

ივანე აბაშიძე¹

საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის ხელშეკრულებების სავალდებულო ხასიათი და დუმილით თანხმობის პრინციპი საერთაშორისო სამართალში

აბსტრაქტი

საერთაშორისო საზღვაო და სანაოსნო სამართალი დიდწილად ეყრდნობა IMO-ს მიერ შემუშავებულ კონვენციებსა და რეზოლუციებს, რომლებიც აუცილებელია საზღვაო წესრიგის, უსაფრთხოების, ეკოლოგიური დაცვისა და სახელმწიფოთაშორისი თანამშრომლობის უზრუნველსაყოფად. ნაშრომი განიხილავს ე.წ. დუმილით თანხმობის პრინციპს - მნიშვნელოვან მექანიზმს, რომელიც გათვლილია გლობალური საზღვაო მმართველობის დინამიკური საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად. ამ წესით, კონვენციის შესწორებები ავტომატურად ძალაში შედის, თუ წევრი სახელმწიფოები მათ დადგენილ ვადაში მკაფიოდ არ უარყოფენ. სტატია ასახავს ამ მექანიზმის როლს სავალდებულო საზღვაო ხელშეკრულებების კონტექსტში და ხაზს უსვამს მის მზარდ მნიშვნელობას თანამედროვე საზღვაო ტრანსპორტის დარგში.

საკვანძო სიტყვები: IMO, დუმილით თანხმობა, საერთაშორისო ხელშეკრულება, ნაოსნობის უსაფრთხოება, რატიფიკაცია

შესავალი

საერთაშორისო საზღვაო და სანაოსნო სამართალი² დიდწილად ეყრდნობა საერთაშორისო საზღვაო ინდუსტრიის სამართავად შედგენილ სამართლებრივ თამაშის წესებს, რომელთაც ხშირად საერთაშორისო საზღვაო

¹ ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტის დოქტორანტი. საერთაშორისო საზღვაო სამართლის მაგისტრი. ელ.ფოსტა: ivaneabashidze@gmail.com.

² სანაოსნო სამართალი (Admiralty or Shipping Law), არეგულირებს კერძო საზღვაო ურთიერთობებს. მათ შორის ისეთ საკითხებს, როგორიცაა ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებები და დავები, რომლებიც წარმოიქმნება საზღვაო კომერციიდან. ის, უპირველეს ყოვლისა, ეხება საზღვაო საქმიანობით დაკავებული კერძო პირების უფლებებსა და მოვალეობებს. იხ. Tetley, W., International Maritime and Admiralty Law, Yvon Blais, 2002, 1. ამის საპირისპიროდ, საზღვაო სამართალი არის საჯარო საერთაშორისო სამართლის ნაწილი, რომელიც არეგულირებს სახელმწიფოების მიერ ზღვებისა და ოკეანეების გამოყენების საერთაშორისო სამართლებრივ ჩარჩოს და მათ იურისდიქციას საზღვაო სივრცეებზე, როგორიცაა ტერიტორიული ზღვა, განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონები (EEZ) და ღია ზღვა. ის ძირითადად კოდიფიცირებულია გაეროს საზღვაო სამართლის კონვენციაში (UNCLOS), რომელიც არეგულირებს სახელმწიფო პასუხისმგებლობებს, საზღვაო რესურსების მართვისა და გარემოს დაცვის მიმართულებით. იხ. Churchill, R. and Lowe, A., The Law of the Sea, Manchester University Press, 1999, 1-3.

ორგანიზაციის (შემდგომ ტექსტში „IMO“³) კონვენციების ან მისი მართვის ორგანოების რეზოლუციების სახე აქვთ. მათი სავალდებულო ბუნება მნიშვნელოვანია საერთაშორისო საზღვაო წესრიგის შესანარჩუნებლად, საზღვაო უსაფრთხოების გარანტირებისთვის, ძლიერი ეკოლოგიური დაცვის სისტემის უზრუნველსაყოფად და სახელმწიფოთაშორისი თანამშრომლობის წახალისებისა და ხელშეწყობის მიზნით. ამ კონტექსტში მეტად მნიშვნელოვანია საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციაში დამკვიდრებული ე.წ. დუმილით თანხმობის პროცედურის (Tacit Acceptance) კრიტიკული ანალიზი, რომელიც მეტად მნიშვნელოვანი მექანიზმია და სპეციალურადაა შექმნილი გლობალური საზღვაო მმართველობის მუდმივად განვითარებადი და მრავალგანზომილებიანი საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად.

დუმილით თანხმობის წესის თანახმად, ხელშეკრულების შესწორებები მიიღება ავტომატურად, თუ ყველა წევრი სახელმწიფო მკაფიოდ არ უარყოფს მათ კონვენციითვე დადგენილ ვადაში. ეს ნაშრომი განიხილავს, თუ როგორ უკავშირდება სავალდებულო საზღვაო ხელშეკრულებები დუმილით თანხმობის პრინციპს და მიუთითებს პრინციპის მზარდ მნიშვნელობაზე მუდმივად განვითარებად საზღვაო ტრანსპორტის დარგში.

წინამდებარე კვლევა გულდასმით აანალიზებს, თუ როგორ ხდება საერთაშორისო საზღვაო ხელშეკრულებები სამართლებრივად სავალდებულო ქვეყნებისთვის და როგორ აჩქარებს დუმილით თანხმობის პრინციპი ხელშეკრულების ცვლილებების ძალაში შესვლას. ეს კვლევა განმარტავს პრინციპის გავლენას სამართლებრივის სისტემის მდგრადობაზე, ასევე საზღვაო ნაოსნობის⁴ უსაფრთხოებაზე, სახელმწიფო სუვერენიტეტსა და საზღვაო მმართველობის ეფექტურობაზე კლიმატის ცვლილებასთან და ახალ ტექნოლოგიებთან, გაზრდილი საზღვაო გადაზიდვების კონტექსტში. წინამდებარე კვლევა, ასევე, სარგებელს მოუტანს საქართველოს საზღვაო

³ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია (IMO) არის გაერთიანებული ერების სპეციალიზებული სააგენტო, რომელიც პასუხისმგებელია საზღვაო უსაფრთხოების, გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საერთაშორისო სტანდარტების შემუშავებასა და გემების ოპერირების რეგულირებაზე. მისი მიზანია უზრუნველყოს საზღვაო გადაზიდვების უსაფრთხოება და ეფექტურობა, ასევე მინიმუმამდე დაიყვანოს გემების გავლენა გარემოზე. იხილეთ: "About IMO," International Maritime Organization, ხელმისაწვდომია: <<https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>> [27.01.2025]

⁴ საზღვაო ნავიგაცია მოიცავს გემების მოძრაობისა და მართვის პროცესს ოკეანეებში, ზღვებში, მდინარეებსა და ნავსადგურებში, მათ შორის გეზის დაგეგმვას, მანევრირებას, სანავიგაციო მოწყობილობების გამოყენებასა და საზღვაო სამართლებრივი ნორმების დაცვას. მისი მიზანია გემების უსაფრთხო და ეფექტური გადაადგილების უზრუნველყოფა. იხილეთ: *Reeds, A. J., Reeds Nautical Almanac 2023*, Bloomsbury Publishing, 2023, 12.

ტრანსპორტის დარგს და ზოგადად ინდუსტრიას. საქართველო მიზნად ისახავს დააკმაყოფილოს ევროკავშირის და რამდენიმე საერთაშორისო ორგანიზაციის სტანდარტები, როგორც მისი უფრო დიდი ინტეგრაციის მიზნის, ევროკავშირში გაწევრიანების პროცესის ნაწილი.

ეს კვლევა ხელს შეუწყობს საერთაშორისო სამართლის აკადემიურ დისკურსს, ხაზს უსვამს ურთიერთკავშირს საერთაშორისო სახელშეკრულებო სამართალსა და ინოვაციურ მექანიზმებს შორის, როგორიცაა დუმილით ხელშეკრულებაში ცვლილების მიღება და მათი სავალდებულოდ აღიარება.

დასკვნები მიზნად ისახავს პოლიტიკის შემქმნელებისა და საზღვაო პრაქტიკოსებისთვის ინფორმაციის მიწოდებას, განსაკუთრებით საქართველოში, რომელიც ცდილობს შიდა პრაქტიკის ჰარმონიზაციას საერთაშორისო ვალდებულებების ეფექტურად შესასრულებლად.

ძირითადი კითხვები, რომელთაც ამ სტატიაში გაეცემა პასუხი:

- როგორ მოქმედებს დუმილით თანხმობის პრინციპი საერთაშორისო საზღვაო სამართლის ფარგლებში?
- რა იურიდიული გავლენა აქვს დუმილით თანხმობის პრინციპს საერთაშორისო ხელშეკრულებების სავალდებულო ხასიათზე?
- რამდენად აბალანსებს ეს პრინციპი სახელმწიფოს სუვერენიტეტს საზღვაო მმართველობაში კოლექტიური მოქმედების საჭიროებასთან?

თავი 1: საერთაშორისო საზღვაო კონვენციების თეორიული საფუძვლები და მათი სავალდებულო ხასიათი

1.1. საზღვაო უსაფრთხოების წარმოშობა

ზღვაზე უსაფრთხოებას ძალზედ ღრმა ფესვები აქვს და არსებობს მას შემდეგ, რაც ადამიანმა წყალზე გადაადგილების მექანიზმი გამოიგონა. იგი საუკუნეების მანძილზე ვითარდებოდა საზღვაო ვაჭრობის განვითარებასთან ერთად.

პრიმიტიული წყალგაუმტარი მცურავი ობიექტები, მათი მდგრადი ბუნების გამო (შეინარჩუნოს წყლის ზედაპირზე სტაბილურობა), შეიძლება შეფასდეს, როგორც პირველი ნაბიჯი საზღვაო უსაფრთხოების ტექნოლოგიის განვითარებისკენ, რომელმაც საშუალება მისცა ადამიანს გამოიყენოს ზღვა კონკრეტული მიზნებისთვის, როგორიცაა ვაჭრობა, ომი და ა.შ. თუმცა,

უძველესი დროიდან მოყოლებული ზღვაზე ნაოსნობა ყოველთვის „საზღვაო საფრთხეების“ (Maritime Perils) სინონიმი იყო⁵.

საზღვაო უსაფრთხოების სტანდარტების განვითარებზე ყოველთვის მოქმედებდა და მოქმედებს უბედური შემთხვევებისა და კატასტროფების შედეგები⁶, რის შედეგადაც ჩამოყალიბდა ადამიანის მიერ ზღვის გაგება და ახალი სტანდარტებისა და რეგულაციების შემუშავების საჭიროება, რომლებიც ასახავს სიცოცხლის, გემისა⁷ და ტვირთის უსაფრთხოებას. შეიძლება ითქვას, რომ ძველ დროში ნავიგაციაში გამოყენებული მცურავი საშუალების საკმაოდ პრიმიტიული ბუნების გამო, კატასტროფის სიმძიმე შედარებით მცირე იყო. თუმცა, ეს იყო უკიდურესად საშიში და დაუცველი ტრანსპორტის სახეობა⁸. შესაბამისად, უძველესი დროიდან საზღვაო უსაფრთხოება, ტერმინად მისი ოფიციალური აღიარების მიუხედავად, არ გამოირჩეოდა საზღვაო უშიშროებისგან და მისი გაგება უფრო ფართო იყო იმ კუთხით, რომ მასში შედიოდა მეკობრეობა, როგორც ნავიგაციის ან საზღვაო უსაფრთხოების ნაწილი.

ყველაზე ავტორიტეტულმა უძველესმა წყარომ საზღვაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით Lex Rhodia-მ აღიარა, რომ "periculum mares"⁹ საერთოა ყველა მათთვის, ვინც მონაწილეობს საზღვაო გადაზიდვებში. მაშასადამე, საერთო ავარიასთან დაკავშირებული დებულებები და „ავარიის“ (Avaria)¹⁰ შემთხვევაში სავალდებულო შენატანები ცნობილი იყო ძველ რომის სამართალშიც კი.¹¹

ტერმინის საზღვაო უშიშროების და უსაფრთხოების საერთაშორისოდ აღიარებული განმარტება არ არსებობს. თუმცა, „საზღვაო უშიშროება“

⁵ Boisson P., Safety at Sea, Policies Regulations & International Law, Edition Bureau Veritas, Paris, 1999, 45.

⁶ იქვე.

