და გადაწყვეტილების<sup>546</sup> მისაღებად კიდევ სამოცი დღე.

კონვენციის მოქმედების რაიონი მოიცავს წვერი სახელმწიფოების<sup>547</sup> სახმელეთო ტერიტორიებს, შიდა წყლებს, ტერიტორიულ ზღვას, კონტინენტურ შელფს, არქიპელაგურ წყლებსა და განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონას,<sup>548</sup> ასევე მისი მოქმედების არეალშია ღია ზღვის რაიონები, რომლებიც გარშემორტყმულია წვერი სახელმწიფოების გეზებით<sup>549</sup> და წყნარი ოკეანის რაიონები კონვენციური რაიონის სამხრეთ განედის 60<sup>0</sup>-ს, აღმოსავლეთ გრძედის 130<sup>0</sup>-სა და დასავლეთ განედის 120<sup>0</sup>-ს შორის.<sup>550</sup>

კონვენცია არ ხელყოფს წვერი სახელმწიფოების სუვერენიტეტს საკუთარ ტერიტორიულ ზღვაზე და გემების მიერ გაეროს კონვენციის მიხედვით მინიჭებული სანაოსნო უფლებების განხორციელებას.<sup>551</sup> წვერ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ, გაწვერიანებიდან ექვსი თვის განმავლობაში, I დანართის მიხედვით, სამდივნოს დამატებით გადასცენ იმ სახიფათო ნარჩენების ჩამონათვალი, რომლებზეც სურთ, გააგრძელონ კონვენციის მოქმედება.

ზემოხსენებული კონვენციების მოკლე ანალიზი აჩვენებს, რომ წყნარი ოკეანის აუზის სახელმწიფოების მიდგომა რადიაციული ნარჩენების გადაზიდვის შეზღუდვა/აკრძალვასთან დაკავშირებით უფრო ზომიერია და შემოიფარგლება განვითარებადი სახელმწიფოების უფლებით, აკრძალონ საკუთარი ტერიტორიიდან ასეთი ტვირთების იმპორტი. თუმცა, რაც შეეხება სხვა სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო მოძრაობას, ორივე კონვენცია შეტყობინებისა და წინასწარი ნებართვის რეჟიმს აღგენს, მათ შორის წვერი სახელმწიფოების ტერიტორიულ ზღვაშიც. ამასთან, ვაიგანის კონვენციის მოქმედების სფერო გაცილებით ფართოა და იგი ღია ზღვის გარკვეულ რაიონებსაც მოიცავს.

### ივ. *ILA-ს საკოდიფიკაციო მცდელობები*

ატომური გემებისათვის მშვიდობიანი გავლის უფლების მინიჭება-არმინიჭების საკითხი საერთაშორისო სამართლის ასოციაციის განხილვის საგანიც იყო. მაგალითად, როდესაც იხილებოდა საკითხი გაეროს კონვენციის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტის ამომწურავ ხასიათზე, საერთაშორისო სამართლის ასოციაციამ (ILA) დაადგინა, რომ ჩამონათვალი ამომწურავი არ იყო და, მინიმუმ, ერთი შემთხვევა მაინც რჩება მის მიღმა, როდესაც სანაპირო სახელმწიფოს შეუძლია, გავლა

<sup>546</sup> თანხმობა, პირობით ან უპირობოდ, ან უარი.

<sup>547</sup> ამერიკის შამოა, ავსტრალია, კუკის კუნძულები, მიკრონეზიის ფედერალური შტატები, ფიჯი, ფრანგული პოლინეზია, გუამი, კირიბატი, მარშალის კუნძულების რესპუბლიკა, ნაურუ, ახალი კალედონია და დამოკიდებული ტერიტორიები, ახალი ზელანდია, ნიუ, ჩრდილოეთ მარიანის კუნძულების თანამეგობრობა, პალაუს რესპუბლიკა, პაპუა-ახალი გვინეა, პიტკერნი, სოლომონის კუნძულები, ტოკელაუ, ტუვალუ, ვანუატუ, ველისი და ფუტუნა, აღმოსავლეთ სამოა.

<sup>548</sup> იქვე, 1-ლი მუხლი.

<sup>549</sup> იქვე, (ii) პუნქტი.

<sup>550</sup> იქვე, (iii) პუნქტი და მე-2 მუხლის მე-6 პუნქტი.

<sup>551</sup> იქვე, მე-2 მუხლის მე-4 პუნქტი.

არამშვიდობიანად ჩათვალოს. კერძოდ, „არსებობს იმის სერიოზული მოლოდინი, რომ გემი გამოიწვევს მნიშვნელოვან ინციდენტს მძიმე შედეგებით, მათ შორის ზღვის გარემოსთვის.“<sup>552</sup> ანუ დიდი ალბათობით სწორედ ატომური გემები იგულისხმებოდა ამ განცხადებაში, რაც იმას ნიშნავს, რომ სანაპირო სახელმწიფოს შესაძლებლობა ექნებოდა, ბირთვული მასალებით დატვირთული გემისთვის ყოველგვარი სამართლებრივი შედეგების გარეშე აეკრძალა მშვიდობიანი გავლის უფლება, იმ მოტივით, რომ, მოსალოდნელი საფრთხეების გათვალისწინებით, ასეთი გავლა არ შეიძლება იყოს „მშვიდობიანი“. თუმცა, როგორც ზემოთ აღინიშნა, საერთო დამოკიდებულება, განსაკუთრებით განმტკიცებული *ჯექსონ ჰილის* შეთანხმების შემდეგ, იმგვარია, რომ მე-19 მუხლის ჩამონათვალი ამომწურავია და, შესაბამისად, ატომური გემების მიმართ ILA-ს დამოკიდებულება არ იქნა გაზიარებული სხვა სახელმწიფოების მიერ. მაგრამ თავად ის ფაქტი, რომ ატომური გემები ასეთი ავტორიტეტული ორგანიზაციის მიერ არის მიჩნეული თავისთავად უდიდესი საფრთხის მატარებლად, ამტკიცებს გამაფრთხილებელი ზომების მომხრე სახელმწიფოთა პოზიციას და, უფრო ზუსტად, განაპირობებს მათ არსებობას. თუმცა, უბრალოდ, ტვირთის ხასიათმა არ შეიძლება არანაირი გავლენა მოახდინოს გავლის „მშვიდობიან“ ხასიათზე. სერიოზული ზიანის გარეშე, სანაპირო სახელმწიფოს არ შეუძლია, ჩამოართვას გემს მშვიდობიანი გავლის უფლება, მხოლოდ იმიტომ, რომ ეს უკანასკნელი გადაზიდავს ზესახიფათო ტვირთებს, ისეთებს როგორებიცაა: ბირთვული მასალები და ძალიან მომწამვლელი ქიმიური ნივთიერებები.<sup>553</sup>

### ი. საქართველოს კანონმდებლობა მშვიდობიან გავლაზე

#### ი. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდგომი პერიოდი

1991 წლამდე, ანუ საქართველოს მიერ დამოუკიდებლობის მოპოვებამდე, საქართველოს საზღვაო ზონების სამართლებრივი სტატუსი მთლიანად რეგულირდებოდა ყოფილი საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკების კავშირის კანონებით, წესებითა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებით. საქართველოს სსრ-ს ამასთან დაკავშირებით ცალკე საკანონმდებლო ბაზა არ გააჩნდა. სსრკ-ის ტერიტორიული ზღვის, კონტინენტური შელფისა და განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის სივანე და გარე საზღვრები საქართველოს სსრ-ის სანაპიროზე განსაზღვრული იყო სსრკ-ისა და თურქეთის რესპუბლიკას შორის გაფორმებული ორმხრივი ხელშეკრულებებით.<sup>554</sup> მდგომარეობა რადიკალურად არ შეცვლილა

<sup>552</sup> [www.ila-hq.org/pdf/Coastal.pdf](http://www.ila-hq.org/pdf/Coastal.pdf), გვ. 51. უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 20 მაისს.

<sup>553</sup> Tanaka Mari “Lessons from The Protracted MOX Plant Dispute: A Protected Protocol On Marine Environmental Impact Assessment to The United Nations Convention on the Law of The Sea”, 25 (2004), Michigan Journal of international law 337, 350. ციტირებულია: Miguel Sousa Ferro, “Right of innocent passage of ships carrying ultra-hazardous cargoes”, გვ. 7.

<sup>554</sup> იხ.: სსრკ-ისა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობათა შეთანხმების ოქმი საბჭოთა კავშირისა და თურქეთის ტერიტორიულ ზღვებს შორის საზღვაო საზღვრის დელიმიტაციის შესახებ, 1973 წლის 17 აპრილი; სსრკ-ისა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობათა შეთანხმება მათ შორის შავ ზღვაზე კონტინენტური შელფის დელიმიტაციის შესახებ, 1978 წლის 23 ივნისი;

სსრკ-ისა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობათა ოქმი საზღვაო საზღვრის დემარკაციის შესახებ, 1980 წლის 11 სექტემბერი; წერილების გაცვლა სსრკ-ისა და

საქართველოს მიერ დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ. ქართულ მხარეს შვიდი წელი დასჭირდა, რომ შეექმნა საკანონმდებლო ბაზა საზღვაო სფეროში. რა თქმა უნდა, ეს გამოწვეული იყო სხვადასხვა ობიექტური მიზეზით, რომელთაც აქ არ განვიხილავთ. თუმცა არ უნდა შეიქმნას ისეთი შთაბეჭდილება, რომ 1991-1998 წლებში საქართველოში საზღვაო სამართლის სფეროში საკანონმდებლო ვაკუუმი არსებობდა. უპირველეს ყოვლისა, აღსანიშნავია, რომ 1996 წლის 21 მარტს საქართველო შეუერთდა 1982 წლის კონვენციას. ამის პარალელურად, საქართველოს ტერიტორიაზე მოქმედებას აგრძელებდა სსრკ-ის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის 1981 წლის 13 მარტის №284 ბრძანებულება „ნავთობითა და ადამიანის ჯანმრთელობისათვის ან ზღვის ცოცხალი რესურსებისათვის მავნე სხვა ნივთიერებებით ზღვის გატუჭყიანებით მიყენებული ზარალის გემის პატრონის მიერ ანაზღაურების ოდენობის შესახებ“ და 1984 წლის 28 თებერვლის №137 ბრძანებულება „სსრკ ეკონომიკური ზონის შესახებ“. თუმცა ამ ბრძანებულებათა სათაურებიდანაც კი ნათლად ჩანს, რომ მათ არაფერი ჰქონდათ საერთო ტერიტორიულ ზღვასთან, კერძოდ კი, ტერიტორიულ ზღვაში უცხო სახელმწიფოების გემების მშვიდობიანი გავლის უფლებასთან. მიუხედავად იმისა, რომ 1982 წლის კონვენცია საქართველოსთვის ამოქმედდა 1996 წლიდან, პრობლემა მაინც ღიად რჩებოდა. მხოლოდ 1998 წელს საქართველოს პარლამენტის მიერ მიღებულმა კანონებმა დაადგინა საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში მოქმედი სამართლებრივი რეჟიმი. კერძოდ, ეს არის 1998 წლის 17 ივლისის საქართველოს კანონის „სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“<sup>555</sup> და 1998 წლის 24 დეკემბრის კანონი „საქართველოს საზღვაო სივრცის შესახებ“.<sup>556</sup> ამ კანონების თანახმად, საქართველომ განაცხადა, რომ მას აქვს 12 საზღვაო მილის სიგანის ტერიტორიული ზღვა, 24 საზღვაო მილის სიგანის მიმდებარე ზონა და 200 საზღვაო მილის სიგანის განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა და კონტინენტური შელფი. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველო-რუსეთის საზღვაო საზღვრების დელიმიტაციის პროცესი ჯერ არ არის დასრულებული. რაც შეეხება საქართველო-თურქეთის საზღვაო საზღვარს, 1997 წლის 14 ივლისის ოქმით, საქართველოს მთავრობასა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის შავ ზღვაზე საზღვრის დელიმიტაციის შესახებ, მხარეებმა ყოფილი სსრკ-თურქეთის საზღვაო საზღვარი გამოაცხადეს საქართველო-თურქეთის საზღვრად.<sup>557</sup>

მართალია, ზემოაღნიშნული კანონები დროის მცირე მონაკვეთშია მიღებული ერთი მოწვევის პარლამენტის მიერ, მათში რადიკალურად განსხვავებული პოზიცია არის დაფიქსირებული მსგავსი ან იდენტური საკითხების გადაწყვეტისას. ანუ საქართველოს შემთხვევაში გვაქვს შიდა სამართლის ნორმების კოლიზია არა მარტო საერთაშორისო სამართლის ნორმებთან, არამედ ერთმანეთთანაც. და, განსაკუთრებით, ეს ეხება სწორედ ტერიტორიულ ზღვაში სხვადასხვა ტიპის გემების მოძრაობის საკითხსა და მათ სტატუსს.

---

თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობებს შორის კონტინენტური შელფის საზღვრის, როგორც განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის, საზღვრად ჩათვლის შესახებ, 1986 წლის 23 დეკემბერი და 1987 წლის 6 თებერვალი.

<sup>555</sup> შემდგომში – კანონი სახელმწიფო საზღვრის შესახებ.

<sup>556</sup> შემდგომში – კანონი საზღვაო სივრცის შესახებ.

<sup>557</sup> იხ. მკ-2 მუხლი.

*იი. სამხედრო და ატომური გემების მოძრაობა საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში*

უპირველეს ყოვლისა, უნდა აღინიშნოს, რომ საზღვაო სივრცის შესახებ კანონის თანახმად,<sup>558</sup> უცხო ქვეყნის სამხედრო ხომალდების, ატომური გემებისა და სპეციალური დანიშნულების გემების (საავარიო-სამაშველო გემებისა და სამძებრო თვითმფრინავების გარდა) საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში გავლის წესები განისაზღვრება „საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ კანონით. ანუ საზღვაო სივრცის შესახებ კანონის მოქმედება მხოლოდ სავაჭრო და სხვა კერძო გემებზე ვრცელდება. შესაბამისად, სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონი აღარ უნდა გავრცელდეს სავაჭრო გემებზე, რადგან საზღვაო სივრცის შესახებ კანონი უფრო გვიან არის მიღებული და, შესაბამისად, „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონის თანახმად,<sup>559</sup> უპირატესობა აქვს პირველთან. თუმცა, ამის მიუხედავად, საეჭვოა, რომ საზღვრის დაცვის შესაბამისმა სამსახურებმა არასამხედრო გემებთან დაკავშირებით „საზღვაო სივრცის შესახებ“ კანონით ისარგებლონ.

საქართველოში კანონი „საზღვაო სივრცის შესახებ“ იძლევა მშვიდობიანი გავლის კონვენციის ანალოგიურ განსაზღვრებას.<sup>560</sup>

„საზღვაო სივრცის შესახებ“ კანონის თანახმად, გავლა ჩაითვლება სანაპირო ქვეყნის მშვიდობისა და უსაფრთხოების დარღვევად, თუ იგი მიმართულია შემდეგი მოქმედებებისაკენ:

1. ძალის გამოყენების შესახებ მუქარა ან ძალის გამოყენება საქართველოს სუვერენიტეტის, ტერიტორიული მთლიანობის ან პოლიტიკური დამოუკიდებლობის წინააღმდეგ, ან სხვა სახით საერთაშორისო სამართლის პრინციპებისა და ნორმების დარღვევა.

2. სამხედრო მანევრები ან ნებისმიერი სახის იარაღის გამოყენებით სწავლება.

3. საქმიანობა, რომლის მიზანია ინფორმაციის შეგროვება საქართველოს თავდაცვისა და უსაფრთხოების საზიანოდ.

4. პროპაგანდა, რომელიც ხელყოფს საქართველოს თავდაცვისა და უსაფრთხოების ინტერესებს.

5. საფრენი აპარატის ჰაერში ასვლა ან გემბანზე მიღება.

6. სამხედრო მოწყობილობის ჰაერში აწევა ან გემბანზე მიღება.

7. საქართველოს კანონმდებლობის დარღვევით ტვირთისა და ვალუტის დატვირთვა ან გადმოტვირთვა, ფიზიკური პირის გემბანზე მიღება ან გემიდან გადმოსმა.

8. ზღვის გარემოს განზრახ და სერიოზული დაზიანება.

9. თევზჭერა.

10. სამეცნიერო-კვლევითი, საძიებო ან ჰიდროგრაფიული საქმიანობა.

11. საქართველოს კავშირგაბმულობისა და ელექტრონული სისტემების ან სხვა მოწყობილობებისა და ნაგებობების ფუნქციონირებისათვის ხელისშემშლელი პირობების შექმნა.

12. საქმიანობა, რომელიც მშვიდობიან გავლასთან უშუალოდ არ არის დაკავშირებული.<sup>561</sup>

<sup>558</sup> საზღვაო სივრცის შესახებ კანონის მე-16 მუხლის მე-2 პუნქტი.

<sup>559</sup> ნორმატიული აქტების შესახებ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-8 პუნქტი.

<sup>560</sup> მე-16(5) მუხლი.

<sup>561</sup> მე-17 მუხლი.

ეს მუხლი მთლიანად იმეორებს 1982 წლის კონვენციის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტს. მცირედენი განზოგადებაა მოცემული კანონის მე-7 პუნქტში. კერძოდ, 1982 წლის კონვენციაში მოცემული დაკონკრეტება „საბაჟო, ფისკალური, საიმეორაციო ან სანიტარიული“ კანონებისა და წესების დარღვევის შესახებ „საზღვაო სივრცის შესახებ“ კანონში განზოგადებულია სიტყვით – „კანონმდებლობა“. მაგრამ კანონის მიერ მოცემული განმაზოგადებელი ტერმინი არ შეიძლება ჩაითვალოს სანაპირო ქვეყნის უფლებამოსილების სერიოზულ გადამეტებად.

რაც შეეხება კანონს „სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“, იგი აცხადებს, რომ მშვიდობიანი გავლის დარღვევად ჩაითვლება „სარეწი და კვლევითი საქმიანობა საამისოდ აკრძალულ ადგილებში ან დაშვებულ ადგილებში, მაგრამ საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი ნებართვის გარეშე“.<sup>562</sup> ამასთან, კანონი არ მიიჩნევს მშვიდობიანი გავლის დარღვევად კავშირგაბმულობის საშუალებების ხელყოფას, რაც ცალსახად არის გამოცხადებული ასეთად 1982 წლის კონვენციისა და საზღვაო სივრცის შესახებ კანონით. რა თქმა უნდა, შესაძლებელია, რომ სახელმწიფომ თავის კანონმდებლობაში დაადგინოს უფრო შეღავათიანი რეჟიმი, ვიდრე განსაზღვრულია კონვენციით,<sup>563</sup> მაგრამ გაუმართლებელია, როდესაც ერთსა და იმავე საკითხს სხვადასხვა კანონი სხვადასხვაგვარად არეგულირებს. ეს არის კანონმდებლობის ხარვეზი, რომელიც აუცილებელ გამოსწორებას მოითხოვს. რაც შეეხება პირველ საკითხს, ანუ სარეწი და კვლევითი საქმიანობის წარმოებას ტერიტორიულ ზღვაში, უნდა აღინიშნოს, რომ სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონში მოცემული ფორმულირება არა მარტო ეწინააღმდეგება 1982 წლის კონვენციასა და „საზღვაო სივრცის შესახებ“ კანონში მოცემულ ფორმულირებას, თუ რა შეიძლება ჩაითვალოს მშვიდობიანი გავლის დარღვევად, არამედ თავად მშვიდობიანი გავლის დეფინიციას. როგორც ზემოთ არის აღნიშნული, მშვიდობიან გავლად ითვლება გემის გავლა ტერიტორიულ ზღვაში შიდა წყლებსა და პორტებში შეუსვლელად, ან შიდა წყლებიდან და პორტებიდან გამოსვლა და მათში შესვლა. ამავე დროს, გავლა უნდა განხორციელდეს სწრაფად და შეუჩერებლად.<sup>564</sup> ამდენად, ნებისმიერი სარეწი და კვლევითი საქმიანობა თავისთავად ითვლება მშვიდობიანი გავლის წესის დარღვევად. ხოლო „სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ კანონის თანახმად, გემს ნება აქვს, მშვიდობიანი გავლის დროს განახორციელოს სარეწი და კვლევითი საქმიანობა საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ ადგილებში და ნებართვის საფუძველზე. ეს იქნება ნებადართული სარეწი საქმიანობა და არა მშვიდობიანი გავლა, რაც აბსოლუტურად განსხვავებული ცნებებია. თუმცა იგივე კანონი განსაზღვრავს, რომ, თუ საერთაშორისო ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის განსაზღვრული, საქართველოს ტერიტორიულ ზღვასა და შიდა წყლებში<sup>565</sup> უცხო სახელმწიფოს გემს ეკრძალება სარეწი, კვლევითი და ჰიდროგრაფიული საქმიანობა.<sup>566</sup> აქ შეიძლება სადავო გახდეს, რამდენად არის საზღვრის დაცვის შესახებ კანონმდებლობის გადასაწყვეტი, ვინ

<sup>562</sup> მე-19.3 (ბ) მუხლი.

<sup>563</sup> ამ კონკრეტულ შემთხვევაში კონვენცია სახელმწიფოსათვის ადგენს მაქსიმალურ ლიმიტს.

<sup>564</sup> აღსანიშნავია, რომ კანონის მე-19.2 მუხლი იმეორებს ამ განმარტებას.

<sup>565</sup> თუმცა კანონმდებელი იყენებს ტერმინს – „ტერიტორიული და შიდა წყლები“.

<sup>566</sup> სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის 21-ე მუხლი.

განახორციელებს სამეცნიერო კვლევით საქმიანობას საქართველოს შიდა საზღვაო წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში. მით უფრო, რომ გაეროს კონვენცია უშვებს, ზოგადად, ტერიტორიულ ზღვაში ასეთი უფლების არსებობას,<sup>567</sup> რაც, რა თქმა უნდა, არანაირ კავშირში არ არის მშვიდობიან გავლასთან. ასევე, საზღვაო სივრცის შესახებ კანონი, რომელიც საქართველოში საზღვაო საკითხების მოწესრიგებისთვის სპეციალურ ნორმად შეიძლება განვიხილოთ, უშვებს უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისა და იურიდიული პირების, ასევე საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ საქართველოს შიდა საზღვაო წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში საზღვაო-სამეცნიერო კვლევის წარმოებას,<sup>568</sup> ანუ კვლავ ნორმათა კოლიზიასთან გვაქვს საქმე საქართველოს საზღვაო სფეროში მოქმედ ნორმებს შორის.

სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის თანახმად, საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში გავლისას გემს, მათ შორის, ეკრძალება:

ნაოსნობისთვის აკრძალულ რაიონებში შესვლა, რომელთა შესახებაც ცნობები დადგენილი წესით საყოველთაოდ არის გამოცხადებული;<sup>569</sup>

გაჩერება, ადამიანების გადმოსხმა (ჩასხდომა), ტვირთებისა და ცხოველების გადმოტვირთვა (ჩატვირთვა), აგრეთვე სანაოსნო საშუალებათა წყალში ჩაშვება, საფრენი აპარატების გემიდან აფრენა და გემზე მიღება, სარეწი და კვლევითი საქმიანობა საამისოდ აკრძალულ ან დაშვებულ ადგილებში, მაგრამ საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი ნებართვის გარეშე;<sup>570</sup>

ისეთი საქმიანობა, რომელიც აკრძალულია საქართველოს კანონმდებლობით, საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით.<sup>571</sup>

ამასთან, აღსანიშნავია, რომ ზემოჩამოთვლილი აკრძალვები არ ვრცელდება იმ გემზე, რომელიც მონაწილეობს ადამიანთა გადასარჩენად წარმოებულ სამაშველო სამუშაოებში.<sup>572</sup>

უპირველეს ყოვლისა, ამგვარი გამონაკლისის დაშვებით სამაშველო სამუშაოებში მონაწილე გემებისათვის, კანონმდებელმა სრულიად შეცვალა მშვიდობიანი გავლის არსი, რადგან, დაუშვა, რომ განსაკუთრებულ გარემოებებში გემს შეუძლია განახორციელოს თითქმის ყველა ის საქმიანობა, რაც აკრძალულია გაეროს კონვენციით. რადგან მთავარი არსი მშვიდობიანი გავლისა ისაა, რომ გემი მხოლოდ კვეთს ტერიტორიულ ზღვას ვერტიკალურად ან ჰორიზონტალურად და არანაირი სხვა საქმიანობით არ არის ამ დროს დაკავებული. სწორედ ამიტომ არის, რომ ტერიტორიულ ზღვაში გავლის დროს გემზე არ ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია, სანამ ეს გავლა ატარებს მშვიდობიან ხასიათს. ხოლო, როგორც ზემოთ არაერთხელ აღინიშნა, ნებისმიერი საქმიანობა, გარდა გავლისა, ითვლება ამ უკანასკნელის „მშვიდობიანი“ ხასიათის დარღვევად, ყველა შესაძლო შედეგით.

რაც შეეხება კონკრეტულად ამ აკრძალვებს, უნდა აღინიშნოს, რომ 1982 წლის კონვენციის მოთხოვნა მშვიდობიანი გავლის უფლების

<sup>567</sup> იხ. გაეროს კონვენციის 245-ე მუხლი.

<sup>568</sup> საზღვაო სივრცის შესახებ კანონის 47-ე მუხლი.

<sup>569</sup> სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის მე-19 მუხლის მე-3 პუნქტის (ა) ქვეპუნქტი.

<sup>570</sup> იქვე. (ბ) ქვეპუნქტი.

<sup>571</sup> იქვე. (გ) ქვეპუნქტი.

<sup>572</sup> იქვე. მე-4 პუნქტი.

უზრუნველყოფაზე ვრცელდება მთლიანად ტერიტორიულ ზღვაზე და არა მის ნაწილებზე. ამ ვალდებულების საპირწონედ სანაპირო სახელმწიფოს უფლება აქვს, დაადგინოს საზღვაო დერეფნები და მოძრაობის გამყოფი სქემები, რომლებიც სათანადო გამოქვეყნების შემდეგ სავალდებულო გახდება ტერიტორიულ ზღვაში ნაოსნობის მსურველი გემებისთვის.

გემებისთვის მშვიდობიანი გავლის დროს გაჩერების უფლების აკრძალვასთან დაკავშირებით, უნდა აღინიშნოს, რომ, გაეროს კონვენციის თანახმად, ტერმინი „გავლა“ მოიცავს გაჩერებასა და ღუზაზე დადგომას განსაკუთრებულ შემთხვევებში.<sup>573</sup> მართალია, კანონმდებელი, როგორც გამონაკლისი, უშვებს გაჩერების უფლებას სამაშველო ოპერაციებში მონაწილე გემისთვის, მაგრამ ეს მაინც არ შეესაბამება კონვენციურ ჩამონათვალს.<sup>574</sup>

რაც შეეხება ისეთ საქმიანობას, რომელიც აკრძალულია საქართველოს კანონმდებლობით, საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით, პირველ ყოვლისა, ასეთი ზოგადი შინაარსის პუნქტის შეტანა მუხლში, რომელშიც კონკრეტული აკრძალვებია ჩამოთვლილი, თავისთავად არასწორია. იგი ასევე ატარებს ე.წ. „ჰიმალი“ პუნქტის დატვირთვას და, ფაქტობრივად, უსასრულოს ხდის ნუსხას. ანუ ამ მუხლის თანახმად, საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსით გათვალისწინებული ნებისმიერი ქმედების განხორციელება გემზე, რომელიც იმყოფება საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში, ავტომატურად გამოიწვევს ამ რეჟიმის გაუქმებას. რაც პირდაპირ ეწინააღმდეგება გაეროს კონვენციის მოთხოვნებს, რადგან სანაპირო სახელმწიფოს მხოლოდ შეზღუდულ შემთხვევებში შეუძლია განახორციელოს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია გემზე, რომელიც გავლით იმყოფება ტერიტორიულ ზღვაში.<sup>575</sup>

საზღვაო სივრცისა და სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონები ადგენენ გემების ტერიტორიულ ზღვაში გავლის წესს. მაგალითად, უცხო სახელმწიფოს სამხედრო გემზე ან სპეციალური დანიშნულების გემზე, რომელიც ასრულებს სახელმწიფო დავალებას, საბორტო იარაღი უნდა იყოს გადასატანად გათვალისწინებულ მდგომარეობაში, საგანგებო შალითაში, ხოლო თევზჭერის საშუალება და სხვა აღჭურვილობა მოთავსებული უნდა იყოს შესანახავად განკუთვნილ ადგილზე; წყალქვეშა ნავი ან სხვა წყალქვეშა საშუალება კი უნდა გადაადგილდეს წყალზედა მდგომარეობაში და უნდა აღმართოს თავისი დროშა.<sup>576</sup>

როგორც ზემოთ არაერთხელ იქნა აღნიშნული, კონვენციის თანახმად, ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის უპირობო უფლება აქვს ნებისმიერი ტიპის გემს, იქნება ის სავაჭრო, სამხედრო, ატომურძრავიანი თუ სხვა. ეს არის უნივერსალური ხასიათის ნორმა, რომელიც არ უშვებს არანაირ გამონაკლისს.

<sup>573</sup> მე-18.3 მუხლი.

<sup>574</sup> თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ საზღვაო სივრცის შესახებ კანონის მე-15 მუხლის მე-4 პუნქტი სრულად პასუხობს კონვენციის მოთხოვნებს. მაგრამ თავად ამ კანონშივეა შეტანილი დებულება, რომ სამხედრო, ატომური და სპეციალური დანიშნულების გემების მშვიდობიანი გავლის წესი განისაზღვრება სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონით. ანუ მხოლოდ სავაჭრო გემებს აქვთ გაჩერების ან ღუზაზე დადგომის თაობაზე კონვენციის მიერ მინიჭებული უფლების განხორციელების შესაძლებლობა.

<sup>575</sup> უფრო დეტალურად იხ. ქვემოთ, გვ. 115 და შემდგომ.

<sup>576</sup> სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონი. მე-19 მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტები.



