

„საქართველოს მთავრობასა და შვეიცარიის ფედერალურ საბჭოს შორის რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“
შეთანხმების პროექტზე უწყებების მიერ გაკეთებული შენიშვნების განხილვის შედეგების ცხრილი

№	შენიშვნის ავტორი	შენიშვნა	შედეგი
1	2	3	4
1	საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო	<p>1. მე-2 მუხლის მე-3 პუნქტში, ფრაზები: „ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე“, ჩამოყალიბდეს შემდეგნაირად: „ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოს ტერიტორიაზე“.</p> <p>2. მე-7 მუხლის მე-4 პუნქტში, ასევე მე-8 მუხლის მე-2 პუნქტში, ფრაზები: „მის ტერიტორიაზე“, შეიცვალოს ფრაზით: „მისი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე“.</p> <p>3. მე-8 მუხლის მე-2 პუნქტში, ფრაზა: „მის მოქალაქეზე“, ჩამოყალიბდეს შემდეგნაირად: „მისი სახელმწიფოს მოქალაქეზე“.</p>	<p>1. არ არის გათვალისწინებული. შეთანხმების პროექტის პირველი მუხლის “ვ” ქვეპუნქტში მოცემულ ტერმინს “ტერიტორია” სახელმწიფოსთან მიმართებით აქვს ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 მუხლით განსაზღვრული მნიშვნელობა</p> <p>2. არ არის გათვალისწინებული. იხ. შენიშვნა №1.</p> <p>3. არ არის გათვალისწინებული. შეთანხმების პროექტში საუბარია ხელშემკვრელ მხარეთა მოქალაქეებზე, რაც თავისთავად გულისხმობს სახელმწიფოს</p>

		<p>4. მე-10 მუხლის მე-2 პუნქტის d) ქვეპუნქტში, გაუგებარია ფრაზა: „საგადაზიდო დოკუმენტები“.</p> <p>5. მე-13 მუხლის მე-3 პუნქტში, ფრაზა: „მხარეების კანონმდებლობის თანახმად“, შეიცვალოს ფრაზით: „მხარეების შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობის თანახმად“. ამავე მუხლის მე-4 პუნქტში გაუგებარია სიტყვა: „ბლოკ-ადგილების“.</p> <p>6. მიზანშეწონილად მიგვაჩნია ამოღებულ იქნეს მე-18 მუხლის ბოლო წინადადება.</p>	<p>მოქალაქეებს.</p> <p>4. გათვალისწინებულია აღნიშნულ ფრაზა ჩამოყალიბდა შემდეგი რედაქციით: “გადაზიდვის დოკუმენტაცია”</p> <p>5. არ არის გათვალისწინებული ტერმინი “მხარეთა კანონმდებლობა” მოიცავს მათ შორის მხარეთა შიდასახელმწიფოებრივ კანონმდებლობას; ამასთან, სიტყვა „ბლოკ-ადგილები“ წარმოადგენს ავიაკომპანიებს შორის ხელშეკრულებების ფორმას და გამოიყენება მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციაში.</p> <p>6. არ არის გათვალისწინებული აღნიშნული წინადადების არსებობა ხელს შეუწყობს კონსულტაციების საკითხის ოპერატიულად და პროდუქტიულად განხილვას და გადაწყვეტას.</p>
--	--	--	---