⁷ ამ ნაშრომში არაფერი ეხება სამხედრო ხომალდს და მასთან დაკავშირებულ საკითხებს. სამხედრო გემების განმარტება მოცემულია გაერთიანებული ერების 1982 წლის საზღვაო სამართლის კონვენციის 29-ე მუხლში. როდესაც ტერმინები „გემი“ ან „ხომალდი“ გამოიყენება, ეს ეხება მხოლოდ სავაჭრო გემს.

⁸ Boisson P.; Safety at Sea, Policies Regulations & International Law, Edition Bureau Veritas, Paris, 1999, 45.

⁹ საზღვაო საფრთხე.

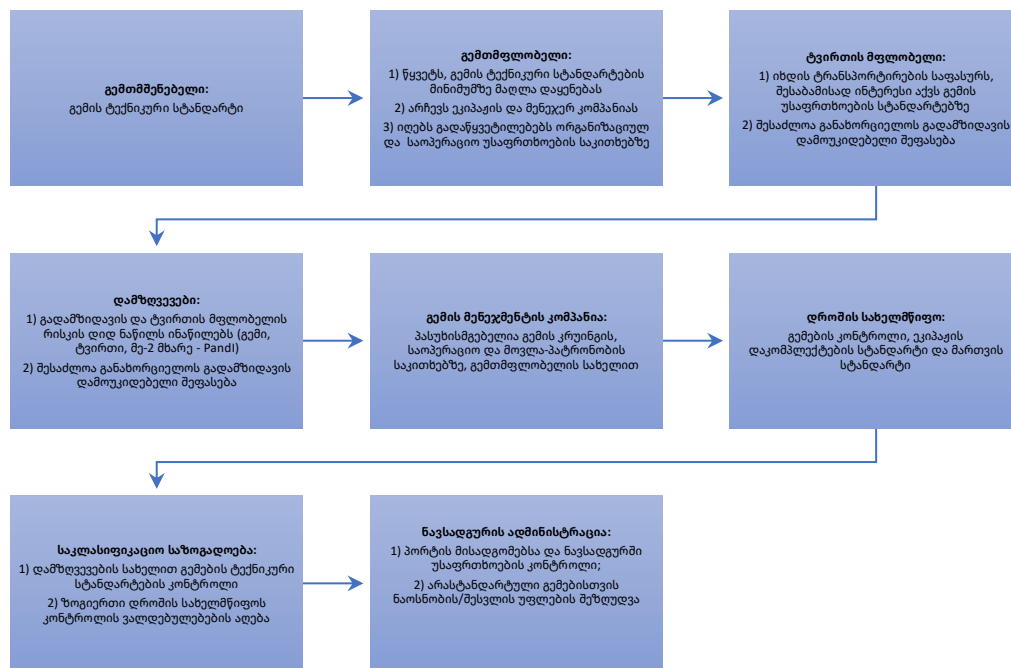
¹⁰ Boisson P., Safety at Sea, Policies Regulations & International Law, Edition Bureau Veritas, Paris, 1999, 123

¹¹ ამ პრინციპის ასახვაა საქართველოს საზღვაო კოდექსის 152-ე მუხლის მე-2 ნაწილი: „2. მიმღები ვალდებულია ტვირთის მიღებისთანავე გადაიხადოს ფრახტი (თუ ის ადრე არ იყო გადახდილი), გემის მოცდენის საფასური (თუ ასეთი რამ მოხდა) და სატვირთო ხარჯები, ხოლო საერთო ავარიის შემთხვევაში გადაიხადოს საავარიო შესატანი ან წარმოადგინოს სათანადო უზრუნველყოფა.“

განსხვავდება „საზღვაო უსაფრთხოებისგან“. „საზღვაო უშიშროება“ არის პრევენციული და საპასუხო ზომების ერთობლიობა საზღვაო სფეროს დასაცავად საფრთხეებისა და უკანონო ქმედებებისგან. „საზღვაო უსაფრთხოება“ წარმოადგენს პრევენციული და საპასუხო ზომების ერთობლიობას, რომელიც მიზნად ისახავს საზღვაო სფეროს დაცვას შემთხვევითი ან ბუნებრივი საფრთხის, ზარალის და გარემოსთვის მიყენებული ზიანის, რისკების ან დანაკარგებისგან და მათი გავლენის შემცირებისგან.¹²

IMO 1980 წლიდან განიხილავს საზღვაო უსაფრთხოებისა და უშიშროების საკითხებს საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტის ფარგლებში (შემდგომში „MSC“). ამ კონტექსტში, ჩვენი კვლევის მიზნებისთვისაც, გაკეთდა განსხვავება საზღვაო უსაფრთხოებასა და უშიშროებას შორის.¹³

საზღვაო უსაფრთხოებაზე გავლენას ახდენს ბევრი მოთამაშე, რომელთა პირობითი შეჯამებაც მოცემულია ფიგურაზე N1.



¹² იხ. Feldt L., Dr. Roell p., Thiele R. D.; ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach, Issue No. 222.

¹³ IMO-ს საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტი (MSC) არის საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის უმაღლესი ტექნიკური ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია გემების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ზომების შემუშავებასა და მათი განახლების პროცესზე. MSC-ის მიერ მიღებული გადაწყვეტილებები მოიცავს გემების ნავიგაციის უსაფრთხოებას, სახანძრო უსაფრთხოების სისტემებს, გადაუდებელი სიტუაციების მართვას და საერთაშორისო კონვენციების ტექნიკურ გაუმჯობესებებს. იხილეთ: "Maritime Safety Committee (MSC)," International Maritime Organization, ხელმისაწვდომია: <<https://www.imo.org/en/OurWork/MSC/Pages/Default.aspx>> [27.01.2025]

ფიგურა N1. საზღვაო უსაფრთხოების სფეროს მოთამაშეები.¹⁴

ხსენებულ კონტექსტში მთავარი საკითხი არ არის აქტორების და მათი პასუხისმგებლობის იდენტიფიცირება, არამედ იმის დადგენა, თუ ვინ რა გავლენას ახდენს და რა ფაქტორები განსაზღვრავს მათ როლს საზღვაო უსაფრთხოების გაძლიერებაში.¹⁵

ყველა საერთაშორისო, რეგიონულმა თუ ადგილობრივმა საზღვაო აქტორმა, მიუხედავად იმისა, იქნება იგი დაფუძნებული 1982 წლის გაერთიანებული ერების საზღვაო სამართლის შესახებ კონვენციაზე¹⁶ (შემდგომში „LOSC“) თუ გამომდინარეობს იგი ამ ფუნდამენტურ ხელშეკრულებაში ასახული ჩვეულებითი სამართლის პრინციპებიდან, უნდა უზრუნველყოს ან კრიტიკულ სიტუაციებში აღასრულოს უსაფრთხოების წესების დაცვა სწორედ იმ ნორმებსა და ფარგლებში, რომელიც მოცემულია მასში.

1.2. გემის დროშის სახელმწიფოს პასუხისმგებლობა საერთაშორისო სამართალში

იმისათვის, რომ დადგინდეს დროშის სახელმწიფოს პასუხისმგებლობა მათი გემების კონტროლისთვის, სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია გემებზე იურისდიქციის საკითხის ანალიზი და ვინ და რა გარემოებებში ახორციელებს მათზე იურისდიქციას. გემებს თავად არ შეუძლიათ საერთაშორისო სამართლის პასუხისმგებლობა გააჩნდეთ, რადგან ისინი არ არიან საერთაშორისო სამართლის სუბიექტები. სამაგიეროდ, დროშის სახელმწიფოს ეკისრება მოვალეობა, დაიცვას საერთაშორისო სამართალი. ამრიგად, გემები მხოლოდ იღებენ თავიანთ უფლებებსა და ვალდებულებებს იმ სახელმწიფოებისგან, რომელთა დროშაც მათ აქვთ.

¹⁴ Kristiansen S.; Maritime Transportation Safety Management and Risk Analyses, Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford, 2005, 4.

¹⁵ იქვე.

¹⁶ UNCLOS რატიფიცირებულია 170 სახელმწიფოს მიერ. ხელშეკრულ მხარეთა შორის არიან გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის 164 წევრი სახელმწიფო, გაერთიანებული ერების დამკვირვებელი სახელმწიფო (პალესტინა), ევროკავშირი, კუკის კუნძულები და ნიუე. ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი სახელმწიფო, რომელმაც კონვენციას არც ხელი მოაწერა და არც რატიფიცირება განახორციელა, არის გაეროს უშიშროების საბჭოს მუდმივი წევრი - ამერიკის შეერთებული შტატები. იხ.

<https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en>

1.2.1. გემის ეროვნულობა

ტრადიციულად, გემზე იურისდიქცია დაკავშირებულია მისი დროშის სახელმწიფოსთან.¹⁷

1982 წლის საზღვაო სამართლის კონვენციის მუხლი 91(1) ადგენს:

„თითოეულმა სახელმწიფომ უნდა დაადგინოს გემებისთვის მისი ეროვნულობის მინიჭების, მის ტერიტორიაზე გემების რეგისტრაციისა და დროშის ტარების უფლების პირობები. გემებს აქვთ იმ სახელმწიფოს ეროვნულობა, რომლის დროშის ტარების უფლებაც გააჩნიათ“.

ამდენად, სახელმწიფოების უფლება, მიანიჭონ თავიანთი დროშა გემს, უპირობოა. ერთადერთი შეზღუდვა, რომელსაც 1982 წლის კონვენცია აწესებს, არის ის, რომ „უნდა არსებობდეს რეალური კავშირი სახელმწიფოსა და გემს შორის“.¹⁸

სამწუხაროდ, არ არსებობს „რეალური კავშირის“ საბოლოო, გლობალურად მიღებული განმარტება. არც 1958 წლის ღია ზღვის კონვენცია¹⁹, არც 1982 წლის კონვენცია და არც გაეროს გემების რეგისტრაციის შესახებ კონვენცია²⁰ ეფექტურად არ განსაზღვრავს რა არის რეალური კავშირი. ამჟამინდელი, ბუნდოვანი ვითარება კი, პირიქით, დაადასტურა საზღვაო სამართლის საერთაშორისო ტრიბუნალმა (ITLOS).^{21 22}

¹⁷ Dr. Özcayir Z. O.; Flag State Implementation, Journal of International Maritime Law, Vol.9, Issue 3, 2003, 297.

¹⁸ Convention on the Law of the Sea, United Nations 10 December 1982, Article 91 (1)

¹⁹ Convention on the High Seas, United Nations 1962, <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf>

²⁰ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, Opened for Signature 1 May 1986 (not yet into force) ("Registration Convention"). რეგისტრაციის კონვენცია რა თქმა უნდა გააუმჯობესებს დროშის სახელმწიფოს კონტროლს. თუმცა, საეჭვოა, იგი ოდესმე შევიდეს ძალაში. აღსანიშნავია, რომ საქართველომ აღნიშნული კონვენციის რატიფიცირება 1995 წელს განახორციელა

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-7&chapter=12&lang=en>

²¹ Meeting Report of the Expert Workshop on Flag State Responsibilities: Assessing Performance and Taking Action, 25-28 March 2008, Part 3.1, February 2009, Fisheries and Oceans Canada <<http://www.dfo-mpo.gc.ca/overfishing-surpeche/documents/flag-State-eng.htm>>

²² Saint Vincent and Grenadines v. Guinea The M/V "Saiga" (No. 2) [1999] ICGJ 335, ITLOS. ITLOS-მა დაადგინა, რომ რეალური კავშირის კონცეფცია დროშის სახელმწიფოსა და გემს შორის, როგორც ეს მოითხოვება UNCLOS-ის 91-ე მუხლით, მიზნად ისახავს დროშის სახელმწიფოს ეფექტური იურისდიქციისა და კონტროლის უზრუნველყოფას, მაგრამ ეჭვის ქვეშ არ აყენებს გემის უფლებას განახორციელოს დროშით ნაოსნობა ან გავლენა მოახდინოს მის ეროვნებაზე. ტრიბუნალმა ხაზგასმით აღნიშნა, რომ რეალური კავშირი არ ახდენს გავლენას გემის

ასევე, არ არის განსაზღვრული, რა შედეგები მოჰყვება თუ რეალური კავშირი ვერ დასტურდება. შეჯამებისთვის, უნდა ითქვას, რომ „რეალური კავშირის“ განსაზღვრის მცდელობები წარმატებული არ ყოფილა.