თავისთავად ეს არ ნიშნავს, რომ სანაპირო სახელმწიფოს არ შეუძლია დაადგინოს წესები ნაოსნობისა და სანაოსნო საშუალებების, ასევე კაბელების, ზღვის ცოცხალი რესურსებისა და სხვათა დაცვის შესახებ.<sup>577</sup> მშვიდობიანი გავლის დროს ყველა გემი ვალდებულია, შეასრულოს და დაიცვას სანაპირო ქვეყნის კანონები და წესები, მაგრამ სანაპირო სახელმწიფომ არ შეიძლება დააწესოს დისკრიმინაციული წესები გემის დროშის სახელმწიფოს ან გემის ტიპის მიხედვით.<sup>578</sup>

კონვენციის თანახმად, სანაპირო სახელმწიფოს, განსაკუთრებულ შემთხვევებში, თავისი ქვეყნის უსაფრთხოების დაცვის მიზნით ან იარაღის გამოცდის დროს, შეუძლია, დროებით შეაჩეროს მშვიდობიანი გავლის უფლება თავისი ტერიტორიული ზღვის განსაზღვრულ ზონაში. მაგრამ ასეთი შეჩერება უნდა მოხდეს არადისკრიმინაციულ საფუძველზე და ძალაში შევიდეს სათანადოდ გამოცხადების შემდეგ.<sup>579</sup>

„საზღვაო სივრცის შესახებ“ კანონი ითვალისწინებს მშვიდობიანი გავლის დროებით შეჩერების შესაძლებლობას. კანონის მე-18 მუხლის თანახმად, სამხედრო სწავლებებისა და მანევრების დროს თავდაცვის სამინისტროს, საზღვაო ადმინისტრაციასთან შეთანხმებით, შეუძლია, დროებით შეაჩეროს არადისკრიმინაციული ფორმითა და შინაარსით ნაოსნობა საქართველოს ტერიტორიული ზღვის გარკვეულ რაიონებში. ამას გარდა, კანონი ითვალისწინებს „დროებითი შეზღუდვის ან აკრძალვის“ შესახებ დებულებას, რომელიც ძალაში შევა „ზღვაოსანთა უწყებებში“ გამოცხადების შემდეგ.<sup>580</sup> სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონი კი აცხადებს, რომ, „საქართველოს სასიცოცხლო და სუვერენული ინტერესებიდან გამომდინარე, საჭიროების შემთხვევაში, საქართველოს პრეზიდენტს უფლება აქვს, შეზღუდოს ან აკრძალოს უცხო სახელმწიფოთა ატომური, სამხედრო ან არასამხედრო გემის შემოსვლა და ყოფნა საქართველოს ტერიტორიული და შიდა წყლების რომელიმე რაიონში.“<sup>581</sup> ეს პუნქტი არ ითვალისწინებს არც შეჩერების დროებით ხასიათს და არც მისი ოფიციალურად გამოცხადების სავალდებულობას, რაც ეწინააღმდეგება კონვენციის მოთხოვნებს, და, რაც მთავარია, არც 1982 წლის კონვენცია და არც უნევის 1958 წლის კონვენცია არ ითვალისწინებს მშვიდობიანი გავლის შეწყვეტის ან აკრძალვის უფლების მინიჭებას სანაპირო სახელმწიფოსათვის. ასეთი ფორმულირება იძლევა იმის მტკიცების საშუალებას, რომ საქართველოს კანონებით, საქართველოს, როგორც სანაპირო ქვეყანას, მიენიჭა იმაზე გაცილებით მეტი უფლებამოსილება, ვიდრე ეს არის გათვალისწინებული საერთაშორისო სამართლის ნორმებით, კერძოდ კი 1982 წლის კონვენციით.

საქართველოს კანონმდებლობა მოითხოვს, რომ გემმა საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში ნაოსნობა განახორციელოს გემის რეგისტრაციის სახელმწიფოს დროში.<sup>582</sup>

მიუხედავად იმისა, რომ 1982 წლის კონვენცია არ უშვებს არავითარ გამონაკლისს მშვიდობიანი გავლის უფლების განხორციელებისას გემის

<sup>577</sup> იხ. 1982 წლის კონვენცია. 21-ე მუხლი.

<sup>578</sup> იქვე.

<sup>579</sup> იქვე, 25-ე(3) მუხლი.

<sup>580</sup> იხ. მე-16(6) მუხლი.

<sup>581</sup> მე-19(8) მუხლი.

<sup>582</sup> იხ. საზღვაო სივრცის შესახებ კანონის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტი.

ტიპის მიხედვით, ქართველი კანონმდებელი მაინც გამოყოფს სამხედრო, ატომურ და სპეციალური დანიშნულების გემებს სავაჭრო გემებისაგან. თუმცა, როგორც ზემოთ მოყვანილი ანალიზიდან ჩანს, ასეთი მიდგომა მარტო საქართველოს კანონმდებლობისათვის არ არის დამახასიათებელი.<sup>583</sup>

„სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის“ 42-ე მუხლი ადგენს გარდამავალ დებულებებს, რომელთა თანახმადაც, ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე საქართველოს იურისდიქციის სრულ აღდგენამდე უცხო სახელმწიფოს ატომურ გემს, სამხედრო გემს ან სპეციალური დანიშნულების გემს, რომელიც სახელმწიფო დავალებას ასრულებს, საქართველოს ტერიტორიულ წყლებში მშვიდობიანი გავლის უფლების მოსაპოვებლად სჭირდება, 48 საათით ადრე დიპლომატიური არხებით შეატყობინოს ასეთი განზრახვის შესახებ სახელმწიფო საზღვრის დაცვის სამსახურს და მიიღოს ნებართვა. ასეთი მოთხოვნა არ ვრცელდება გემებზე, რომლებიც მონაწილეობენ ზღვაზე სიცოცხლის გადარჩენის ოპერაციებში. კანონმდებელი ამ დროს, *inter alia*, ხელმძღვანელობდა საქართველოს უსაფრთხოების ინტერესებით, ასევე მისი მიზანი იყო, თავიდან აეცილებინა იარაღისა და სხვათა უკანონო გატანა და შემოტანა საქართველოს ტერიტორიული ზღვის გარკვეულ რეგიონებში.<sup>584</sup> თუმცა, როგორც ზემოთ არაერთხელ იქნა აღნიშნული, კონვენციის უნივერსალური ხასიათი სწორედ იმით გამოიხატება, რომ ანალოგიური შემთხვევები გათვალისწინებულია მასში და სანაპირო სახელმწიფოს ვალდებულებების პარალელურად აქვს უფლებებიც, დაიცვას საკუთარი უსაფრთხოება. ამ კონკრეტულ შემთხვევაში ეს არის კონვენციით გათვალისწინებული უფლება, სანაპირო ქვეყანამ თავისი უსაფრთხოების დასაცავად დაადგინოს საზღვაო და მოძრაობის გამყოფი ხაზები, რომლებითაც უნდა ისარგებლონ სამხედრო და სხვა გემებმა, და რაც გაკონტროლდება მის მიერ. ეს შესაძლებლობა აუცილებლად უნდა გაითვალისწინოს კანონმდებელმა, რათა აღმოიფხვრას საქართველოს კანონმდებლობაში დაშვებული ხარვეზები და საქართველოს კანონები მოვიდეს შესაბამისობაში არა მარტო საერთაშორისო ხელშეკრულებებთან, არამედ ერთმანეთთანაც. მით უმეტეს, რომ სახელმწიფო საზღვრის დაცვის შესახებ კანონი ავალდებულებს გემებს, საქართველოს ტერიტორიულ წყლებში, სადაც დადგენილია სანაოსნო გზები და მოძრაობის გამიჯვნის სქემები, უნდა გადაადგილდნენ აღნიშნული გზით და მოძრაობისას ისარგებლონ ამ სქემებით.<sup>585</sup>

*იიი. უცხოეთის სამხედრო გემების დაკავების უფლება საქართველოს კანონმდებლობაში*

და ბოლო, მაგრამ ყველაზე მნიშვნელოვანი პრობლემა სამხედრო გემებთან დაკავშირებით. სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის თანახმად, თუ უცხო სახელმწიფოს სამხედრო ან ატომური გემი არ აცნობებს საქართველოს უახლოესი პორტის ადმინისტრაციას საქართველოს ტერიტორიულ ზღვასა და შიდა წყლებში იძულებით შემოსვლის, ყოფნის ან ცურვის წესების იძულებით დარღვევის თაობაზე,

<sup>583</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 72-74, 82-87, ასევე №1 და №2 დანართები.

<sup>584</sup> როგორც ეს არის განმარტებული სოხუმის პორტის საერთაშორისო ნაოსნობისათვის დახურვის შესახებ საქართველოს პრეზიდენტის 1995 წლის 25 მაისის ბრძანებულების პრეამბულაში. იხ. ზემოთ, 203-ე სქოლიო.

<sup>585</sup> „სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ კანონის მე-19 მუხლის მე-7 პუნქტი.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სისტემაში შემავალი უფლებამოსილების მქონე სახელმწიფო ორგანო დროებით აკავებს ამ გემს აღნიშნული წესების დარღვევის გამომწვევე გარემოებათა შესამოწმებლად. თუ არ არსებობს საქართველოს ტერიტორიულ ზღვასა და შიდა წყლებში უცხო სახელმწიფოს სამხედრო ან ატომური გემის იძულებითი შემოსვლის გამომწვევი გარემოებები, და ასეთი შემოსვლა მიზნად ისახავდა კანონის მე-19 მუხლის მე-3 პუნქტში აღნიშნული ქმედებების განხორციელებას,<sup>586</sup> საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სისტემაში შემავალი უფლებამოსილი ორგანო აკავებს სამხედრო ან ატომურ გემს და შემდეგ უკვე დიპლომატიური არხებით იწყება მოლაპარაკება გემის მფლობელ ქვეყანასთან.<sup>587</sup>

ქართველმა კანონმდებელმა „მოახერხა“ და ერთ პუნქტში დაარღვია საერთაშორისო სამართლის ორი უმნიშვნელოვანესი ნორმა: (1) გემზე რომ პორტის სახელმწიფოს იურისდიქცია განხორციელდეს, იგი ნებაყოფლობით უნდა მოხვდეს მის იურისდიქციაში და (2) სამხედრო გემები სარგებლობენ სრული იმუნიტეტით, დროშის სახელმწიფოს გარდა, ნებისმიერი სახელმწიფოს იურისდიქციისაგან.<sup>588</sup>

თუ პირველთან დაკავშირებით, კიდევ შეიძლება არსებობდეს აზრთა სხვადასხვაობა, სამხედრო გემების დაკავების უფლების არქონა სანაპირო სახელმწიფოსთვის ეჭვგარეშეა და არანაირ კითხვას არ ბადებს. ერთადერთი უფლება, რაც სანაპირო სახელმწიფოს აქვს მის ტერიტორიულ ზღვაში მყოფი დამრღვევი სამხედრო გემის მიმართ, არის, მოსთხოვოს მისი ტერიტორიული ზღვის დატოვება.<sup>589</sup> რა თქმა უნდა, საქართველოს, როგორც სანაპირო სახელმწიფოს, უნარჩუნდება უფლება, მოითხოვოს სამხედრო და სხვა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული არასავაჭრო მიზნებით გამოყენებული გემის მიერ მიყენებული ზიანის ანაზღაურება შესაბამისი დროშის სახელმწიფოსგან და სწორედ ამის თაობაზე შეიძლება მათთან მოლაპარაკებების გამართვა დიპლომატიური არხებით,<sup>590</sup> მაგრამ არა სამხედრო გემების დაპატიმრება-გათავისუფლების საკითხზე.<sup>591</sup>

უფრო მეტიც, კანონმდებელი კიდევ უფრო წინ მიდის და საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სისტემაში შემავალ ორგანოებს უფლებას აძლევს, შეაჩერონ, დააკავონ, შეამოწმონ და დარღვევის აღსაკვეთად მიიღონ აუცილებელი ზომები უცხო სახელმწიფოს სამხედრო და ატომური გემების მიმართ, თუ მათ დაარღვიეს ტერიტორიული ზღვის მიმდებარე ზონის რეჟიმი,<sup>592</sup> ან გააჩერონ და

<sup>586</sup> ქმედებები, რომლებიც ეკრძალებათ გემებს ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის დროს.

<sup>587</sup> სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის მე-20 მუხლის მე-4 პუნქტი.

<sup>588</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 9.

<sup>589</sup> 1982 წლის კონვენციის 30-ე მუხლი.

<sup>590</sup> იქვე, 31-ე მუხლი.

<sup>591</sup> აღსანიშნავია, რომ, „საზღვაო სივრცის შესახებ კანონის 22-ე მუხლი, ფაქტობრივად, იმეორებს გაეროს კონვენციის 30-ე-32-ე მუხლების დებულებებს. აქ კვლავ სახეზე გვაქვს ერთი და იმავე საკითხის სხვადასხვა ნორმატიულ აქტში რადიკალურად განსხვავებული გადაწყვეტა. ამასთან, თუ გავითვალისწინებთ, რომ სახელმწიფო საზღვრის დაცვის სამსახურები სარგებლობენ „სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ კანონით, ნაკლებ სავარაუდოა, მათი მხრიდან „საზღვაო სივრცის შესახებ“ კანონის იმპლემენტირება. მით უმეტეს, რომ „საზღვაო სივრცის შესახებ“ კანონში პირდაპირ არის მითითებული „სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ კანონის უპირატესობაზე სამხედრო გემებთან მიმართებით.

<sup>592</sup> „სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ კანონის 35-ე მუხლის (რ) პუნქტი.

შეამოწმონ სამხედრო გემები, რომლებიც არ პასუხობენ გამოკითხვის სიგნალს, იმყოფებიან ნაოსნობისთვის დახურულ ზონაში, არღვევენ საქართველოს ტერიტორიულ ზღვასა და შიდა წყლებში შემოსვლის, ყოფნისა და ცურვის წესებს, გეზი აქვთ აღებული ნაოსნობისათვის დახურული ზონისკენ, ან არ იცავენ დადგენილ სანაოსნო გზებსა და მოძრაობის გამიჯვნის სქემებს.<sup>593</sup>

ამდენად, კანონმდებელი ძალიან ფართო ჩამონათვალს იძლევა იმ შემთხვევებისას, როდესაც შესაბამის ორგანოებს უფლება ეძლევათ, დააკაონ უცხო ქვეყნის სამხედრო გემები, უფრო მეტიც, მათ ასეთი უფლება ტერიტორიული ზღვის მიღმაც კი აქვთ მინიჭებული.

„სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ კანონი არასამხედრო და სამხედრო გემების თითქმის არანაირ დიფერენციაციას არ ახდენს, რაც ყოველად გაუმართლებელი მიდგომაა კანონმდებლის მხრიდან და საჭიროებს დაუყოვნებლივ გამოსწორებას. ასეთი გადამეტებული (ამასთან სრულიად უსაფუძვლოდ) უფლებამოსილების მინიჭება საზღვრის დამცავი ორგანოებისათვის საქართველოს საერთაშორისო ურთიერთობებში შეიძლება ძალიან ძვირი დაუჯდეს.

ამ მხრივ, სრულიად ადეკვატურია და საერთაშორისო ხელშეკრულებების მოთხოვნებს პასუხობს საქართველოს საზღვაო კოდექსი, რომლის თანახმადაც, მუხლები, რომლებიც ითვალისწინებს გემისა და ტვირთის დაკავებას, დაპატიმრებას ან ამოღებას, არ ვრცელდება სამხედრო გემებზე.<sup>594</sup>

#### *ივ. ბირთვული ნარჩენების გადაზიდვა საქართველოს ტერიტორიაზე*

რაც შეეხება ატომურძრავიანი და ბირთვული ტვირთების გადამზიდავი გემების მოძრაობას საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში, მთავარი პრობლემა ის არის, რომ ბირთვული და რადიაციული უსაფრთხოების შესახებ კანონის თანახმად, „საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე იკრძალება ყოველგვარი რადიოაქტიური ნარჩენების ტრანზიტი, ექსპორტი, რეექსპორტი და იმპორტი ნებისმიერი მიზნით.“<sup>595</sup> მართალია, თავად კანონში „საზღვაო გადაზიდვაზე“ არაფერია ნათქვამი და, საერთოდ, გადაზიდვის მეთოდების განმარტებისას „საზღვაო“ არც კი არის ნახსენები, მაგრამ, იქიდან გამომდინარე, რომ გამოყენებულია სიტყვები; „ნებისმიერ მიზნით“, უკვე გასაგებია, რომ ეს ეხება, მათ შორის, ტერიტორიულ ზღვასაც.

მაგრამ „საქართველოს კანონმდებლობასთან“ დაკავშირებით საქმე მართლაც რთულადაა, რადგან, როგორც ქვემოთ მოყვანილი ანალიზიდან ჩანს, დანარჩენი კანონმდებლობა ნამდვილად არ არის ასეთი კატეგორიული ბირთვული მასალების გადაზიდვა/ტრანზიტთან დაკავშირებით.

ზემოხსენებული მუხლი იძლევა იმგვარი დასკვნის გაკეთების შესაძლებლობას, რომ საქართველო გამოცხადებულია რადიაციისაგან

<sup>593</sup> იქვე (ჰ) პუნქტი.

<sup>594</sup> საქართველოს საზღვაო კოდექსის მე-3 მუხლი.

<sup>595</sup> საქართველოს კანონი ბირთვული და რადიაციული უსაფრთხოების შესახებ, 41-ე მუხლი. პარლამენტის უწყებები, 1998 წლის ოქტომბერი, დადგენილება №1674 – II.

თავისუფალ ზონად. ასეთი შემთხვევები პრაქტიკაში არსებობს, მაგალითად: ზემოთ განხილული კარიბის ზღვის ქვეყნები, ასევე, წყნარი ოკეანის აუზისა და აფრიკის სახელმწიფოები.<sup>596</sup> ყოფილა შემთხვევა, როდესაც სახელმწიფოს დამოუკიდებლად გამოუცხადებია საკუთარი ტერიტორია რადიაციისაგან თავისუფალ ზონად. მაგალითად, 1987 წელს ახალმა ზელანდიამ მიიღო რადიაციისაგან თავისუფალი ზონის, განიარაღებისა და იარაღზე კონტროლის შესახებ აქტი.<sup>597</sup> მიუხედავად იმისა, რომ, ამ აქტის თანახმად, ახალი ზელანდიის მთელი ტერიტორია, შიდა წყლებისა და ტერიტორიული ზღვის ჩათვლით, რადიაციისაგან თავისუფალ ზონად არის გამოცხადებული,<sup>598</sup> და ატომური გემების შესვლა აკრძალულია როგორც შიდა წყლებში, ისე პორტებში,<sup>599</sup> ხელუხლებად არის დატოვებული ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის უფლება ასეთი გემებისათვის.<sup>600</sup> ანუ, ყველაფრის მიუხედავად, ახალი ზელანდიის პარლამენტმა დაუშვა ატომური გემების ნაოსნობის უფლება მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში თავის ტერიტორიულ ზღვაში.

თუმცა საქართველოს შემთხვევაში მხოლოდ ეს არ არის პრობლემა. როგორც ზემოთ აღინიშნა, თითქოს საქართველოს მთელი ტერიტორია გამოცხადებულია რადიაციისაგან თავისუფალ ზონად, ყოველგვარი გამონაკლისის გარეშე, მეორე მხრივ, ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ საქართველოს კანონის თანახმად, გათვალისწინებულია, მათ შორის, ბირთვული, რადიაციული ობიექტების, ბირთვული მასალების, რადიოაქტიური ნივთიერებების, რადიოაქტიური ნარჩენების... ექსპორტის, იმპორტის ან ტრანზიტის ნებართვა.<sup>601</sup>

უფრო მეტიც, როგორც ზემოთ არის აღნიშნული, საქართველოს კანონმდებლობა უშვებს ატომური გემების შემოსვლას საქართველოს პორტებში და ამისთვის სპეციალური პროცედურაც კი არის შემუშავებული.<sup>602</sup> „ატომურ გემად“ კი მიიჩნევა, „ნებისმიერი სანაოსნო საშუალება, რომელიც აღჭურვილია ატომური ენერგეტიკული დანადგარით, ან შეიარაღებულია ატომური იარაღით, ან/და გადააქვს<sup>603</sup> ბირთვული ან სხვა მომწამვლელი ნივთიერება“.<sup>604</sup> ამდენად, საქართველოს კანონმდებლობაში არის ნორმათა კოლიზია ატომური ნარჩენების საქართველოს ტერიტორიაზე გატარების თაობაზე. კერძოდ, ერთი მხრივ, აკრძალულია საქართველოს ტერიტორიაზე რადიოაქტიური ნარჩენების

596 იხ. ზემოთ გვ. 97-98  
597

ხელმისაწვდომია:

<http://www.legislation.govt.nz/act/public/1987/0086/latest/DLM115116.html>.

უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 29 ივნისს.

<sup>598</sup> მე-4 მუხლი, იქვე.

<sup>599</sup> მე-9, მე-10 და მე-11 მუხლები, იქვე.

<sup>600</sup> მე-12 მუხლი, იქვე.

<sup>601</sup> იქვე, მე-10 პუნქტი.

<sup>602</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 47.

<sup>603</sup> საზღვასმა ავტორისაა.

<sup>604</sup> „სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ კანონი, მე-2 მუხლის „ა“ პუნქტი. ხოლო „საზღვაო სივრცის შესახებ“ კანონის მე-12 მუხლი, „საქართველოს შიდა საზღვაო წყლებში, ნავსადგურებსა და რეიდებზე უცხო ქვეყნის ატომური გემისა და ატომური სამხედრო ხომალდის შესვლა“, ადგენს, რომ ამ მუხლის მოქმედება ვრცელდება ასევე იმ გემებზეც, რომლებიც ახორციელებენ ბირთვული, რადიოაქტიური, ტოქსიკური და სხვა მავნე ნივთიერებების ტრანსპორტირებას.

იმპორტი, ექსპორტი და ტრანზიტი, ხოლო მეორე მხრივ, დაშვებულია ატომური გემების, მათ შორის რადიოაქტიური ნივთიერებებით დატვირთულის, არა მარტო მშვიდობიანი გავლის უფლება ტერიტორიულ ზღვაში, არამედ პორტებში შემოსვლაც. ეს ურთიერთგამომრიცხავი ნორმები კანონმდებელს მიღებული აქვს სულ რამდენიმე თვის განმავლობაში, 1998 წელს. ხოლო 2005 წლის 24 ივნისის კანონით დაშვებული აქვს ნებართვების გაცემა რადიოაქტიური ნარჩენების ექსპორტზე, იმპორტსა და ტრანზიტზე.

### გ. შეზღუდული ნაოსნობის რაიონები

და ბოლოს, საქართველოს კანონი „საზღვაო სივრცის შესახებ“ ადგენს, რომ „ზღვის ნაკრძალ რაიონში“ აკრძალულია თევზჭერა და ნაოსნობა. ისინი დაიშვება მხოლოდ განსაკუთრებულ შემთხვევაში. კანონი ასეთ ზონად აცხადებს საქართველოს ტერიტორიული ზღვის სანაპირო ზოლს მდინარე რიონის შესართავიდან ჩრდილოეთის მიმართულებით, ანაკლიის დასახლებულ პუნქტამდე, რომლის სიგანე ხუთი საზღვაო მილია და რომელსაც ეკვრის ორი საზღვაო მილის დამცავი ზონა.<sup>605</sup> ეს შეიძლება მივიჩნიოთ იმ ზონად, რომელიც IMO-ს მიერ აღიარებულია როგორც „*Particularly Sensitive Sea Area*“ – განსაკუთრებულად მგრძობიარე საზღვაო რაიონი.<sup>606</sup> ანუ ეს არის რაიონები, რომლებიც საჭიროებენ სპეციალურ დაცვას გარემოსდაცვით საფუძველზე. ამასთან დაკავშირებით, სანაპირო სახელმწიფოს, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) მეშვეობით, შეუძლია გაატაროს კონკრეტული ზომები ამ მიზნით, რაც, საბოლოოდ, შეიძლება გადაიზარდოს გავლის ტრადიციული თავისუფლების შეზღუდვაში.

გმსრ-ის მნიშვნელობა განპირობებულია აღიარებული ეკოლოგიური, სოციალურ-ეკონომიკური ან სამეცნიერო მიზეზებით და, ასევე, იმის გამო, რომ ის შეიძლება დაექვემდებაროს დაზიანებას საერთაშორისო ნაოსნობით.<sup>607</sup> IMO ერთადერთი საერთაშორისო ორგანიზაციაა, რომელიც პასუხისმგებელია რაიონისთვის გმსრ-ის სტატუსის მინიჭებაზე და მასთან დაკავშირებული დამცველი ზომების მიღებაზე. IMO გადაწყვეტილებას იღებს მხოლოდ წევრი სახელმწიფოს მთავრობის წინადადების მიღების შემდეგ, რომელიც უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ნებისმიერი ზომა, რომელიც უკვე არის ხელმისაწვდომი არსებული საერთაშორისო ინსტრუმენტებით;

ნებისმიერ ზომა, რომელიც ჯერ არ არის მიღებული, მაგრამ შეიძლებოდა გამხდარიყო ხელმისაწვდომი, როგორც ზოგადად მოქმედი ზომა და რომელიც ხვდება IMO-ს კომპეტენციის ფარგლებში; ან

ნებისმიერი ზომა, რომელიც შეთავაზებულია მისაღებად ტერიტორიულ ზღვაში ან გაეროს კონვენციის 211(6) მუხლის შესაბამისად.

<sup>605</sup> 64-ე მუხლი.

<sup>606</sup> შემდგომში – „გმსრ“.

<sup>607</sup> Nihau Ünlü, *Particularly Sensitive Areas: past, Present and Future*, IMO publications.

IMO ყოველ ასეთ განცხადებას ცალ-ცალკე სწავლობს და გადაწყვეტილებებსაც ინდივიდუალურად იღებს, კონკრეტული გარემოებების გათვალისწინებით.<sup>608</sup>

თუმცა არანაირი მოთხოვნა ორგანიზაციაში არ გაგზავნილა და, შესაბამისად, საქართველოს ტერიტორიული ზღვის მონაკვეთი ანაკლიის მიმდებარე რაიონში არ გამოცხადებულა გმსრ-ად საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მიერ დადგენილი წესით, ამ ზონაში ნაოსნობის შეზღუდვა შეიძლება დაკვალიფიცირდეს როგორც გაეროს კონვენციის მოთხოვნების დარღვევა ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის უფლებასთან დაკავშირებით. სიტუაცია, რა თქმა უნდა, სხვაგვარი იქნებოდა, თუ ამ ზონას IMO-ს მიერ ექნებოდა მინიჭებული გმსრ-ის სტატუსი. თუ ზონის ეკოლოგიური სურათი მოითხოვს მის განსაკუთრებულ დაცვას და ნაოსნობამ შეიძლება შეუქცევადი ზიანი მიაყენოს გარემოს, და სხვა გზა, გარდა ნაოსნობის შეზღუდვისა, ამ ზონის ეკოლოგიის გადასარჩენად არ არსებობს, მაშინ საქართველოს კომპეტენტურმა ორგანოებმა უნდა მიმართონ IMO-ს შესაბამისი წინადადებით და მოითხოვონ აღნიშნული ზონის ჩართვა გმსრ-თა სიაში. ამ შემთხვევაში, არა მარტო თავიდან იქნება აცილებული საერთაშორისო ვალდებულებების დარღვევა, არამედ გაჩნდება დამატებითი მექანიზმები ნაკრძალი რაიონის გარემოს დასაცავად.

თუ ეს ნაკრძალ ზონად გამოცხადებულია ბიომრავალფეროვნების შესახებ გაეროს კონვენციის თანახმად, რომელიც, ასევე უშვებს გარკვეული დაცვითი ზონების შემოღებას, მაშინ გასათვალისწინებელია, რომ სანაპირო სახელმწიფოს თავისი საზღვაო ზონის რომელიმე კონკრეტულ მონაკვეთში გაეროს საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციისაგან განსხვავებული უფრო მკაცრი სანაოსნო წესების შემოღება მხოლოდ IMO-ს მიერ განსაზღვრულ გმსრ-ში არის დასაშვები და ისიც დიდი შეზღუდვებით.

გმსრ შეიძლება განისაზღვროს ზღვის ნებისმიერ მონაკვეთში. არანაირი ტერიტორიული შეზღუდვები დაწესებული არ არის. ასევე, გმსრ-ის განსასაზღვრავად საკმარისია, შემდეგიდან ერთ-ერთი პირობა მაინც უნდა იყოს სახეზე: ოკეანეგრაფიული მდგომარეობა, ეკოლოგიური მდგომარეობა და გემების მოძრაობის მახასიათებლები. გმსრ-თან დაკავშირებით აღსანიშნავია, რომ ამ რაიონში სანაპირო სახელმწიფოს შეუძლია გამოიყენოს ისეთი დაცვითი ზომები, რომლებიც კონვენციით არ არის დადგენილი.

IMO-ს არაერთი კომიტეტის განხილვის საგანი გამხდარა ის აღმკვეთი ან ამკრძალავი ზომები, რაც შეიძლება მიიღოს სანაპირო სახელმწიფომ გმსრ-ში, რომელთაც შეუძლიათ ხელყონ საერთაშორისო ნაოსნობა. როგორც ჩანს, შეიძლება დაშვებულ იქნეს შეზღუდვები ნაოსნობის ტრადიციულ თავისუფლებაზე გმსრ-ის ფარგლებში, მაგრამ აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ასეთი ამკრძალავი ზომები ჯერ კიდევ ბუნდოვანია და საჭიროებს შემდგომ განვითარებას.<sup>609</sup> ჯერჯერობით კიდევ არ არის

<sup>608</sup> იხ.: Resolution A927(22). (Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation a particularly Sensitive Sea AREAS), 29 ნოემბერი, 2001 წელი.

<sup>609</sup> Nihau Ünlü, Particularly Sensitive Areas: past, Present and Future, IMO publications.

ზუსტად განსაზღვრული, რომელი რაიონები შეიძლება მიეკუთვნოს განსაკუთრებით მგრძობიარეს, სადაც უნდა აღიკვეთოს განსაკუთრებით სახიფათო ნივთიერებებით დატვირთული გემების შესვლა.<sup>610</sup> თუმცა, როგორც უკვე ითქვა, თუკი ზონას უკვე აქვს მოპოვებული გმსრ-ის სტატუსი, მაშინ მასში თავისუფალი ნაოსნობის შემზღუდავი ზომების არსებობა უკვე ფაქტია და მხოლოდ მისი სიმკაცრისა და გავრცელების ხარისხი შეიძლება გახდეს დავის საგანი.