		<p>7. მე-20 მუხლის პირველ პუნქტს დაემატოს შემდეგი ფრაზა:</p> <p>„აღნიშნული სახით მიღებული ოქმები წარმოადგენენ ამ შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს“.</p>	<p>7. არ არის გათვალისწინებული. შეთანხმების 1 მუხლის 1 პუნქტის ხ. ქვეპუნქტის შესაბამისად, ტერმინი „წინამდებარე შეთანხმება“ მოიცავს წინამდებარე შეთანხმებას, მის დანართს და ამ დანართისა ან შეთანხმების ნებისმიერ შესწორებას. აღნიშნულიდან გამომდინარე მოლაპარაკებების პროცესში წინამდებარე ფრაზის დამატება არ იქნა მიზანშეწონილი.</p>
2	საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო	<p>1. მე-10 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“, „ბ“ და „ც“ ქვეპუნქტების მიმართ გასათვალისწინებელია საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 233-ე მუხლის მე-2 პუნქტი, რომლის თანახმადაც „საერთაშორისო საავიაციო რეისების განსახორციელებლად ბორტზე საავიაციო საწვავის, საპოხი და სხვა დამხმარე საშუალებების მიწოდება იბეგრება დღგ-ის ნულოვანი განაკვეთით. საერთაშორისო საავიაციო რეისების განსახორციელებლად განკუთვნილი საავიაციო საწვავის, საპოხი და სხვა დამხმარე საშუალებების საქართველოს ტერიტორიაზე იმპორტისას გადაიხდებიან დღგ ან საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს შესაბამისი სამსახურის მიერ დაიტოვება საქართველოს საბაჟო კოდექსით გათვალისწინებული გარანტია. იმპორტიორს უბრუნდება დღგ-ის გადახდილი თანხა ან უქმდება გარანტია საერთაშორისო საავიაციო რეისების განსახორციელებლად ბორტზე ფაქტობრივად მიწოდებული ამ საქონლის მოცულობის მიხედვით“.</p> <p>2. მიზანშეწონილია, მე-19 მუხლით განისაზღვროს, რომელ არბიტრაჟს მიმართავენ მხარეები იმ შემთხვევაში, თუ ვერ</p>	<p>1. გათვალისწინებულია. აღნიშნული შეთანხმება ექვემდებარება საქართველოს პარლამენტის მიერ რატიფიცირებას</p> <p>2. არ არის გათვალისწინებული</p>

		<p>მოხერხდება დავის მოლაპარაკებების გზით მოგვარება;</p> <p>3. ამასთან, „საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-14 მუხლის მე-2 პუნქტის „ვ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, წარმოდგენილი შეთანხმების პროექტი ექვემდებარება საქართველოს პარლამენტის მიერ რატიფიცირებას.</p>	<p>არბიტრაჟის ფორმირების წესი დაწვრილებით არის აღწერილი იმავე პუნქტში.</p> <p>3. გათვალისწინებულია</p>
3	საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო	<p>1. საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს წარმოდგენილ შეთანხმების პროექტთან დაკავშირებით ფინანსური ხასიათის შენიშვნები არ გააჩნია. ამასთან, პროექტით გათვალისწინებული საქართველოს მხარის მიერ გასაწევი ხარჯების დაფინანსება საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრომ უნდა განახორციელოს მისთვის წლიური საბიუჯეტო კანონით დამტკიცებულ ასიგნებათა ფარგლებში.</p>	<p>1. გათვალისწინებულია.</p>
4	საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია	<p>1. შეთანხმების პროექტის მთლიანად ქართულ ტექსტში სიტყვა: „მხარეების“ ან „მხარის“ წინ დასამატებელია სიტყვა „ხელშემკვრელი“ როგორც ინგლისურ ტექსტშია მოყვანილი.</p> <p>2. ქართულ ტექსტში ამოსაღებია სიტყვა: „სახელმწიფო ტერიტორია“, ვინაიდან შეთანხმების პროექტის 1-ელი მუხლის („განსაზღვრებანი“) 1-ელი პუნქტის (გ) ქვეპუნქტში განსაზღვრული ტერიტორიის მცნება (რომელიც მოყვანილია 1994 წლის ჩიკაგოს კონვენციის შესაბამისად) თავისთავად გულისხმობს ხელშემკვრელი მხარეების სახელმწიფო</p>	<p>1. გათვალისწინებულია.</p> <p>2. გათვალისწინებულია</p>

ტერიტორიას.