აქედან გამომდინარე, გლობალური ძალისხმევა უფრო კონცენტრირებულია დროშის სახელმწიფოს მიერ დადგენილი ტექნიკური მოთხოვნების განსაზღვრასა და მათ აღსრულებასთან მიმართებით.

1.3. დროშის სახელმწიფოს ექსკლუზიური იურისდიქცია

გემის ეროვნება კიდევ უფრო მნიშვნელოვანი ხდება „დროშის სახელმწიფოს ექსკლუზიური იურისდიქციის კონცეფციის“ გათვალისწინებით. 1982 წლის კომვენციის მუხლი 92 (1) ადგენს, რომ დროშის სახელმწიფოებს აქვთ (გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ეს პირდაპირ არის გათვალისწინებული საერთაშორისო ხელშეკრულებებში ან 1982 წლის კონვენციაში) ექსკლუზიური იურისდიქცია მათ გემებზე.²³ „იურისდიქცია“ 1982 წლის კონვენციაში ნიშნავს „კომპეტენციას“ ან „უფლებამოსილებას“, რომელიც შეიძლება განახორციელოს სახელმწიფოს საკანონმდებლო ორგანომ (საკანონმდებლო იურისდიქცია), აღმასრულებელმა ორგანომ (აღმასრულებელი იურისდიქცია) ან სასამართლოებმა (სასამართლო იურისდიქცია).²⁴

როგორც ჩანს, დადგენილია, რომ თუ დროშის სახელმწიფოს აქვს ექსკლუზიური იურისდიქცია მის გემებზე, მან ასევე უნდა განახორციელოს თავისი იურისდიქცია, რათა აღასრულოს საერთაშორისოდ სავალდებულო წესები, რომლებსაც იგი ექვემდებარება. 1958 წლის ღია ზღვის კონვენცია ითვალისწინებს მე-5 (1) მუხლს, რომ „სახელმწიფომ ეფექტურად უნდა

რეგისტრაციის ნამდვილობაზე. იხილეთ Saint Vincent and Grenadines v. Guinea The M/V "Saiga" (No. 2) [1999]ICGJ 335, ITLOS.პუნქტები. 68–71.

Panama v. Guinea-Bissau, The M/V „Virginia G“ [2014] ICGJ452, ITLOS. საქმეში ITLOS-მა გაიმეორა, რომ რეალური კავშირის მოთხოვნა, უპირველეს ყოვლისა, დროშის სახელმწიფოს ფუნქციონალური ვალდებულებაა განახორციელოს ეფექტური იურისდიქცია და კონტროლი მის გემებზე. ტრიბუნალმა დაადგინა, რომ ასეთი კავშირის არარსებობა არ აძლევს უფლებას სხვა სახელმწიფოებს უარყონ გემის ეროვნულობა ან ჩაერიონ მის უფლებებში. იხილეთ Panama v. Guinea-Bissau, The M/V „Virginia G“ [2014] ICGJ452, ITLOS. 108–112.

ხსენებული საქმეები ნათლად აჩვენებს, რომ რეალური კავშირი წარმოადგენს რეგულირების ვალდებულებას და არა როგორც გემის ეროვნების ან დროშის უფლების გასაჩივრების საფუძველს.

²³ Exceptionally, international treaties, whether bilateral or multilateral, may provide for concurrent jurisdiction in given circumstances. See: Nordquist M. H. et al (eds); United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – A Commentary, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, 1995, Volume III, 126.

²⁴ Sohn L. B., Noyes J. E. Cases and Materials on the Law of the Sea, Transnational Publishers, New York, 2004, 157.

განახორციელოს თავისი იურისდიქცია და კონტროლი ადმინისტრაციულ, ტექნიკურ და სოციალურ საკითხებში მის დროშის მქონე გემებზე“.

მიუხედავად გადაწყვეტილებისა, დაეტოვებინათ აღსრულების ძირითადი ნაწილი დროშის სახელმწიფოსთვის, 1982 წლის კონვენცია შეიცავს დებულებას, რომელიც, როგორც ჩანს, მნიშვნელოვანი სიგნალია მრავალი დროშის სახელმწიფოს მიმართ უკმაყოფილების შესახებ. 1982 წლის კონვენციის 228 (1) მუხლი ადგენს, რომ თუ დროშის სახელმწიფომ „არაერთხელ უგულებელყო თავისი ვალდებულება ეფექტიანად აღასრულოს მოქმედი საერთაშორისო წესები და სტანდარტები მისი გემების მიერ ჩადენილ დარღვევებთან დაკავშირებით“, ნავსადგურმა ან სანაპირო სახელმწიფომ არ უნდა შეაჩეროს საკუთარი სამართალწარმოება გემის მიმართ.²⁵

1.4. დროშის სახელმწიფოს პასუხისმგებლობისა და საზღვაო უსაფრთხოების განვითარება 1982 წლის კონვენციის, საერთაშორისო და სუპრანაციონალური ორგანიზაციების კონტექსტში

საზღვაო უსაფრთხოება უდავოდ არის 1982 წლის კონვენციის ერთ-ერთი მთავარი საზრუნავი ბევრად უფრო ფართე გაგებით და, შესაბამისად, ცდილობს ხაზი გაუსვას დროშის სახელმწიფოს მიერ გემებზე ეფექტიანი იურისდიქციის განხორციელების აუცილებლობას.

1982 წლის კონვენცია მოიცავს დროშის სახელმწიფოს მოვალეობებს უსაფრთხოების სფეროში და, ასევე, დაბინძურების პრევენციისა და საზღვაო გარემოს დაცვის მიმართულებით. 1982 წლის კონვენცია უფრო დეტალურად ასახავს დროშის სახელმწიფოს მოვალეობებს, ვიდრე წინა კონვენციები, განსაკუთრებით ღია ზღვის კონვენცია. უპირველეს ყოვლისა, მუხლი 94 (1) ადგენს, რომ ყველა სახელმწიფოს მოეთხოვება „ეფექტიანად განახორციელოს თავისი იურისდიქცია და კონტროლი ადმინისტრაციულ, ტექნიკურ და სოციალურ საკითხებში მისი დროშის მქონე გემებზე“, მაგრამ 1982 წლის კონვენცია უფრო შორს მიდის და 94-ე მუხლის შემდგომ პარაგრაფებში ადგენს დროშის სახელმწიფოს მოვალეობას განახორციელოს:

- რეგულარული ინსპექტირება გემების ზღვაოსნობაუნარიანობის შესახებ,
- უზრუნველყოს ეკიპაჟების სათანადო კვალიფიკაცია,
- ჩაატაროს სათანადო მოკვლევა საზღვაო ინციდენტზე/შემთხვევაზე,
- აწარმოოს გემების რეესტრი,

²⁵ *Anderson D. Nijhoff M.*; Modern Law of the Sea: Selected Essays, Martinus Nijhoff publishers, Boston, 2008, 256.

- მიიღოს ზომები ზღვაზე უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გემების კონსტრუქციის, აღჭურვილობისა და საზღვაო ვარგისიანობის შესახებ,
- უზრუნველყოს გემების უსაფრთხო დაკომპლექტება,
- უზრუნველყოს შრომის სათანადო პირობები,
- უზრუნველყოს გემების შეჯახების პრევენცია, საზღვაო ნიშნებისა და მოძრაობის წესების დადგენით.²⁶

ანალოგიურად, 1982 წლის კონვენციის 217-ე მუხლი ადგენს დროშის სახელმწიფოს ვალდებულებას საერთაშორისო წესების, სტანდარტებისა და რეგულაციების ეფექტური აღსრულების შესახებ, მიუხედავად იმისა, თუ სად ხდება დარღვევა. თუმცა, სანაპირო სახელმწიფოს არ შეუძლია განახორციელოს იურისდიქცია უცხო გემზე, რომელმაც გამოიწვია დაბინძურება, რომელიმე სახელმწიფოს ტერიტორიული იურისდიქციის ფარგლებს გარეთ. მაშასადამე, 1982 წლის კონვენციის 218-ე მუხლი მოიცავს ნავსადგურის სახელმწიფოს იურისდიქციას ამ ნაკლის შესავსებად.²⁷

ბოლო წლებში საზღვაო ადმინისტრაციების მოვალეობების ფარგლები მნიშვნელოვნად გაფართოვდა, ერთი მხრივ, ახალი საერთაშორისო კონვენციების მეშვეობით, რომლებიც შემუშავებულია ძირითადად IMO-ს, მაგრამ, ასევე, შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციის²⁸ (შემდგომში „ILO“) მიერ და, მეორე მხრივ, ტექნიკური სტანდარტების განვითარებით გემების ინდუსტრიაში. იმისათვის, რომ ადეკვატურად გაუმკლავდეს ამ მოთხოვნებს, წევრ სახელმწიფოთა საზღვაო ადმინისტრაციებმა უნდა გადახედონ მათ შიდა სტრუქტურას, საზღვაო უსაფრთხოების სტანდარტებისა და ეკოლოგიურად სუფთა გემების მიმართულებით განვითარების ხელშეწყობის მიზნით, ევროკავშირმა ასევე, შეიმუშავა დამხმარე კანონმდებლობა ამ მიმართულებით²⁹.

ზემოხსენებული სტანდარტების ეფექტური იმპლემენტაციის გასაზომად, IMO-ს წევრმა ქვეყნებმა განავითარეს აუდიტის რეჟიმი, რათა შეფასდეს, თუ როგორ ასრულებენ ცალკეული წევრი სახელმწიფოები თავიანთ

²⁶ 94-ე მუხლის 1-ლი პუნქტი სათავეს იღებს ღია ზღვის კონვენციის მე-5 (1) მუხლის ბოლო ნაწილიდან და მე-10 მუხლის მე-3 და მე-5 პუნქტებიდან. თუმცა, 94-ე მუხლის სხვა პუნქტებს არ გააჩნიათ შესაბამისი პუნქტი ღია ზღვის კონვენციაში და, შესაბამისად, იყო ინოვაცია. *Sohn L. B., Noyes J. E. op. cit.* 148.

²⁷ Dr.Özcayir Z. O.; Flag State Implementation, op. cit., 298.

²⁸ International Labour Organization (ILO), "About the ILO," International Labour Organization, , <<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>>. [3.02.2025]

²⁹ European Commission, "Directive 2009/21/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Compliance with Flag State Requirements," Official Journal of the European Union, L 131/132, 28 May 2009, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0021>>.

ვალდებულებებს, რომლებიც წარმოიქმნება IMO-ს სხვადასხვა ინსტრუმენტებიდან. აუდიტის რეჟიმი ეფუძნება IMO-ს სავალდებულო ინსტრუმენტების განხორციელების კოდექსს³⁰. ეს რეჟიმი, თავდაპირველად ნებაყოფლობითი, 2016 წლის 1 იანვრიდან გახდა სავალდებულო, IMO-ს წევრი სახელმწიფო აუდიტის სქემის (IMSAS) განხორციელებით, IMO A.1070(28) რეზოლუციის საფუძველზე.³¹

ევროკავშირი, ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის შესახებ 2009/16/EC³² დირექტივის მეშვეობით, მხარს უჭერს IMSAS-ს აუდიტის სქემის მოთხოვნების შესაბამისად დროშის სახელმწიფოების არაპირდაპირ აუდიტს, ამასთან დამატებით ადგენს ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის³³ რეჟიმს, როგორც დამატებით კრიტერიუმს დროშის სახელმწიფოს მუშაობის შესაფასებლად. გარდა ამისა, დირექტივა დროშის სახელმწიფოს მოთხოვნებთან შესაბამისობის შესახებ 2009/21/EC³⁴ ავალდებულებს ევროკავშირის წევრ ქვეყნებს დაიცვან IMSAS-ის ჩარჩო, რაც უზრუნველყოფს IMO-ს მოთხოვნებთან შესაბამისობას და აუმჯობესებს დროშის სახელმწიფოს შესაბამისობას და თავსებადობას მუდმივად განახლებად ტექნიკურ სტანდარტებთან.

³⁰ The IMO Member States transitioned from a voluntary audit regime (VIMSAS) to the mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) on January 1, 2016. See IMO, Resolution A.1067(28), "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme," 2013, available at: <https://www.imo.org>.

³¹ The Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2011 (IMO Res. A.1054(27)) establishes the obligations for IMO Member States to ensure effective implementation and compliance with IMO instruments. See IMO, Resolution A.1054(27), 2011, available at: <https://www.imo.org>.