ამდენად, უმნიშვნელოვანესია, რომ ზონამ მოიპოვოს ასეთი სტატუსი. აქ კი მტკიცების ტვირთი მთლიანად სანაპირო სახელმწიფოს აწევს, ანუ მან უნდა დაასაბუთოს, რატომ არის აუცილებელი ზღვის კონკრეტული რაიონის დასაცავად მისთვის გმსრ-ის სტატუსის მინიჭება, და რომ არცერთი სხვა გზით ეს მიზანი მიღწეული ვერ იქნება. მთავარ პრობლემა ისაა, რომ ერთადერთი დოკუმენტი, სადაც გმსრ-ის შექმნის კრიტერიუმებია მოცემული, არის IMO-ს მიერ A927(22) რეზოლუციით მიღებული გზამკვლევი, რომელსაც სავალდებულო ძალა არ აქვს წევრი სახელმწიფოებისათვის.

როგორც კი ზონა მიიღებს ასეთ სტატუსს, მაშინ სანაპირო სახელმწიფოს უფლება უნდებია, გამოიყენოს მკაცრი მაღალი სტანდარტები, ვიდრე საერთაშორისო სამართალი უშვებს, ზოგადად.

გმსრ-ის სტატუსის მოპოვება არცთუ მარტივი პროცესია. მაგალითად, როდესაც დასავლეთეუროპული სახელმწიფოები 48-საათიან შეტყობინებითი სისტემის შემოღებას ითხოვდნენ, თავიდან ამან აზრთა დიდი სხვადასხვაობა გამოიწვია და ბევრი სახელმწიფო აფიქსირებდა პოზიციას, რომ ასეთი სისტემის შემოღება იმ გემებისთვის, რომლებიც აკმაყოფილებენ საერთაშორისო სტანდარტებსა და მოთხოვნებს, დაარღვევდა გაეროს საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციის ფუნდამენტურ პრინციპებს.<sup>611</sup>

2003 წელს IMO-ს ერთობლივად მიმართეს ბელგიამ, საფრანგეთმა, ირლანდიამ, პორტუგალიამ, ესპანეთმა და გაერთიანებულმა სამეფომ განსაზღვრული ზღვის მონაკვეთის გმსრ-ად გამოცხადების შესახებ. მათი მოთხოვნა ეფუძნებოდა იმ გარემოებას, რომ რაიონი შედგებოდა რთული, მრავალფეროვანი, ნაყოფიერი და ურთიერთდამოკიდებული ეკოსისტემისგან და საჭიროებდა დაცვას ეკოლოგიური და გეოგრაფიული მიზეზებით. ასევე, იგი იმყოფებოდა ნავთობის დაბინძურების დიდი რისკის ქვეშ და რაიონი მნიშვნელოვანი იყო სოციალურ-ეკონომიკური თვალსაზრისით. ასევე ეს რეგიონი მოიცავდა უმნიშვნელოვანეს სანაოსნო გზებს.

მოთხოვნა იყო რაიონის ფარგლებში მძიმე ნავთობპროდუქტების გადაზიდვის აკრძალვა 600 ტ წყალწყვაზე მეტი ერთმაგორპუსიანი გემებით.<sup>612</sup>

სახელმწიფოთა ყოყმანი გამოიწვია მოთხოვნილი გმსრ-ის დიდმა ფართობმა და ასევე ბევრი სახელმწიფო მიიხნევა, რომ ასეთი მოთხოვნა

<sup>610</sup> Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, *Ocean Development & International Law*, 2002, გვ. 81.

<sup>611</sup> იხ.: Nihau Ünlü, *Particularly Sensitive Areas: past, Present and Future*, IMO publications.

<sup>612</sup> Marine Environmental Protection Committee Res. 49/22.



საფრთხის შემცველი იქნებოდა მშვიდობიანი გავლის უფლებისთვის, რადგან ერთმაგორპუსიანი გემებისთვის გავლის აკრძალვა საერთაშორისო სრუტეებში ეწინააღმდეგებოდა საერთაშორისო სამართლის ნორმებს.<sup>613</sup> შეიქმნა სპეციალური ტექნიკური ჯგუფი, რომელმაც დაადგინა, რომ დანია და ნორვეგია, ერთი მხრივ, როგორც სანაპირო სახელმწიფოები, რუსეთის ფედერაციასთან ერთად, როგორც ნავთობის მთავარი გადამზიდავები, ასეთი რაიონის შექმნით დაზარალებოდნენ. ნორვეგიას, როგორც სანაპირო სახელმწიფოს, აწუხებდა, რომ ასეთი დიდი ფართობის გმსრ-ის მიღების შემდეგ ყველა ერთმაგორპუსიანი ნავთობტანკერი იძულებული გახდებოდა, ნორვეგიის სანაპიროს გასწვრივ ემოძრავა, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდიდა გარემოს დაზიანების რისკებს.

ამის შემდეგ საფრანგეთმა, ექვსი ქვეყნის სახელით, გააკეთა განცხადება მოთხოვნის უკან წაღებაზე და სანაცვლოდ მიმართეს გარემოს დაცვის კომიტეტს დასავლეთ ევროპის გმსრ-ის (EW PSSA) შექმნის თაობაზე წინადადებით.

დღეისათვის შემდეგი გმსრ-ები არის განსაზღვრული: დიდი ბარიერული რიფი (ავსტრალია), საბანა-კამაგეის არქიპელაგი (კუბა), კუნძული მალპელო (კოლუმბია), ფლორიდის ყურე (აშშ), ვადენის ზღვა (დანია, გფრ და ნიდერლანდები), პარაკასის ეროვნული ნაკრძალი (პერუ), დასავლეთ ევროპის გმსრ (ბელგია, საფრანგეთი, პორტუგალია, ირლანდია, დიდი ბრიტანეთი, ესპანეთი).

<sup>613</sup> მაგ. იხ. 1982 წლის კონვენციის 42-ე მუხლი.

#### IV თავი. სანაპირო სახელმწიფოს სისხლისსამართლებრივი და სამოქალაქო იურისდიქცია ტერიტორიულ ზღვაში მყოფ უცხო ქვეყნის გემებზე: გაეროს კონვენციასა და სახელმწიფოთა პრაქტიკაში

##### 1. სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია

ტერიტორიულ ზღვაში სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის განხორციელების მთავარი პრობლემაა პარალელური იურისდიქციების არსებობა. კერძოდ, საუბარია სანაპირო და დროშის სახელმწიფოების კონკურენტულ იურისდიქციებზე.

განსხვავებით შიდა წყლებისაგან, სადაც სანაპირო სახელმწიფოს აქვს, ფაქტობრივად, სრული სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია ნებისმიერ გემზე, გარდა სამხედრო და სხვა სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი არასავაჭრო მიზნებით გამოყენებული გემებისა, ტერიტორიულ ზღვაში საქმე გაცილებით რთულადაა.

უპირველეს ყოვლისა, უნდა აღინიშნოს, რომ მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში მყოფ გემებზე, როგორც წესი, არ ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია მანამ, სანამ ისინი არ არღვევენ 1982 წლის კონვენციის მე-19 მუხლის მოთხოვნებს. ამის კლასიკური მაგალითია საქმე *R v. Keyn* (1876). საქმე წარმოიშვა ბრიტანული ორთქლმავალი გემისა და გერმანული გემ „*Franconia*“-ს შეჯახებიდან ბრიტანეთის ტერიტორიულ ზღვაში. შეჯახება გერმანული გემის მიზეზით მოხდა და მას შედეგად ორთქლმავალ გემზე მგზავრის დაღუპვა მოჰყვა. გემ „*Franconia*“-ს კაპიტანი დააპატიმრეს და მის წინააღმდეგ საქმის მოსმენა დაიწყო ლონდონის ცენტრალურ სისხლის სამართლის სასამართლოში, სადაც იგი დამნაშავედ ცნეს. მაგრამ სააპელაციო სასამართლომ დაადგინა, რომ „*სათანადო კანონმდებლობის არარსებობისას სისხლის სამართლის სასამართლოს არ ჰქონდა უფლებამოსილება, განესაჯა ეს დანაშაული.*“ გადაწყვეტილება მიღებულ იქნა შვიდი ხმით ექვსის წინააღმდეგ.<sup>614</sup>

ამ საქმის შედეგად 1878 წელს ბრიტანეთის პარლამენტმა მიიღო ტერიტორიულ წყლებზე იურისდიქციის აქტი, რომლის თანახმადაც, ბრიტანეთის სასამართლოებს ეძლეოდა იურისდიქცია ტერიტორიულ ზღვაში უცხოელების მიერ უცხოეთის გემებზე ჩადენილ დანაშაულებზე. ამ აქტს სერიოზული კრიტიკა მოჰყვა როგორც ქვეყნის შიგნით, ისე მის ფარგლებს გარეთ.<sup>615</sup> მის საფუძველზე, 1905 წელს საუთჰემტონის წყლებში მოცურავე გერმანულ გემ „*Ernst Woermann*“-ის კაპიტანს ბრიტანეთის კომპეტენტურმა ორგანოებმა სთხოვეს, დახმარებოდა მათ *ელის გოლდშტეინის* დაპატიმრებაში, რომელიც ეჭვმიტანილი იყო ბრიტანეთის კონცხის კოლონიაში<sup>616</sup> დანაშაულის ჩადენაში, მაგრამ კაპიტანმა სასტიკი უარი განუცხადა თანამშრომლობაზე, იმ მოტივით, რომ ბრიტანელებს არ ჰქონდათ უფლება, დაეპატიმრებინათ გერმანიის მოქალაქე გერმანიის დროშის ქვეშ მცურავ გემზე. ამის შემდეგ გემი ჰამბურგის პორტისკენ

<sup>614</sup> ასევე ცნობილია როგორც: *Queen v. Keyn* (1876). იხ. O’Connell/Sheare, *The International law of the Sea*, 1984, ტ. I, გვ. 264.

<sup>615</sup> იქვე.

<sup>616</sup> თანამედროვე სამხრეთ აფრიკის რესპუბლიკის ნაწილი.

გაემგზავრა. ბრიტანეთის მხარემ დაგმო კაპიტნის ქმედება, მაგრამ ამის იქით საქმე არ წასულა.<sup>617</sup>

ანალოგიურად, წინააღმდეგობრივი იყო შეერთებული შტატების მიერ მიღებული კანონმდებლობა, რომელიც უფლებას აძლევდა სანაპირო დაცვას, აღეკვეთა უცხოეთის გემების მიერ აშშ-ის ტერიტორიულ ზღვაში სპირტიანი სასმელების გადატანა.<sup>618</sup>

ამდენად, შეიძლება დავასკვნათ, რომ საერთაშორისო დონეზე 1920-იან წლებამდე არ არსებობდა რაიმე ფართოდ აღიარებული ნორმა ამ საკითხთან დაკავშირებით, ისევე როგორც სახელმწიფოთა ერთგვაროვანი პრაქტიკა.

### **ა.ჰააგის 1930 წლის საკონფერენციო კონფერენციის როლი**

ჰააგის 1930 წლის კონფერენციაზე, ტერიტორიულ ზღვასთან დაკავშირებულ სხვა საკითხებთან ერთად, სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის საკითხიც განიხილებოდა. დასკვნით აქტში შევიდა შემდეგი მუხლის პროექტი:

„სანაპირო სახელმწიფოს არ შეუძლია განახორციელოს რაიმე ქმედება ტერიტორიულ ზღვაში გამავალ უცხოეთის გემზე რომელიმე პირის დასაპატიმრებლად ან ნებისმიერი მიზნით რაიმე სახის გამოძიების ჩასატარებლად იმ დანაშაულთან დაკავშირებით, რომელიც ჩადენილია გემზე გავლის დროს, გარდა შემდეგი შემთხვევებისა:

1. თუ დანაშაულის შედეგები სცდება გემის ფარგლებს; ან
2. თუ დანაშაული იმგვარია, რომ შეიძლება დაარღვიოს სახელმწიფოს მშვიდობა ან ტერიტორიული ზღვის მართლწესრიგი; ან
3. თუ ადგილობრივი ხელისუფლების ორგანოების დახმარება მოითხოვა გემის კაპიტანმა ან იმ ქვეყნის კონსულმა, რომლის დროშითაც გემი დაცურავს.

ზემოხსენებული დებულებები გავლენას არ ახდენენ სანაპირო სახელმწიფოს უფლებაზე, განახორციელონ ნებისმიერი ქმედება, რაც გამომდინარეობს მათი კანონებიდან სახელმწიფოს შიდა წყლებში ან შიდა წყლებიდან გამოსვლის შემდეგ ტერიტორიულ ზღვაში მყოფი უცხოეთის გემზე დაპატიმრების ან გამოძიების ჩასატარებლად.

ადგილობრივი ხელისუფლების ორგანოებმა ნებისმიერ შემთხვევაში სათანადო ყურადღება უნდა მიაქციონ ნაოსნობის ინტერესებს, როდესაც ახორციელებენ დაპატიმრებას გემზე.<sup>619</sup>

ამ ფორმულირების მთავარი მიზანი იყო საერთაშორისო ნაოსნობის დაცვა და სანაპირო სახელმწიფოსათვის ჩარევის შეძლებისდაგვარად მცირე შესაძლებლობის დატოვება.

### **ბ. გაეროს მიერ დადგენილი რეჟიმი**

<sup>617</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 248.

<sup>618</sup> იხ. იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2004, გვ. 247.

<sup>619</sup> ტერიტორიული ზღვის სამართლებრივი სტატუსის შესახებ მუხლების პროექტის მე-8 მუხლი. Final Act of the Conference for the Codification of international law, League of nations Documents, C.228.M.115.1930.V.16. თარგმანი შესრულებულია ავტორის მიერ.

ჰააგის კონვენციის დასკვნით აქტში მიღებულმა ტექსტმა გარკვეული სახეცვლილება განიცადა შემდგომში UNCLOS I-ის მოსამზადებელ პერიოდში და, საბოლოოდ, „ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ“ 1958 წლის კონვენციასა და შემდეგ კი 1982 წლის კონვენციაში შევიდა შემდეგი სახით:<sup>620</sup>

„1. სანაპირო სახელმწიფოს არ შეუძლია განახორციელოს რაიმე ქმედება ტერიტორიულ ზღვაში გამავალ უცხოეთის გემზე რომელიმე პირის დასაპატიმრებლად ან ნებისმიერი მიზნით რაიმე სახის გამოძიების ჩასატარებლად იმ დანაშაულთან დაკავშირებით, რომელიც ჩადენილია გემზე გავლის დროს, გარდა შემდეგი შემთხვევებისა:

a. თუ დანაშაულის შედეგები ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოზე;

b. თუ დანაშაული იმგვარია, რომ დაარღვიოს სახელმწიფოს მშვიდობა ან ტერიტორიული ზღვის მართლწესრიგი;

c. თუ ადგილობრივი ხელისუფლების ორგანოების დახმარება მოითხოვა გემის კაპიტანმა ან იმ ქვეყნის კონსულმა, რომლის დროშითაც გემი დაცურავს; ან

d. თუ ასეთი ზომები აუცილებელია ნარკოტიკების ან ფსიქოტროპული ნივთიერებების უკანონო ბრუნვის აღსაკვეთად.

2. ზემოხსენებული დებულებები გავლენას არ ახდენენ სანაპირო სახელმწიფოს უფლებაზე, განახორციელოს ნებისმიერი ქმედება, რაც გამომდინარეობს მათი კანონებიდან გამოძიების ჩასატარებლად ან დასაპატიმრებლად გემზე, რომელიც გადის ტერიტორიულ ზღვაში შიდა წყლებიდან გამოსვლის შემდეგ.

3. 1-ლ და მე-2 პუნქტებში მითითებულ შემთხვევებში, სანაპირო სახელმწიფო, კაპიტნის მოთხოვნით, აცნობებს დროშის სახელმწიფოს საკონსულოს თანამშრომელს ან დიპლომატიურ აგენტს ნებისმიერი ქმედების დაწყებამდე და დაეხმარება ასეთ აგენტს ან თანამშრომელსა და გემის ეკიპაჟს შორის კავშირის დამყარებაში. გადაუდებელ შემთხვევებში, ასეთი შეტყობინება შეიძლება გადაეცეს ღონისძიებების გატარების მომენტში.

4. ადგილობრივი ხელისუფლების ორგანოებმა, როდესაც განიხილავენ, უნდა განახორციელონ თუ არა დაპატიმრება, ან რა ფორმით უნდა განახორციელონ იგი, სათანადო ყურადღება უნდა მიაქციონ ნაოსნობის ინტერესებს.

5. გარდა XII ნაწილში<sup>621</sup> მითითებული შემთხვევებისა, ან V ნაწილის<sup>622</sup> თანახმად მიღებული კანონებისა და წესების დარღვევისა, სანაპირო სახელმწიფოს არ შეუძლია მიიღოს ზომები თავის ტერიტორიულ ზღვაში გამავალ უცხოეთის გემზე რომელიმე პირის დასაპატიმრებლად ან გამოძიების ჩასატარებლად დანაშაულზე, რომელიც ჩადენილია გემის ტერიტორიულ ზღვაში შემოსვლამდე, თუ ეს გემი მოემართება უცხოეთის პორტიდან და მხოლოდ გადის ტერიტორიულ ზღვაში შიდა წყლებში შეუსვლელად.“

<sup>620</sup> გაეროს კონვენციის 27-ე მუხლი.

<sup>621</sup> ზღვის გარემოს დაცვა.

<sup>622</sup> განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა.

ანუ კონვენციის 27-ე მუხლი სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიულ ზღვაში სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის განხორციელების უფლებას აძლევს მხოლოდ სამ შემთხვევაში:

1. პირველი შემთხვევა ეხება მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში მყოფი გემის ბორტზე ისეთი დანაშაულის ჩადენას, რომლის შედეგებიც ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოზე მთლიანად ან უშუალოდ ტერიტორიულ ზღვაზე და, შესაბამისად, ეს გავლა უკვე აღარ შეიძლება ჩაითვალოს მშვიდობიანად, 1982 წლის კონვენციის მე-19 მუხლის 1-ლი-მე-4 ქვეპუნქტების მიხედვით, და ასევე, როდესაც ასეთი იურისდიქციის განხორციელების მოთხოვნა მოდის გემიდან. თუმცა, როგორც იაპონიის დელეგაციამ აღნიშნა თავის 2002 წლის მიმართვაში საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის იურიდიული კომიტეტისადმი, ამ დროს სანაპირო სახელმწიფო არ არის ვალდებული, დააკავოს ეჭვმიტანილი.<sup>623</sup> ამასთან დაკავშირებით, იაპონიის მთავრობამ დააყენა წინადადება, საზღვაო სამართალში შეიქმნას საპაერო სამართალში მოქმედი ნორმის მსგავსი,<sup>624</sup> რომელიც დაავალდებულებს სანაპირო სახელმწიფოს, განახორციელოს ეჭვმიტანილის წინააღმდეგ სისხლისსამართლებრივი დევნა, თუკი ამის თაობაზე მიმართვას მიიღებს მის პორტში შემოსული გემის კაპიტნისგან, თუ საგარეო დანაშაული ჩადენილია ღია ზღვაში და იგი, სანაპირო სახელმწიფოს კანონმდებლობით, სერიოზული დანაშაულების რიცხვს მიეკუთვნება. იაპონიის ასეთი გააქტიურება გამოიწვია 2002 წლის 7 აპრილს პანამის დროშის ქვეშ მცურავ გემ „Tajima“-ზე მომხდარმა მკვლელობამ, რომელსაც შეეწირა იაპონელი კაპიტნის მეორე თანაშემწე. ეჭვი იყო, რომ მკვლელობა ჩაიდინა ორმა ფილიპინელმა მეზღვაურმა ღია ზღვაში.<sup>625</sup> მართალია, 1998 წლის კონვენცია საზღვაო ნაოსნობის უსაფრთხოების წინააღმდეგ უკანონო აქტების აღკვეთის შესახებ შეიცავს იაპონიის მხარის მიერ შეთავაზებულ წინადადებას, მაგრამ იგი არ ვრცელდება ისეთ შემთხვევებზე, როგორც იყო, მაგალითად, გემ „Tajima“-ს შემთხვევა. და სწორედ ამ საკანონმდებლო ხარვეზის აღმოფხვრისაკენ არის მიმართული იაპონიის მცდელობა. იმის გათვალისწინებით, რომ ღია ზღვაში ჩადენილ დანაშაულზე მხოლოდ დროშის სახელმწიფოს იურისდიქცია ვრცელდება და, როგორც 27-ე მუხლის მე-5 პუნქტიც ადასტურებს, ამ დროს ტერიტორიულ ზღვაში შემოსულ გემზე, გამონაკლისი შემთხვევების გარდა, რომელიც ამ კონკრეტულ მაგალითს არ მოიცავს, არ ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია, იაპონიის წინადადება პრობლემის გადაწყვეტის მისაღები გზაა;

2. მეორე შემთხვევა ეხება სიტუაციას, როდესაც გემი ტერიტორიულ ზღვაში შემოდის შიდა წყლებიდან და იქ აქვს ჩადენილი სამართალდარღვევა. ამ დროს სანაპირო სახელმწიფო უფლებამოსილია, ასეთი გემის წინააღმდეგ მიიღოს ნებისმიერი ზომა, ანუ მისი იურისდიქცია არ არის შეზღუდული. ეს გამომდინარეობს სანაპირო სახელმწიფოს შეუზღუდავი სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციიდან თავის შიდა წყლებში;

<sup>623</sup> იხ. *Discussions on the Measures to Protect Crews and Passengers Against Crimes on Vessels*, IMO Legal Committee, CMI yearbook, 2002, გვ. 151.

<sup>624</sup> იგულისხმება საპაერო ხომალდის ბორტზე ჩადენილი დანაშაულისა და სხვა ზოგიერთი ქმედების შესახებ.

<sup>625</sup> იქვე, გვ. 149-153.

3. მესამე შემთხვევა ეხება გემებს, რომელთაც სამართალდარღვევა ჩაიდინეს ტერიტორიულ ზღვაში შემოსვლამდე. ამ დროს სანაპირო სახელმწიფოს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია არ ვრცელდება, გარდა კონვენციის XII და V თავებით გათვალისწინებული შემთხვევებისა. ზემოაღნიშნული წესი ემყარება საზღვაო სამართლის ერთ-ერთ ფუნდამენტურ პრინციპს, რომლის თანახმადაც, ღია ზღვაში გემზე ვრცელდება მხოლოდ დროშის სახელმწიფოს იურისდიქცია.<sup>626</sup>

კონვენციის XII თავის დებულებები სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას აძლევს, განახორციელოს აღმასრულებელი იურისდიქცია გემის მიმართ, რომელიც არღვევს ზღვის გარემოს დაცვის წესებს.<sup>627</sup> კერძოდ, კონვენციის 220-ე მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, ეს უკანასკნელი უფლებამოსილია, შეამოწმოს და დააკავოს გემი, რომლის მიმართაც არსებობს მტკიცე რწმენა, რომ მან ტერიტორიულ ზღვაში ყოფნის დროს დაარღვია საერთაშორისო ნორმების საფუძველზე მიღებული სახელმწიფო კანონები, გემებიდან ზღვის გარემოს დაბინძურების აღკვეთასთან, შემცირებასა და გაკონტროლებასთან დაკავშირებით. თუმცა მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში მყოფი გემებისათვის ზემოაღნიშნული წესი ისე უნდა იქნეს გამოყენებული, რომ ზიანი არ მიაყენოს 24-ე და 27-ე მუხლებს. და ბოლოს, კონვენციის 25-ე მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, სანაპირო სახელმწიფო უფლებამოსილია, მიიღოს საჭირო ზომები, რათა აღკვეთოს პორტებში შესვლის წესების დარღვევა. რა თქმა უნდა, ასეთი ზომები შეიძლება აღსრულდეს ტერიტორიულ ზღვაში

სანაპირო სახელმწიფო არ არის უფლებამოსილი, აღკვეთოს გავლა, თუ გემი „განზრახ და სერიოზულად“ არ აბინძურებს მის ტერიტორიულ ზღვას, თუმცა აქ „სერიოზული“ დაბინძურების რაიმე ერთგვაროვანი კრიტერიუმი არ არსებობს, და იგი კონკრეტული ნაპირის თავისებურებასა და სანაპირო სახელმწიფოს კანონმდებლობაზეა დამოკიდებული, რადგან ეს უკანასკნელი უფლებამოსილია, მიიღოს კანონები მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში მყოფი გემებისათვის, გარემოს დაცვასთან დაკავშირებით. მართალია, იმავე კონვენციის თანახმად, სანაპირო სახელმწიფო საკანონმდებლო იურისდიქციის განხორციელების დროს არ არის უფლებამოსილი, მიიღოს კანონები, რომლებიც, ფაქტობრივად, ზღუდავს მშვიდობიანი გავლის უფლებას,<sup>628</sup> მაგრამ, გარემოს დაცვის უზრუნველყოფის მიზნით, კონვენციის 22-ე მუხლის თანახმად, სანაპირო სახელმწიფო უფლებამოსილია, შესაბამისი გემებისათვის დაადგინოს საზღვაო საზღვრები და დერეფნები, რომლებითაც უნდა იხელმძღვანელოს ამ უკანასკნელმა მშვიდობიანი გავლის დროს. მაგრამ, 27-ე მუხლის მე-5 პუნქტის თანახმად, სანაპირო სახელმწიფო უფლებამოსილია, გემზე აუშვას თავისი წარმომადგენლები და ჩაატაროს გამოძიება, მათ შორის დააკავოს ეჭვმიტანილები, თუ გემმა დააბინძურა საზღვაო სივრცე ტერიტორიულ ზღვაში შემოსვლამდე, მაშინაც კი, თუ გემი, უბრალოდ, ტრანზიტულად გადის სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიულ ზღვაში.

ანალოგიურად, თუ გემი არღვევს განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის რეჟიმს, მაგალითად, ეწევა არალიცენზირებულ თევზჭერას, მაშინაც კი, როდესაც იგი ტერიტორიულ ზღვაში გადის მშვიდობიანი გავლისათვის

<sup>626</sup> კონვენცია, 92-ე მუხლის 1-ლი პუნქტი.

<sup>627</sup> კონვენცია, 218-ე, 220-ე მუხლები.

<sup>628</sup> კონვენცია, 24-ე მუხლი.

დადგენილი ყველა მოთხოვნის დაცვით, მისი გავლა ასევე არ შეიძლება იყოს განხილული როგორც მშვიდობიანი და სანაპირო სახელმწიფოს უფლება აქვს, მის წინააღმდეგაც განახორციელოს აღმასრულებელი იურისდიქცია.

როგორც ზემოთ აღინიშნა, 24-ე მუხლის თანახმად, საკანონმდებლო იურისდიქციის განხორციელების პროცესში სანაპირო სახელმწიფომ საფრთხე არ უნდა შეუქმნას მშვიდობიანი გავლის უფლებას, ხოლო 27-ე მუხლით დადგენილია ტერიტორიულ ზღვაში სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის განხორციელების პირობები, რაც ქვემოთ უფრო დეტალურად იქნება განხილული.

მშვიდობიანი გავლის დროს სახელმწიფოს სუვერენიტეტის გამოვლენად შეიძლება ჩაითვალოს სანაპირო სახელმწიფოთა მიერ მიღებული წესები, გემებისათვის მშვიდობიანი გავლისათვის სანებართვო სისტემის მიღების შესახებ. ეს განსაკუთრებით ეხება სამხედრო და ატომურ გემებს.<sup>629</sup>

### გ. სახელმწიფოთა პრაქტიკა

ტერიტორიულ ზღვაში სანაპირო სახელმწიფოს აღმასრულებელი იურისდიქციის საკითხის განხილვისას საინტერესოა ნორვეგიის, როგორც კონვენციის წევრი ერთ-ერთი ტრადიციული, განვითარებული საზღვაო სახელმწიფოს, მაგალითი. მისი კანონმდებლობის თანახმად, გემი შეიძლება დაკავებული იყოს ადგილობრივი კანონებისა და წესების დარღვევისათვის ტერიტორიულ ზღვაში, მათ შორის, ეკიპაჟით დაკომპლექტებასა და კონსტრუქციასთან დაკავშირებით<sup>630</sup>. თუმცა კონვენციის 21-ე მუხლით პირდაპირ იკრძალება სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში მყოფი გემის ეკიპაჟით დაკომპლექტებისა და კონსტრუქციის თაობაზე კანონების მიღება.

აშშ-ის სანაპირო დაცვის კოდექსის 89-ე განყოფილების თანახმად, სანაპირო დაცვის თანამშრომლები უფლებამოსილნი არიან, განახორციელონ შეერთებული შტატების იურისდიქციის ქვეშ მყოფ გემზე შემოწმება, ინსპექტირება, გამოკვლევა, დაკავება და დაპატიმრება, შეერთებული შტატების კანონების აღსრულების მიზნით.<sup>631</sup> ამასთან,

<sup>629</sup> იხ. დეტალურად, ზემოთ, II თავის, მე-2 ქვეთავის, „ბ“ და „ე“ პუნქტები. მაგალითად, კამბოჯის სახელმწიფო საბჭოს დეკრეტის თანახმად, უცხოურ სამხედრო გემებს წინასწარი ნებართვის მიღება სჭირდებათ ტერიტორიულ ზღვაში შესვლამდე. თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ აშშ არ აღიარებს ამ მოთხოვნას. იხ. DoD 2005 1-M. Summary of Claims. Cambodia. გვ. 90. ანალოგიური მოთხოვნა არის დაფიქსირებული სამხედრო გემებისათვის სიერა-ლეონის საზღვაო ზონების (დაარსების) შესახებ 1996 წლის დეკრეტში. სიერა-ლეონე: The Maritime Zones (Establishment) Decree, 1996, Article 5.2; არაბეთის გაერთიანებული საემიროების კანონმდებლობით, სამხედრო გემებს მშვიდობიანი გავლის განსახორციელებლად სჭირდებათ წინასწარ ნებართვის მოპოვება, მაშინ, როცა ატომური გემები მხოლოდ გაფრთხილებით უნდა შემოიფარგლონ. არაბეთის გაერთიანებული საემიროების საზღვაო ზონების დელიმიტაციის შესახებ 1993 წლის 17 ოქტომბრის №19 ფედერალური კანონის მე-5 მუხლი. იხ. National Legislation – DOALOS/OLA- United Nations.

<sup>630</sup> იხ.: Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution, Øystein Jensen, FNI report 3/2006, Fridtjof Nansens Institutt, p. 25.