3. შეთანხმების პროექტის მე-5 მუხლის („ავიასაწარმოს დანიშვნა და უფლებამოსილების მინიჭება“) 1-ელი პუნქტის ქართული ტექსტი არ შეესაბამება ინგლისურ ვარიანტს, შესაბამისად იგი შესაცვლელია და უნდა ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით: „ 1. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს უფლება აქვს შეთანხმებული მომსახურების განხორციელების მიზნით სურვილისამებრ დანიშნოს ნებისმიერი რაოდენობის ავიასაწარმო. ამგვარი დანიშვნები უნდა განხორციელდეს დიპლომატიური არხების მეშვეობით წერილობითი შეტყობინების საფუძველზე“.
4. შეთანხმების პროექტის ქართული ტექსტის მე-7 მუხლის სათაური და მთლიანად აღნიშნული მუხლის პუნქტებში სიტყვები: „სამოქალაქო ავიაციის უშიშროება“ უნდა შეიცვალოს სიტყვებით: „საავიაციო უშიშროება“, ვინაიდან იგი დამკვიდრებული ტერმინია მთელ მსოფლიოში.
5. ამავე მუხლის 1-ელი პუნქტის ქართულ ტექსტში ბოლოდან მესამე წინადადებაში სიტყვა: „უსაფრთხოებასთან“ უნდა შეიცვალოს სიტყვა „უშიშროებასთან“.
6. შეთანხმების პროექტის მე-8 მუხლის („ფრენების უსაფრთხოება“) მე-6 პუნქტის ბოლო აბზაცის ქართული ტექსტი გასამართია და იგი უნდა ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით: „ ... ხელშემკვრელ მხარეს, რომელიც ახორციელებს შემოწმებას კონვენციის 33-ე მუხლის მიზნებისათვის, შეუძლია დაასკვნას, რომ მოთხოვნები, რომლის შესაბამისადაც იმ საჰაერო ხომალდის ან იმ საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის სერტიფიკატები ან ლიცენზიები გაიცა და აღიარებულ იქნა ვარგისად, ან რომ მოთხოვნები, რომელთა შესაბამისადაც ექსპლუატირებულია საჰაერო ხომალდი, არ შეესაბამება ან არ აღემატება კონვენციის თანახმად დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს“.
7. შეთანხმების პროექტის ქართულ ტექსტში მე-10 მუხლის სათაური შესაცვლელია და იგი უნდა ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით: „მოსაკრებლებისა და გადასახადებისაგან განთავისუფლება“.
8. შეთანხმების პროექტის ქართული ტექსტის 23-ე მუხლის პირველი აბზაცი არ შეესაბამება ინგლისურ ტექსტს. შესაბამისად იგი

3. გათვალისწინებულია ნაწილობრივ მე-5 მუხლის პირველ პუნქტის მე-2 წინადადებას დაემატა ფრაზა: "დიპლომატიური არხების მეშვეობით".

4. გათვალისწინებულია

5. გათვალისწინებულია

6. არ არის გათვალისწინებული, არსებული ტექსტი უფრო გამართულია ქართულად და სრულად შეესაბამება ინგლისურ ტექსტს.

7. გათვალისწინებულია.

8. გათვალისწინებულია

		<p>უნდა შეიცვალოს შემდეგი რედაქციით: „წინამდებარე შეთანხმება ძალაში შედის დიპლომატიური არხების მეშვეობით ბოლო წერილობითი შეტყობინების მიღების დღეს, რომლითაც ხელშემკვრელი მხარეები ატყობინებენ ერთმანეთს, რომ ამ შეთანხმების ძალაში შესვლისათვის საჭირო შიდასახელმწიფოებრივი პროცედურები დასრულებულია“.</p> <p>9. შეთანხმების პროექტის ქართულ ტექსტში არის ორთოგრაფიული შეცდომები, რომელიც დასახვეწია.</p>	<p>9. გათვალისწინებულია.</p>
<p>5</p>	<p>საქართველოს პრეზიდენტის ადმინისტრაცია</p>	<p>1. საერთაშორისო სამართალში დამკვიდრებული იურიდიული ტერმინოლოგიის სწორი ფორმით გამოყენების უზრუნველსაყოფად შეთანხმების პროექტის მე-5 მუხლის პირველ პუნქტში სიტყვა “მხარეს” შეიცვალოს ტერმინით “ხელშემკვრელ მხარეს”. აღნიშნულის გათვალისწინებით გასწორდეს აგრეთვე შეთანხმების პროექტის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტი.</p> <p>2. შეთანხმების პროექტის მე-8 მუხლის პირველი პუნქტის საფუძველზე განსაზღვრულია, რომ “წინამდებარე შეთანხმების უზრუნველსაყოფად შეთანხმებული მომსახურების განხორციელების მიზნით ერთი ხელშემკვრელი მხარის მიერ გაცემული ან ვარგისად აღიარებული და ჯერ კიდევ ძალაში მყოფი სერტიფიკატები, მოწმობები და ლიცენზიები მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ იქნება ვარგისად აღიარებული, იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი სერტიფიკატების, მოწმობების და ლიცენზიების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები უტოლდება როგორც მინიმუმ კონვენციის შესაბამისად ჩამოყალიბებულ მინიმალურ სტანდარტებს”. აღნიშნული დათქმის გათვალისწინებით მიზანშეწონილად მიგვაჩნია გასწორდეს შეთანხმების პროექტის მე-8 მუხლის მე-6 პუნქტი, რომელიც ფაქტობრივად იძლევა იმის შესაძლებლობას, რომ ხელშემკვრელი მხარის მიერ გაცხადდეს პრეტენზია იმ შემთხვევაშიც, თუ მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზეც გაიცა მოწმობები და ლიცენზიები, ან მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზეც ექსპლუატირებულია საჰაერო ხომალდი, მართალია შეესაბამება კონვენციის თანახმად დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს, მაგრამ არ აღემატება ამ სტანდარტებს. ვფიქრობთ, წარმოდგენილი შეთანხმების უზრუნველსაყოფად პრიორიტეტად</p>	<p>1. გათვალისწინებულია</p> <p>2. არ არის გათვალისწინებული შეთანხმების პროექტის მე-8 მუხლის მე-6 პუნქტში მოყვანილი ჩიკაგოს კონვენციის 33-ე მუხლის შესაბამისად მოწმობების აღიარება ხდება იმ შემთხვევაში, თუ ასეთი მოწმობები შეესაბამება მინიმალურ სტანდარტებს, რომლებიც დროდადრო შეიძლება დადგინდეს ამ კონვენციის შესაბამისად, ან აღემატებოდეს მათ. აღნიშნულიდან გამომდინარე, წარმოდგენილი შეთანხმების პროექტის მე-8 მუხლის მე-6 პუნქტში საუბარია იმ შემთხვევაზე.</p>