³² The Directive on Port State Control 2009/16/EC outlines the EU's commitment to supporting the IMSAS by considering compliance efforts within the Port State Control targeting system. See European Parliament and Council, Directive 2009/16/EC, "On Port State Control," Official Journal of the European Union, L131/57, 28 May 2009, available at: <https://eur-lex.europa.eu>.

³³ International Maritime Organization (IMO), "Port State Control," IMO, <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Port-State-Control.aspx> [3.02.2025]. „Port State Control is a critical mechanism for enforcing the provisions of IMO conventions and ensuring compliance with safety, environmental, and labor regulations. Under the Paris Memorandum of Understanding (MoU), which groups the majority of the world's maritime nations, port states conduct PSC inspections to identify substandard ships, deter unsafe practices, and provide safer and more environmentally responsible shipping practices. The implementation of Port State Control is instrumental in promoting maritime safety and protecting the marine environment.“

³⁴ The Directive on Compliance with Flag State Requirements 2009/21/EC requires EU Member States to adhere to the IMSAS framework to strengthen Flag State compliance and safety oversight. See European Parliament and Council, Directive 2009/21/EC, "On Compliance with Flag State Requirements," Official Journal of the European Union, L131/132, 28 May 2009, available at: <https://eur-lex.europa.eu>.

დროშის სახელმწიფოს ძირითადი ვალდებულებების შემადგენელი კიდევ ერთი კრიტიკულად მნიშვნელოვანი ელემენტი გათვალისწინებულია 1982 წლის კონვენციის 94-ე მუხლში, რომელიც ადგენს, დროშის სახელმწიფოს ვალდებულებას მიიღოს ზღვაზე უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საჭირო ზომები, რომლებიც შესაბამისია „ზოგადად მიღებული საერთაშორისო რეგულაციების, პროცედურებისა და დადგენილ პრაქტიკის (generally accepted international regulations, procedures and practices)" (შემდგომში "GAIRS") (მუხლი 94 (3), (4) და (5)). IMO-ს შემდეგი კონვენციები³⁵ შეიძლება ჩაითვალოს, რომ აკმაყოფილებენ GAIRS-ის მოთხოვნას მათი რატიფიკაციების მაჩვენებლის გათვალისწინებით:

- „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ“ 1974 წლის საერთაშორისო კონვენცია 1978/1988 წლის ოქმებით (SOLAS 1974, Protocols from 1978/1988);
- ხომალდებიდან გაჟუჟყიანების აღკვეთის შესახებ 1973 წ. საერთაშორისო კონვენცია. 1978 წლის ოქმით (MARPOL 1973/1978);
- „სატვირთო მარკის შესახებ“ 1966 წლის საერთაშორისო კონვენცია და 1988 წლის ოქმი (Load Lines 1966 Protocol 1988);
- „ხომალდების გაზომვის შესახებ“ 1969 წლის საერთაშორისო კონვენცია (TONNAGE 1969);
- „ზღვაში ხომალდების შეჯახების გაფრთხილების წესების შესახებ“ 1972 წლის საერთაშორისო კონვენცია (COLREG 1972);
- „მეზღვაურების წვრთნა, სერტიფიცირებისა და ვახტის გაწევის შესახებ“ 1978 წლის საერთაშორისო კონვენცია (STCW 1978), ; და
- საზღვაო ძებნა-გადარჩენის შესახებ 1979 წლის საერთაშორისო კონვენცია (SAR 1979).

³⁵ The following are key mandatory IMO instruments, along with their ratification status and sources:

1. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1 November 1974, 1184 UNTS 3. See IMO, <<http://www.refworld.org/docid/46920bf32>>.
2. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), IMO, 2 November 1973.
3. International Convention on Load Lines, 1966. See IMO, <<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>>.
4. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969. See IMO, <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/tonnage1969.html>>.
5. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. See IMO, <<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>>.
6. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, 1978. See IMO, <http://www.imo.org/blast/mainframemenu.asp?topic_id=418>.
7. International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, 1403 UNTS. See IMO, <<http://www.refworld.org/docid/469224c82.html>>.

მისი დღევანდელი სახით, ჩარჩო კონვენცია SOLAS არის ყველაზე მნიშვნელოვანი სხვა საერთაშორისო ხელშეკრულებიდან, რომელიც ეხება ნაოსნობის უსაფრთხოებას და გემების მშენებლობის, აღჭურვილობისა და ექსპლუატაციის მინიმალურ ტექნიკურ სტანდარტებს. SOLAS-ის დებულებები წარმოადგენს GAIRS 1982 წლის კონვენციის 211-ე მუხლის გაგებით. გარდა ამისა, იმის გამო, რომ SOLAS-ის რატიფიკაცია განახორციელა 167-ზე მეტმა სახელმწიფომ, რომელთა მსოფლიო საზღვაო ტონაჟის წილი წარმოადგენს თითქმის მთლიან საზღვაო სფეროს (მთელი მსოფლიო ტონაჟის 99%) SOLAS-ის ბევრმა დებულებამ, შეიძლება ითქვას, რომ მიიღო საერთაშორისო ჩვეულებითი ნორმის სტატუსი.

MARPOL არის მთავარი საერთაშორისო კონვენცია, რომელიც მიზნად ისახავს გემების დაბინძურების თავიდან აცილებას და მინიმუმამდე დაყვანას, რომელიც გამომდინარეობს როგორც შემთხვევითი, ასევე რუტინული საზღვაო ოპერაციებიდან. პირველი ვერსიით MARPOL ფარავდა ნავთობის, ქიმიკატების და მავნე ნივთიერებებით დაბინძურებას შეფუთული სახით. მისი ამჟამინდელი ვერსია მოიცავს ტექნიკური ხასიათის ექვს დანართს. MARPOL-ის დებულებები ასევე წარმოადგენს GAIRS 1982 წლის კონვენციის 211-ე მუხლის გაგებით³⁶. გარდა ამისა, იმის გამო, რომ MARPOL-ის რატიფიკაცია განახორციელა 158-ზე მეტმა სახელმწიფომ, რომელთა წილი ბაზარზე წარმოადგენს თითქმის მთლიან საზღვაო სანაოსნო ტონაჟს, MARPOL-ის ბევრმა დებულებამ, ასევე, მიიღო საერთაშორისო ჩვეულებითი სამართლის სტატუსი.³⁷

LL არეგულირებს გემების დატვირთვის ხაზს, ე.წ. სატვირთო მარკას, რათა უზრუნველყოს ადეკვატური სტაბილურობა და თავიდან იქნეს აცილებული გემის გადახრა/ჩაძირვა გადატვირთვის შედეგად. ტექნიკური დანართი შეიცავს რამდენიმე დამატებით უსაფრთხოების ზომას ე.წ. სატვირთო ლუქებთან, ნავსადგურებთან, და სხვა საკითხებთან დაკავშირებით. კონვენციის მხარეა 162 სახელმწიფო.

დასახელებული კონვენციების გარდა, IMO ასევე ეყრდნობა არასავალდებულო ინსტრუმენტებს, როგორიცაა სახელმძღვანელო დოკუმენტები და რეკომენდაციები, ე.წ. რბილი სამართლის ფორმით.

³⁶ ILA London Conference 2000, Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution, Final Report, available at <https://www.ila-hq.org/en_GB/documents/conference-report-london-2000-7>, 39 [20.12. 2024]; Posselt J., Umweltschutz in umschlossenen und halbumschlossenen Meeren, 1995, 268.

³⁷ Dr. Proelß A., Meeresschutz im Völker- und Europarecht: Das Beispiel des Nordostatlantiks, 2004, 139.

აღნიშნული რეზოლუციების იმპლემენტაცია არ არის სავალდებულო იმ შემთხვევაში, თუ მათ დანერგვაზე უარი ეფუძნება ანალიზს და გააზრებულ გადაწყვეტილებას³⁸.

თავი 2: დუმილით თანხმობის პრინციპის ევოლუცია საერთაშორისო და საზღვაო სამართალში

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციამ გადამწყვეტი როლი ითამაშა საზღვაო უსაფრთხოების საერთაშორისო სამართლებრივი ჩარჩოს ჩამოყალიბებაში მრავალმხრივი სავალდებულო ინსტრუმენტების შემუშავების გზით, მათ შორისაა კონვენციები, შეთანხმებები, ოქმები და კოდექსები. 1958 წელს დაარსების დღიდან IMO-მ ხელი შეუწყო ორმოცდაათზე მეტი ხელშეკრულების შექმნას, მრავალ არასავალდებულო დოკუმენტთან ერთად³⁹. ძირითადი კონვენციები,

³⁸ International Maritime Organization (IMO), "Non-Mandatory Guidelines and Resolutions," IMO, <<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Non-Mandatory-Guidelines-and-Resolutions.aspx>> [3.02.2025]. IMO გამოსცემს სხვადასხვა არასავალდებულო სახელმძღვანელო მითითებებს და რეზოლუციებს, რათა დაეხმაროს წევრ სახელმწიფოებს უსაფრთხოების, გარემოსდაცვითი და ოპერაციული სტანდარტების დანერგვაში. ეს მოიცავს, მაგრამ არ შემოიფარგლება შემდეგით:

- Resolution A.1050(27) – Guidelines for Ships Operating in Polar Waters
- Resolution A.912(22) – Guidelines for the Control and Management of Ships' Ballast Water to Minimize the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens
- MSC.1/Circ.1406 – Guidelines on the Application of SOLAS Chapter II-2
- Resolution A.802(19) – Guidelines for the Prevention and Control of Air Pollution from Ships
- MEPC.1/Circ.834 – Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex VI
- Resolution A.1175(40) – Guidelines for the Safe Carriage of Dangerous Goods in Containers

ეს რეზოლუციები და გაიდლაინები, თუმცა არ არის იურიდიულად სავალდებულო, უზრუნველყოფს ღირებულ ჩარჩოს უსაფრთხოებისა და საზღვაო ტრანსპორტის დარგის მდგრადობის გასაძლიერებლად გლობალური სატვირთო გადაზიდვების პროცესში.

³⁹ International Maritime Organization (IMO), "Structure of IMO Treaties, Resolutions, Codes, and Guidelines," IMO, <<https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Treaties.aspx>> [3.02.2025]. IMO-ს ინსტრუმენტების სტრუქტურა კატეგორიზებულია მათი ტიპისა და გამოყენების მიხედვით, თითოეული ემსახურება სხვადასხვა როლს საერთაშორისო საზღვაო საქმიანობის რეგულირებაში:

- **ხელშეკრულებები:** სავალდებულო საერთაშორისო შეთანხმებები, რომლებიც ხშირად მოიხსენიება როგორც კონვენციები, მიღებული IMO-ს მიერ, რომლებიც ადგენენ სახელმწიფოების სამართლებრივ ვალდებულებებს.
- **რეზოლუციები:** არასავალდებულო რეკომენდაციები ან გადაწყვეტილებები მიღებული IMO-ს მმართველი ორგანოების მიერ. ეს შეიძლება იყოს სახელმძღვანელო კონვენციების იმპლემენტაციის შესახებ ან განსაზღვროს კონკრეტული სტანდარტები და პრაქტიკა. რეზოლუციები შეიძლება მიღებულ იქნეს IMO-ს ასამბლეის, საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტის (MSC) ან საზღვაო გარემოს დაცვის კომიტეტის (MEPC) მიერ. ამის მაგალითია A.1023(26) რეზოლუცია საზღვაო შრომის კონვენციის განხორციელების შესახებ.
- **კოდექსები:** დეტალური ტექნიკური სტანდარტები, რომლებიც ავსებენ კონვენციებს. კოდექსი უზრუნველყოფს უფრო კონკრეტულ საოპერაციო მითითებებს და ხშირად განახლდება ტექნოლოგიურ წინსვლასთან შესაბამისად. ამის მაგალითია გემისა

როგორცაა SOLAS 1974, MARPOL 1973/78 და STCW 1978, მნიშვნელოვანი ეტაპები იყო, რამაც საფუძველი ჩაუყარა სატვირთო გადაზიდვების უფრო ეფექტურ გლობალურ რეგულირებას. ეს მიღწევები IMO-ს პორტფოლიოში გამორჩეულ ადგილს იკავებს, მიუხედავად IMO-ს მიერ კონვენციების პირდაპირი განხორციელებისა და აღსრულების უფლებამოსილების არარსებობისა.