<sup>631</sup> იხ.: John E. Crowley, Jr. U.S. Maritime Law Enforcement Practices, Centre of Ocean Law and Policy, Recent Developments in the Law of the Sea and China, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, გვ. 253. აქვე არის განმარტებული, რომ „აშშ-ის იურისდიქციის ქვეშ მყოფ გემად“ ითვლება: ეროვნების გარეშე მცურავი გემი; ასეთთან გათანაბრებული გემი; უცხო ქვეყანაში

ნაპირიდან მოშორებული კონტრაბანდის თავიდან ასაცილებელი ღონისძიებების განხორციელებლად აუცილებელია, რომ აშშ-ის სანაპირო დაცვას ჰქონდეს იურისდიქცია როგორც გემზე, ისე ქმედებაზე.<sup>632</sup> თუ აშშ-ის სანაპირო დაცვის ოფიცრები აღმოაჩენენ აშშ-ის გემზე ან აშშ-ის იურისდიქციაში მყოფ გემზე დარღვევებს, ისინი უფლებამოსილნი არიან, გემი მიიყვანონ პორტში, პასუხისმგებელი პირი დააპატიმრონ და/ან დააჯარიმონ, ხოლო თავად გემს კონფისკაცია გაუკეთონ და/ან ჯარიმა დაადონ მას.<sup>633</sup>

გერმანიის სისხლის სამართლის კოდექსის თანახმად, გერმანიის ტერიტორიულ ზღვებში ჩადენილი ნებისმიერი დანაშაული ხვდება გერმანიის იურისდიქციის ქვეშ.<sup>634</sup> გარემოს დაბინძურებისთვის ხუთ წლამდე თავისუფლების აღკვეთაა გათვალისწინებული, რაც განსაკუთრებით მძიმე შემთხვევებში 10 წლამდე შეიძლება გაიზარდოს.<sup>635</sup>

საფრანგეთმა თავისი მიდგომა სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციის განხორციელების თაობაზე შეცვალა 1978 წელს, ტანკერ „Amoco Cadiz“-ის ჩაძირვის შემდეგ, საფრანგეთის სანაპიროსთან. ამის შემდგომ უცხოეთის სავაჭრო გემები ექვემდებარებიან საფრანგეთის სავალდებულო სისხლისსამართლებრივ და სამოქალაქო იურისდიქციას.<sup>636</sup>

ანალოგიური მიდგომა აქვს სხვა სახელმწიფოებსაც. მაგალითად, რუსეთის ფედერაციასა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკას გამოცხადებული აქვთ, რომ მათ მთელ ტერიტორიაზე, მათ შორის ტერიტორიულ ზღვებში ჩადენილი დანაშაულები ხვდება სანაპირო სახელმწიფოს სრული იურისდიქციის ქვეშ.<sup>637</sup>

ზოგიერთმა ქვეყანამ, სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის საკითხი სპეციალურ საზღვაო კანონმდებლობაში გადაიტანა და მოახდინა გაეროს კონვენციის 27-ე მუხლის იმპლემენტაცია. მაგ.: ანტიგუასა და ბარბუდაში<sup>638</sup>, სენტ-კიტსსა და ნევისში,<sup>639</sup> სანტა-ლუჩიაში,<sup>640</sup> იამაიკაში,<sup>641</sup>

---

რეგისტრირებული გემი, თუ დროშის სახელმწიფო თანახმაა აშშ-ის მიერ აღმასრულებელი იურისდიქციის განხორციელებაზე; აშშ-ის საბაჟო წყლებში მყოფი გემი; უცხო სახელმწიფოს ტერიტორიულ ზღვაში მყოფი გემი, თუ ეს სახელმწიფო თანახმაა, რომ აშშ-მა განხორციელოს აღმასრულებელი იურისდიქცია; აშშ-ის მიმდებარე ზონაში მყოფი გემი, რომელიც შედის აშშ-ის ტერიტორიაზე, ან გამოდის იქიდან.

<sup>632</sup> იქვე.

<sup>633</sup> იქვე.

<sup>634</sup> იხ. 1998 წლის 13 ნოემბრის გერმანიის სისხლის სამართლის კოდექსის მე-3 მუხლი. ხელმისაწვდომია: <http://dejure.org/gesetze/StGB/329.html>. უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 01 ივნისს.

<sup>635</sup> იქვე, 330-ე მუხლი. გერმანულიდან თარგმანი მოამზადა თარჯიმანმა.

<sup>636</sup> იხ. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 2004, გვ. 254.

<sup>637</sup> რუსეთის ფედერაციის კანონმდებლობა იხ. United Nations Legislative Series ST/LEG/SER/B/6, ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის კანონმდებლობა: <http://english.peopledaily.com.cn>. ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის 1997 წლის 14 მარტის სისხლის სამართლის კოდექსის მე-6.1 მუხლი. ხელმისაწვდომია: <http://law.people.com>. (უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 მაისს). ასევე იხილეთ რუმინეთის, იტალიის ბუღგარეთის, ინდოეთისა და ა.შ. კანონმდებლობები საზღვაო სივრცეების შესახებ. იხ. United Nations Legislative Series.

<sup>638</sup> 1982 წლის საზღვაო რაიონების შესახებ აქტის მე-20ა განყოფილება. United Nations Legislative Series St/Leg/Ser/.

<sup>639</sup> 1984 წლის საზღვაო რაიონების შესახებ აქტის 24-ე სექცია. იქვე.

<sup>640</sup> 1984 წლის საზღვაო რაიონების შესახებ აქტი. იქვე.



და ირანში,<sup>642</sup> რომელმაც კონვენციის 27-ე მუხლი საზღვაო რაიონების შესახებ აქტში მე-10 მუხლად შეიტანა.

საქართველოსთან დაკავშირებით საინტერესო მდგომარეობაა, როდესაც, ერთი მხრივ, სისხლის სამართლის კოდექსის მე-4 მუხლის თანახმად, საქართველოს სრული სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია ვრცელდება საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე, ტერიტორიული ზღვის ჩათვლით, და, ამავედროულად, საზღვაო სივრცის შესახებ 1998 წლის კანონის 27-ე მუხლი იმეორებს 1982 წლის კონვენციის 27-ე მუხლს და ამატებს ამას გარკვეული კატეგორიის დანაშაულებს, რომელთა ჩადენის შემთხვევაშიც შეიძლება განხორციელდეს საქართველოს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია. კერძოდ ესენია: დანაშაული, ჩადენილი საქართველოს მოქალაქის მიერ,<sup>643</sup> თავისუფლება უკანონოდ არის აღკვეთილი<sup>644</sup> და ჩადენილია დანაშაული მშვიდობისა და კაცობრიობის წინააღმდეგ.<sup>645</sup> პირველი და ბოლო, მათი ბუნებიდან გამომდინარე, არ ვარდება 1982 წლის კონვენციის კონტექსტიდან, რაც ძნელი სამტკიცებელია მე-2 პუნქტთან დაკავშირებით.

მიუხედავად ამისა, მაინც წინააღმდეგობაშია ერთმანეთთან საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსი და საზღვაო სივრცეების შესახებ კანონი.

სხვადასხვა სახელმწიფოს კანონმდებლობის ანალიზმა აჩვენა, რომ სახელმწიფოები, როგორც წესი, არაერთგვაროვან პრაქტიკას ეწევიან ტერიტორიულ ზღვაში სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის განხორციელებასთან დაკავშირებით და იმაზე გაცილებით მეტ უფლებამოსილებას ანიჭებენ საკუთარ თავს, ვიდრე ეს 1982 წლის კონვენციით აქვთ მინიჭებული.

ეს, გარდა სახელმწიფოთა სურვილისა, მაქსიმალურად განახორციელონ თავიანთი სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია ტერიტორიულ ზღვაში, შეიძლება გამოწვეული იყოს ასევე 1982 წლის კონვენციის XII ნაწილით მინიჭებული უფლებამოსილებით, აღკვეთონ ზღვის გარემოს დაცვა, მათ შორის ტერიტორიულ ზღვაში, რადგან, როგორც განხილული შემთხვევების უმეტესობიდან ჩანს, სწორედ გარემოს დაცვასთან დაკავშირებით აჭარბებენ საკუთარ უფლებამოსილებას.

## 2. სამოქალაქო იურისდიქცია ტერიტორიულ ზღვაში

სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციის მსგავსად, სამოქალაქო იურისდიქციაც სანაპირო სახელმწიფოს ტრადიციულ კომპეტენციას მიეკუთვნება.

1920-იან წლებში გარკვეული საკოდიფიკაციო მცდელობები ჰქონდათ საერთაშორისო სამართლის ასოციაციებს ამ მიმართულებით, მაგრამ უშედეგოდ.

საკითხი პირველად საერთაშორისო დონეზე განხილულ იქნა ჰააგის 1930 წლის კონფერენციაზე. მოსამზადებელი კომიტეტის მოსაზრება

<sup>641</sup> რომელმაც მოახდინა 27-ე და 220-ე მუხლების კომბინირება საზღვაო რაიონების შესახებ 1996 წლის აქტში, მე-14 განყოფილება. Law of the Sea Bulletin, 34.

<sup>642</sup> მიუხედავად იმისა, რომ არ არის კონვენციის წევრი.

<sup>643</sup> 27-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტი.

<sup>644</sup> იქვე, „ე“ ქვეპუნქტი.

<sup>645</sup> იქვე, „ვ“ ქვეპუნქტი.

იმგვარი იყო, რომ სანაპირო სახელმწიფოს მიერ სამოქალაქო იურისდიქციის განხორციელება, განსხვავებით სისხლისსამართლებრივისაგან, ნაკლებ საფრთხესა და პრობლემებს შეუქმნიდა მშვიდობიანი გავლის უფლებას. ამგვარად, განხილვის საფუძველად ამით მოამზადეს დებულება, რომ სანაპირო სახელმწიფოს შეეძლო, ჰქონოდა უფლება, დაეპატიმრებინა პიროვნება ტერიტორიულ ზღვაში მყოფ უცხო ქვეყნის გემზე.<sup>646</sup> მაგრამ მშვიდობიანი გავლისთვის ასეთი ჩარევის შედეგების გააზრებით მათ ახალი საფუძველი მოამზადეს, სადაც ასეთი უფლება მაქსიმალურად იყო შეზღუდული.<sup>647</sup> დებატების შემდეგ მეორე ვერსია იქნა შეტანილი ტერიტორიული ზღვის სტატუსის შესახებ მუხლების პროექტში, მე-9 მუხლად. კერძოდ, ამ მუხლის თანახმად, სანაპირო სახელმწიფოს არ უნდა დაეპატიმრებინა ან გაეჩერებინა მის ტერიტორიულ ზღვაში მყოფი გემი მის ბორტზე მყოფი პიროვნების წინააღმდეგ სამოქალაქო იურისდიქციის განხორციელების მიზნით. გემის დაჯარიმება ან დაკავება მხოლოდ უშუალოდ მის წინააღმდეგ მიმართული სარჩელის გამო შეიძლებოდა. თუმცა ეს მოთხოვნები არ ვრცელდებოდა შიდა წყლებში მყოფ ან იქიდან გამომავალ გემებზე.<sup>648</sup>

ეს ფორმულირება მცირეოდენი ცვლილებებით გადავიდა 1958 წლის კონვენციაში ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ.<sup>649</sup> და, საბოლოოდ, ჩამოყალიბდა 1982 წლის გაეროს კონვენციის 28-ე მუხლად. კერძოდ:

„1. სანაპირო სახელმწიფოს არ შეუძლია გააჩეროს ან მიმართულება შეუცვალოს გემს, რომელიც გადის მის ტერიტორიულ ზღვაში, გემზე მყოფი პირის წინააღმდეგ სამოქალაქო იურისდიქციის განხორციელების მიზნით.

2. სანაპირო სახელმწიფომ არ უნდა დააკავოს გემი ნებისმიერი სამოქალაქო პროცედურის მიზნებისთვის, ეს უნდა მოხდეს მხოლოდ იმ ვალდებულებებისა და პასუხისმგებლობის მიმართ, რომლებიც თავად გემს აქვს დაკისრებული სანაპირო სახელმწიფოს წყლებში ვოიაჟის გამო ან იმ დროს.

3. მე-2 პუნქტი არ ხელყოფს სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას, თავისი კანონების შესაბამისად, დააკავოს ან დააპატიმროს გემი ნებისმიერ სახის სამოქალაქო პროცედურისთვის, როდესაც იგი გაჩერებულია ტერიტორიულ ზღვაში ან გადის ტერიტორიულ ზღვას, შიდა წყლებიდან გამოსვლის შემდეგ.“

ამ მუხლის განმარტებისას ყურადღება უნდა მიექცეს იმ ფაქტს, რომ სანაოსნო სამართალში ორი სახის სამოქალაქო სარჩელი არსებობს: *in rem* და *in personam*. ანუ, პირველ შემთხვევაში, სარჩელის შეტანა შესაძლებელია უშუალოდ გემის წინააღმდეგ. სწორედ ამას გულისხმობდა კანონმდებელი, როდესაც ერთმანეთისგან მიჯნავდა გემზე მყოფი პირის წინააღმდეგ

<sup>646</sup> იხ. Basis of Discussion No. 23. League of Nations Docuymnets, C. 74. M. 39.1929. V.

<sup>647</sup> იხ. Basis of Discussion No 24. იქვე.

<sup>648</sup> Fibnal Act of the Conferene for the Codification of international law, League of nations Documents, C. 228.M.115.1930.V. ეს ტექსტი, ძირითადად, ეფუძნებოდა ბრიტანეთის შეთავაზებას, რომლის თანახმადაც, მოთხოვნილი იყო შიდა წყლებისა და ტერიტორიული ზღვის სტატუსის ერთმანეთისგან გამიჯვნა.

<sup>649</sup> მაგალითად, აშშ-ის წინადადებით „არ უნდა“ (*may not*) შეიცვალა „არ შეუძლიათ“-ი (*should not*).

სარჩელზე სამოქალაქო იურისდიქციის განხორციელებას უშუალოდ გემის წინააღმდეგ შეტანილი სარჩელისაგან.

როგორც 28-ე მუხლის 1-ლი პუნქტიდან ჩანს, სახელმწიფოებს ცალსახად აქვთ აკრძალული, გააჩერონ ან მიმართულება შეუცვალონ გემს მხოლოდ იმ მოტივით, რომ მასზე მყოფი პიროვნების წინააღმდეგ სანაპირო სახელმწიფომ განახორციელოს სამოქალაქო იურისდიქცია.

მეორე მხრივ, სანაპირო სახელმწიფოს ეძლევა უფლება, დააკავოს გემი ტერიტორიულ ზღვაში გავლის დროს, სამოქალაქო იურისდიქციის ფარგლებში, თუკი უშუალოდ გემის წინააღმდეგ არის შეტანილი სარჩელი და გემია პასუხისმგებელი მიყენებულ ზიანზე. ეს ვალდებულებები შეიძლება წარმოიშვას: გემების შეჯახებიდან,<sup>650</sup> გადარჩენის ოპერაციიდან, სალოცმანო და ბუქსირზიდვის მომსახურებიდან და ა.შ. აქ ყურადღებაა მისაქცევი ტერმინზე „წყლები“: ზოგიერთი ავტორი მიიჩნევს, რომ წყლები მხოლოდ ტერიტორიულ ზღვას ნიშნავს,<sup>651</sup> მაგრამ, სავარაუდოდ, კანონმდებელი ამ დროს შიდა წყლების იმ ნაწილსაც გულისხმობდა, სადაც დაშვებულია მშვიდობიანი გავლის უფლება, რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში, ამ ტერმინის გამოყენებას აზრი არ ექნებოდა.

რაც შეეხება მე-3 პუნქტს, აქ იგულისხმება შემთხვევები, როდესაც გემი იმყოფება ტერიტორიულ ზღვაში, მაგრამ არ არის მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში ან ტერიტორიულ ზღვაში გამოვიდა შიდა წყლებიდან, სადაც მის წინააღმდეგ წარმოიშვა კონკრეტული სამოქალაქო ვალდებულება. პირველ შემთხვევაში, თუ გემი გაჩერებულია 1982 წლის კონვენციის მე-18 მუხლის შესაბამისად, მაშინ იგი არ შეიძლება ჩაითვალოს გაჩერებულად 28-ე მუხლის თანახმად, რადგან ამ შემთხვევაში, გემი მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში იმყოფება. 28-ე მუხლით გათვალისწინებული შემთხვევა შეიძლება იყოს, როდესაც გემი ტერიტორიული ზღვის გადაკვეთისას გაჩერდება ან ღუზაზე დადგება მე-18 მუხლით გათვალისწინებულის საწინააღმდეგოდ, ან გემი ტერიტორიულ ზღვაში იმყოფება კონკრეტული საქმიანობის განსახორციელებლად. ამ უკანასკნელ შემთხვევაში, რა თქმა უნდა, გემზე სრულად ვრცელდება სანაპირო სახელმწიფოს სამოქალაქო იურისდიქცია.

ამ საკითხთან დაკავშირებით, სახელმწიფოთა პრაქტიკის შემდგომ ჩამოყალიბებაზე დიდ გავლენას მოახდენს 1999 წლის გემების დაპატიმრების შესახებ კონვენციის ძალაში შესვლა. ამ კონვენციის თანახმად, „იურისდიქცია“ მოიცავს ტერიტორიულ ზღვასაც და იგი გაცილებით ფართო უფლებამოსილებას ანიჭებს სანაპირო სახელმწიფოს, ვიდრე 1982 წლის კონვენცია. ამდენად, 1999 წლის კონვენცია, როგორც სპეციალური ნორმა, თავის კორექტივებს აუცილებლად შეიტანს სანაპირო სახელმწიფოების საკანონმდებლო ბაზაში. მაგრამ ამაზე დაზუსტებით

<sup>650</sup> მაგალითად, 1925 წელს აშშ-ის მარშალმა დააპატიმრა პანამის დროშის ქვეშ მცურავი გემი „The David“ აშშ-ის ტერიტორიულ ზღვაში. დაპატიმრება გამოწვეული იყო 1923 წელს ამ გემისა და აშშ-ის დროშის ქვეშ მცურავ გემ „Yorba Linda“-ს შეჯახებით აშშ-ის ტერიტორიულ ზღვაში. აშშ-პანამის სარჩელების საარბიტრაჟო ტრიბუნალმა დაადგინა 1933 წელს, რომ სანაპირო სახელმწიფოს უფლება ჰქონდა, დაეპატიმრებინა თავის ტერიტორიულ ზღვაში გამავალი გემი, საერთაშორისო სამართლის ნორმების შესაბამისად, ადრინდელი გავლის დროს წარმოშობილი დელიქტური ვალდებულებების გამო. იხ. დეტალურად: O'Connell/Shearer, *The International Law of the Sea*, 1984, ტ. II, გვ. 870 და შემდგომ.

<sup>651</sup> მაგ., ისეთი გამოჩენილი მეცნიერები, როგორებიც არიან ო'კონელი და შირერი. იხ. O'Connell/Shearer, *The International Law of the Sea*, 1984, II ტ., გვ. 874, ასევე Shearer, *Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels's*, 1986, 35 ICLQ, გვ. 329.

საუბარი მხოლოდ კონვენციის ძალაში შესვლის შემდეგ გახდება შესაძლებელი.<sup>652</sup>

### 3. ცხელ კვალზე დევნა

სანაპირო სახელმწიფოს მიერ შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში აღმასრულებელი იურისდიქციის განხორციელების ერთ-ერთი გარანტიაა ცხელ კვალზე დევნის უფლება, რაც მას მინიჭებული აქვს კონვენციით.

კონვენციის 111-ე მუხლის თანახმად, ცხელ კვალზე დევნა შეიძლება, თუ უცხოეთის გემი ან მისი ნაგები იმყოფებიან დევნის განმახორციელებელი სახელმწიფოს შიდა წყლებში, ტერიტორიულ ზღვაში, მიმდებარე ზონაში, არქიპელაგურ წყლებში. ცხელ კვალზე დევნის უფლება ერთ-ერთი უძველესია ჩვეულებითი საზღვაო სამართლის ნორმებიდან. სასამართლომ საქმის – *The I'm Alone* (1935)<sup>653</sup> – განხილვისას აღიარა სანაპირო სახელმწიფოს უფლება, რომ მისმა სამხედრო გემმა განახორციელოს უცხო ქვეყნის გემის დევნა, თუ მან დაარღვია სანაპირო სახელმწიფოს კანონები შიდა წყლებში ან ტერიტორიულ ზღვაში და დააკავოს ასეთი გემი ზღვაში. *Behring Sea Fur Seal* არბიტრაჟმა დადგინდა, რომ ცხელ კვალზე დევნა „უნდა იყოს დაუყოვნებელი... და უნდა იყოს კონტროლის ფარგლებში“.<sup>654</sup>

კონვენციის 111-ე მუხლი, რომელიც ასახავს ჩვეულებითი სამართლის ნორმას, განსაზღვრავს, რომ ცხელ კვალზე დევნა შეიძლება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სანაპირო სახელმწიფოს კომპეტენტურ პირებს აქვთ საკმარისი საფუძველი, იფიქრონ, რომ გემმა დაარღვია ამ ქვეყნის კანონები და წესები. ამრიგად, კონვენციით არანაირი განსხვავება არ არის დადგენილი დარღვეული კანონის ხასიათის მიხედვით.

თუმცა ზუსტად არის გამიჯნული, თუ რომელი ზონიდან რა სამართალდარღვევისათვის შეიძლება დაიწყოს დევნა. მაგალითად, გემის წინააღმდეგ, რომელმაც ტერიტორიულ ზღვაში არ დაიცვა სანიტარიული წესები, არ შეიძლება დევნის დაწყება მიმდებარე ზონის მიღმა.

ცხელ კვალზე დევნასთან ერთად მოქმედებს კონსტრუქციული ყოფნის (*constructive presence*) დოქტრინა, ანუ აუცილებელი არ არის, უშუალოდ დევნილი გემი არღვევდეს წესებს შიდა წყლებსა და/ან ტერიტორიულ ზღვაში, არამედ საკმარისია, მისი ნავი ან ეკიპაჟის წევრები იყვნენ ჩართულნი კანონსაწინააღმდეგო საქმიანობაში ამ ზონებში, რათა სანაპირო სახელმწიფომ განახორციელოს ცხელ კვალზე დევნა.

*The Araunah*-ის საქმის განხილვისას ბრიტანეთის მთავრობამ აღნიშნა, რომ, მართალია, თავად კანადური თევზსაჭერი გემი არ იმყოფებოდა ტერიტორიულ ზღვაში და არ მონაწილეობდა უკანონო თევზჭერაში, მისი დაკავება გამართლებული იყო, რადგან მისი მეზღვაურები ნაგებით იყვნენ შესული რუსეთის ტერიტორიულ ზღვაში და იჭერდნენ თევზს.<sup>655</sup>

მდევნელ გემს შეუძლია, გამოიყენოს ნებისმიერი საჭირო და გონივრული ზომა, რათა დააკავოს გემი, თუმცა თითოეული ქვეყანა

<sup>652</sup> 1999 წლის გემების დაპატიმრების შესახებ კონვენციაზე იხ. ზემოთ. გვ. 53 და შემდგომ.

<sup>653</sup> UN Rep. Vol. III, p. 1609.

<sup>654</sup> Proceedings, Vol. XIII, p. 300 the Behring Sea Fur Seal Arbitration, 1893.

<sup>655</sup> (GB, Russia) Moore, IA, 1888, p.824.

საკუთარ წესებს ადგენს იმაზე, თუ როგორ ხდება დამნაშავე გემისა და პირის დაკავება მისი იურისდიქციის ფარგლებში;<sup>656</sup> მეორე მხრივ, უკანონო დევნის ან ძალის უკანონო გამოყენების შემთხვევაში მიყენებული ზარალისათვის დადგენილია კომპენსაცია.<sup>657</sup>

ზოგიერთი ავტორი მიიჩნევს, რომ ცხელ კვალზე დევნის უფლება არის პრივილეგია,<sup>658</sup> რაც ენიჭება სანაპირო სახელმწიფოს დამნაშავე გემის მიერ ორმაგი ვალდებულების დარღვევის შემთხვევაში, ანუ, პირველი, როდესაც გემი არღვევს ადგილობრივ კანონებს და, მეორე, როდესაც ის უარს აცხადებს, ჩაბარდეს ადგილობრივ კომპეტენტურ ორგანოებს.<sup>659</sup>

სანამ ეს არის ცხელ კვალზე დევნა და ის გრძელდება ღია ზღვაში, მისი დასრულების საკითხი დროზე და ადგილზე არ არის დამოკიდებული, მაგრამ თუ არ არსებობს სპეციალური უფლებამჭურველი ხელშეკრულება, დევნა წყდება მაშინვე, როგორც კი დევნილი გემი გადაკვეთს ნებისმიერი სახელმწიფოს ტერიტორიული ზღვის გარე საზღვარს, გარდა მდევნელი გემის დროშის სახელმწიფოსი.<sup>660</sup>

კონვენციის 111-ე მუხლის მე-3 პუნქტი ზუსტად ადგენს, რომ დევნა წყდება და არა დროებით ჩერდება დევნილი გემის ტერიტორიულ ზღვაში შესვლასთან ერთად, ანუ მდევნელ გემს არ აქვს უფლება, დაელოდოს, როდის გამოვა დევნილი გემი ტერიტორიული ზღვიდან.<sup>661</sup>

როგორც საერთაშორისო სამართლის ტრიბუნალმა განაცხადა, 1982 წლის კონვენციის 111-ე მუხლში მოცემული პირობები კუმულაციურია და, შესაბამისად, ყველა მათგანი უნდა იყოს დაკმაყოფილებული, დევნა რომ კანონიერად ჩაითვალოს.<sup>662</sup>

დევნა შეიძლება განახორციელოს მხოლოდ სამხედრო გემმა ან საჰაერო ხომალდმა, ან ამ მიზნებისათვის სახელმწიფოს მიერ სპეციალურად უფლებამოსილმა გემმა (სანაპირო დაცვის გემები). მდევნელი გემის ადგილმდებარეობა დევნის დაწყების მომენტისათვის ნაკლებმნიშვნელოვანია, რადგან არ არის აუცილებელი, დევნის დაწყების მომენტისთვის ის აუცილებლად იმყოფებოდეს ტერიტორიულ ზღვაში ან მიმდებარე ზონაში.

<sup>656</sup> მაგალითად, კანადის მიმდებარე ზონაში უცხო სახელმწიფოს გემის დაპატიმრება შეიძლება მხოლოდ გენერალური პროკურორის სანქციით, მე-12 მუხლი, კანადის საოკეანო აქტი, 1996 წლის 18 დეკემბერი. <http://www.parl.go.ca/House>

<sup>657</sup> კონვენცია, 111-ე მუხლის მე-8 პუნქტი.

<sup>658</sup> იხ.: D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*. Vol. II, p. 1077.

<sup>659</sup> თუმცა ზოგიერთი ავტორი თვლის, რომ ცხელ კვალზე დევნის უფლება რეალური უფლებაა და არა პრივილეგია. იხ.: G. Gidel *Le droit international public de la mer*, 1932, ტ.3, გვ.348.

<sup>660</sup> საქმე *The Itata*-ს (1892) მიხედვით, ჩილის გემს დაედევნა აშშ-ის ორი კრეისერი სან-დიეგოს პორტიდან. დევნილი გემი შევიდა ჩილის ერთ-ერთ პორტში, სადაც მას შეჰყვნენ მდევნელი კრეისერები. იგი დააპატიმრეს და დააბრუნეს უკან, სან-დიეგოს პორტში. აშშ-ჩილის სარჩელთა კომისიამ აღიარა, რომ ჩილის ტერიტორიულ ზღვაში დევნის გაგრძელება საერთაშორისო სამართლის ნორმების დარღვევა იყო. (Chile, US) *Moore Dig.* Vol. II, p. 985.

<sup>661</sup> ენგვის 1956-1958 წწ. კონფერენციაზე დანიის წინადადება იყო, დაეწესებინათ 6-საათიანი ინტერვალი მოცდისათვის, მაგრამ ამ წინადადებას წარმატება ვერ მოიპოვა. UN Doc. A/CONF. 13/C.2/L. gv. 99.

<sup>662</sup> *Saiga cases #2, Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*, გადაწყვეტილების 146-ე პუნქტი. ITLOS Proceedings and Cases, [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 ივნისს.

რაც შეეხება დევნის დაწყების ვადას, *Saiga*-ს საქმეში საზღვაო სამართლის საერთაშორისო ტრიბუნალმა დაადგინა, რომ 12 საათით გვიან დაწყებული დევნა არ შეიძლება განხილულ იქნეს როგორც ცხელ კვალზე დევნა.<sup>663</sup> ასევე, იარაღის გამოყენებასთან დაკავშირებით, დადგინდა, რომ, ზოგადად, ცხელ კვალზე დევნის დროს იარაღის გამოყენების უფლება არ არის შეზღუდული დევნილი გემის კატეგორიით, მაგრამ იარაღის გამოყენების ყოველი კონკრეტული შემთხვევა გამართლებული უნდა იყოს დევნის გარემოებებით.<sup>664</sup>

საქართველოს კანონმდებლობა ზუსტად განსაზღვრავს შემთხვევებს, როდესაც ცხელ კვალზე დევნის დროს იარაღის გამოყენება აკრძალულია დამრღვევი გემის მიმართ: თუ გარანტირებული არ არის უსაფრთხოება გარშემო მყოფი სხვა გემებისა და საფრენი აპარატებისა,<sup>665</sup> სამგზავრო დანიშნულების მცურავი საშუალებებისა, რომელთაც გადაჰყავთ მგზავრები, ასევე საშიში ტვირთის გადამტანი<sup>666</sup>, თევზსაჭერი ან სხვა სარეწი გემებისა, რომლებიც სანაპირო დაცვის ხომალდს არ უწევენ შეიარაღებულ წინააღმდეგობას და არ ცდილობენ მიმალვას.<sup>667</sup> თუმცა, თუ გემი არ ცდილობს მიმალვას, დევნის განხორციელების საჭიროებაც აღარ არსებობს.

მთლიანობაში საქართველოში მოქმედი ნორმები ცხელ კვალზე დევნის განხორციელებისას იარაღის გამოყენების შესახებ შეესაბამება 1982 წლის კონვენციისა და ჰუმანურობის მოთხოვნებს.

<sup>663</sup> იხ. *Saiga cases №1, Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*, გადაწყვეტილების 61-ე პუნქტი. ITLOS Proceedings and Cases, [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 ივნისს.