უნდა განიხილებოდეს შეთანხმების პროექტით გათვალისწინებული მომსახურების კონვენციით დადგენილი მინიმალური სტანდარტების შესაბამისად განხორციელება.

3. მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, გადაისინჯოს შეთანხმების პროექტის მე-19 მუხლის მე-3 პუნქტი, რომელიც აღგენს, რომ არბიტრაჟი, რომელიც განიხილავს წარმოდგენილი შეთანხმების რეალიზაციისას წარმოშობილ დავებს, თავად გადაწყვეტს საარბიტრაჟო პროცედურებზე დანახარჯების გადანაწილების საკითხს. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით გასათვალისწინებელია საჰაერო მიმოსვლის სფეროში დადებული საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით დადგენილი პრაქტიკა. კერძოდ, საქართველოს პარლამენტის 2005 წლის 28 დეკემბრის №2559-რს დადგენილებით რატიფიცირებული „საქართველოს მთავრობასა და ლატვიის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმების მე-18 მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად საარბიტრაჟო ხარჯები თანაბრად ნაწილდება ხელშემკრველ მხარეებს შორის. პრაქტიკულად ანალოგიური ხასიათის პრინციპია გატარებული საქართველოს პარლამენტის 2004 წლის 4 მაისის №30 დადგენილებით რატიფიცირებულ “საქართველოს აღმასრულებელ ხელისუფლებასა (მთავრობას) და დიდი ბრიტანეთისა და ჩრდილოეთ ირლანდიის გაერთიანებული სამეფოს მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ” შეთანხმებაში. ამ შეთანხმების მე-15 მუხლის მე-8 პუნქტის თანახმად, თითოეული ხელშემკრველი მხარე დაფარავს მის მიერ დანიშნული არბიტრის ხარჯებს. საარბიტრაჟო ორგანოს სხვა ხარჯები თანაბრად გაიყოფა ხელშემკრველ მხარეთა შორის, მათ შორის ნებისმიერი ხარჯები, რომლებსაც გაწევს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციის თავმჯდომარე ან ვიცე-თავმჯდომარე ამ მუხლით დადგენილი პროცედურების განხორციელებისას.

როდესაც არ სრულდება კონვენციის 33-ე მუხლის “მოწმობათა ცნობით” განსაზღვრული პირობები

3. გათვალისწინებულია მე-19 მუხლის მე-3 პუნქტის მეორე ნაწილი ჩამოყალიბდა შემდეგი რედაქციით: “საარბიტრაჟო ხარჯები თანაბრად განაწილდება ხელშემკრველ მხარეებს შორის.”