ხელშეკრულებებს, როგორც საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ინსტრუმენტებს, მნიშვნელოვანი როლი აქვთ შესრულებული IMO-ს „კომპეტენტური საერთაშორისო ორგანიზაციის“⁴⁰ სტატუსის რეალიზაციაში გაეროს 1982 წლის საზღვაო სამართლის კონვენციის (UNCLOS) ფარგლებში და IMO-ს, როგორც გლობალური მარეგულირებლის, გაძლიერებაში საზღვაო სფეროში. სავალდებულო ინსტრუმენტების შემუშავებით, IMO-ს როლი

და ნავსადგურის უშიშროების საერთაშორისო კოდი (ISPS), რომელიც აძლიერებს უშიშროების ზომებს.

- **სახელმძღვანელო დოკუმენტები (გაიდლაინები):** არასავალდებულო რეკომენდაციები გაცემულია მთავრობების, ორგანიზაციებისა და დაინტერესებული მხარეების დასახმარებლად IMO-ს კონვენციების განხორციელებაში. მიუხედავად იმისა, რომ იურიდიულად არ არის აღსრულებული, ისინი გვთავაზობენ საუკეთესო პრაქტიკას და წინადადებებს შესაბამისობისთვის. ამის მაგალითია გემების ბალასტური წყლის კონტროლისა და მართვის სახელმძღვანელო (რეზოლუცია A.868(20)).

ეს ინსტრუმენტები მუშაობენ ხელშეკრულებებთან ტანდემში.

⁴⁰ UN General Assembly, Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982 "Competent International Organization," https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [3.02.2025].

UNCLOS 1982 აღნიშნავს „კომპეტენტურ საერთაშორისო ორგანიზაციას“ რამდენიმე მუხლში, მათ შორის:

მუხლი 56 – სანაპირო სახელმწიფოს უფლებები და მოვალეობები განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაში (EEZ), მათ შორის კომპეტენტური საერთაშორისო ორგანიზაციების როლი საზღვაო რესურსების გამოყენების რეგულირებაში.

მუხლი 61 – გეზ-ის ცოცხალი რესურსების კონსერვაცია, რაც გულისხმობს კომპეტენტურ საერთაშორისო ორგანიზაციებთან თანამშრომლობას კონსერვაციის ღონისძიებების დასაწყისებლად.

მუხლი 67 – საზღვაო გარემოს დაცვა თევზჭერისგან, კომპეტენტური საერთაშორისო ორგანიზაციების მოწოდება მონიტორინგსა და კონტროლში თანამშრომლობისაკენ.

მუხლი 116 – თევზჭერა ღია ზღვაზე, რომელიც მოიცავს კომპეტენტურ საერთაშორისო ორგანიზაციებთან თანამშრომლობის ვალდებულებას თევზჭერის რესურსების მდგრადი გამოყენების უზრუნველსაყოფად.

მუხლი 118 – თანამშრომლობა საზღვაო ცოცხალი რესურსების კონსერვაციასა და მართვაში, რომელიც მოითხოვს სახელმწიფოებს ითანამშრომლონ კომპეტენტურ საერთაშორისო ორგანიზაციებთან.

მუხლი 205 – გარემოსდაცვითი მონიტორინგი და ანგარიშგება, რომელიც მიუთითებს კოორდინაციის ვალდებულებას კომპეტენტურ საერთაშორისო ორგანიზაციებთან საზღვაო გარემოს დაცვის უზრუნველსაყოფად.

კონსულტაციური და ტექნიკური ორგანიზაციიდან „კვაზი-საკანონმდებლო“ უფლებამოსილების მქონე ორგანიზაციამდე განვითარდა.⁴¹

IMO, როგორც გლობალური ორგანიზაცია, დიდი გამოწვევების წინაშე დგას, როდესაც საქმე ეხება ოკეანის მართვაში ეფექტურ წვლილს. ორგანიზაციისთვის მხოლოდ გადაზიდვის სექტორზე ფოკუსირება საკმარისი აღარ არის. გადაზიდვა უნდა განიხილებოდეს, როგორც უფრო ფართო სურათის ნაწილი, უფრო ყოვლისმომცველი ზომების გათვალისწინებით. ეს ნიშნავს, რომ IMO-მ მჭიდროდ უნდა ითანამშრომლოს სხვა ორგანიზაციებთან და ერთა შორის თანამშრომლობის სხვადასხვა პლატფორმებთან, რათა მიიღოს გადაწყვეტილებები, რომლებიც სცილდება საერთაშორისო გადაზიდვების ტრადიციულ საზღვრებს, აღნიშნული პირველ რიგში მოიცავს ტექნოლოგიების სფეროში თანამშრომლობას⁴².

ხსენებულ კონტექსტში კიდევ ერთი გამოწვევა არის ის, რომ ოკეანის მართვა არ არის მხოლოდ ხელშეკრულებები და კანონები. ეს არის ფორმალური წესების, არაფორმალური პრაქტიკის, ინსტიტუტებისა და კონცეფციების რთული ქსელი, რომელიც გავლენას ახდენს საზღვაო სივრცეების გამოყენებაზე,

⁴¹ იხ., e.g., *Chircop A.*, ‘The International Maritime Organization’ in *Rothwell D. R., Elferink A. G. O., K. N., Stephens T.*, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea* 416-438, 421.

⁴² ტექნოლოგიების ტრანსფერი 1982 წლის გაეროს საზღვაო სამართლის კონვენციის (UNCLOS) კონტექსტში გულისხმობს სახელმწიფოების, განსაკუთრებით განვითარებული სახელმწიფოების ვალდებულებას, გაუზიარონ საზღვაო ტექნოლოგიები და გამოცდილება განვითარებად ქვეყნებს. ეს გადაწყვეტია იმისთვის, რომ ამ უკანასკნელთ შეეძლოს სრულად მონაწილეობა მიიღოს საზღვაო რესურსების ძიებაში, ექსპლუატაციაში, კონსერვაციაში და მართვაში, განსაკუთრებით ისეთ სფეროებში, როგორიცაა ექსკლუზიური ეკონომიკური ზონა (EEZ) და ღია ზღვის ფსკერი.

UNCLOS-ის XIII ნაწილის (მუხლები 144-149) მიხედვით, კონვენცია ადგენს ტექნოლოგიების გადაცემის ჩარჩოს, რათა ხელი შეუწყოს საზღვაო რესურსების თანაბარ გამოყენებას და ხელი შეუწყოს თანამშრომლობას სამეცნიერო კვლევებსა და გარემოს დაცვაში. ის მოუწოდებს სახელმწიფოებს და კომპეტენტურ საერთაშორისო ორგანიზაციებს, ხელი შეუწყონ საზღვაო ტექნოლოგიების გადაცემას ორმხრივად შეთანხმებული პირობებით, განსაკუთრებით დაეხმარონ განვითარებად ქვეყნებს თავიანთი უფლებებისა და მოვალეობების შესრულებაში საზღვაო სფეროში. აღნიშნული ასევე ვრცელდება გარემოს დაცვასთან, საზღვაო სამეცნიერო კვლევებთან და ოკეანის რესურსების მდგრად გამოყენებასთან დაკავშირებულ ტექნოლოგიაზე.

პრაქტიკული თვალსაზრისით, ტექნოლოგიების ტრანსფერი შეიძლება მოიცავდეს მონაცემთა გაზიარებას, კვლევის შედეგებს, აღჭურვილობას, სასწავლო პროგრამებს და ტექნიკურ ექსპერტიზას, რაც საშუალებას აძლევს სახელმწიფოებს გააუმჯობესონ თავიანთი შესაძლებლობები საზღვაო მეცნიერებაში, რესურსების მართვაში და პოლიტიკის შემუშავებაში. ეს არის თანასწორობის უფრო ფართო პრინციპის არსებითი ნაწილი, რომელსაც UNCLOS ემხრობა, რაც უზრუნველყოფს, რომ ყველა სახელმწიფოს, მიუხედავად მათი ეკონომიკური თუ ტექნოლოგიური შესაძლებლობებისა, შეუძლია ეფექტური წვლილი შეიტანოს საზღვაო გარემოსა დაცვასა და გამოყენებაში, ასევე ისარგებლოს მსოფლიო ოკეანეებში არსებული რესურსებით.

მონიტორინგსა და დაცვაზე. იმისთვის, რომ დარჩეს აქტუალური და ეფექტური, IMO-ს უწევს იფიქროს იმაზე, თუ რა სახის ღონისძიებები - იქნება ეს სავალდებულო თუ არასავალდებულო - იმუშავებს უფრო ეფექტურად კონკრეტულ საკითხებზე და როგორ შეესაბამება ეს ზომები უკვე არსებულ სხვა გლობალურ ჩარჩოებს.

წლების განმავლობაში, IMO-მ დახვეწა თავისი პროცესები, რათა უზრუნველყოს, რომ ცვლილებები იურიდიულად სავალდებულო საერთაშორისო დოკუმენტებში, განსაკუთრებით კონვენციების დანართებში, შეიძლება უფრო სწრაფად განხორციელდეს. ერთ-ერთი ყველაზე ეფექტური ინოვაცია ამ მხრივ არის დუმილით თანხმობის პროცედურა. ამ პროცესის მიხედვით, როდესაც დანართში შესწორება მიიღება ხმათა უმრავლესობით, მიმღები ორგანო ერთდროულად ადგენს შესწორების ძალაში შესვლის თარიღს და, ასევე, ვადას, რომლის განმავლობაშიც ხელშემკვრელ მხარეებს შეუძლიათ უარი თქვან შესწორებაზე ან დუმილით განაცხადონ თანხმობა.

თუ სახელმწიფო ცალსახად არ იტყვის უარს მოცემულ ვადაში, ითვლება, რომ მან მიიღო ცვლილება. ეს ნიშნავს, რომ გადაწყვეტილება სავალდებულო ხდება იმ სახელმწიფოებისთვისაც კი, რომლებმაც მხარი არ დაუჭირეს მას, იმ პირობით, რომ ისინი ოფიციალურად არ გააპროტესტებენ დადგენილ ვადაში. ეს პროცედურა იმდენად ეფექტური აღმოჩნდა, რომ იგი გამოყენებულია IMO-ს რამდენიმე ძირითად კონვენციაში ცვლილებების შესატანად, მათ შორისაა MARPOL და SOLAS.

2.1. დუმილით თანხმობის სავალდებულო ბუნება საერთაშორისო სამართალში

დუმილით თანხმობის კონცეფციამ მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა საერთაშორისო სამართლის ევოლუციაში.

დუმილით თანხმობა, როგორც იურიდიული მექანიზმი, გაჩნდა საერთაშორისო ხელშეკრულებების შემუშავების პარალელურად, რომელმაც ფართე გამოყენება მოიპოვა მე-20 საუკუნეში, როდესაც სახელმწიფოები ეძებდნენ უფრო ეფექტურ გზებს სწრაფად განვითარებად გლობალურ გამოწვევებზე რეაგირებისთვის.⁴³ ისტორიულად, თანხმობის პრინციპი ცენტრალური იყო საერთაშორისო სამართლისთვის, როგორც ეს ასახულია

⁴³ *Nanda V. P. and Weissbrodt D. S.*, International Human Rights: Law, Policy, and Process, Thomson/West, 2005, 240-242. Tacit acceptance as a legal mechanism evolved alongside the drafting of international treaties and found widespread use in the 20th century, as States sought more efficient ways to respond to rapidly developing global issues.

ვენის კონვენციაში სახელშეკრულებო სამართლის შესახებ (VCLT)⁴⁴, რომელიც ხაზს უსვამს სახელმწიფოების მიერ ხელშეკრულების დებულებებით დაკავშირებულ აშკარად გამოხატული თანხმობის მნიშვნელობას. თუმცა, დუმილით თანხმობა ცვლის ამ ტრადიციულ მიდგომას სახელმწიფოს დუმილის ან უმოქმედობის გზით ვალდებულებების დადგენით, პროცედურული გარანტიების დაცვით.

2.1.1. იურიდიული საფუძვლები

დუმილით თანხმობის სავალდებულო ბუნება ემყარება სახელმწიფოს სუვერენიტეტის პრინციპს და საერთაშორისო სამართლის კონსენსუალურ ხასიათს. VCLT-ის მე-11 მუხლი ცნობს თანხმობის გამოხატვის სხვადასხვა ხერხს ხელშეკრულებით ვალდებულებაზე, ნაგულისხმევი თანხმობის ჩათვლით. დუმილით თანხმობა მოქმედებს ამ საფუძველზე და მოსთხოვს სახელმწიფოებს იმოქმედონ განსაზღვრულ ვადებში, თუ მათ სურთ უარი თქვან შესწორებებზე ხელშეკრულებაში.