<sup>664</sup> იხ. *Saiga cases 2, Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*, გადაწყვეტილების 91-ე პუნქტი. ITLOS Proceedings and Cases, [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html). უკანასკნელი ვიზიტი განხორციელდა 2010 წლის 30 ივნისს.

<sup>665</sup> იხ. საქართველოს პრეზიდენტის 2008 წლის 5 თებერვლის №65 ბრძანებულება საქართველოს სასაზღვრო პოლიციის სანაპირო დაცვის ხომალდის (კატარღის) მიერ სამართალდამრღვევი მცურავი საშუალების წინააღმდეგ შეიარაღების გამოყენების წესის დამტკიცების შესახებ. მე-5 მუხლის (ა) პუნქტი.

<sup>666</sup> იქვე. (ბ) პუნქტი.

<sup>667</sup> იქვე. (გ) პუნქტი.

## დასკვნა

1982 წლის კონვენციის როლი. დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ 1982 წლის კონვენციით დამყარებული თანამედროვე საერთაშორისო რეჟიმი, რომელიც აწესრიგებს სანაპირო ქვეყნისა და დროშის ქვეყნის უფლებებსა და მოვალეობებს, დიდ საზღვაო სახელმწიფოებსა და განვითარებად ქვეყნებს შორის მსოფლიო ოკეანით სარგებლობისათვის დავის მშვიდობიანი გადაწყვეტის ყველაზე უფრო წარმატებული მცდელობაა. ეს არის მსოფლიო თანამეგობრობის ერთობლივი ძალისხმევა მსოფლიო ოკეანეზე ბატონობისათვის ათასწლოვანი ბრძოლის მშვიდობიანი და, რაც მთავარია, სამართლიანი მოწესრიგებისა.

კონვენციამ შეძლო, შეექმნა მეტ-ნაკლებად ყველასთვის მისაღები, უნივერსალური რეჟიმი, როდესაც მაქსიმალურად არის დაცული ბალანსი, ერთი მხრივ, სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიულ სუვერენიტეტსა და, მეორე მხრივ, ნაოსნობის თავისუფლებას შორის. როგორც აშშ-ის მთავრობის კომენტარებშია აღნიშნული, „[ის] ადგენს ბალანსს სანაპირო და საზღვაო ინტერესებს შორის ზღვის ყველა ზონის მიმართ.“<sup>668</sup>

ამ ბალანსის დაცვამ უზრუნველყო, უპირველეს ყოვლისა, კონვენციის ასეთი პოპულარობა როგორც განვითარებულ, ისე განვითარებად სახელმწიფოებში. ეს დასტურდება კიდევ ერთხელ აშშ-ის პრეზიდენტის მიმართვაში სენატისადმი, სადაც აღნიშნულია, რომ „შეერთებულ შტატებს აქვს ძირითადი და ხანგრძლივი ეროვნული ინტერესები ოკეანეებში და თანდათანობით მივიდა იმ აზრამდე, რომ ამ ინტერესების სრულად დაცვა ყველაზე უკეთ მოხერხდება საყოველთაოდ აღიარებული საერთაშორისო ჩარჩო ხელშეკრულებით“<sup>669</sup>, რომელიც არეგულირებს ზღვების გამოყენებას.<sup>670</sup>

კონვენციამ შემოიღო ახალი მუხლები, რომლებმაც მნიშვნელოვნად გააფართოვა სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია არა მარტო შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვებში, არამედ სხვა საზღვაო ზონებშიც, კერძოდ, იგულისხმება ზღვის გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული ნორმები. სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციის ტრადიციული ჩარჩოები, რაც, ძირითადად, სისხლისსამართლებრივი იურისდიქციით იყო შემოფარგლული, სერიოზულად გააფართოვდა გარემოს დაცვითი იურისდიქციით. უფრო მეტიც, თამამად შეიძლება ითქვას, რომ სანაპირო სახელმწიფოების მიერ განხორციელებულ იურისდიქციებს შორის სწორედ ეს სფეროა ყველაზე უნიფიცირებული და ეფექტური.

და ბოლოს, კონვენცია არა მარტო ანიჭებს სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციას საზღვაო ზონებზე, არამედ აძლევს საშუალებას, რეალურად აღასრულოს ეს იურისდიქცია, კერძოდ, ცხელ კვალზე დევნის უფლების მინიჭებით.

*სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში.* საბოლოოდ, დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ

<sup>668</sup> Commentary – The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement on Implementation of Part XI. U.S. Department of State Dispatch Supplement. February 1995. Vol. 6. No.1. p. 5.

<sup>669</sup> იგულისხმება 1982 წლის კონვენცია.

<sup>670</sup> Transmittal Letter. Text of a letter from the President to the U.S. Senate, October 7, 1994. U.S. Government Printing Office, Washington, 1994.

შიდა წყლები, და მათ შორის პორტები, არის სანაპირო სახელმწიფოს სრული იურისდიქციის ქვეშ, რაც არცერთი საერთაშორისო ხელშეკრულებით ან საერთაშორისო სასამართლოს რომელიმე გადაწყვეტილებით სათუო არ გამხდარა. სანაპირო სახელმწიფო არა მარტო ახორციელებს იურისდიქციას, არამედ ადგენს კიდევ ამ იურისდიქციის გავრცელების ფარგლებს, როცა საკუთარი შიდა წყლების სადელიმიტაციოდ საწყისი ხაზების სისტემას იყენებს. ეს იურისდიქცია მოიცავს სრულ და შეუზღუდავ საკანონმდებლო იურისდიქციას. რაც შეეხება აღმასრულებელ იურისდიქციას, მისი განხორციელება სანაპირო სახელმწიფოს პრაქტიკასა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებით აღებულ ვალდებულებებზეა დამოკიდებული და იცვლება სახელმწიფოდან სახელმწიფოში.

მიუხედავად მცდელობებისა, პორტებში თავისუფალი შესვლის წესი ვერ ჩამოყალიბდა ვერც ჩვეულებითი და ვერც სახელშეკრულებო სამართლის ნორმად. ეს ლოგიკურიცაა, ზემოთქმულიდან გამომდინარე.

ამდენად, მხოლოდ სანაპირო სახელმწიფოს ნებაზეა დამოკიდებული, განსაზღვროს, დაუშვებს თუ არა საკუთარ პორტებში საერთაშორისო ნაოსნობას, და თუ დაუშვებს, რა პირობებით. მას სრული უფლებამოსილება აქვს, აღკვეთოს გემის მოძრაობა თავის პორტსა და შიდა წყლებში, თუკი ეს უკანასკნელი ვერ პასუხობს დადგენილ მოთხოვნებს.

მე-20 საუკუნის 70-იანი წლებიდან დაწყებული და 21-ე საუკუნეში კიდევ უფრო მზარდი საფრთხეების გათვალისწინებით, მაგალითად, როგორებიცაა: ეკოლოგიური უსაფრთხოება, ნარკოტიკების უკანონო ბრუნვა, საერთაშორისო ტერორიზმი, მოსახლეობის ჯანდაცვა, სულ უფრო იზრდება საკითხები და სფეროები, რომლებიც პორტის სახელმწიფოს იურისდიქციის საგანი ხდება და სულ უფრო მცირდება გემის ე.წ. „შიდა საქმეები“, რომლებიც დროშის სახელმწიფოს კანონმდებლობით უნდა მოწესრიგდეს, მათ შორის უცხოეთის პორტებში ყოფნისას.

ანუ არაორდინარულ სიტუაციასთან გვაქვს საქმე, როდესაც, ერთი მხრივ, სულ უფრო და უფრო ყოველსმომცველი ხდება საერთაშორისო საზღვაო სამართლით მოწესრიგებული საკითხები და, მეორე მხრივ, კიდევ უფრო იზრდება სანაპირო და პორტის სახელმწიფოების იურისდიქციის მოქმედების არეალი, როგორც სისხლისსამართლებრივი, ისე სამოქალაქო.

რაც შეეხება ტერიტორიულ ზღვას, მართალია, იგი აღიარებულია სახელმწიფოს ტერიტორიის ნაწილად და როგორც მრავალწლიანი დებატების შემდეგ დადგინდა, სანაპირო სახელმწიფო მასზე ავრცელებს სუვერენიტეტს, ტერიტორიული ზღვაზე სუვერენიტეტი და იურისდიქცია არ არის იმგვარი, რაც სახელმწიფოს აქვს თავის სახმელეთო ტერიტორიაზე და შიდა წყლებზეც კი. ამდენად, ტერიტორიული ზღვა, ამ თვალსაზრისით, მაინც *sui generis* ტერიტორიულ ზონად შეიძლება იქნეს მიჩნეული.

*მშვიდობიანი გავლის უფლება.* როგორც 1982 წლის კონვენციისა და სახელმწიფოთა პრაქტიკის ანალიზმა აჩვენა, სავაჭრო გემების გავლა ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში არ წარმოშობს აზრთა სხვადასხვაობას და პრაქტიკაც უნიფიცირებულია. პრობლემურია სამხედრო და ატომური გემებისთვის უპირობო გავლის უფლების მინიჭების საკითხიც, და ამ დროსაც ყოველთვის არ არის სახელმწიფოთა პრაქტიკა შეუსაბამო 1982 წლის კონვენციასთან. წინააღმდეგობრივია მშვიდობიანი გავლის საკითხი მაშინ, როდესაც გემი ტერიტორიულ ზღვას კვეთს



პორიზონტალურად, ანუ პორტებსა და შიდა წყლებში შეუსვლელად, რადგან ამ დროს წარმოიშობა სამხედრო, ატომური, ბირთვული და სხვა მომწამვლელი ნივთიერებების გადამზიდავი გემებისათვის შეტყობინებისა და ნებართვების მოთხოვნის პრობლემა, ხოლო თუ გემი ტერიტორიულ ზღვას კვეთს პორტებსა და რეიდებზე შესვლის მიზნით, მაშინ არანაირი წინააღმდეგობა არ წარმოიშობა, ვინაიდან, როგორც ზემოთ არის აღნიშნული,<sup>671</sup> სახელმწიფოები ისედაც აწესებენ სამხედრო და ატომური გემებისათვის მათ შიდა წყლებსა და პორტებში შესვლის საკმაოდ მკაცრს წესებს. უფრო მეტიც, ჩვეულებრივ, სამხედრო და ატომური გემებისთვის ღია პორტების ნუსხა ცალკე მტკიცდება და იგი განსხვავდება, ზოგადად, ნაოსნობისთვის ღია პორტების ნუსხისაგან. ამდენად, პრობლემა მხოლოდ ტერიტორიულ ზღვაში ტრანზიტულად მიმავალი გემისთვის ნებართვის ან შეტყობინების მოთხოვნაა.

როგორც სახელმწიფოთა კანონმდებლობისა და/ან მათ მიერ კონვენციის მიმართ გაკეთებული დეკლარაციებისა და განცხადებების ანალიზი აჩვენებს, ისინი თავისებურ ინტერპრეტაციას აძლევენ მშვიდობიან გავლას და ეს, ძირითადად, ეროვნულ დონეზე მოქმედი ნორმების არაერთგვაროვნებით გამოიხატება.

მშვიდობიანი გავლა სამი კომპონენტისგან შედგება: პირველი – ეს არის უშუალოდ გავლა, რომელიც უნდა იყოს სწრაფი და შეუფერხებელი; მეორე არის გავლის მშვიდობიანი ხასიათი, ანუ იგი არ უნდა უქმნიდეს საფრთხეს სანაპირო სახელმწიფოს უსაფრთხოებას, ტერიტორიულ მთლიანობასა და პოლიტიკურ სტაბილურობას; და მესამე, პირველი ორის დაკმაყოფილების პირობით, იგი უნდა განხორციელდეს ყოველგვარი შეტყობინებისა და ნებართვების გარეშე. სწორედ ეს არის მშვიდობიანი გავლის სრული სურათი. ერთი მხრივ, დროშის სახელმწიფო იღებს ვალდებულებას გავლის ხასიათზე და, მეორე მხრივ, სანაპირო სახელმწიფო იღებს ვალდებულებას, რომ არანაირად არ შეაფერხებს მას. შესაბამისად, როდესაც საუბარია წინასწარ შეტყობინებებსა და ნებართვებზე, ეს უკვე არ არის სწორი, განვიხილოთ მშვიდობიან გავლად, მისი კონვენციური განმარტებით. ამ დროს საქმე გვაქვს გემების მოძრაობაზე სახელმწიფოს ტერიტორიულ ზღვაში სანაპირო სახელმწიფოს ნებართვით, ისევე როგორც ხდება პორტებში შესვლის დროს. ანუ, ის სახელმწიფოები, რომლებიც, ერთი მხრივ, აღიარებენ მშვიდობიანი გავლის უფლებას სამხედრო და ატომური გემებისთვის და, მეორე მხრივ, აწესებენ შეტყობინების ან სანებართვო სისტემას, ნებით თუ უნებლიეთ, კონვენციისაგან სრულიად განსხვავებულ დატვირთვას აძლევენ მშვიდობიანი გავლის ცნებას. შესაბამისად, გამოდის, რომ ასეთი სახელმწიფოები რეალურად სავაჭრო გემებს მოიაზრებენ კონვენციისეულ „ნებისმიერ გემში“ და მხოლოდ მათ ანიჭებენ საკუთარ ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის იმ უფლებას, რომელიც გათვალისწინებულია ჟენევის 1958 წლისა და 1982 წლის კონვენციების მიერ.

შესაბამისად, თუ სახელმწიფოები, გაეროს საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციის წევრობით, აღიარებენ ნებისმიერი გემისთვის მშვიდობიანი გავლის უფლების არსებობას, მაშინ დაუშვებელია შეტყობინების და, მით უმეტეს, ნებართვის მოთხოვნა ასეთი გავლის განსახორციელებლად. მაგრამ, საკუთარი სახელმწიფოს უსაფრთხოების ან

<sup>671</sup> იხ. ზემოთ, გვ. 41 და შემდგომ.

სხვა ნებისმიერი ინტერესიდან გამომდინარე, მაინც აწესებენ ასეთ შემზღვევად მექანიზმს, მაშინ ტერმინი „მშვიდობიანი გავლის“ გამოყენება ასეთ გემებთან მიმართებით სრულიად შეუსაბამოა,<sup>672</sup> რადგან, თუ გემი გავლის დროს არ არღვევს კონვენციის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტში მოცემული ჩამონათვალიდან არცერთს, მაშინ რის საფუძველზე უნდა ამტკიცოს სანაპირო სახელმწიფომ, რომ გავლა არ არის მშვიდობიანი?

ატომური და ბირთვული, ან სხვა განსაკუთრებით საშიში ტვირთების გადამზიდავი გემებისთვის ნაოსნობის წესების დამდგენ სახელმწიფოთა პრაქტიკის ანალიზი იძლევა იმის დასკვნის საშუალებას, რომ, ძირითადად, პროტესტი ასეთ გადაზიდვასთან დაკავშირებით განპირობებულია სანაპირო სახელმწიფოების მომატებული რისკის ქვეშ ყოფნით, ყოველგვარი სარგებლის გარეშე. ანუ მათ მხარეს მხოლოდ რისკია და არაფერი სანაცვლოდ, რასაც შეეძლო, მისაღები გაეხადა მათთვის ეს რისკები. მართალია, სახელმწიფოები ამ დროს 1982 წლის კონვენციისთვის სრულიად მიუღებელ წესებს ადგენენ „გამაფრთხილებელი პრინციპების“ გათვალისწინებით, მაგრამ ძალიან ხშირად, საკუთარი სანაპიროსთვის საფრთხის აცილების მოტივით, რადიაციული მასალით დატვირთულ გემებს კიდევ უფრო რეალური საფრთხის ქვეშ აგდებენ, როდესაც, მათი მოთხოვნით, გემები იძულებული არიან, დატოვონ ნაოსნობისთვის შედარებით უსაფრთხო ტერიტორიები და გავიდნენ ღია ზღვაში, სადაც სანაოსნო პირობები შეიძლება გაცილებით მძიმე იყოს. ამ მხრივ, სანაპირო სახელმწიფოები ერთგვარ წინააღმდეგობაში მოდიან და ისეთი შთაბეჭდილება რჩება, რომ ისინი, „გამაფრთხილებელ პრინციპს“ ამოფარებულები, კონკრეტული პოლიტიკური, და შეიძლება ეკონომიკურიც, დივიდენდების მიღებას ცდილობენ. თუმცა, ერთი მხრივ, ეს შეიძლება გამართლებული ნაბიჯიც იყოს, თუ გავითვალისწინებთ იმ თეორიული საფრთხის მასშტაბებს, რაც მათ სანაპიროს ემუქრება.

მაგრამ, მეორე მხრივ, თავად გაეროს კონვენციაში არის ჩადებული საკმარისი მექანიზმები იმისთვის, რომ არც სანაპირო სახელმწიფოს ინტერესები დაირღვეს და მშვიდობიანი გავლაც უზრუნველყოფილი იყოს, გემისა და მისი ტვირთის სახეობის მიუხედავად. კერძოდ, კონვენცია საშუალებას აძლევს სანაპირო სახელმწიფოს, დაადგინოს მოძრაობის სქემები და დერეფნები ატომური გემებისა და სხვა გემებისთვის, რომელთაც გადააქვთ საშიში და მომწამვლელი ნივთიერებები.<sup>673</sup> აგრეთვე, ასეთი გემები, სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიული ზღვის გადაკვეთისას აუცილებლად უნდა ატარებდნენ თან ტვირთის შესახებ ამომწურავ დოკუმენტაციას და უნდა იცავდნენ წინასწარ გამაფრთხილებელ ზომებს, რომლებიც ასეთი გემებისთვის არის დადგენილი საერთაშორისო ხელშეკრულებებით.<sup>674</sup> სანაპირო სახელმწიფოს მოთხოვნისთანავე უნდა გადაეცეს ზემოხსენებული დოკუმენტაცია.<sup>675</sup> ასევე, სანაპირო სახელმწიფოს მინიჭებული აქვს უფლება, ფიზიკური შემოწმება ჩაუტაროს გემს, რომელიც

<sup>672</sup> მაგ., იხილეთ მალტის, ომანის, საუდის არაბეთის, იემენისა და სხვათა განცხადებები მშვიდობიან გავლასთან დაკავშირებით, №2 დანართში.

<sup>673</sup> 22-ე(2) მუხლი.

<sup>674</sup> კონვენციის საერთო დამოკიდებულებიდან გამომდინარე, იგულისხმება საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მიერ მიღებული კონვენციები და ამ კონკრეტულ შემთხვევაში, რა თქმა უნდა, უპირველეს ყოვლისა, INF კოდექსი.

<sup>675</sup> 23-ე მუხლი.

იმყოფება მის ტერიტორიულ ზღვაში, და რომლის თაობაზეც არსებობს საკმარისი საფუძველი იმის დასადასტურებლად, რომ მან დაარღვია სანაპირო სახელმწიფოს კანონები და წესები გემების მიერ ზღვის გარემოს დაბინძურების აღკვეთის, შემცირებისა და კონტროლს შესახებ.<sup>676</sup> შესაბამისად, სანაპირო სახელმწიფო არა მარტო უფლებამოსილია, მიიღოს კანონები და წესები საკუთარი ტერიტორიული ზღვის გარემოს დაცვის შესახებ უცხო ქვეყნის დროშის ქვეშ მცურავი გემებიდან დაბინძურებისაგან, არამედ ადასრულოს კიდევ ეს კანონები, მაგრამ ყველაფერი ეს არ უნდა გახდეს ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის უფლების შეზღუდვის ან აკრძალვის საფუძველი.<sup>677</sup> ანუ, კანონმდებელს მაქსიმალურად აქვს დაცული ბალანსი ერთი მხრივ სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას – დაიცვას საკუთარი გარემო, და, მეორე მხრივ, დროშის სახელმწიფოს უფლებას – ჰქონდეს გარანტირებული ნაოსნობის თავისუფლება – შორის. თუმცა აქვე აუცილებლად უნდა აღინიშნოს, რომ არც 1982 კონვენციის და, მით უმეტეს, არც 1958 წლის უენევის კონვენციის მიღების მომენტისთვის საფრთხეები იმდენად მაღალი არ იყო, როგორც დღესაა. არ იყო არც ბირთვული ტვირთების ასეთი მრავალფეროვნება და არც მათი საზღვაო გადაზიდვების ასეთი ინტენსიურობა. ამდენად, თუ ვიხელმძღვანელებთ *rebus sic stantibus* პრინციპით, შეიძლება, დღის წესრიგში დადგეს გარკვეული ნორმების გადახედვის აუცილებლობა, თუმცა ეს არ შეიძლება იყოს ისეთი ფუნდამენტური პრინციპი, როგორც არის ნაოსნობის თავისუფლება და მისი ერთ-ერთი გამოხატულება – მშვიდობიანი გავლის უფლება. მართალია, გარემოს დაცვა დღეისათვის უმნიშვნელოვანესი პრიორიტეტია, მაგრამ მისი გადაწყვეტა არ უნდა მოხდეს ნაოსნობის თავისუფლების ხარჯზე, რადგან ეს არის თანამედროვე საერთაშორისო უსაფრთხოების გარანტი. ამ პრინციპის დარღვევას დიდი ალბათობით შეიძლება მოჰყვეს უსაფრთხოების არსებული ბალანსის მოშლა, რადგან ტერიტორიული ზღვის გაფართოებისა და განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის შექმნის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი საფუძველი, და გარანტიაც კი, სწორედ ნაოსნობის თავისუფლების პრინციპია. ეს არის პრინციპი, რომელიც ღია ზღვის დოქტრინის ამოსავალი წერტილია. ეს უკანასკნელი კი თანამედროვე საზღვაო სამართლის ერთ-ერთი მთავარი მონაპოვარია.<sup>678</sup>

პრაქტიკა მეტყველებს იმის სასარგებლოდ, რომ რადიაციული მასალების გადაზიდვის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საერთაშორისო მექანიზმები წარმატებულია და ოპტიმალურად პასუხობს დღევანდელ მოთხოვნებს. თუმცა, რა თქმა უნდა, ამაზე შეჩერება არ შეიძლება და ახალ გამოწვევებს სათანადო პასუხები სჭირდება. რადგან თანამედროვე მსოფლიოში ტერიტორიუმის საფრთხე, ყველა გაწეული ზომის მიუხედავად, არ მცირდება, საჭიროა წინმსწრები ზომების მიღება, რათა, ქართული ანდაზისა არ იყოს, გზა მერე რომ არ გამოჩნდეს, „როცა ურემი გადაბრუნდება“. თუმცა ეს ყველაფერი, როგორც ზემოთ იქნა აღნიშნული,

<sup>676</sup> 220-ე (2) მუხლი.

<sup>677</sup> 24-ე (1) მუხლი.

<sup>678</sup> ჯერ კიდევ მე-17 საუკუნის დასაწყისში ამტკიცებდა ამ პრინციპის არსებობას დიდი პოლანდიელი მეცნიერი, საერთაშორისო სამართლის მამად წოდებული, ჰუგო გროციუსი თავის ნაშრომში „*Mare Liberum Sive De Jure Quod Batavis Competit Ad Indicana Commercia Dissertatio*“, 1609.

არ უნდა მოხდეს ნაოსნობის თავისუფლების შეზღუდვის ხარჯზე. სწორედ ესაა საერთაშორისო საზღვაო სამართლის ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევა.

როგორც პროფესორი *ჯონ ვან დაიკი* აღნიშნავს, ბირთვული ტვირთები არ შეიძლება მოხსენიებულ იქნეს როგორც, უბრალოდ, კიდევ ერთი „საშიში ტვირთები“, არამედ ისინი რეალურად „განსაკუთრებით მომწამვლელი“ ნივთიერებებია, და ეს საკითხი ფოკუსირებული და ყოვლისმომცველი სამართლებრივი რეჟიმის შექმნას მოითხოვს, რათა, მათ შორის, არ მოხდეს ისე, რომ რისკები იმ მხარიდან, რომელიც სარგებელს იღებს ასეთი გადაზიდვებიდან, გადავიდეს მხარეზე, რომელიც მათგან არაფერს იღებს.<sup>679</sup>

იგი ასევე მიუთითებს, რომ სახელმწიფოს უფლება, უარი უთხრას ატომურ გემს ტერიტორიულ ზღვაში შესვლაზე, გამომდინარეობს გაეროს კონვენციის ორი კონფლიქტური ვალდებულების ბალანსირების მცდელობიდან.<sup>680</sup> კერძოდ, საუბარია, ერთი მხრივ, სახელმწიფოს ვალდებულებაზე, ხელი არ შეუშალოს მშვიდობიან გავლას და, მეორე მხრივ, – დაიცვას ზღვის გარემო. თუმცა ამ მოსაზრების საწინააღმდეგოდ შეიძლება ითქვას, რომ კონვენცია თავად აწესრიგებს ამ ე.წ. „დუალიზმს“ ვალდებულებებში, როდესაც აღგენს, რომ გარემოს დაცვა არ შეიძლება იქცეს მშვიდობიანი გავლის უფლების შეზღუდვის მიზეზად.

ბირთვული და სხვა განსაკუთრებით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვების უსაფრთხოების წესები დადგენილია როგორც IAEA-ს, ისე საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მიერ. შესაბამისად, საქმე იმგვარად არ არის, რომ სანაპირო სახელმწიფოს მხოლოდ ვალდებულებები აკისრია, არ შეზღუდოს ასეთი ტვირთის გადამზიდავი გემების მშვიდობიანი გავლის უფლება და მას არანაირი მექანიზმი არ გააჩნია, დაიცვას როგორც საკუთარი უსაფრთხოება, ისე, ზოგადად, საზღვაო გარემო. არსებობს სერიოზული მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფენ ასეთი გადაზიდვების უსაფრთხოების დაცვას. ამდენად, სანაპირო სახელმწიფოებმა ახალი მექანიზმების ძიების ნაცვლად, რაც, როგორც წესი, არსებული სავალდებულო ნორმების დარღვევით გამოიხატება, უპრიანია, ყველა ზომა გაატარონ უკვე არსებული უსაფრთხოების გარანტიების მაქსიმალურად ასამუშაველად.

მართალია, გაეროს კონვენციის 25-ე მუხლის თანახმად, სანაპირო სახელმწიფოს თავისი ტერიტორიული ზღვის გარკვეულ რაიონებში შეუძლია შეაჩეროს მშვიდობიანი გავლის უფლება, უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, მაგრამ, ჯერ ერთი, ეს უნდა იყოს გარკვეული რაიონები, მაგალითად, განსაკუთრებული ეკოლოგიური სტატუსის მქონე რაიონი და არა მთელი ტერიტორიული ზონა, და ასევე, ასეთი შეჩერება უნდა მოხდეს ყველა გემისთვის არადისკრიმინაციულად, დროშის ან ტიპის მიხედვით, რაც ასევე არ სრულდება.

შეიძლება ითქვას, რომ ერთადერთი გამონაკლისი, რომელსაც კონვენცია უშვებს მშვიდობიანი გავლის შეუფერხებელ უფლებაში, არის

<sup>679</sup> Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, *Ocean Development & International Law*, 2002, გვ. 79.

<sup>680</sup> იქვე, გვ. 77.

გეზ-ის ყინულით დაფარული რაიონები, სადაც, კლიმატური პირობების გამო, ნაოსნობას ექმნება, ან შეიძლება შეექმნას, საფრთხე და, მოსალოდნელია, ამან შეუქცევადი ხასიათის დაბინძურება გამოიწვიოს.

მშვიდობიანი გავლის პრინციპის უმნიშვნელოვანესი ელემენტია სანაპირო სახელმწიფოს ვალდებულება, არ შეაფერხოს თავის ტერიტორიულ ზღვაში უცხო ქვეყნის გემების გავლა.<sup>681</sup> სანაპირო სახელმწიფოს ამის საპირწონე უფლებაა, რომ გავლა აუცილებლად უნდა შეესაბამებოდეს დადგენილ მოთხოვნებს.<sup>682</sup> სწორედ ეს ბალანსი უფლებებსა და ვალდებულებს შორის უნდა იყოს მაქსიმალურად გამოყენებული სახელმწიფოების მიერ და არა ხელაღებით, დროშის სახელმწიფოების კონკრეტული უფლებების უარყოფა ან, პირიქით, საკუთარი უფლებამოსილების გაუმართლებელი გაზრდა.

სანაპირო სახელმწიფოებს, რომლებიც თვლიან, რომ ბირთვული მასალებით დატვირთული ან სამხედრო გემების გავლა ლახავს მათ ინტერესებს და საფრთხეს უქმნის მათ ეკოლოგიას, ყოველთვის შეუძლიათ მიმართონ საზღვაო სამართლის საერთაშორისო ტრიბუნალს საკითხის გადასაწყვეტად. იმის გათვალისწინებით, რომ ტრიბუნალის მიერ გადაწყვეტილების გამოტანა, მათ შორის დროებითი ზომების შესახებ, ძალიან ოპერატიულად და დროის მოკლე მონაკვეთში ხდება, ეს მექანიზმი შეიძლება ძალიან ეფექტური იყოს. ამასთან, ტრიბუნალის მიერ მიღებული გადაწყვეტილება წონადი არგუმენტი იქნებოდა მხარეებისთვის და შეამცირებდა შესაძლო გადამეტებულ მოთხოვნებს სანაპირო სახელმწიფოების მხრიდან. ამასთან, ტრიბუნალის გადაწყვეტილება ყურადსაღები შეიძლება გახდეს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციისთვისაც. ეს კი ძალიან მნიშვნელოვანი იქნება იმის გათვალისწინებით, რომ მინერალურ ენერგომატარებლებზე საყოველთაო დამოკიდებულების შემცირების მიზნით, ალტერნატიულ ენერგოწყაროებს დიდი მნიშვნელობა ენიჭება, მათ შორის კი, ყველაზე ეფექტური სწორედ ბირთვული ენერგიაა.<sup>683</sup> მოსალოდნელია, რომ უახლოეს მომავალში მხოლოდ გაიზრდება ასეთი გადაზიდვები, როგორც მოცულობით, ისე ინტენსივობით. ამდენად, აუცილებელი იქნება ახალი ზომების მიღება, ძირითადად, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მხრიდან, რომელიც დააწყნარებდა სატრანზიტო სახელმწიფოების სულ უფრო მზარდ შემოფოთებას. ეს ზომები მოწოდებული უნდა იყოს ბალანსის დასაცავად ნაოსნობის თავისუფლებასა და ზღვის გარემოს დაცვას შორის, რათა ერთის განხორციელებას არ შეეწიროს მეორე.

<sup>681</sup> გაეროს კონვენციის 24-ე მუხლი.

<sup>682</sup> იქვე, მე-17 მუხლი.

<sup>683</sup> 2006 წლის მონაცემებით, საფრანგეთის მიერ მოხმარებული ელექტროენერჯის 78% ატომური ელექტროსადგურების მიერ იყო გამოყენებული: შვედეთში – 50%, სამხრეთ კორეაში – 40%, გერმანიაში – 28% და იაპონიაში – 25%. იმ დროისათვის მსოფლიოში სულ 440 ატომური რეაქტორი იყო: 30 – მშენებლობის პროცესში, 30 – ლიცენზირების მოპოვების პროცესში და 60 – დაგეგმარების პროცესში. წყარო: Julie Bishop, *The Sensible Energy Alternative is Within our Grasp*, *The Australian*, 5.07.2006, 8, ციტირებულია: Mark Beaufoy, *Is the law of the Sea Ready for Nuclear Leasing?* *Macquarie Journal of International and Comparative Environmental Law (MqJICEL)*, 2006, ტ. 3, გვ. 98.

ზემოხსენებული მიზნის მისაღწევად აუცილებელია როგორც სანაპირო, ისე გადამზიდავმა სახელმწიფოებმა მაქსიმალურად გამოიყენონ არსებული საერთაშორისო ფორუმები, განსაკუთრებით ისეთი უნივერსალური, როგორცაა IMO, და ერთობლივი ძალებით მოახერხონ პრობლემის ოპტიმალური გადაწყვეტა, რადგან ცალ-ცალკე ამის გაკეთებას არანაირი აზრი არ აქვს. მართალია, გადამზიდავ სახელმწიფოებს მხარს უმაგრებს 1982 წლისა და სხვა კონვენციების შესაბამისი დებულებები, მაგრამ სანაპირო სახელმწიფოების პოზიციაც მომგებიანია, რადგან მათ მხარეს ძალაა, რომელიც საშუალებას აძლევთ, აღკვეთონ ნებისმიერი მათთვის არასასურველი გავლა. ხოლო თუ გავითვალისწინებთ სადავო ტვირთების ხასიათს, საეჭვოა, ვინმემ მათ წინააღმდეგ საპასუხო ძალა გამოიყენოს, რაც დასტურდება კიდევ პრაქტიკაში.

იმის გათვალისწინებით, რომ ე.წ. „ხელსაყრელი დროშის“ სახელმწიფოები ვერ ახორციელებენ სათანადო კონტროლს მათი დროშის ქვეშ მცურავ გემებზე, აუცილებელია, მიღებულ იქნეს დამატებითი ღონისძიებები დროშის სახელმწიფოს პასუხისმგებლობაზე ატომური გემების მიმართ; ან, მეორე მხრივ, შეიქმნას საერთაშორისო მექანიზმი, რომელიც მოუწოდებს გადამზიდავ მაღალგანვითარებულ სახელმწიფოებს, ბირთვული მასალების გადაზიდვა განახორციელონ მხოლოდ საკუთარი დროშის ქვეშ რეგისტრირებულ გემებზე.

სულ უფრო მზარდი ეკოლოგიური და სხვა საფრთხეები, როგორც არასდროს, აქტუალურს ხდის სანაპირო სახელმწიფოს მიერ თავის შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში მყოფ გემებზე სრულყოფილი იურისდიქციის განხორციელებას. რაც ზოგ შემთხვევაში წინააღმდეგობაშიც კი მოდის საერთაშორისო სამართლის ნორმებთან; მეორე მხრივ, დროშის სახელმწიფოებთან თანამშრომლობის გარეშე რაიმე ეფექტური შედეგის მიღწევა ნაკლებსავარაუდოა. სწორედ ამ დროს ენიჭება დიდი მნიშვნელობა ამ უკანასკნელის მიერ რეალური იურისდიქციის განხორციელებას თავისი დროშის ქვეშ მცურავ გემებზე, ამის მიღწევა კი „რეალური კავშირის“ არარსებობის შემთხვევაში შეუძლებელია. თუმცა იმედის მომცემია ის გარემოება, რომ IMO განსაკუთრებით ამკაცრებს მოთხოვნებს როგორც დროშის, ისე პორტის სახელმწიფოებისადმი, რაც აიძულებს მათ, პარალელურ რეჟიმში მოახდინონ შესაბამისი საერთაშორისო ინსტრუმენტების იმპლემენტაცია.

*საქართველოს კანონმდებლობა საზღვაო სამართალზე.* რაც შეეხება საქართველოს კანონმდებლობას, აუცილებელია არა მარტო ის, რომ იგი შესაბამისობაში იყოს საერთაშორისო სამართლის ნორმებთან, არამედ უნდა აღმოიფხვრას მის შიგნით არსებული ნორმათა კოლიზია. რადგან საქართველოს კანონმდებლობის მთავარი პრობლემა ისაა, რომ ნორმები, რომლებიც ეწინააღმდეგება საერთაშორისო სამართლის ნორმებს, ასევე ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობის სხვა ნორმებს. ამიტომ, სანამ საერთაშორისო სამართლის ნორმებთან ჰარმონიზაციაზე გვექნება პრეტენზია, მანამდე ქვეყნის შიდა ნორმატიული ბაზა უნდა იყოს ჰარმონიზებული. მაგრამ იმის გამო, რომ არ არსებობს არანაირი კოორდინაცია აღმასრულებელი ხელისუფლების სხვადასხვა რგოლებს შორის, არანაირ ჰარმონიზაციაზე არ შეიძლება იყოს საუბარი. თუმცა

არსებული შეუსაბამობების გათვალისწინებით, პროცესი უახლოეს მომავალში უნდა დაიწყო.

მიუხედავად ქართული კანონმდებლობის მოდერნიზების არცთუ ისე უშედეგო მცდელობისა, საზღვაო სამართლებრივ აზროვნებაში, სამწუხაროდ, გარკვეულ სფეროებში ჯერ კიდევ იგრძნობა საბჭოთა მემკვიდრეობის გავლენა. სწორედ ეს არის, საზღვაო სფეროში ქართული კანონმდებლობის ერთ-ერთი მთავარი პრობლემა.

ეკრძოდ, დაუყოვნებლივ რევიზიას საჭიროებს შემდეგი საკითხები:

*ბირთვული ნარჩენების ტრანსპორტირებისაგან თავისუფალი ზონა.* აუცილებელია, რომ „საზღვაო სივრცისა“ და „სახელმწიფოს საზღვრის შესახებ“ კანონები ჯერ ერთმანეთთან იყოს შესაბამისობაში და შემდეგ „ლიცენზირებისა და ნებართვების შესახებ“ კანონსა და „ბირთვული და რადიაციული უსაფრთხოების შესახებ“ კანონთან, და პირიქით. დაუშვებელია, ჯერ აიკრძალოს საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე (რომელიც მოიცავს საზღვაო შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვას) რადიოაქტიური ნარჩენების ნებისმიერი სახით ტრანსპორტირება და შემდეგ შეიქმნას საკანონმდებლო ბაზა არა მარტო ატომური გემების ნაოსნობაზე საქართველოს ტერიტორიულ ზღვასა და შიდა წყლებში, არამედ ასეთი ნარჩენების ტრანსპორტირებაზე ნებართვების შესახებ.

ეს მიზანი კი მხოლოდ მაშინ გახდება მიღწევადი, როდესაც ჩამოყალიბდება ერთგვაროვანი სახელმწიფო პოლიტიკა საქართველოს ტერიტორიაზე რადიოაქტიური ნივთიერებების დაშვების თაობაზე. ეს კი ნიშნავს, რომ ხელისუფლების ცალკეული შტოების წარმომადგენლები ასეთი მნიშვნელოვან საკითხებზე გადაწყვეტილებებს მხოლოდ ერთობლივი, ფართომასშტაბიანი კონსულტაციების შემდეგ მიიღებენ.

გადაწყვეტილება რადიაციული ნარჩენების ნებისმიერი სახით მოძრაობის აკრძალვაზე საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე არ შეიძლება გახდეს საქართველოს მიერ 1982 წლის კონვენციით აღებული ვალდებულებების შეუსრულებლობის მიზეზი და, შესაბამისად, ეს აკრძალვა არ შეიძლება გავრცელდეს ტერიტორიულ ზღვაში ტრანზიტულად გამავალ გემებზე.

თუმცა, თუკი ვიხელმძღვანელებთ კანონმდებლობის ქრონოლოგიით, ჩანს, რომ საქართველოს მხარე ყველა სხვა საკანონმდებლო აქტში, გარდა ბირთვული უსაფრთხოების კანონისა, უშვებს ბირთვული ნარჩენების ექსპორტს, იმპორტსა და ტრანზიტს საქართველოს ტერიტორიაზე, რაც იმაზე მიუთითებს, რომ კანონმდებელი, სულ მცირე, აღარ იზიარებს მოსაზრებას სრული აკრძალვის შესახებ. ამდენად, შესაბამისი ცვლილება უნდა შევიდეს მხოლოდ „ბირთვული და რადიაციული უსაფრთხოების შესახებ“ კანონში, სადაც შეიძლება დაემატოს 41<sup>1</sup> მუხლი შემდეგი რედაქციით: „მიუხედავად ზემოთქმულისა, კანონის მოქმედება არ ვრცელდება ატომური გემების საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში გავლისა და შიდა წყლებში, ნავსადგურებსა და რეიდებზე შესვლის „საქართველოს საზღვაო სივრცის შესახებ“ 1998 წლის 24 დეკემბრის კანონითა და „საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის შესახებ“ 1998 წლის 17 ივლისის კანონით მოწესრიგებულ წესებზე.“ ან 41-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით: „საქართველოს კანონმდებლობის მიერ დადგენილი წესით, საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე იკრძალება

ყოველგვარი უნებართვო და/ან არალიცენზირებული რადიოაქტიური ნარჩენების ტრანზიტი, ექსპორტი, რეექსპორტი და იმპორტი ნებისმიერი მიზნით.“<sup>684</sup>

ამ გადაწყვეტილების მიღების დროს შესაბამისმა მხარეებმა უნდა გაითვალისწინონ, რომ IAEA-ს რადიოაქტიური ნარჩენების საერთაშორისო ტრანსსასაზღვრო მოძრაობის შესახებ პრაქტიკის კოდექსიც კი არ კრძალავს ცალსახად რადიოაქტიური ნარჩენების გადაზიდვას, არამედ ებრძვის „არაუფლებამოსილ ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვებს.“<sup>685</sup> შესაბამისად, თუ სახელმწიფოში არსებობს სათანადო საკანონმდებლო ბაზა, რომელიც პრევენციას უკეთებს ბირთვული ნარჩენების უნებართვო მოძრაობას და მკაცრად აკონტროლებს მათ გადაადგილებას ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე, მაშინ სახელმწიფო არ არღვევს თავის საერთაშორისო ვალდებულებებს.

*სამხედრო და იმუნიტეტის ქვეშ მყოფი სხვა გემების დაკავება/შემოწმება.* უმნიშვნელოვანესი შეუსაბამობა, რაც არსებობს საქართველოს კანონმდებლობაში საერთაშორისო სამართლის როგორც კონვენციური, ისე ჩვეულებითი სამართლის ნორმებთან, არის სამხედრო და სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი არასავაჭრო მიზნებით გამოყენებული გემების დაკავებისა და დაპატიმრების უფლება, რაც მინიჭებული აქვს სანაპირო დაცვას სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონით. ამასთან დაკავშირებით, დაუყოვნებლივ უნდა შევიდეს ცვლილებები სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონში და შესაბამის სამსახურებს ჩამოერთვათ სამხედრო გემებისა და სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი არასავაჭრო მიზნებით გამოყენებული გემების მიმართ რაიმე ფორმის იძულების ღონისძიებების განხორციელების უფლება, გარდა ტერიტორიული ზღვის დაუყოვნებლივ დატოვების მოთხოვნისა.

<sup>684</sup> იმის გათვალისწინებით, რომ სახელმწიფო საზღვრის შესახებ კანონის 42-ე მუხლის თანახმად, ატომურ გემებს სჭირდებათ წინასწარი შეტყობინება და ნებართვის მიღება საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში გასავლელად.

<sup>685</sup> Code of Practice on the international Transboundary Movement of radioactive Waste, პრეამბულის II და III პუნქტები.



## დანართი №1

საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს 1982 წლის კონვენციის სტატუსი 2010 წლის 01 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე სახელმწიფოების მიერ ტერიტორიულ ზღვაზე გაკეთებული განცხადებები (ტერიტორიული ზღვის სიგანე და მშვიდობიანი გავლის უფლება)<sup>686</sup>

სახელმწიფო	LOSC <sup>687</sup>	ტერიტორიული ზღვის სიგანე <sup>688</sup>	მშვიდობიანი გავლის უფლება <sup>689</sup>
ავსტრალია	05/10/1994	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ავსტრია	14/07/95	ა/ს	ა/ს
ალბანეთი	23/06/03	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
ალჟირი	11/06/1996	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ 15 დღით ადრე, გარდა დაუძლეველი ძალის გარემოებისა
ანგოლა	05/12/1990	20 მ	ყველა გემისთვის
ანტიგუა და ბარბუდა	02/02/1989	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
არგენტინა	01/12/1995	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
არაბეთის გაერთიანებული საემიროები	არ არის ძალაში; ხელი მოაწერეს – 10/12/82	12 ს/მ	სამხედრო გემებს სჭირდებათ წ/ნ; ატომური და ბირთვული ან სხვა მომწამვლელი ნარჩენების გადამზიდავ გემებს – წ/შ
აშშ	არ არის ძალაში	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ახალი ზელანდია	19/07/1996	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ბანგლადეში	27/07/2001	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/შ
ბარბადოსი	12/10/93	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
ბაჰამის	29/07/83	3 ს/მ	ყველა გემისთვის

<sup>686</sup> მომზადებულია სხვადასხვა სახელმწიფოს კანონმდებლობებისა და ასევე გაეროს ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე: [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf).

<sup>687</sup> ძალაშია 1994 წლის 16 ნოემბრიდან. ქვეყნისთვის, რომელსაც გრაფაში უფრო ადრინდელი (ანუ რატიფიკაციის) თარიღი აქვს მითითებული, ძალაში შესვლის თარიღია 16/11/1994. მონაცემები აღებულია გაეროს ოფიციალური ვებგვერდიდან: [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2010.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf).

<sup>688</sup> ს/მ – საზღვაო მილი; მ – მილი.

<sup>689</sup> წ/ნ – წინასწარი ნებართვა; წ/შ – წინასწარი შეტყობინება; ა/ს – არ საჭიროებს.

კუნძულე ბი			
ბაჰრეინი	30/05/85	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ბელგია	13/11/98	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ბელიზი	13/08/83	12/3 სმ	ყველა გემისთვის
ბელორუსი	30/08/06	ა/ს	ა/ს
ბენინი	16/10/97	200 ს/მ	ყველა გემისთვის
ბოლივია	28/04/95	ა/ს	ა/ს
ბოსნია- ჰერცეგოვინა	12/01/94	ა/ს	ა/ს
ბოტსვანა	02/05/90	ა/ს	ა/ს
ბრაზილია	22/12/88	3 ს/მ	ყველა გემისთვის
ბრუნეი	05/11/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ბულგარეთი	15/05/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ბურკინა-ფასო	25/01/05		
გაერთიანებული სამეფო	25/07/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
გაბონი	11/03/98	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
გამბია	22/05/84	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
გერმანია	14/10/94	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
განა	7/06/83	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
გრენადა	25/04/91	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
გვატემალა	11/02/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
გვინეა	06/09/85	12 მ	სურათების გადაღება და მომწამვლელი და სახიფათო მასალების გადაზიდვა დანაშაულებად ითვლება
გვინეა-ბისაუ	25/08/86	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
გუანა	16/11/93	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/შ
დანია	16/11/04	3 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/შ, ხოლო თუ ერთდროულად სამ სამხედრო გემზე მეტი გადის – წ/ნ
დომინიკა	24/10/91	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
დომინიკელთა რესპუბლიკა	10/07/09	6 ს/მ	ყველა გემისთვის
ეკვადორი	არ არის ძალაში	200 ს/მ	დადგენილი აქვთ სპეციალური რაიონები, სადაც არ უნდა შევიდნენ გემები
ეკვიპტე	26/08/83	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/შ;

			გემებისთვის, რომლებსაც გადააქვთ ბირთვული ან სხვა მომწამველი ნარჩენები – წ/ნ
ევროკავშირი	01/04/98		
ელ-სალვადორი	ჯერ არ არის ძალაში; ხელი მოაწერა – 05/12/84	200 ს/მ	ყველა გემისთვის
ეკვატორული გვინეა	21/07/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ერიტრია	არ არის ძალაში	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ესტონეთი	26/08/05	12 ს/მ	სამხედრო და სამეცნიერო- კვლევითი გემებისთვის – 48 სთ.- იანი წ/მ; ატომური გემებისთვის – 30 დღით ადრე წ/ნ
ესპანეთი	15/01/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ერაყი	30/07/85	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ვანუატუ	10/08/99	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ვენესუელა	არ არის წვერი	12 ს/მ <sup>690</sup>	ყველა გემისთვის
ვიეტნამი	25/07/94	12 ს/მ	სამხედრო გემებს სჭირდებათ 30 დღით ადრე მიმართვა წ/ნ- ისთვის; აკრძალულია ერთდროულად 3 სამხედრო გემის გაგლა
ზამბია	07/03/83	ა/ს	ა/ს
ზიმბაბვე	24/02/93	ა/ს	ა/ს
თურქეთი	არ არის წვერი	6/12 ს/მ <sup>691</sup>	ყველა გემისთვის
იემენი	21/07/87	12 ს/მ	სამხედრო გემებს სჭირდებათ წ/ნ; ატომური და ბირთვული მასალების გადამზიდავ გემებს – წ/მ
ისლანდია	21/06/85	12 ს/მ	ყველა გემისთვის

<sup>690</sup> გამოცხადებული აქვს 15 ს/მ ეროვნული და უსაფრთხოების ინტერესებისთვის.

<sup>691</sup> 6 ს/მ ეგეოსის ზღვაში, ხოლო შავ და ხმელთაშუა ზღვებში – 12 ს/მ.

ინდოეთი	29/06/95	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/შ
ინდონეზია	03/02/86	12 ს/მ	სამხედრო და ნებისმიერი არასავაჭრო გემებისთვის – წ/შ
იორდანია	27/11/95	3 ს/მ	ყველა გემისთვის
ირანი	არ არის ძალაში; ხელი მოაწერა – 10/12/82	12 ს/მ	სამხედრო, წყალქვეშა, ატომური გემებისთვის, ასევე გემებისთვის, რომელთაც გადააქვთ ბირთვული ან სხვა მომწამფლელი მასალები – წ/ნ
ირლანდია	21/06/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ისრაელი	არ არის ძალაში	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
იტალია	13/01/95	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
იამაიკა	21/03/83	12 მ	ყველა გემისთვის
იაპონია	20/06/96	12/3 <sup>692</sup>	ყველა გემისთვის
კამერუნი	19/11/85	50 ს/მ	ყველა გემისთვის
კანადა	07/11/03	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
კაბო-ვერდე	10/08/87	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
კენია	02/03/89	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
კოლუმბია	ჯერ არ არის ძალაში; ხელი მოაწერა – 10/12/82	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
კომოროსი	21/06/94	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
კონგო	09/07/08	200 ს//მ	ყველა გემისთვის – წ/ნ
კუკის კუნძულები	15/02/95	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
კოსტა რიკა	21/09/92	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
კუბა	15/08/84	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
კორეის რესპუბლიკა	29/01/96	12/3 ს/მ	სამხედრო და სამთავრობო გემებს სჭირდებათ 3 დღიანი წ/შ
კვიპროსი	12/12/88	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
კორეის სახალხო დემოკრატიული	არ არის ძალაში;	12 ს/მ <sup>693</sup>	62 ს/მ-ის ფარგლებში ნებისმიერი გემისთვის

<sup>692</sup> 3 ს/მ ვრცელდება 5 სანაოსნო სრუტესა და საზღვაო არხზე. იხ. 1977 წლის 2 მაისის იაპონიის ტერიტორიული ზღვის №30 აქტის მე-2 დებულება.

<sup>693</sup> პლუს 50 ს/მ სამხედრო ზონა.

რესპუბლიკა	ხელი მოაწერა – 10/12/82		– წ/ნ
კირიბატი	24/02/03	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ლატვია	23/12/04	12 ს/მ	იტოვებს უფლებას, მოაწესრიგონ სამხედრო გემების გაველა
ლაოსი	05/06/98	ა/ს	ა/ს
ლიბანი	05/01/95	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ლიბერია	25/09/08	200 ს/მ	ყველა გემისთვის
ლიბია	არ არის ძალაში; ხელი მოაწერა – 03/12/84	12 ს/მ	მშვიდობიანი გაველა წინასწარ უნდა გამოცხადდეს და მხოლოდ დღის საათებში განხორციელდეს
ლიტვა	12/11/03	12 მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ ნაცვალებების საფუძველზე (ანუ, თუ დროშის სახელმწიფოც იმავე წესს ადგენს)
ლესოტო	31/05/07	ა/ს	ა/ს
ლუქსემბურგი	05/10/00	ა/ს	ა/ს
მადაგასკარი	22/08/01	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
მალაიზია	14/10/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
მალავი	28/09/2010	ა/ს	ა/ს
მალდი	16/07/85	ა/ს	ა/ს
მალდივის რესპუბლიკა	07/09/00	12 მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
მალტა	20/05/93	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
მარშალის კუნძულები	09/08/91	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
მავრიტანია	17/07/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
მავრიკია	04/11/94	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/მ
მექსიკა	18/03/83	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
მიკრონეზია	29/04/91	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
მოლდოვა	06/02/07	ა/ს	ა/ს
მონაკო	20/03/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
მონღოლეთი	13/08/96	ა/ს	ა/ს
მაროკო	31/05/07	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
მიანმარი	21/05/96	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
მოზამბიკი	13/03/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის

ნამიბია	18/04/83	12 ს/მ	არ აქვს მიღებული კონკრეტული კანონმდებლობა ამ საკითხზე <sup>694</sup>
ნაურუ	23/01/96	12 მ	ყველა გემისთვის
ნეპალი	02/11/98	ა/ს	ა/ს
ნიდერლანდები	28/06/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ნიკარაგუა	03/05/00	200 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – 15 დღით ადრე გაკეთებული წ/შ
ნიგერია	14/08/86	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ნიუე	11/10/06	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ნორვეგია	24/06/96	4/10 <sup>695</sup>	ყველა გემისთვის
ომანი	17/08/89	12 ს/მ	სამხედრო, ატომური, წყალქვეშა და სახიფათო ტვირთების გადამზიდავი გემებისთვის – წ/ნ
პაკისტანი	26/02/97	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ; სუპერტანკერებისთვის, ატომური და ბირთვული ნარჩენების გადამზიდავი გემებისთვის – წ/შ
პალაუ	30/09/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
პანამა	01/07/96	200 ს/მ	ყველა გემისთვის
პაპუა-ახალი გვინეა	14/01/97	12 მ	ყველა გემისთვის
პარაგვაი	26/09/86	ა/ს	ა/ს
პერუ	არ არის ძალაში	200 ს/მ	ყველა გემისთვის
პოლონეთი	13/11/98	12 ს/მ	იტოვებს უფლებას, მოაწესრიგოს სამხედრო გემების გავლა
პორტუგალია	03/11/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
რუმინეთი	17/12/96	12 ს/მ	იტოვებს უფლებას, მოაწესრიგოს სამხედრო გემების გავლა
რუსეთი	12/03/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის

<sup>694</sup> იხ. Law of the Sea Information Circular №6, Septemebr 1997, Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea, Ooffice of Legal Affairs, UN. ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/losic/losic6e.pdf>. (უკანასკნელი ვიზიტი შესრულდა 2010 წლის 15 ივლისს).

<sup>695</sup> 10 ს/მ ვრცელდება საბაჟო საკითხებზე.

საბერძნეთი	21/07/95	6 ს/მ	ყველა გემისთვის
საფრანგეთი	11/04/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
საქართველო	21/03/96	12 ს/მ	სამხედრო, ატომურ და სპეციალური დანიშნულების გემებს სჭირდებათ 48-სთ.-იანი წ/შ და ნებართვა; <sup>696</sup> ტერიტორიული ზღვის გარკვეულ რაიონებში აკრძალულია ნაოსნობა
სენტ-კიტსი და ნევისი	07/01/93	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
სანტა-ლუჩია	27/03/85	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
სპილოს ძეღის სანაპირო	26/03/84	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
სენტ-ვინსენტი და გრენადინესი	01/10/93	12 ს/მ	სამხედრო გემებს სჭირდებათ წ/ნ
სამოა	14/08/95	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
სან-ტომე და პრინციპატი	03/11/87	12 ს/მ	იტოვებს უფლებას, მოაწესრიგოს სამხედრო გემების გავლა
საუდის არაბეთი	24/04/96	12 ს/მ	იტოვებს უფლებას, მოაწესრიგოს ატომური გემების გავლა
სენეგალი	25/10/84	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
სეიშელის კუნძულები	16/09/91	12 ს/მ	სამხედრო გემებს სჭირდებათ წ/შ
სერბეთი	12/03/01	ა/ს	ა/ს
სიერა-ლიონე	12/12/94	200 ს/მ	ყველა გემისთვის
სინგაპური	17/11/94	3 ს/მ	ყველა გემისთვის
სირია	არ არის ძალაში	12 ს/მ <sup>697</sup>	სამხედრო და ატომურ გემებს სჭირდებათ წ/ნ
სლოვენია	16/06/95	12 სმ <sup>698</sup>	იტოვებს უფლებას, მოაწესრიგოს სამხედრო გემების გავლა
სლოვაკეთი	08/05/96	ა/ს	ა/ს
სოლომონის	23/06/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის

<sup>696</sup> მუხლი დროებითია და მოქმედებს საქართველოს ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენამდე.

<sup>697</sup> 1981 წელს გამოაცხადა 35 ს/მ ტერიტორიული ზღვა, რაც მოქმედებდა 2003 წლის დეკემბერის ახალი კანონის მიღებამდე.

<sup>698</sup> მეზობელი სახელმწიფოების ტერიტორიულ ზღვამდე. რეალურად 12 ს/მ-ზე ნაკლებია.

კუნძულები			
სომალის	24/07/89	200 ს/მ	სამხედრო გემებს სჭირდებათ წ/ნ
სამხრეთ აფრიკის რესპუბლიკა	23/12/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
სომხეთი	09/12/02	ა/ს	ა/ს
სუდანი	23/01/85	12 ს/მ	სამხედრო გემებს სჭირდებათ წ/ნ; მშვიდობიანი გავლის უფლება შეიძლება შეჩერდეს უსაფრთხოების მიზნებისთვის
სურინამი	09/07/98	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
სირია		12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ტანზანია	30/09/85	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ტაილანდი		12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ტოგო	16/04/85	30 ს/მ	ყველა გემისთვის
ტონგა	02/08/95	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ტრინიდადი და ტობაგო	25/04/86	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ტუნისი	24/04/85	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ტუვალუ	09/12/02	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
უგანდა	09/11/90	ა/ს	ა/ს
უკრაინა	26/07/99	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
უნგრეთი	05/02/02	ა/ს	ა/ს
ურუგვაი	10/12/92	200 ს/მ	ყველა გემისთვის
ფიჯი	10/12/82	12 მ	ყველა გემისთვის
ფინეთი	21/06/96	12 ს/მ <sup>699</sup>	სამხედრო და სამთავრობო გემებისთვის – წ/შ
ფილიპინები	08/05/84	იცვლება სანაპიროების მიხედვით; აღემატება 12 ს/მ-ს	ყველა გემისთვის
ქუვეითი	02/05/86	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ყატარი	09/12/02	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ყოფილი იუგოსლავიის რესპუბლიკა – მაკედონია	19/08/94	ა/ს	ა/ს
ჩადი	14/08/09	ა/ს	ა/ს
ჩერნოგორია	23/10/06	12 ს/მ	სამხედრო გემებს

<sup>699</sup> თუმცა გარკვეულ რაიონებში დამოკიდებულია მეზობელ ქვეყნებთან სადელიმიტაციო საზღვრებზე. მაგ., ფინეთის ყურეში არ უნდა იყოს 3 საზღვაო მილზე ნაკლები.



			სტირდებათ წ/შ; შეზღუდულია ერთდროულად გამავალი სამხედრო გემების რაოდენობა
ჩეხეთი	21/06/96	ა/ს	ა/ს
ჩილე	25/08/97	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
ჩინეთი	07/06/96	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/ნ
შრი-ლანკა	19/07/94	12 ს/მ	სამხედრო გემებს სტირდებათ წ/ნ
შვედეთი	25/06/96	12 ს/მ	ყველა გემისთვის
შვეიცარია	01/05/09	ა/ს	ა/ს
სორვატია	05/04/95	12 ს/მ	სამხედრო გემებისთვის – წ/შ, სამხედრო გემების რაოდენობა შეზღუდულია
ჯიბუტი	08/10/91	12 ს/მ	ატომური და ბირთვული ნარჩენების გადამზიდავი გემებისთვის – წ/შ
ჰაიტი	31/07/96	12 ს/მ	იკრძალება ნებისმიერი გემის გავლა, რომელსაც გადააქვს ადამიანის ჯანმრთელობისა და/ან გარემოსთვის საფრთხის შემცველი მომწამველი ნარჩენები ან სხვა მასალები
ჰონდურასი	05/10/93	12 ს/მ	ყველა გემისთვის

## დანართი II

*სახელმწიფოების საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს კონვენციის ხელმოწერის, რატიფიცირების ან შეერთების დროს გაკეთებული განცხადებები და დეკლარაციები ტერიტორიულ ზღვაში უცხო სახელმწიფოების გემების მშვიდობიანი გავლის უფლებასთან დაკავშირებით<sup>700</sup>*

*ალჟირის განცხადება (ხელმოწერისას, 1982 წლის 10 დეკემბერს)*

ალჟირის ტერიტორიულ ზღვაში სამხედრო გემების გავლა დამოკიდებულია თხუთმეტი დღით ადრე გაცემულ ნებართვაზე, გარდა დაუძლეველი ძალის შემთხვევებისა.