მართლმსაჯულების საერთაშორისო სასამართლომ (ICJ) დაადასტურა დუმილით თანხმობის მართებულობა ისეთ შემთხვევებში, როგორიცაა ჩრდილოეთ ზღვის კონტინენტური შეღვის საქმეები (1969 ICJ Rep 3) და თევზჭერაზე იურისდიქციის საქმე (Fisheries Jurisdiction Case) (გაერთიანებული სამეფო ისლანდიის წინააღმდეგ, 1974 ICJ Rep 3), სადაც სასამართლომ აღიარა, რომ დუმილი ან პროტესტის არ არსებობა გარკვეულ გარემოებებში შეიძლება მიუთითებდეს თანხმობაზე⁴⁵. ეს შემთხვევები ხაზს უსვამს მკაფიო პროცედურული წესების არსებობის მნიშვნელობას სახელმწიფოებისთვის, რომ ჰქონდეთ გონივრული შესაძლებლობა გამოხატონ საკუთარი აზრი.

2.1.2. პრაქტიკული გამოყენება

დუმილით თანხმობა განსაკუთრებით ეფექტურია ისეთ სფეროებში, რომლებიც მოითხოვს სწრაფ და კოორდინირებულ საერთაშორისო რეაგირებას, როგორიცაა გარემოს დაცვა, ვაჭრობა და საზღვაო სფერო. მაგალითად, „ბაზელის კონვენცია სახიფათო ნარჩენების ტრანსსასაზღვრო

⁴⁴ Vienna Convention on the Law of Treaties, United Nations, 1155 U.N.T.S. 331, 1980, <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIII-1&chapter=23&clang=en>.

⁴⁵ North Sea Continental Shelf Cases (Germany v. Denmark; Germany v. Netherlands) [1969], 1969 ICJ Reports 3; Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom v. Iceland), [1974], 1974 ICJ Reports 3.

გადაადგილებისა და მათი განკარგვის კონტროლის შესახებ”⁴⁶ შეიცავს დებულებებს დუმილით თანხმობის პროცედურას ცვლილებების დროული განხორციელების უზრუნველსაყოფად. ანალოგიურად, მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია (WTO) იყენებს დუმილით თანხმობის მიღების მექანიზმებს გადაწყვეტილების მიღების პროცესების გასამარტივებლად თავის შეთანხმებებში.⁴⁷

2.1.3. გამოწვევები და კრიტიკა

მიუხედავად მისი ეფექტურობისა, დუმილით თანხმობას ხშირად აკრიტიკებენ სახელმწიფოს მიერ აშკარად გამოუხატავი თანხმობის და სუვერენიტეტის პრინციპების პოტენციურად შელახვის საფუძველით. კრიტიკოსები ამტკიცებენ, რომ მეთოდის ტვირთი არასათანადოდ მძიმეა იმ სახელმწიფოებისთვის, რომლებსაც აქვთ შეზღუდული ადმინისტრაციული შესაძლებლობები. უფრო მეტიც, დუმილით თანხმობის სავალდებულო ბუნებამ შეიძლება გამოიწვიოს კონფლიქტები, როდესაც სახელმწიფოები უნებლიედ ვერ აპროტესტებენ შესწორებებს, რომლებიც ეწინააღმდეგება მათ ეროვნულ ინტერესებს.

მიუხედავად ზემოხსენებულისა, დუმილით თანხმობა წარმოადგენს საერთაშორისო სამართლის პრაგმატულ მიდგომას, რომელიც აბალანსებს ეფექტური გადაწყვეტილების მიღების აუცილებლობას სახელმწიფოს სუვერენიტეტის პატივისცემით. მიუხედავად იმისა, რომ გამოწვევები რჩება, მისი სავალდებულო ბუნება მტკიცედ არის გამყარებული საერთაშორისო სამართლის პრინციპებში და მას მხარს უჭერს საერთაშორისო სასამართლოთა პრეცედენტებიც. ვინაიდან გლობალური გამოწვევები კვლავ მოითხოვს კოლექტიურ ქმედებებს, დუმილით გამოხატული თანხმობა, სავარაუდოდ, დარჩება მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი საერთაშორისო თანამშრომლობის ხელშეწყობისთვის.

2.1.4. დუმილით თანხმობა IMO-ს კონვენციებში

საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია (IMO) მოწინავე პოზიციაზეა საზღვაო მართვის დინამიური და ტექნიკური პრობლემების გადასაჭრელად დუმილით თანხმობის პროცედურის დანერგვაში. წინამდებარე თავი იკვლევს IMO-ს

⁴⁶Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, United Nations, 1992, <<https://www.basel.int/The-Convention/Overview>>.

⁴⁷ World Trade Organization (WTO), Decision-Making in the WTO, WTO, <https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/decision_making_e.htm> [3.02.2025]. The WTO employs the tacit acceptance procedure in decision-making processes such as the Trade Policy Review Mechanism and certain amendments to agreements, where if no objection is made within a set timeframe, the decision is deemed accepted by all members.

კონვენციების დუმილით თანხმობის მიღების სავალდებულო ხასიათს, ფოკუსირებულია მის გამოყენებაზე, საკანონმდებლო ბაზაზე და მის ზემოქმედებაზე საზღვაო უსაფრთხოებასა და გარემოს დაცვაზე.

IMO-მ შემოიღო დუმილით თანხმობის პროცედურა იმ გამოწვევების გადასაჭრელად, რაც გამოწვეულია ტრადიციული ხელშეკრულების შესწორების პროცესების ნელი ტემპით. ეს მექანიზმი კოდიფიცირებულია IMO-ს რამდენიმე ძირითად კონვენციაში⁴⁸, მათ შორისაა საერთაშორისო

⁴⁸ 1. SOLAS (საერთაშორისო კონვენცია ზღვაზე სიცოცხლის უსაფრთხოების შესახებ, 1974 წ.)

მუხლი VIII(b)(vi)(2)(bb):

ამ მუხლს შემოაქვს კონვენციის დანართებში შეტანილი ცვლილებების დუმილით თანხმობის მიღების პროცედურა (I თავის გამოკლებით). მასში ნათქვამია, რომ საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტის (MSC) მიერ მიღებული შესწორება ძალაში შევა მითითებულ თარიღში, თუ გარკვეული პერიოდის განმავლობაში (ჩვეულებრივ, ორი ან ნაკლები წლის განმავლობაში) არ იქნება პროტესტი ხელშემკვრელი მთავრობების გარკვეული რაოდენობის მიერ.

2. MARPOL (გემებიდან დაბინძურების პრევენციის საერთაშორისო კონვენცია, 1973/78)

მუხლი 16(2)(f)(ii):

ეს მუხლი ასახავს MARPOL-ის დანართებში ცვლილებების შეტანის დუმილით თანხმობის მიღების პროცედურას. IMO-ს მიერ მიღებული ცვლილებები ძალაში შევა მითითებულ თარიღში, თუ წევრი სახელმწიფოების შეთანხმებული ნაწილი არ წამოაყენებს წინააღმდეგობას განსაზღვრულ ვადაში.

3. STCW (საერთაშორისო კონვენცია მეზღვაურთა წვრთნის, სერტიფიცირებისა და ვახტის გაწევის სტანდარტების შესახებ, 1978, შესწორებული)

მუხლი XII(1)(a):

ამ მუხლში მითითებულია STCW კონვენციის დანართში ცვლილებების შეტანის დუმილით თანხმობის მიღების პროცედურა. შესწორებები ძალაში შედის, თუ ხელშემკვრელი სახელმწიფოების გარკვეული რაოდენობა არ აცნობებს მათ წინააღმდეგობას დადგენილ ვადაში (ჩვეულებრივ, ორი წლის განმავლობაში).

4. ბალასტური წყლის მართვის კონვენცია (2004 წ.)

მუხლი 19(2):

ეს მუხლი აღწერს დანართებში ცვლილებების შეტანის დუმილით თანხმობის მიღების პროცედურის გამოყენებას. იგი მიჰყვება სტანდარტულ პროცესს, როდესაც შესწორებები ძალაში შედის განსაზღვრული პერიოდის შემდეგ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც წინააღმდეგი არ არის ხელშემკვრელი სახელმწიფოების გარკვეული პროცენტი.

5. საერთაშორისო კონვენცია დატვირთვის ხაზების შესახებ (LL, 1966, შესწორებული)

მუხლი 29(8):

ეს მუხლი ადგენს დატვირთვის ხაზების კონვენციის დანართებში შესწორებების დუმილით თანხმობის მიღების მექანიზმს, რაც უზრუნველყოფს მათ ძალაში შესვლას, თუ ხელშემკვრელი მთავრობების განსაზღვრული რაოდენობა არ წამოაყენებს პროტესტს დადგენილ პერიოდში.

6. დაბინძურების საწინააღმდეგო სისტემების კონვენცია (AFS, 2001 წ.)

მუხლი 16(2):

დუმილით თანხმობის მიღება ვრცელდება ამ კონვენციის ცვლილებებზე. დანართებში ცვლილებები მიიღება და ძალაში შედის, თუ სახელმწიფოთა განსაზღვრული რაოდენობა დადგენილ ვადაში არ გააპროტესტებს.

7. გემების ბალასტური წყლისა და დანალექების კონტროლისა და მართვის საერთაშორისო კონვენცია (BWM, 2004 წ.)

მუხლი 19(2):

კონვენცია ზღვაზე სიცოცხლის უსაფრთხოების შესახებ (SOLAS), გემებიდან დაბინძურების პრევენციის საერთაშორისო კონვენცია (MARPOL) და საერთაშორისო კონვენცია მეზღვაურთა წვრთნის, სერტიფიცირებისა და ვახტის გაწევის შესახებ (STCW).

SOLAS

დუმილით თანხმობის პროცედურა პირველად დაინერგა SOLAS-ის 1960 წლის ვერსიაში და შემდგომში დაიხვეწა 1974 წლის გადამუშავებულ ტექსტში. I თავის მე-4 რეგულაცია ადგენს, რომ საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტის (MSC) მიერ მიღებული შესწორებები ავტომატურად შედის ძალაში, თუ დადგენილ ვადაში ხელშემკვრელი მხარეების გარკვეული რაოდენობა არ წამოაყენებს წინააღმდეგობას. ამან საშუალება მისცა SOLAS-ს სწრაფად განვითარებულიყო, გამკლავებოდა საზღვაო უსაფრთხოების პრობლემებს, როგორცაა ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვა, სიცოცხლის გადარჩენის მოწყობილობები და ელექტრონული სანავიგაციო სისტემები.

MARPOL

MARPOL იყენებს დუმილით თანხმობის პროცედურას მის ტექნიკურ დანართებში შესწორებების შესატანად. აღნიშნული პროცედურა საშუალებას იძლევა ზღვის გარემოს დაბინძურებასთან დაკავშირებულ ინციდენტებზე სწრაფი რეაგირება განხორციელდეს და ტექნოლოგიურ მიღწევები დროულად იქნეს ასახული კონვენციის საოპერაციო ტექსტში. მაგალითად, VI დანართის⁴⁹ მიხედვით საზღვაო საწვავისთვის გოგირდის შემცველობის უფრო მკაცრი ლიმიტების მიღება მიღწეული იქნა დუმილით თანხმობის პროცედურით, რაც უზრუნველყოფს ახალი სტანდარტების დროულ დამკვიდრებას გარემოზე ზიანის შესამცირებლად.

ეს მუხლი განსაზღვრავს, რომ დანართებში შეტანილი ცვლილებები მიჰყვება დუმილით თანხმობის პროცედურას, თუ ხელშემკვრელ მხარეთა გარკვეული პროცენტი არ წარადგენს პროტესტს.

⁴⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), International Maritime Organization (IMO) 1983, <[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)>. MARPOL-ს გააჩნია ტექნიკური ხასიათის 6 დანართი.

- **Annex I** – Prevention of pollution by oil (entered into force in 1983)
- **Annex II** – Control of pollution by noxious liquid substances in bulk (1983)
- **Annex III** – Prevention of pollution by harmful substances in packaged form (1992)
- **Annex IV** – Prevention of pollution by sewage from ships (2003)
- **Annex V** – Prevention of pollution by garbage from ships (1988)
- **Annex VI** – Prevention of air pollution from ships (2005)

STCW

STCW კონვენცია აერთიანებს დუმილით თანხმობის პროცედურას მეზღვაურთა წვრთნისა და სერტიფიცირების მოთხოვნების განახლებისთვის, გემების ტექნოლოგიების წინსვლისა და ინდუსტრიული პრაქტიკის ცვლილებების საპასუხოდ. 2010 წლის მანილას შესწორებებმა,⁵⁰ რომელიც მიღებულ იქნა დუმილით თანხმობის პროცედურით, შემოიღო ახალი მოთხოვნები მეზღვაურის კომპეტენციის, დასვენების საათებისა და უსაფრთხოების წვრთნების შესახებ.