*ანგოლის სახალხო რესპუბლიკის განცხადება (ხელმოწერისას, 1982 წლის 10 დეკემბერს)*

ანგოლის მთავრობა იტოვებს უფლებას, განმარტოს კონვენციის ნებისმიერი მუხლი ანგოლის სუვერენიტეტისა და ტერიტორიული მთლიანობის კონტექსტში და პატივისცემით. ხოლო, თუ როგორ ესმოდათ ეს განმარტებები, განცხადებული იქნებოდა რატიფიკაციის დროს.<sup>701</sup>

*ბანგლადეშის განცხადება (რატიფიკაციისას, 2001 წლის 27 ივლისს)*

კავშირგაბმულობის სწრაფი და ეფექტური საშუალებები ადვილად ხელმისაწვდომია და სამხედრო გემების მიერ მშვიდობიანი გავლის უფლების განხორციელების შესახებ შეტყობინებას გონივრულს ხდის, რაც ასევე არ ეწინააღმდეგება კონვენციას. ასეთი შეტყობინება უკვე მოითხოვება ზოგიერთი ქვეყნის მიერ. ბანგლადეშში უფლებას იტოვებს, მიიღოს კანონმდებლობა ამ საკითხთან დაკავშირებით.

ბანგლადეშში იმ პოზიციას იზიარებს, რომ ასეთი შეტყობინების მოთხოვნა საჭიროა ატომურძრავიანი ან ბირთვული და სხვა მომწამვლელი ნივთიერებების გადამზიდავ გემებთან დაკავშირებით. უფრო მეტიც, არცერთი ასეთი გემი არ დაიშვება ბანგლადეშის წყლებში, აუცილებელი ნებართვის გარეშე.

*კაბო-ვერდის დეკლარაცია (ხელმოწერის დროს, 1982 წლის 10 დეკემბერს, დადასტურებული რატიფიცირებისას, 1987 წლის 19 აგვისტოს)*

კონვენცია აღიარებს სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას, მიიღოს ზომები საკუთარი უსაფრთხოების ინტერესების დასაცავად, მათ შორის, მიიღოს კანონები და წესები საკუთარ ტერიტორიულ ზღვაში ან

<sup>700</sup> მომზადებულია გაეროს ოფიციალური ვებგვერდიდან მოპოვებული ინფორმაციის საფუძველზე:

[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm#Algeria%20Upon%20signature](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Algeria%20Upon%20signature). მონაცემები მოტანილია 2010 წლის 1 ივნისის მდგომარეობით.

<sup>701</sup> თუმცა ანგოლის მხარეს სხვა განცხადება აღარ გაუკეთებია.

არქიპელაგურ წყლებში უცხო ქვეყნის გემების მშვიდობიან გავლასთან დაკავშირებით.

*ჩილის განცხადება (რაციფიცირებისას, 1997 წლის 25 აგვისტოს)*

იმ შემთხვევებში, როდესაც სახელმწიფო დააწესებს შეზღუდვებს უცხო ქვეყნის სამხედრო გემების მშვიდობიანი გავლის უფლებაზე, ჩილე იტოვებს უფლებას იმავე შემზღუდავი ზომების გამოყენებაზე.

*ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის განცხადება (რაციფიცირებისას, 1996 წლის 7 ივნისს)*

ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიან გავლის თაობაზე... კონვენციის დებულებებმა არ შეიძლება ხელყონ სანაპირო სახელმწიფოს უფლება, მოსთხოვონ, დადგენილი კანონებისა და წესების შესაბამისად, უცხო ქვეყანას წინასწარი ნებართვის მოპოვება ან წინასწარი შეტყობინების გაკეთება სამხედრო გემების ტერიტორიულ ზღვაში გავლასთან დაკავშირებით.

*ხორვატიის რესპუბლიკის განცხადება (უფლებამონაცვლეობის დროს, 1995 წლის 5 აპრილს)*

ხორვატიის რესპუბლიკა მიიჩნევს, რომ, სახელშეკრულებო სამართლის შესახებ ვენის კონვენციის 53-ე მუხლის შესაბამისად, საერთაშორისო სამართალში არ არსებობს სავალდებულო ნორმა, რომელიც უკრძალავს სანაპირო სახელმწიფოს, მისი კანონებისა და დადგენილი წესების შესაბამისად, მოსთხოვოს უცხო ქვეყნის სამხედრო გემს შეტყობინება მის ტერიტორიულ ზღვაში მოსალოდნელი გავლის შესახებ და შეზღუდოს სამხედრო გემების რაოდენობა, რომელთაც ერთდროულად შეეძლებათ განახორციელონ მშვიდობიანი გავლა.

*ეგვიპტის არაბული რესპუბლიკის განცხადება (რაციფიცირებისას, 1983 წლის 26 მაისს)*

ეგვიპტე აცხადებს, რომ იგი მოსთხოვს ატომურ გემებს ნებართვის მოპოვებას ტერიტორიულ ზღვაში შესვლამდე, მანამ, სანამ, კონვენციით გათვალისწინებული შესაბამისი ხელშეკრულები არ დაიდება და ეგვიპტე არ გახდება მათი წევრი.

რაც შეეხება სამხედრო გემებს, მათი გავლა დამოკიდებულია წინასწარ შეტყობინებაზე.

*გვინეის რესპუბლიკის განცხადება (ხელმოწერის დროს, 1984 წლის 4 ოქტომბერს)*

გვინეა უფლებას იტოვებს, კონვენციით ნებისმიერი მუხლის განმარტება მოახდინოს თავისი სუვერენიტეტის კონტექსტიდან და პატივისცემიდან გამომდინარე.

*ირანის ისლამური რესპუბლიკის განცხადება (ხელმოწერის დროს, 1982 წლის 10 დეკემბერს)<sup>702</sup>*

საერთაშორისო ჩვეულებითი ნორმების ჭრილში 21-ე მუხლის დებულებები, მე-19 მუხლთან გაერთიანებული, და 25-ე მუხლი აღიარებენ (ნაგულისხმევად) სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას, მიიღოს ზომები საკუთარი უსაფრთხოების ინტერესების დასაცავად, კანონებისა და წესების მიღების ჩათვლით, მათ შორის, მოითხოვონ წინასწარი შეტყობინება სამხედრო გემისგან, რომელსაც სურს, განახორციელოს მშვიდობიანი გავლა ტერიტორიულ ზღვაში.

*მაღაიზის განცხადება (რატიფიცირებისას, 1996 წლის 14 ოქტომბერს)*

ატომურძრავიანი გემებისა და ბირთვული და სხვა მსგავსი ხასიათის მასალების გადამზიდავი გემების გავლის თანდაყოლილი საფრთხისა და საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციის 22-ე მუხლის მე-2 პუნქტის გათვალისწინებით, რომელიც სანაპირო სახელმწიფოებს აძლევს უფლებას, ასეთი გემების გავლა დაუქვემდებაროს სახელმწიფოს მიერ მის ტერიტორიულ ზღვაში განსაზღვრულ საზღვაო ხაზებზე, ისევე როგორც კონვენციის 23-ე მუხლის გათვალისწინებით, რომელიც მოითხოვს ასეთი გემებისაგან დოკუმენტების ქონასა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებში მოცემული სპეციალური გამაფრთხილებელი ზომების შესრულებას, მაღაიზის მთავრობა, ყოველივე ზემოთქმულის მიხედვით, მოითხოვს ზემოსხენებული გემებისაგან, მაღაიზის ტერიტორიულ ზღვაში შემოსვლამდე მოიპოვონ გავლის წინასწარი ნებართვა, მანამ, სანამ 23-ე მუხლში მითითებული შეთანხმებები არ დაიდება და მაღაიზია არ გახდება მათი წევრი. ნებისმიერ გარემოებებში, ასეთი გემების აღმის სახელმწიფოები აიღებენ ყველა პასუხისმგებლობას მაღაიზის ტერიტორიულ ზღვაში ასეთი გემების გავლის მიერ გამოწვეული ნებისმიერი ზარალისა თუ ზიანისათვის.

*მალტის განცხადება (რატიფიცირებისას, 1993 წლის 20 მაისს)*

ეფექტური და სწრაფი ნიშნავს, რომ კავშირის დამყარება ადვილად არის შესაძლებელი და სამხედრო გემების მიერ მშვიდობიანი გავლის უფლების განხორციელებისას წინასწარი შეტყობინების გაკეთება გონივრულია და არ ეწინააღმდეგება კონვენციას. ასეთი შეტყობინების გაკეთებას უკვე ითხოვენ რიგი ქვეყნებისა. მალტა იტოვებს უფლებას, მიიღოს კანონმდებლობა ამ საკითხთან დაკავშირებით.

მალტა ასევე იზიარებს იმ მოსაზრებას, რომ ასეთი შეტყობინების მოთხოვნა საჭიროა ატომურძრავიანი და ბირთვული ან სხვა მომწამვლელი და საშიში მასალების გადამზიდავი გემებისათვის. უფრო მეტიც, არცერთი ასეთი გემი არ დაიშვება მალტის შიდა წყლებში, აუცილებელი ნებართვის გარეშე.

*ომანის სასულთნოს დეკლარაცია (ხელმოწერისას, 1983 წლის 1 ივლისს)*

<sup>702</sup>ირანს კონვენციის რატიფიცირება აქამდე არ მოუხდენია.

ომანის სასულთნოს მთავრობისთვის გასაგებია, რომ კონვენციის მე-19, 25-ე, 34-ე და 45-ე მუხლების დებულებების განხორციელება არ უშლის ხელს სანაპირო სახელმწიფოს, მიიღოს ისეთი საჭირო ზომები, რომლებიც აუცილებელია მშვიდობისა და უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

*დეკლარაცია №2 ომანის ტერიტორიულ ზღვაში სამხედრო გემების გავლაზე*

ომანის ტერიტორიულ წყლებში სამხედრო გემებისთვის მშვიდობიანი გავლა გარანტირებულია იმ პირობით, რომ იგი განხორციელდება წინასწარი ნებართვის საფუძველზე. ეს წესი ვრცელდება წყალქვეშა ნაგებზეც, იმ პირობით, რომ ისინი ნაოსნობას წყლის ზედაპირზე განხორციელებენ და აჩვენებენ თავისი რეგისტრაციის სახელმწიფოს დროშას.

*დეკლარაცია №3 ატომურძრავიანი და მსვავსი გემების გავლაზე მანის ტერიტორიულ წყლებში*

უცხო ქვეყნის ატომურძრავიან გემებსა და იმ გემებთან დაკავშირებით, რომელთაც გადააქვთ ბირთვული და სხვა ადამიანებისა და გარემოსთვის თანდაყოლილად მომწამვლელი მასალები, მშვიდობიანი გავლის უფლება, წინასწარი ნებართვის პირობით, გარანტირებულია გემების სახეობებისთვის, მიუხედავად იმისა, სამხედროა თუ არა იგი, რომელთა მიმართაც ეს განმარტება გამოიყენება. ეს უფლება ასევე გარანტირებულია წყალქვეშა ნავისთვის, თუ მათზე ვრცელდება ეს განმარტება, იმ პირობით, რომ ისინი ნაოსნობას განხორციელებენ წყლის ზედაპირზე და აჩვენებენ თავიანთი რეგისტრაციის სახელმწიფოს დროშას.

*რუმინეთის დეკლარაცია (ხელმოწერის დროს, 1982 წლის 10 დეკემბერს და დადასტურებული რატიფიცირებისას, 1996 წლის 17 დეკემბერს)*

2. რუმინეთი კიდევ ერთხელ ადასტურებს სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას, მიიღოს ზომები საკუთარი უსაფრთხოების ინტერესების დასაცავად, მათ შორის უცხო ქვეყნის სამხედრო გემების ტერიტორიულ ზღვაში გავლასთან დაკავშირებით, ეროვნული კანონებისა და წესების მიღების ჩათვლით. ასეთი ზომების მიღების უფლება სრულ შესაბამისობაშია კონვენციის მე-19 და 25-ე მუხლებთან, ისევე როგორც დაზუსტებულია შემდგომში UNCLOS III-ის თავმჯდომარის განცხადებაში, რომელიც მან გააკეთა კონფერენციის პლენარულ შეხვედრაზე, 1982 წლის 26 აპრილს.

*სან-ტომესა და პრინციპატის განცხადება (ხელმოწერისას, 1983 წლის 13 ივლისს)*

I. სან-ტომესა და პრინციპატის დემოკრატიული რესპუბლიკის მთავრობის მიერ კონვენციის ხელმოწერა არანაირ გავლენას არ ახდენს და

არც ხელყოფს დემოკრატიული რესპუბლიკის სუვერენულ უფლებებს, რომლებიც მოცემულია ქვეყნის კონსტიტუციაში.

II. სან-ტომესა და პრინციპატის დემოკრატიული რესპუბლიკის მთავრობა იტოვებს უფლებას, მიიღოს კანონები და წესები თავის ტერიტორიულ ზღვაში ან არქიპელაგურ წყლებში უცხო ქვეყნის სამხედრო გემების მშვიდობიან გავლასთან დაკავშირებით, ასევე მიიღოს სხვა ზომები მისი უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

*საუდის არაბეთის განცხადება (რაციფიცირებისას, 1996 წლის 24 აპრილს)*

5. საუდის არაბეთის სამეფოს მთავრობა განიხილავს, რომ მშვიდობიანი გავლა არ ვრცელდება მის ტერიტორიულ ზღვაზე, სადაც არსებობს მსგავსი სანაოსნო და ჰიდროგრაფიული ხელსაყრელობის გზა ღია ზღვაში ან განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაში.

6. ატომურძრავიანი და ბირთვული და სხვა მსგავსი მასალების გადამზიდავი გემების თანდაყოლილი საფრთხის გათვალისწინებით და კონვენციის 22-ე მუხლის მე-2 პუნქტის დებულებების მიხედვით, რომელიც ეხება სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას, დაუქვემდებაროს ასეთი გემების გავლა თავის ტერიტორიულ ზღვაში სახელმწიფოს მიერ დადგენილ საზღვაო ხაზებს, ისევე როგორც კონვენციის 23-ე მუხლს, რომელიც მოითხოვს ასეთი გემებისაგან შესაბამისი დოკუმენტების ტარებასა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებით განსაზღვრული სპეციალური გამაფრთხილებელი ზომების დაცვას, საუდის არაბეთის სამეფო, ყოველივე აღნიშნულის გათვალისწინებით, ზემოხსენებული გემებისაგან მოითხოვს გავლაზე წინასწარი ნებართვის მოპოვებას საუდის არაბეთის სამეფოს ტერიტორიულ ზღვაში შესვლამდე, იმ დრომდე, ვიდრე 23-ე მუხლში მითითებული საერთაშორისო ხელშეკრულებები არ დაიდება და სამეფო არ გახდება მისი წევრი. ნებისმიერ პირობებში ასეთი გემების დროშის სახელმწიფომ უნდა აიღოს პასუხისმგებლობა ნებისმიერ ზარალსა და დანაკარგზე, რაც შეიძლება გამოიწვიოს ასეთი გემების მშვიდობიანმა გავლამ საუდის არაბეთის სამეფოს ტერიტორიულ ზღვაში.

*სერბეთისა და ჩერნოგორიის განცხადება (იუგოსლავიის სოციალისტური ფედერაციული რესპუბლიკის უფლებამონაცვლელობის დადასტურებისას, 2001 წლის 12 მარტს)*

იუგოსლავიის სოციალისტური ფედერაციული რესპუბლიკის მთავრობა განიხილავს, რომ სანაპირო სახელმწიფოს შეუძლია, კანონებისა და წესების საშუალებით, უცხო ქვეყნის სამხედრო გემის გავლა გახადოს შესაბამისი სანაპირო სახელმწიფოსათვის წინასწარი შეტყობინების საგანი და შეზღუდოს გემების რაოდენობა, რომელთაც შეუძლიათ, ერთდროულად გაიარონ ტერიტორიულ ზღვაში, საერთაშორისო ჩვეულებითი სამართლის საფუძველზე და მშვიდობიანი გავლის უფლების შესაბამისად (გაეროს კონვენციის მე-17-32-ე მუხლები).

*იემენის (ყოფილი „დემოკრატიული იემენი“) განცხადება (რაციფიკაციისას, 1987 წლის 21 ივლისს)*

იემენის არაბული რესპუბლიკა ინარჩუნებს მოსაზრებას, რომ ზოგადი საერთაშორისო სამართლის ცნება თავისუფალ გავლაზე ვრცელდება მხოლოდ სავაჭრო გემებსა და თვითმფრინავებზე. ატომურძრავიანი ხომალდები, ისევე როგორც სამხედრო გემები, ზოგადად, ვალდებულნი არიან, მოიპოვონ იემენის არაბული რესპუბლიკის წინასწარი თანხმობა, მის ტერიტორიულ წყლებში გავლამდე, ეროვნული სუვერენიტეტის თაობაზე ჩამოყალიბებული ზოგადი საერთაშორისო სამართლის ნორმის თანახმად.

*შვედეთის განცხადება (ხელმოწერისას, 1982 წლის 10 დეკემბერს)*

კონვენციის იმ ნაწილებთან დაკავშირებით, რომლებიც ეხება ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიანი გავლის უფლებას, შვედეთის მთავრობის განზრახვაა, განაგრძოს მოქმედი რეჟიმის გამოყენება უცხო ქვეყნის სამხედრო და სხვა მთავრობის საკუთრებაში მყოფი, არასავაჭრო მიზნებით გამოყენებული გემების გავლაზე შვედეთის ტერიტორიულ ზღვაში, რამდენადაც მოქმედი რეჟიმი სრულად შეესაბამება კონვენციის მოთხოვნებს.<sup>703</sup>

ასევე, შვედეთის მთავრობისთვის გასაგებია, რომ კონვენციის მოქმედება არ ხელყოფს ნეიტრალური ქვეყნების უფლებებსა და მოვალეობებს, რომლებიც მოცემულია 1907 წლის 18 ოქტომბერს ჰააგაში მიღებული „საზღვაო ომის დროს ნეიტრალური ქვეყნების უფლებებისა და მოვალეობების შესახებ“ კონვენციაში (XIII კონვენცია).

*გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის დეკლარაცია (შეერთებისას, 1994 წლის 10 ოქტომბერს)*

გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის მთავრობის მიერ შემდგომში UNCLOS III-ზე გაკეთებული ანალოგიური დეკლარაციის გათვალისწინებით, გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის მთავრობა, სახელმწიფოების მიერ საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციაზე ხელმოწერის, რატიფიცირების ან შეერთების დროს, უკვე ან მომავალში გაკეთებული დეკლარაციების გათვალისწინებით, აცხადებს შემდეგს:

ტერიტორიული ზღვის შესახებ დებულებები, ზოგადად, იმ წესების ერთობლიობაა, რომლებიც აწესრიგებს სანაპირო სახელმწიფოს კანონიერ ინტერესებს, დაიცვან საკუთარი სუვერენიტეტი და საერთაშორისო თანამეგობრობის კანონიერ ინტერესთან განახორციელოს გავლის უფლება. ტერიტორიული ზღვის სიგანის 12 საზღვაო მილამდე გაზრდის უფლება მნიშვნელოვნად გაზრდის ტერიტორიულ ზღვაში ყველა ტიპის გემისთვის, მათ შორის სამხედრო, სავაჭრო და თევზსაჭერი გემებისთვის, მშვიდობიანი გავლის უფლების მნიშვნელობას. ეს არის ერთა თანამეგობრობის ფუნდამენტური უფლება.

კონვენციის არცერთი დებულება ისე, როგორც ისინი ასახავენ არსებულ საერთაშორისო სამართალს, არ შეიძლება იყოს განხილული როგორც სანაპირო სახელმწიფოსთვის უფლების მიმცემი, გახადოს

<sup>703</sup> შვედეთი ითხოვდა წინასწარ შეტყობინებას სამხედრო გემებისთვის, მაგრამ მოგვიანებით უარყო ეს მოთხოვნა. (ავტ. შენიშვნა).

მშვიდობიანი გავლა უცხო გემის რომელიმე კონკრეტული კატეგორიისთვის დამოკიდებული წინასწარ თანხმობაზე ან შეტყობინებაზე.

*ნიდერლანდების განცხადება (რატიფიცირებისას, 1996 წლის 28 ივნისს)*

კონვენცია უშვებს ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიან გავლას ყველა გემისთვის, მათ შორის უცხო ქვეყნის სამხედრო, ატომურძრავიან და ბირთვული ან სხვა სახიფათო ნარჩენების გადამზიდავი გემებისთვის, ყოველგვარი წინასწარი ნებართვის ან შეტყობინების გარეშე, და ასეთი გემებისათვის საერთაშორისო ხელშეკრულებებით დადგენილი სპეციალური გამაფრთხილებელი ზომების დაცვის პირობით.

*დიდი ბრიტანეთისა და ჩრდილოეთ ირლანდიის გაერთიანებული სამეფოს განცხადება (შეერთებისას, 1997 წლის 25 ივლისს)*

გაერთიანებული სამეფო ვერ აღიარებს უკვე ან მომავალში გაკეთებულ ვერცერთ დეკლარაციას ან განცხადებას, რომლებიც არ შეესაბამება კონვენციის 309-ე და 310-ე მუხლებს. კონვენციის 309-ე მუხლი კრძალავს დათქმებისა და გამონაკლისების გაკეთებას (გარდა კონვენციის სხვა მუხლების მიერ პირდაპირ დაშვებულისა). 310-ე მუხლის თანახმად კი, სახელმწიფოს მიერ გაკეთებული დეკლარაციები და განცხადებები არ შეიძლება, გამორიცხავდეს ან ცვლიდეს კონვენციის დებულებების სამართლებრივ ეფექტს კონკრეტული სახელმწიფოს მიმართ გამოყენებისას.

გაერთიანებული სამეფო განიხილავს, რომ კონვენციის 309-ე და 310-ე მუხლების საწინააღმდეგოა დეკლარაციები და განცხადებები, რომლებიც, მათ შორის, ეხება:

- საწყის ხაზებს, რომლებიც არ არის დადგენილი კონვენციის შესაბამისად;
- სამხედრო ან სხვა გემებისთვის, მშვიდობიანი გავლის უფლების ან ნაოსნობის თავისუფლების განხორციელების წინ, ნებისმიერი ფორმის შეტყობინების ან ნებართვის დადგენას, ან სანაოსნო უფლებების სხვაგვარ შეზღუდვას, რაც არ არის ნებადართული კონვენციის მიერ.



დანართი III

უცხოეთის გემების უფლებები და მოვალეობები შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს 1982 წლის კონვენციის თანახმად

საქმიანობა	შიდა წყლები	ტერიტორიული ზღვა
ნაოსნობა	კონვენცია არ ადგენს არანაირ წესებს, გარდა მე-8.2 მუხლით გათვალისწინებული შემთხვევისა, როდესაც სწორი საწყისი ხაზების შემოღების შემდეგ შიდა წყლებში ხედება წყლის ახალი რაიონი, სადაც შეიძლება გავრცელდეს მშვიდობიანი გავლა	კონვენცია აწესრიგებს ტერიტორიულ ზღვაში მშვიდობიან გავლას (მე-17-32-ე მუხლები)
გადაფრენა	კონვენცია არ ადგენს არანაირ წესებს. მიეკუთვნება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებულ იურისდიქციას	კონვენცია არ ადგენს არანაირ წესებს, თუმცა მე-2 მუხლში აღნიშნავს, რომ სახელმწიფო სუვერენიტეტი ტერიტორიულ ზღვაზე ვრცელდება მის საჰაერო სივრცესა და ფსკერზე, მიუხედავად იმისა, რომ ტერიტორიული ზღვის საჰაერო სივრცეზე არ ვრცელდება მშვიდობიანი გავლის უფლება.
თევზჭერა	კონვენცია არ ადგენს არანაირ წესებს. მიეკუთვნება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებულ იურისდიქციას	კონვენცია არ ადგენს არანაირ წესებს, გარდა იმისა, რომ გემს მშვიდობიანი გავლის დროს ეკრძალება თევზჭერა. ხედება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებული იურისდიქციის სფეროში.
საზღვაო-სამეცნიერო კვლევა	კონვენცია არ ადგენს არანაირ წესებს. მიეკუთვნება სანაპირო სახელმწიფოს	კონვენცია არ ადგენს არანაირ წესებს, გარდა იმისა, რომ გემს მშვიდობიანი გავლის

	განსაკუთრებულ იურისდიქციას	დროს ეკრძალება სამეცნიერო-კვლევითი საქმიანობა. ხვდება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებული იურისდიქციის სფეროში.
წყალქვეშა მიწებისა და კაბელების გაყვანა	კონვენცია არ აღგენს არანაირ მიეკუთვნება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებულ იურისდიქციას	კონვენცია არ აღგენს არანაირ წესებს. ხვდება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებული იურისდიქციის სფეროში.
წიაღისეულის მოპოვება	კონვენცია არ აღგენს არანაირ მიეკუთვნება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებულ იურისდიქციას	კონვენცია არ აღგენს არანაირ წესებს. ხვდება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებული იურისდიქციის სფეროში.
გარემოს დაცვა	კონვენცია არ აღგენს არანაირ მიეკუთვნება სანაპირო სახელმწიფოს განსაკუთრებულ იურისდიქციას	კონვენცია არა მარტო ნებას აძლევს, არამედ ავალდებულებს კიდევ სანაპირო სახელმწიფოს, მიიღოს კანონები ზღვის გარემოს დაცვისა და შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად (21-ე, 192-ე მუხლები და სხვ.), იმ პირობით, რომ ეს წესები არ შეზღუდავენ მშვიდობიანი გავლის უფლებას (221-ე4 მუხლი)
ადმინისტრაციული, ტექნიკური და სოციალური საკითხები	კონვენციის 94-ე მუხლის თანახმად, ეს საკითხები მიეკუთვნება დროშის სახელმწიფოს კომპეტენციას.	კონვენციის 94-ე მუხლის თანახმად, ეს საკითხები მიეკუთვნება დროშის სახელმწიფოს კომპეტენციას. მართალია, იგი ანიჭებს სანაპირო სახელმწიფოს უფლებას, მიიღოს სხვადასხვა კანონი მშვიდობიანი გავლის რეჟიმში მყოფ გემებთან დაკავშირებით, მაგრამ ეს წესები არ უნდა

		ეხებოდეს გემის ეკიპაჟით დაკომპლექტებასა და დიზაინს (21-ე მუხლი).
--	--	---

## ბიბლიოგრაფია

### საერთაშორისო ხელშეკრულებები

- 1494 წელი, ტორდესილასის ხელშეკრულება ესპანეთსა და პორტუგალიას შორის.
- 1923 წლის 9 დეკემბერი, საზღვაო პორტების საერთაშორისო რეჟიმის შესახებ სტატუტი, ჟენევა
- 1924 წელი, კონოსამენტის შესახებ ზოგიერთი წესის უნიფიცირების თაობაზე კონვენცია, 1968 წლის ვიზბის ოქმით (ჰააგა-ვიზბის წესები).
- 1930 წელი, ჰააგის საკოდიფიკაციო კონფერენციის დასკვნითი აქტი.
- 1936 წლის 20 ივლისი, კონვენცია თურქეთის სრუტეების შესახებ, მონტრე.
- 1944 წლის 7 დეკემბერი, სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენცია, ჩიკაგო.
- 1952 წლის 10 მაისი, კონვენცია გემების დაპატიმრების შესახებ ზოგიერთი წესის უნიფიცირების თაობაზე, ბრიუსელი.
- 1953 წლის 2 აპრილი, აშშ-იაპონიის ხელშეკრულება მეგობრობაზე, ვაჭრობასა და ნაოსნობაზე.
- 1954 წლის 12 მაისი, საერთაშორისო კონვენცია ზღვის ნავთობით დაბინძურების აღკვეთის შესახებ, ლონდონი.
- 1958 წლის 29 აპრილი, ტერიტორიული ზღვისა და მიმდებარე ზონის შესახებ კონვენცია, ჟენევა.
- 1960 წელი, საზღვაო სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო კოდექსი (IMDG კოდექსი), ლონდონი.
- 1960 წლის 29 ივლისი, ბირთვული ენერჯის სფეროში მესამე მხარის პასუხისმგებლობის შესახებ კონვენცია, პარიზი.
- 1962 წელი, ხელშეკრულება გაერთიანებულ სამეფოსა და იაპონიას შორის ვაჭრობასა და ნაოსნობაზე.
- 1993 წლის 17 თებერვალი, შეთანხმება გერმანიის ფედერაციულ რესპუბლიკასა და პოლონეთს შორის კუნძულ უსედომის რაიონის შიდა წყლებში გემების გავლის შესახებ.
- 1963 წლის 21 მაისი, კონვენცია ბირთვული ზიანისთვის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის შესახებ, ვენა.
- 1969 წლის 20 ნოემბერი, ნავთობის დაბინძურებით მიყენებული ზიანისათვის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის შესახებ კონვენცია, ბრიუსელი.
- 1969 წლის 29 ნოემბერი, საერთაშორისო კონვენცია ღია ზღვაში ინტერვენციის შესახებ ნავთობით დაბინძურების შემთხვევაში, ბრიუსელი.
- 1972 წლის 20 ოქტომბერი, კონვენცია ზღვაში გემების შეჯახების აღკვეთის შესახებ (COLREG), ლონდონი.
- 1972 წლის 29 დეკემბერი, ნარჩენების ჩამარხვით საზღვაო დაბინძურების აღკვეთისა და სხვა საკითხების შესახებ კონვენცია, ლონდონი.
- 1973 წლის 17 აპრილი, სსრკ-ისა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობათა შეთანხმების ოქმი საბჭოთა კავშირისა და თურქეთის ტერიტორიულ ზღვებს შორის საზღვაო საზღვრის დელიმიტაციის შესახებ.
- 1973 წლის 2 ნოემბერი, კონვენცია ზღვის გემებიდან დაბინძურების აღკვეთის შესახებ (MARPOL), ლონდონი.

1974 წლის 1 ნოემბერი, ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენის შესახებ კონვენცია (SOLAS), ლონდონი.

1976 წლის 29 ოქტომბერი, სავაჭრო გემების მინიმალურ სტანდარტებთან დაკავშირებული კონვენცია (ILO №147), ჟენევა.

1978 წლის 23 ივნისი, სსრკ-ისა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობათა შეთანხმება მათ შორის შავ ზღვაზე კონტინენტური შეღფის დელიმიტაციის შესახებ.

1978 წლის 1 დეკემბერი, კონვენცია მეზღვაურთა წვრთნის, დიპლომირებისა და ვახტის გაწევის სტანდარტების შესახებ (STCW), ლონდონი.

1978 წელი, გაეროს კონვენცია ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების შესახებ (ჰამბურგის წესები).