2.1.5. სამართლებრივი საფუძველი

IMO-ს კონვენციებში დუმილით თანხმობის სავალდებულო ბუნება გამომდინარეობს თავად კონვენციებით დადგენილი სამართლებრივი ჩარჩოდან. თითოეული კონვენცია ასახავს პროცედურულ წესებს ცვლილებების მიღებისა და განხორციელებისთვის, რაც უზრუნველყოფს, რომ ხელშემკვრელ მხარეებს მიეცეს საკმარისი გაფრთხილება და წინააღმდეგობის გაწევის შესაძლებლობა. IMO-ს ასამბლეა და მისი დამხმარე ორგანოები, როგორიცაა საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტი (MSC) და საზღვაო გარემოს დაცვის კომიტეტი (MEPC), თამაშობენ ცენტრალურ როლს ამ პროცესში.

დუმილით თანხმობის მიღების ლეგიტიმურობას კიდევ უფრო აძლიერებს VCLT-ის 26-ე მუხლში განმტკიცებული pacta sunt servanda პრინციპი, რომელიც ავალდებულებს სახელმწიფოებს შეასრულონ თავიანთი ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებები. IMO-ს კონვენციის პროცედურულ წესებზე თანხმობით, სახელმწიფოები ირიბად აღიარებენ შესწორებების

⁵⁰ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), International Maritime Organization (IMO) 1984, with significant amendments, including the Manila Amendments of 2010, which entered into force on January 1, 2012, <<https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx>>. STCW

კონვენცია სტრუქტურირებულია შემდეგნაირად:

- მთავარი კონვენცია - ადგენს ზოგად ვალდებულებებს მხარეებისთვის, მოთხოვნებს სერტიფიცირებისა და წვრთნის შესახებ და განსაზღვრავს მეზღვაურის მიერ კომპეტენციის მიღწევის პრინციპებს.
- STCW კოდექსი რომელიც შედგება:
 - ნაწილი A – კომპეტენციის, სერტიფიცირებისა და ვახტის გაწევის სავალდებულო სტანდარტები.
 - ნაწილი B – რეკომენდირებული სახელმძღვანელო კონვენციის დანერგვის მხარდასაჭერად. 2010 წლის მანილას ცვლილებებმა შემოიღო ძირითადი განახლებები, მათ შორის კომპეტენციის ახალი სტანდარტები, წვრთნები უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ საკითხებზე, დასვენების საათების შესწორებული მოთხოვნები და წვრთნისა და შეფასების თანამედროვე ტექნოლოგიების დებულებები.

სავალდებულო ხასიათს, რომლებიც მიღებულია დუმილით თანხმობის მიღების გზით.

2.1.6. პროცედურის გავლენა და ეფექტურობა

დუმილით თანხმობის პროცედურამ მნიშვნელოვნად გააძლიერა IMO-ს უნარი, უპასუხოს საზღვაო სექტორში წარმოქმნილ გამოწვევებს. პროცედურამ ხელი შეუწყო ზომების დროულ მიღებას გემების უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად, დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად და მეზღვაურთა წვრთნის გასაუმჯობესებლად. ეს ეფექტურობა განსაკუთრებით გადამწყვეტი იყო გადაუდებელი საკითხების გადასაჭრელად, როგორცაა MARPOL-ის ფარგლებში ერთკორპუსიანი ტანკერების ეტაპობრივი გაუქმება და VI დანართის დანერგვის ხელშეწყობა.

2.1.7. კრიტიკა

მიუხედავად იმისა, რომ დუმილით თანხმობის პროცედურა ეფექტური აღმოჩნდა, ის არ არის კრიტიკისგან სრულად დაცული. ზოგიერთმა სახელმწიფომ გამოთქვა შეშფოთება შესწორებების პროცესში გამჭვირვალობისა და ინკლუზიურობის არარსებობის გამო. გარდა ამისა, ცვლილებების ავტომატურმა სავალდებულო ბუნებამ შეიძლება არაპროპორციული ტვირთი აჰკიდოს განვითარებად ქვეყნებს, რომლებსაც შესაძლოა არ ჰქონდეთ რესურსები ახალი მოთხოვნების დროულად განსახორციელებლად.

2.1.8. სახელმწიფოთა პრაქტიკა და გამოცდილება IMO-ს ხელშეკრულებებში დუმილით თანხმობის პროცედურასთან დაკავშირებით

წინამდებარე თავში განხილულია დუმილით თანხმობის პროცედურის ეფექტი სახელმწიფო დონეზე, მისი დინამიკა და წარმოდგენილია მიმოხილვა, თუ როგორ ურთიერთქმედებენ სახელმწიფოები ამ მექანიზმთან მიმართებაში. ასევე, განხილულია შემთხვევები, როდესაც ცალკეულმა სახელმწიფოებმა გამოხატეს პროტესტი ხსენებული პროცედურით მიღებული ცვლილებების მიმართ და როგორ იმოქმედა ასეთმა უთანხმოებამ პროცესის პრაქტიკულ შედეგებზე.

2.1.8.1. სახელმწიფო პრაქტიკა დუმილით თანხმობის პროცედურასთან დაკავშირებით

მას შემდეგ, რაც IMO-ს ხელშეკრულებებში დუმილით თანხმობის პროცედურა დაინერგა, წევრი სახელმწიფოების უმრავლესობამ თავისი მარეგულირებელი ჩარჩოები შესაბამისობაში მოიყვანა ამ მექანიზმთან. სახელმწიფოები, ზოგადად, მხარს უჭერენ დუმილით მიღებას, რადგან ის უზრუნველყოფს

ცვლილებების დროულ და ეფექტურ დანერგვას, რაც კრიტიკულია სწრაფად ცვალებადი საზღვაო გამოწვევების გადასაჭრელად.

ზოგადი ტენდენციები

1. **მხარდამჭერი პრაქტიკა:** IMO-ს წევრი სახელმწიფოების უმეტესობამ, მათ შორის ისეთმა მსხვილმა საზღვაო ქვეყნებმა, როგორიცაა საბერძნეთი, იაპონია და გაერთიანებული სამეფო, აქტიურად მიიღეს დუმილით თანხმობის მიღების მექანიზმი, რათა შეინარჩუნონ საერთაშორისო სტანდარტები გემთა უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის მიმართულებით. ეს ქვეყნები ხშირად მონაწილეობენ IMO-ს კომიტეტებში ცვლილებების განხილვის პროცესში და მუშაობენ მათ ეროვნულ დონეზე განსახორციელებლად.
2. **ადმინისტრაციული პროცედურების ადაპტაცია:** ბევრმა სახელმწიფომ შეიმუშავა ადმინისტრაციული მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს IMO-ს ცვლილებების დროულ იმპლემენტაციას. ეს მექანიზმები, როგორც წესი, მოიცავს საზღვაო ადმინისტრაციების, ინდუსტრიის წარმომადგენლებისა და საკანონმდებლო ორგანოების თანამშრომლობას, რათა ახალი მოთხოვნები დროულად ინტეგრირდეს ეროვნულ კანონმდებლობასა და რეგულაციებში.
3. **გამოწვევები:** განვითარებადი ქვეყნები (მათ შორისაა საქართველო), მიუხედავად მათი ზოგადი მხარდაჭერისა, ხშირად აწყდებიან სირთულეებს ცვლილებების დანერგვაში ადმინისტრაციული და ფინანსური რესურსების შეზღუდულობის გამო. IMO ამ პრობლემას ტექნიკური დახმარებისა და შესაძლებლობების განვითარების პროგრამების საშუალებით პასუხობს.⁵¹

2.1.8.2. სახელმწიფოთა პროტესტი დუმილით თანხმობის პროცედურით მიღებულ ცვლილებებზე

მიუხედავად იმისა, რომ დუმილით თანხმობის პროცედურა, ზოგადად, წარმატებულია, არსებობს შემთხვევები, როდესაც ცალკეულმა სახელმწიფოებმა გარკვეული ცვლილებები არ მიიღეს და მათი განხორციელება არ დაიწყეს. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მაგალითი

⁵¹Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP), International Maritime Organization (IMO) <<https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/ITCP.aspx>> [3.02.2025]. ინტეგრირებული ტექნიკური თანამშრომლობის პროგრამა (ITCP) არის IMO-ს ინიციატივა, რომელიც მიზნად ისახავს დაეხმაროს განვითარებად ქვეყნებს IMO-ს ინსტრუმენტების ეფექტურად დანერგვის შესაძლებლობების გაძლიერებაში. იგი ყურადღებას ამახვილებს საზღვაო უსაფრთხოებაზე, უშიშროებაზე, გარემოს დაცვასა და საერთაშორისო საზღვაო მიმოსვლის ხელშეწყობაზე ტრენინგების, სემინარების, საკონსულტაციო სერვისების და ინსტიტუციური მხარდაჭერის საშუალებით.

უკავშირდება ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და MARPOL-ის მე-6 დანართში შეტანილ გარკვეულ ცვლილებებს.

2008 წელს, IMO-მ მიიღო ცვლილებები MARPOL-ის VI დანართში, რომლის საფუძველზეც დაწესდა საზღვაო საწვავში გოგირდის შემცველობის უფრო მკაცრი შეზღუდვები⁵². მიუხედავად იმისა, რომ ცვლილებები ფართოდ იქნა მხარდაჭერილი და ძალაში შევიდა დუმილოთ თანხმობის პროცედურის მეშვეობით, შეერთებულმა შტატებმა თავდაპირველად გამოთქვა შემფოთება ახალი მოთხოვნების გარკვეულ ტექნიკურ და ეკონომიკურ შედეგებთან დაკავშირებით. მიუხედავად იმისა, რომ შეერთებულმა შტატებმა საბოლოოდ შეასრულა ცვლილებები, შეფერხებამ ხაზი გაუსვა იმ გამოწვევებს, რომელთა წინაშეც შეიძლება აღმოჩნდნენ სახელმწიფოები შიდა პოლიტიკის საერთაშორისოდ შეთანხმებულ სტანდარტებთან ურთიერთობისას.

2.1.8.3. თურქეთი და ლონდონის 2004 წლის 13 თებერვლის საერთაშორისო კონვენცია „გემების ბალასტური წყლის და დანალექების კონტროლისა და მართვის შესახებ“.

სახელმწიფოს მაგალითი, რომელმაც აირჩია არ დაემორჩილოს კონკრეტულ მიღებულ შესწორებას, არის თურქეთის პოზიცია ბალასტური წყლის მართვის კონვენციაზე (BWMC). მიუხედავად იმისა, რომ თურქეთი არის კონვენციის მხარე, მან არ განახორციელა გარკვეული ცვლილებები, რომლებიც დაკავშირებულია შესაბამისობის ვადებთან. შედეგად, ეს ცვლილებები არ გახდა სავალდებულო თურქეთისთვის, რაც ხაზს უსვამს იმ პროცედურულ მოქნილობას, რომელსაც გვთავაზობს დუმილით თანხმობის მიღების მექანიზმი.⁵³

2.1.9. განვითარებადი სახელმწიფოების წინაშე მდგარი გამოწვევები

განვითარებადი ქვეყნები ხშირად იზღუდებიან ადმინისტრაციული, ფინანსური და ტექნიკური რესურსებით, როდესაც ნერგავენ ცვლილებებს,

⁵²Amendments to MARPOL Annex VI, International Maritime Organization (IMO) 2010, Resolution MEPC.176(58), <<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Air-Pollution.aspx>>. 2008 წელს IMO-მ მიიღო ცვლილებები MARPOL-ის VI დანართში, რომელიც შემოიღო საზღვაო საწვავში გოგირდის შემცველობის უფრო მკაცრი შეზღუდვები.