1979 წლის 26 ოქტომბერი, კონვენცია ბირთვული მასალების ფიზიკური დაცვის შესახებ, ვაიგანი.

1980 წლის 11 სექტემბერი, სსრკ-ისა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობათა ოქმი საზღვაო საზღვრის დემარკაციის შესახებ.

1982 წლის 10 დეკემბერი, საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს კონვენცია, მონტეგო-ბეი.

1985 წლის 6 აგვისტო, სამხრეთ წყნარი ოკეანის აუზის ატომისგან თავისუფალი ზონის შესახებ ხელშეკრულება, რარატონგა.

1986 წლის 07 თებერვალი, გაეროს კონვენცია გემების რეგისტრაციის პირობების შესახებ.

1986 წლის 23 დეკემბერი და 1987 წლის 6 თებერვალი, წერილების გაცვლა სსრკ-ისა და თურქეთის რესპუბლიკის მთავრობებს შორის კონტინენტური შეღფის საზღვრის, როგორც განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის, საზღვრად ჩათვლის შესახებ.

1989 წლის 28 აპრილი, ზღვაზე გადარჩენის შესახებ კონვენცია, ლონდონი.

1989 წლის 22 მარტი, კონვენცია სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილების კონტროლზე, ბაზელი.

1989 წლის 23 სექტემბერი, დეკლარაცია აშშ-სა და სსრკ-ს შორის მშვიდობიანი გავლის მომწესრიგებელი საერთაშორისო სამართლის ნორმების ერთგვაროვანი განმარტების შესახებ.

1991 წლის 29 იანვარი, კონვენცია სახიფათო ნარჩენების აფრიკაში იმპორტის აკრძალვისა და აფრიკის ფარგლებში მათ ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებასა და მართვაზე კონტროლის შესახებ, ბამაკო.

1993 წლის 13 აპრილი, შეთანხმება საქართველოსა და უკრაინის მთავრობებს შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ.

1993 წლის 6 მაისი, იპოთეკებისა და საზღვაო პრივილეგირებული მოთხოვნების შესახებ კონვენცია, ჟენევა.

1993 წლის 3 ივნისი, შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ.

1993 წლის 25 ივნისი, შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ.

1995 წლის ჩინეთ-გერმანიის შეთანხმება საზღვაო ტრანსპორტზე.

1996 წლის 8 მარტი, შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ.

1996 წლის 19 მარტი, შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და რუსეთის ფედერაციის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ.

1996 წლის 26 მარტი, შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და რუმინეთის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ.

1996 წლის 3 მაისი, კონვენცია სახიფათო და სხვა მომწამვლელი ნივთიერებების საზღვაო გადაზიდვით გამოწვეულ ზიანზე პასუხისმგებლობისა და ანაზღაურების შესახებ, ლონდონი.

1997 წლის 10 აპრილი, შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და საბერძნეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო ნაოსნობის შესახებ.

1998 წელი, კონვენცია საზღვაო ნაოსნობის უსაფრთხოების წინააღმდეგ უკანონო აქტების აღკვეთის შესახებ.

1999 წლის 12 მარტი, კონვენცია გემების დაპატიმრების შესახებ, ქენევა.

1999 წლის 27 მაისი, შეფუთული რადიაციული ბირთვული საწვავის, პლუტონიუმისა და მაღალი ხარისხის რადიოაქტიური ნარჩენების გემებით უსაფრთხო გადაზიდვის საერთაშორისო კოდექსი (INF კოდექსი) ზღვაზე სიცოცხლის გადარჩენის შესახებ 1974 წლის 1 ნოემბრის საერთაშორისო კონვენციის (SOLAS) ფარგლებში, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია, ლონდონი.

1999 წელი, რადიოაქტიური ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვების შესახებ პრაქტიკის კოდექსი.

### საკანონმდებლო ბაზა

ანტიგუასა და ბარბუდას 1982 წლის საზღვაო რაიონების შესახებ აქტი.

არაბეთის გაერთიანებული საემიროების 1981 წლის №26 კანონით დამტკიცებული ფედერალური საზღვაო კოდექსი.

არაბეთის გაერთიანებული საემიროების საზღვაო ზონების დელიმიტაციის შესახებ №19 ფედერალური კანონი, 1993 წლის 17 ოქტომბერი.

აშშ-ის 1994 წლის სანაპიროს დაცვის კოდექსი.

აშშ-ის აღმასრულებელი დეკრეტი №1613, 1912 წლის 23 სექტემბერი.

აშშ-ის ნაოსნობის უსაფრთხოების წესები, 1977 წელი.

აშშ-ის ნავთობით დაბინძურების აქტი, 1990 წელი.

აშშ-ის პრეზიდენტის პროკლამაცია №227 ამერიკის შეერთებული შტატების ტერიტორიული ზღვის შესახებ, 1988 წლის 28 დეკემბერი.

გაბონის 1992 წლის 4 დეკემბრის კანონი ტერიტორიულ ზღვაზე.

გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის 1998 წლის 13 ნოემბრის სისხლის სამართლის კოდექსი.

დიდი ბრიტანეთისა და ჩრ. ირლანდიის გაერთიანებული სამეფოს ტერიტორიული ზღვის (ფარგლების) აქტი, 1989 წელი.

დიდი ბრიტანეთისა და ჩრ. ირლანდიის გაერთიანებული სამეფოს სავაჭრო სანაოსნო აქტი, 1894 წელი.

დიდი ბრიტანეთისა და ჩრ. ირლანდიის გაერთიანებული სამეფოს სავაჭრო სანაოსნო აქტი, 1988 წელი.

დიდი ბრიტანეთისა და ჩრ. ირლანდიის გაერთიანებული სამეფოს სავაჭრო სანაოსნო აქტი, 1995 წელი.

იაპონიის ტერიტორიული ზღვის აქტი №30, 1977 წლის 2 მაისი.

კანადის საოკეანო აქტი, 1996 წლის 18 დეკემბერი.

მარშალის კუნძულების ნაოსნობის წესებისა და კონტროლის აქტი (მარშალის კუნძულების 2004 წლის რევიზირებული კოდექსის 34-ე განყოფილების I თავი).

ნიგერიის 1992 წლის №71 კანონი საზღვაო თევზჭერაზე.

ნიგერიის 1998 წლის ტერიტორიული წყლების (დამატებები), აქტი №1.

პანამის №10 კანონი, 1925 წელი.

პანამის საზღვაო ნაოსნობის აქტის 1925 წლის №8 კანონი.

რუსეთის ფედერაციის სავაჭრო ნაოსნობის კოდექსი, 1998 წელი.

სანტა-ლუჩიას საზღვაო რაიონების შესახებ აქტი, 1984 წელი.

საქართველოს საზღვაო კოდექსი (კოდიფიცირებული), 1997 წლის 15 მაისი.

საქართველოს კანონი სახელმწიფო საზღვრის შესახებ (კოდიფიცირებული), 1998 წლის 17 ივლისი.

საქართველოს კანონი საზღვაო სივრცის შესახებ (კოდიფიცირებული), 1998 წლის 24 დეკემბერი.

საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსი (კოდიფიცირებული), 1999 წლის 22 ივლისი.

საქართველოს კანონი ნორმატიული აქტების შესახებ (კოდიფიცირებული), 2009 წლის 22 ოქტომბერი.

საქართველოს კანონი ბირთვული და რადიაციული უსაფრთხოების შესახებ (კოდიფიცირებული), 1998 წლის 30 ოქტომბერი.

საქართველოს კანონი ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ (კოდიფიცირებული), 2005 წლის 24 ივნისი.

საქართველოს პრეზიდენტის 1996 წლის 31 იანვრის №140 ბრძანებულება „აფხაზეთის (საქართველო) ტერიტორიის ფარგლებში რუსეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის მონაკვეთზე, სოხუმის საზღვაო ნავსადგურში პორტპუნქტებსა და საზღვაო აკვატორიაში სასაზღვრო და საბაჟო რეჟიმის შესახებ“.

საქართველოს პრეზიდენტის 1999 წლის 31 მაისის №344 ბრძანებულება სუფსის საზღვაო ნავსადგურის შექმნისა და საქართველოში უცხოეთის გემებისთვის ღია ნავსადგურების ნუსხის დამტკიცების შესახებ (კოდიფიცირებული).

საქართველოს პრეზიდენტის 2001 წლის 22 მაისის №460 განკარგულება საფრანგეთის რესპუბლიკის, ამერიკის შეერთებული შტატების, ბულგარეთის რესპუბლიკისა და რუმინეთის სამხედრო ხომალდებისთვის ქ. ფოთის ნავსადგურში შემოსვლის ნებართვის მიცემის შესახებ.

საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 15 მარტის №94 ბრძანებულება ბათუმის ნავსადგურში უცხო ქვეყნის გემებისა და სამხედრო ხომალდების შესვლისა და ყოფნის დროებით შეზღუდვის შესახებ. საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 16 მარტის №97 ბრძანებულება „სუფსის საზღვაო ნავსადგურის შექმნისა და საქართველოში უცხოეთის გემებისთვის ღია ნავსადგურების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებაში ცვლილებების შეტანის თაობაზე.

საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 18 მარტის №98 ბრძანებულება „საქართველოს პრეზიდენტის ზოგიერთი ბრძანებულების გაუქმებისა და საქართველოს პრეზიდენტის 1999 წლის 31 მაისის №344 და 2004 წლის 15 მარტის №96 ბრძანებულებაში ცვლილებების შეტანის თაობაზე“.

საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 2 აპრილის №117 ბრძანებულება „ქ. ბათუმის ნავსადგურში საქართველოს პრეზიდენტის წარმომადგენლის სტატუსისა და საქმიანობის შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე“.

საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 3 აგვისტოს №313 ბრძანებულება „საქართველოს საზღვაო სივრცის აფხაზეთის საზღვაო რაიონში საქართველოს უფლებების, ტერიტორიული მთლიანობის, სუვერენიტეტისა და უშიშროების დაცვის შესახებ“.

საქართველოს პრეზიდენტის 2008 წლის 5 თებერვლის №65 ბრძანებულება საქართველოს სასაზღვრო პოლიციის სანაპირო დაცვის ხომალდის (კატარღის) მიერ სამართალდამრღვევი მცურავი საშუალების წინააღმდეგ შეიარაღების გამოყენების წესის დამტკიცების შესახებ.

საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის 2009 წლის 15 ივნისის №75 ბრძანებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტი: „ნავსადგურის წესები“.

სენტ-კიტსისა და ნევისის 1984 წლის აქტი საზღვაო რაიონების შესახებ.

სიერა-ლეონეს 1996 წლის დეკრეტი საზღვაო ზონების (დაარსების) შესახებ.

სირიის 2003 წლის დეკემბრის №28 კანონი შიდა წყლებისა და ტერიტორიული ზღვის ფარგლების შესახებ.

სსრკ-ის სახელმწიფო საზღვრის შესახებ 1960 წლის დებულება.

სსრკ-ის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის 1981 წლის 13 მარტის №284 ბრძანებულება „ნავთობითა და ადამიანის ჯანმრთელობისათვის ან ზღვის ცოცხალი რესურსებისათვის მავნე სხვა ნივთიერებებით ზღვის გაჭუჭყიანებით მიყენებული ზარალის გემის პატრონის მიერ ანაზღაურების ოდენობის შესახებ“.

სსრკ-ის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის 1984 წლის 28 თებერვლის №137 ბრძანებულება „სსრკ ეკონომიკური ზონის შესახებ“.

სსრკ-ის კანონი სახელმწიფო საზღვრის შესახებ, 1983 წლის 1 მარტი.

ტანზანიის 1989 წლის აქტი ტერიტორიულ ზღვასა და განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაზე.

შვეიცარიის ფედერალური კანონი ნაოსნობაზე, 1953 წლის 23 სექტემბერი.

ჩილის საზღვაო ადმინისტრაციის რეზოლუცია 12600/76, 1995 წლის 16 მარტი.

ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის 1979 წლის წესები უცხოეთის გემების ზედამხედველობასა და კონტროლზე.

ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის 1997 წლის 14 მარტის სისხლის სამართლის კოდექსი.

ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის 1992 წლის 7 ნოემბრის საზღვაო კოდექსი.



**გაეროსა და საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის რეზოლუციები, გამოცემები და პუბლიკაციები**

Rules of Procedure of the III United Nations Conference of the Law of the Sea, 1978.

UN Security Council Resolution # 787 of 17 November of 1992.

Resolution A927(22). (Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation a particularly Sensitive Sea AREAS), 29 ნოემბერი, 2001 წელი.

Law of the Sea Information Circular №6, Septemebr 1997, Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea, Ooffice of Legal Affffairs, UN.

National Legislation – DOALOS/OLA-United Nations.

UN Doc. A/CONF. 13/C.2/L.

Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Documents.

”A Constitution for the Oceans” Remark by Tommy T.B. Koh, of Singapore, President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea.

გაეროში მექსიკის მუდმივმოქმედი წარმომადგენლის 2009 წლის 21 დეკემბრის მიმართვა გაეროს გენერალური მდივნის სახელზე.

საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის 2004 წლის 5 მარტის A.949(23) რეზოლუციით დამტკიცებული „გზამკვლევი თავშესაფრის ადგილის შესახებ იმ გემებისთვის, რომელთაც სჭირდებათ დახმარება“.

IMO Marine Environmental Protection Committee Res. 49/22 of 08/08/2003.

**სასამართლოებისა და არბიტრაჟების გადაწყვეტილებები**

*The Sally and and the Newton*, 1806, 1 BYIL 50 (1920).

*The Eleanor case*, 1809.

*The New Yorker case*, 1818.

*The Creole, 1853, Moore Int. Arbitration, 4375.*

*Queen v. Keyn (The Franconia case)*, 1876, 2 Ex. D.

*US vs. Wildenhus case*, 1887, 120 US.

*The Araunah*, (GB, Russia) 1888, Moore, Internationa Arbitration.

*The Itata case*, 1892.

*Behring Sea Fur Seals Arbitration*, 1893, Moore, I.A.

*Public Minister v. Jensen*, 1894.

*Muscat Dhows*, 1905, XI RIAA 83.

*North Atlantic Coast Fisheries case*, 1910, XI RIAAA 167.

*Cunard S.S. Co. v. Mellon*, 1923, 262 U.S. 100.

*The David case*, 1933, VI RIAA 382.

*I'm Alone case*, 1935, III RIAA 1609.

*Aramco v. Saudi Arabia*, Arbitral Tribunal, 1958, ILR 117.

*The Tempset*, 1959, 1 Dalloz, Jurisprudence générale 88.

*McCulloch v. Sociedad Nacional de marineros de Honduras*, US Suprime Court, Ct, 1963, 34 ILR.

*Mary Poppins case*, 1976, 19 Jahrbuch für internationales Recht 139 (1976).

*Benz v. Compania Naviera Hidalgo, S.A*, 353 U.S. 138 (1957).

*Corfu Channel case (UK vs. Albania)*, 1949, ICJ rdepoert 1.

*Anglo-Norwegian Fisheries Case*, 1951, ICJ Reports, 116.

*IMCO case (advisory opinion)*, 1960, ICJ Reports.

*Case Concerning Barcelona Traction, Light and Power Company Limited (Belgium vs. Spain)*, 1970, ICJ Reports.

*Nottebohm case*, 1955, ICJ Reports 4.

*Case Concerning Military and Paramilitary Activities In and Against Nicaragua (Nicaragua vs. USA)*, 1986, ICJ Report 424.

*The Tunisia-Libyan Continental Shelf case*, 1982, ICJ Reports 18.

*Land, island and Maritime Frontier Dispute*, 1992, ICJ Reports 351.

*Saiga case №1 (St. Vincent and Grenadines vs. Guinea)* ITLOS Reports 1997.

*Saiga case №2 (St. Vincent and Grenadines vs. Guinea)* ITLOS Reports 1999.

*The MOX Plant case (Ireland vs. UK)*, Provisional Measures, ITLOS reports 2001.

## სტატოები

Fenn P. T., *Origins of the theory of Territorial Waters*, 1926, 20 *AJIL*.

A.V. Low, *The Rights of Entry into Maritime Ports in International Law*, 14 *San Diego Law Review*, 1977.

Nordquist (ed) *“United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary”*, Martinus Nijhoff Publishers, 1985-2002.

Shearer, *Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels*, 35 *ICLQ*, 1986.

W.E. Butler *‘Innocent Passage and the 1982 Convention: The Influence of Soviet Law and Policy’*, *American Journal of International Law*, Vol. 81, 1987.

W. Michael Reisman & Gayl S. Westerman, *Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation*, 105, 1992.

Transmittal Letter. Text of a letter from the President to the U.S. Senate, October 7, 1994. U.S. Government Printing Office, Washington, 1994.

Barbara Kwiatkowska & Alfred Soons, *Plutonium Shipments - A Supplement*. Ocean Development and International Law, 1994.

Commentary – *The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement on Implementation of Part XI*. U.S. Department of State Dispatch Supplement. Vol. 6. No.1. 1995.

Message from The President of the United States transmitting United Nations Convention on the Law of the Sea, with Annexes, Done at Montego Bay, December 10, 1982 (The “Convention”) and the Agreement Relating to The Implementation of Part XI of The United Nations Convention of The Law of the Sea of 10 December, 1982, With Annexes, Adopted at New York, July 28, 1994 (The “Agreement”), and signed by the United States, Subject to ratification, on July 29, 1994; 103 D Congress 2d Session, October 7, Treaty Doc. 103-39, U.S. Government Printing Office, Washington, 1994.

D.J.Devine, *Ships in Distress – a judicial contribution from the South Atlantic*, 20 *Marine Policy*, 1996.

Pedrozo *“Transport of Nuclear Cargoes by Sea”*, 1997, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 207, 1997.

Hakapää & Molenaar, *“Innocent Passage – Past and Present”*, 23-2 (1999), *Marine Policy*.

J. Ashley Roach, Robert W. Smith, *Straight Baselines: The Need for a Universally Applied Norm*, US Department of State, Washington, DC, USA, Ocean Development & International Law, 2000.

R. R. Churchill, *The Meaning of The “Genuine Link” Requirement in Relation To the Nationality of Ships*, 2000.

Yügel Güçlü, Regulation of the Passage Through The Turkish Straits, Journal of International Affairs, Volume VI, March - May 2001.

Jon Van Dyke, *Sea Shipment of Japanese Plutonium under International Law*. Ocean Development and International Law, 1993.

Jon M. Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, Ocean Development & International Law, 2002.

Jon M. Van Dyke, *The Evolution and International Acceptance of the Precautionary Principle*, 2004.

Tanaka Mari “*Lessons from The Protracted MOX Plant Dispute: A Protected Protocol On Marine Environmental Impact Assessment to The United Nations Convention on the Law of The Sea*”, Michigan Journal of International Law, 2004.

Lindy S. Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping*, Ocean Publications Inc., 2004.

Dixon, D. B. *Transnational Shipments of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage?* Transnational Law and Policy, 2006.

Mark Beaufoy, *Is the law of the Sea Ready for Nuclear Leasing?* (MqJICEL) 2006.

Øystein Jensen, *Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution*, FNI report 3, Fridtjof Nansens Institutt, 2006.

Julie Bishop, *The Sensible Energy Alternative is Within our Grasp*, The Australian, 2006.

Nihau Ünlü, *Particularly Sensitive Areas: past, Present and Future*, IMO publications, 2006.

*Discussions on the Measures to Protect Crews and Passengers Against Crimes on Vessels*, IMO Legal Committee, CMI yearbook, 2002.

United States’ Sur-Reply as Amicus Curiae to Defendant’s Reply in Support of Its Motion to Dismiss in the United States District Court for the Southern District of Texas Houston Division, C.A. No. H-00-2649.

Miguel Sousa Ferro, “*Right of innocent passage of ships carrying ultra-hazardous cargoes*”, Nuclear Law Bulletin, ტ. 78, №2, 2006 წლის დეკემბერი.

Nihan Ünlü, *The legal Regime of Turkish Starits*, Martinus Nijhoff Publishers, 2002. ტ. 13.

H. Cominos and M. R. Molitor, *Progressive Development of International Law and the Package Deal*, H. Cominos and M. R. Molitor, *Progressive Development of International Law and the Package Deal*, The American Journal of International Law, 1985.

Crowley Jr John E.. U.S. Maritime Law Enforcement Practices, Centre of Ocean Law and Policy, Recent Developments in the Law of the Sea and China, Martinus Nijhoff Publishers, 2006

US Department of State Paper on the Transportation of MOX Fuel from Europe to Japan, transmitted from Assistant Secretary for Legislative Affairs Barbara Larkin to Senator Daniel Akaka.

ე. სირაძე, „მშვიდობიანი გავლის უფლება საქართველოს კანონმდებლობაში, საქართველო და საერთაშორისო სამართალი, 2001.

ე. სირაძე, გემების რეგისტრაცია: არის თუ არა დროშასა და გემს შორის კავშირი რეალური?“, თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის თეორია და პრაქტიკა, 2007.

ე. სირაძე, „სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქცია უცხო სახელმწიფოს გემზე შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვაში საზღვაო სამართლის

შესახებ გაეროს 1982 წლის კონვენციის თანახმად“, საერთაშორისო სამართლის ჟურნალი, №1, 2008.

ე.სირაძე, „შიდა წყლები – დელიმიტაცია და სამართლებრივი სტატუსი“, საერთაშორისო სამართლის ჟურნალი, №1, 2010.

### წიგნები

Bernaerts Arnd, *Bernaerts' Guide to the 1982 United Nation Convention on the Law of the Sea*, 2<sup>nd</sup> Ed., 2006.

Brugmann Gero, *Access to Marine Ports*, Norderstedt: Books on Demand, 2003.

Brown E.D., *The International Law of the Sea, Documents, Cases and Tables*, Vol. I & II, Dartmouth Publishing Company Limited, 1994.

Van Bynkershoek Cornelius, *De Dominio Maris Dissertation*, 1703.

Van Bynkershoek Cornelius, *Questiones Juris Publici*, 1737.

Caron D.D. and Scheiber H.N. (Eds.), *Bringing New Law to Ocean Waters*, Martinus Nijhoff, 2004.

Churchill R.R. and Lowe A.V., *The law of the sea*; 3<sup>rd</sup> edition; Juris Publishing, Manchester University press, 1999.

Colombos, Constantin John, *The International Law of the Sea*, 6<sup>th</sup> ed. London, Longmans, 1967.

Dupuy R.-J., Vignes D., *A Handbook on the New Law of the Sea*, Dordrecht, Nijhoff, 1991.

Freestone David, Barnes Richard and M Ong David (Ed.) *The law of the Sea, Progress and Prospects*, Oxford University Press, 2009.

Gidel Gilbert, *Le Droit international public de la Mer*, Paris, 1932, ტ. 3.

Grotius Hugo, *Mare Liberum Sive De Jure Quod Batavis Competit Ad Indicana Commercia Dissertation*, 1609.

Grotius Hugo, *De Jure Belli ac Pacis*, 1649.

Jessup Phillip, *The Law of the Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New York, Kraus Reprint, 1927/1970.

Hapakaa Kari, *Marine Pollution in International Law*, Helsinki, Suomalainen Tiedeakatemia, 1981.

Kvinikhidze Shalva, *Genesis and development of the Exclusive Fisheries Zone in the Law of the Sea (The Practice of States in Relation to the Establishment of the Exclusive Fisheries Zones)*, Publishing House “Universali”, 2009.

Ngantcha Francis, *The Right of Innocent passage and the Evolution of the International law of the Sea*, London, Printer, 1990.

Nordquist Myron H., *International law Governing Places of Refuge for Tankers Threatening Pollution of Coast Environments*, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes, Martinus Nijhoff Publishers, 2007.

O’Connell D.P. /Shearer I. A., *The International Law of the Sea*, Vol. I/II, Oxford, Clarendon Press, 1984.

Ready N. P., *Ship Registration*. 3<sup>rd</sup> Edition, London Hong Kong, 1998.

Roach J. Ashley, Smith Robert W., *United States responses to excessive maritime claims*, 2<sup>nd</sup> Ed., Martinus Nijhoff Publishers, 1996.

Selden John, *Mare Clausum, sive de Dominio Maris Libri Duo*, 1635.

Verzijl Jan Hendrik, *International Law in Historic Perspective, Part III State Territory*, Lyden, Sijthoff, 1970.

Haijiang Yang “*Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the territorial Sea*”, Springer, 2006.

М. Я. Шепотовский, Морское Право, 1936.  
 А. Д. Кеилин, П.П. Виноградов, Морское Право, 1939.  
 В. Н. Дурденевский, С. Б. Крилов, «Международное Право», 1947.

### პერიოდული გამოცემები

საქართველოს პარლამენტის უწყებები.  
 Hague Court Reports, 1916.  
 International law Association 34 Conference, 1926.  
 Harvard Law School Research in International law, 1929.  
 League of Nations Publications N. 1930.V.7.  
 Report of Second Committee, League of Nations Documnts, C.230.M.117.1930.V.  
 Yearbook of the International Law Commission, 1951.  
 Yearbook of the International Law Commission , 1951.  
 Yearbook of the International Law Commission , 1956.  
 ICJ Reports. 1955.  
 ICJ Reports [1986].  
 Law of the Sea Bulletine, No. 34, 1997.  
 DoD 2005 1-M. Summary of Claims. Cambodia.  
 The law of the sea: national legislation on the sea, the right of innocent passage and the contigupos zone (1995).  
 Office of Ocean Affairs, U.S. Department of State, Limits in the Sea, Nos. 14 (Burma), 33 (Philippines), 107. (USSR), 117 (China), 120 (Japan), 121 (South Korea).  
 IMO Legal Committee, CMI yearbook, 2002.  
 Legal Division of the Oceans and Airspace.  
 Ведомости СССР, № 48, 1982.

### საგაზეთო პუბლიკაციები

Plutonium Shipment Leaves France for Japan, N.Y. Times, 1992 წლის 8 ნოემბერი.  
 Ecoceanos News, Simulacro de Accidente de Buque con Desechos Nucleares Ejercicios Navales de Chile y Argentina en ocean Austral, 1998 წლის 10 აგვისტო.  
 World Nuclear Transport Institute, “Nuclear transport facts”.  
 BNFL Fabricates MOX Fuel Inspection Data, Nuke Info Tokyo, №73, 1999 წლის სექტემბერი/ოქტომბერი.  
 Japan’s Plutonium Policy and MOX Program Full of Contradictions, Nuke Info Tokyo, №79, 2000 წლის სექტემბერი/ოქტომბერი.  
 Indian Court Allows Toxic Ship Into Territorial Waters, New Delhi (AFP) 08.06.2006.  
 Oil tanker sinks off Spanish coast.” [guardian.co.uk](http://guardian.co.uk), Tuesday 19 November 2002 18.39 GMT.  
 IMO Maritime Knowledge Centre, Information Resources on the “Prestige”.

### ინტერნეტსაიტები

[http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf).  
[http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2010.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf).

[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm#Algeria%20Upon%20signature](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Algeria%20Upon%20signature).

[http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA\\_1989\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA_1989_Act.pdf)

[http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=UNTSOnline&tabid=2&mtdsg\\_no=XXI-1&chapter=21&lang=en#Participants](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=UNTSOnline&tabid=2&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&lang=en#Participants)

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/losic/losic6e.pdf>.

[http://www.un.org/Depts/los/referenc\\_files/status2002.pdf](http://www.un.org/Depts/los/referenc_files/status2002.pdf).

<http://www.imo.org>

<http://f40.iaea.org/worldatom/Documents/Infcircs/Others/inf274r1.html>.

[http://www.ecolex.org/ecolex/en/treaties/treaties\\_fulltext.php?docnr=3025&language=en](http://www.ecolex.org/ecolex/en/treaties/treaties_fulltext.php?docnr=3025&language=en).

<http://www.wnti.co.uk/transportcucle.html>

[www.itlos.org](http://www.itlos.org).

<http://dejure.org/gesetze/StGB/329.html>.

[http://www.eoearth.org/article/bosporus\\_straits\\_turkey](http://www.eoearth.org/article/bosporus_straits_turkey)

<http://www.iags.org/n0124051.htm>.

[http://books.google.ge/books?id=R878VUyOyfcC&pg=PA122&lpg=PA122&dq=ttr+ansportation+of+the+nuclear+cargo+through+turkish+sttraits&source=bl&ots=y6x3ZwndS3&sig=9So9Vj8tqFML0PM8lpW\\_3LcwDmU&hl=ka&ei=dzAoTMn4NdOnOJPOsaMC&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=7&ved=0CCgQ6AEwBg#v=onepage&q=nuclear&f=false](http://books.google.ge/books?id=R878VUyOyfcC&pg=PA122&lpg=PA122&dq=ttr+ansportation+of+the+nuclear+cargo+through+turkish+sttraits&source=bl&ots=y6x3ZwndS3&sig=9So9Vj8tqFML0PM8lpW_3LcwDmU&hl=ka&ei=dzAoTMn4NdOnOJPOsaMC&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=7&ved=0CCgQ6AEwBg#v=onepage&q=nuclear&f=false).

<http://www.sam.gov.tr/perceptions/Volume6/March-May2001/guclu07.PDF>.

[http://www.terradaily.com/reports/India\\_Court\\_Allows\\_Toxic\\_Ship\\_Into\\_Territorial\\_Waters.html](http://www.terradaily.com/reports/India_Court_Allows_Toxic_Ship_Into_Territorial_Waters.html).

[http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1002&context=edwin\\_egede](http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1002&context=edwin_egede).

[http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=158](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=158).

[www.globelaw.com/Nukes/iaeacod.htm](http://www.globelaw.com/Nukes/iaeacod.htm)

<http://edition.cnn.com/2010/POLITICS/06/14/obama.gulf.trip/index.html>.

[www.ila-hq.org/pdf/Coastal.pdf](http://www.ila-hq.org/pdf/Coastal.pdf),

<http://www.legislation.govt.nz/act/public/1987/0086/latest/DLM115116.html>.

<http://www.mxak.org/regulations/33CFR/33cfr164.htm#33:2.0.1.6.33.0.183.5>.

<http://www.peopledaily.co.jp/GB/guoji/22/82>.

<http://www.parl.go.ca/House>.

[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm#Algeria%20Upon%20signature](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Algeria%20Upon%20signature).

<http://law.people.com/>

<http://www.un.org/Depts/los>

<http://english.peopledaily.com.cn>

<http://english.peopledaily.com.cn>

<http://www.parl.go.ca/House>

[http://www.paclii.org/mh/legis/consol\\_act/racosa348](http://www.paclii.org/mh/legis/consol_act/racosa348).