⁵³ კერძოდ, თურქეთმა განსაზღვრა, რომ კონვენციის განმარტებაში შემავალი ყველა გემი შეესაბამებოდეს D-2 სტანდარტს 2024 წლის 8 სექტემბრისთვის, კონტეინერებისა და საბორნე გემებისთვის ლაინერულ გადაზიდვებზე სამოქმედოდ შემოღება გახანგრძლივებულ იქნა 2024 წლის 20 ნოემბრამდე. იხ. NorthStandard, New Decisions by the Turkish Ministry of Transportation Regarding BWM Compliance of the Vessels, <<https://north-standard.com/insights-and-resources/resources/news/new-decisions-by-the-turkish-ministry-of-transportation-regarding-bwm-compliance-of-the-vessels>>, and American Club, Turkey – Ballast Water Management Compliance, available at <https://www.american-club.com/files/files/MA_092524_Turkey_Ballast_Water_Management.pdf>.

რომლებიც მიღებულია დუმილით თანხმობის მიღების პროცედურის ფარგლებში. მაგალითად, პატარა კუნძულოვანი განვითარებადი სახელმწიფოები (SIDS) და ზღვაზე გასასვლელის არ მქონე განვითარებადი ქვეყნები (LLDCs) ხშირად ასახელებენ სირთულეებს თავიანთი საკანონმდებლო ჩარჩოების განახლებაში და ტექნიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად.

IMO-ს ძალისხმევა, როგორიცაა ინტეგრირებული ტექნიკური თანამშრომლობის პროგრამა (ITCP), მნიშვნელოვანი იყო ამ ხარვეზების აღმოფხვრაში. მაგალითად, რეგიონული სემინარებისა და პირდაპირი კონსულტაციების მეშვეობით, IMO-მ მხარი დაუჭირა წყნარი ოკეანის კუნძულოვან სახელმწიფოებს, როგორებიცაა ფიჯი და ვანუატუ MARPOL-ისა და STCW ცვლილებების განხორციელებაში, რამაც მათ საშუალება მისცა შესატყვისებოდნენ საერთაშორისო სტანდარტებს შეზღუდული რესურსების მიუხედავად.⁵⁴

2.1.10. ინდოეთის თავდაპირველი დათქმები BWM კონვენციის ცვლილებებზე

ინდოეთის გამოცდილება ბალასტური წყლის მართვის კონვენციასთან (BWMC) გვიჩვენებს დაბალანსებულ პასუხს დუმილით თანხმობის პროცედურით მიღებულ ცვლილებებზე. მიუხედავად იმისა, რომ ინდოეთმა მოახდინა BWMC-ის რატიფიცირება და მხარი დაუჭირა მის ძირითად მიზნებს, მან გამოთქვა შემფოთება ტექნიკური მიზანშეწონილობისა და გარკვეული შესაბამისობის ზომების ეკონომიკურ შედეგებთან დაკავშირებით, რომლებიც შემოღებული იყო ცვლილებების ფარგლებში. ინდოეთი ჩაერთო ვრცელ კონსულტაციებში IMO-სთან და ცდილობდა მიეღწია ვალდებულების დანერგვის უფრო მეტ დროში გაწერას. ინდოეთის მაგალითმა აჩვენა, თუ როგორ შეუძლიათ სახელმწიფოებს აწარმოონ მოლაპარაკება დუმილით თანხმობის პროცედურის ფარგლებში.⁵⁵

⁵⁴ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) ინტეგრირებული ტექნიკური თანამშრომლობის პროგრამა (ITCP) ხელს უწყობს განვითარებად ქვეყნებს, მათ შორის მცირე კუნძულოვან განვითარებადი სახელმწიფოებს (SIDS), როგორიცაა ფიჯი და ვანუატუ, IMO ინსტრუმენტების განხორციელებაში, როგორიცაა MARPOL და STCW კონვენცია. რეგიონული ვორქშოპებისა და პირდაპირი კონსულტაციების საშუალებით, IMO-მ მხარი დაუჭირა ამ ქვეყნებს საერთაშორისო საზღვაო სტანდარტებთან შესაბამისობის მღწევაში, შეზღუდული რესურსების მიუხედავად. იხ. Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP), IMO <<https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/ITCP.aspx>>.

⁵⁵ იხ. Directorate General of Shipping (DGS) Circular No. 32 of 2020, <<https://www.irclass.org/technical-circulars/dgs-circular-no-32-of-2020-reg-ballast-water-convention>>.

2.1.11. ცვლილების დანერგვაზე უარის თქმის მაგალითი: რუსეთი და პოლარული კოდექსის ცვლილებები

რუსეთის მიდგომა MARPOL-ის ცვლილებებთან დაკავშირებით პოლარულ კოდექსში კიდევ ერთ თვალსაჩინო შემთხვევას გვთავაზობს პროცედურის გასაანალიზებლად. მიუხედავად იმისა, რომ რუსეთი მხარს უჭერს პოლარული კოდექსის უმთავრეს მიზნებს, მან გამოთქვა დათქმა გარკვეული დებულებების მიმართ, რომლებიც გავლენას ახდენენ მის არქტიკულ გადაზიდვებზე. კერძოდ, რუსეთმა, ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური მოსაზრებებით, დროში დააყოვნა ცვლილებების დანერგვა, რომელიც ეკოლოგიურ რეგულაციას ეხება. ეს მაგალითი ხაზს უსვამს ურთიერთკავშირის გლობალურ საზღვაო მმართველობასა და ეროვნულ ინტერესებს შორის.⁵⁶

რუსეთის პოზიცია ხსენებულ ცვლილებებთან დაკავშირებით არის ეროვნული ინტერესებიდან გამომდინარე შერჩევითი განუხორციელებლობის მაგალითი. მიუხედავად იმისა, რომ რუსეთმა მოახდინა პოლარული კოდექსის რატიფიცირება და მხარს უჭერს მის ძირითად გარემოსდაცვით მიზნებს, მან გამოხატა დათქმა კონკრეტულ დებულებებთან დაკავშირებით, რომლებიც აწესებს მკაცრ გარემოსდაცვით რეგულაციებს არქტიკის რეგიონში. კერძოდ, რუსეთმა გადადო პოლარული წყლების გარემოს დაცვის გაძლიერებისკენ მიმართული ცვლილებების განხორციელება, როგორც ეკონომიკური, ასევე გეოპოლიტიკური მოსაზრებებით. ეს დებულებები შეზღუდავდა გარკვეული ტიპის საწვავის გამოყენებას, რამდენადაც შემოღებულ იქნა უფრო მკაცრი მოთხოვნები არქტიკის წყლებში მომუშავე გემებზე დაბინძურების კონტროლის ღონისძიებებისთვის. რუსეთის უთანხმოება ამ ცვლილებების სრულად განხორციელებაზე მეტყველებს გლობალურ საზღვაო მარეგულირებელ ჩარჩოებსა და სახელმწიფოთა სუვერენულ ინტერესებს შორის არსებულ დაპირისპირებაზე, განსაკუთრებით იმ სახელმწიფოების, რომლებსაც აქვთ ვრცელი საზღვაო ზონები, სადაც ადგილობრივმა ეკონომიკურმა და სტრატეგიულმა ფაქტორებმა შეიძლება დაჯახნოს საერთაშორისო კონვენციების უფრო ფართო მიზნები.

⁵⁶ რუსეთის მიდგომა ხაზს უსვამს კომპლექსურ ურთიერთობას გლობალურ საზღვაო მმართველობასა და სუვერენულ სახელმწიფო ინტერესებს შორის. იხ. IMEMO, Polar Code and Russia's National Interests, available at <<https://www.imemo.ru/files/File/en/Articles/2020/PolarCode-Todorov2020.pdf>>.

თავი 3: საქართველოს კანონი საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესახებ და საქართველოსთვის საერთაშორისო ხელშეკრულების სავალდებულოდ აღიარების სამართლებრივი ბუნება

საერთაშორისო ხელშეკრულებების საქართველოსთვის სავალდებულო აღიარების პროცესი რეგულირდება „საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესახებ“⁵⁷ საქართველოს კანონით, რომელიც ასახავს ხელშეკრულების მოლაპარაკების, ხელმოწერის, რატიფიკაციისა და განხორციელების პროცედურებსა და მოთხოვნებს. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს საკანონმდებლო ბაზა უზრუნველყოფს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისადმი სტრუქტურირებულ მიდგომას, თანამედროვე პრაქტიკის ინტეგრაცია, როგორცაა დუმილით თანხმობის მიღება, იწვევს გარკვეულ შეშფოთებას ეფექტურობის, გამჭვირვალობისა და სუვერენიტეტის დაბალანსების შესახებ. წინამდებარე თავი იკვლევს ხსენებულ საკანონმდებლო ჩარჩოს და კრიტიკულად აფასებს დუმილით თანხმობის შედეგებს საქართველოს ხელშეკრულებების დადების პროცესში.

„საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესახებ“ საქართველოს კანონი მიღებულია იმისთვის, რომ უზრუნველყოს საქართველოს საერთაშორისო სამართალში ჩართულობის სამართლებრივი საფუძველი. კანონი არეგულირებს საერთაშორისო ხელშეკრულებების მოლაპარაკებების, დადებისა და იმპლემენტაციის პროცესებს კონსტიტუციურ პრინციპებთან და სახელმწიფო სუვერენიტეტთან შესაბამისობის უზრუნველყოფას.

კანონის ძირითადი დებულებები მოიცავს:

ხელშეკრულებების განმარტება: საქართველოს მიერ უცხო სახელმწიფოსთან ან საერთაშორისო ორგანიზაციასთან წერილობითი ფორმით დადებული შეთანხმება, რომელიც რეგულირდება საერთაშორისო სამართლის ნორმებით, განურჩევლად იმისა, წარმოდგენილია იგი ერთი თუ რამდენიმე ერთმანეთთან დაკავშირებული დოკუმენტით და მიუხედავად მისი კონკრეტული სახელწოდებისა;

კომპეტენტური ორგანოები: საქართველოს მთავრობა და საქართველოს პარლამენტი მთავარ როლს ასრულებენ ხელშეკრულებების დადებასა და რატიფიკაციაში, ხოლო საგარეო საქმეთა სამინისტრო კოორდინაციას უწევს მოლაპარაკებებსა და პროცედურულ ასპექტებს.

⁵⁷ საქართველოს კანონი, „საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესახებ“ - პარლამენტის უწყებანი, 44, 11/11/1997

ხელშეკრულებების კლასიფიკაცია:

- ა) საქართველოს სახელით – სახელმწიფოთაშორისი ხელშეკრულება;
- ბ) საქართველოს მთავრობის სახელით – მთავრობათაშორისი ხელშეკრულება;
- გ) საქართველოს სამინისტროს, საქართველოს სახელმწიფო უსაფრთხოების სამსახურის ან საქართველოს პროკურატურის სახელით – უწყებათაშორისი ხასიათის საერთაშორისო ხელშეკრულება.

3.1. ხელშეკრულების სავალდებულოდ ქცევა

იმისათვის, რომ ხელშეკრულება გახდეს იურიდიულად სავალდებულო საქართველოსთვის, დადგენილია შემდეგი ნაბიჯები:

3.1.1. მოლაპარაკება და ხელმოწერა

საქართველოს უფლებამოსილი წარმომადგენლები აწარმოებენ მოლაპარაკებებს და ხელს აწერენ ხელშეკრულებას, რაც მიუთითებს მიერთების განზრახვაზე, შემდგომი პროცედურების მოლოდინში.

საქართველოს თანხმობა საერთაშორისო ხელშეკრულების სავალდებულოდ აღიარებაზე შეიძლება გამოიხატოს:

- ა) ხელშეკრულების ხელმოწერით;
- ბ) ხელშეკრულების შემადგენელი დოკუმენტების (ნოტების) გაცვლით;
- გ) ხელშეკრულების რატიფიცირებით;
- დ) ხელშეკრულების დამტკიცებით;
- ე) ხელშეკრულებასთან შეერთებით;
- ვ) ხელშეკრულებაზე თანხმობის ნებისმიერი სხვა ურთიერთშეთანხმებული საშუალების გამოყენებით.

საერთაშორისო ხელშეკრულების სავალდებულოდ აღიარებაზე თანხმობის შესახებ გადაწყვეტილებას იღებენ საქართველოს სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოები საქართველოს კონსტიტუციითა და ამ კანონით დადგენილი კომპეტენციის შესაბამისად.

3.1.2. გამოქვეყნება და განხორციელება

რატიფიცირების შემდეგ ხელშეკრულებები ქვეყნდება საკანონმდებლო მაცნეში და საქართველოს მონისტური სამართლებრივი მიდგომით ავტომატურად იძენს კანონის ძალას.

3.2. საქართველოს გამოცდილება IMO-ს კონვენციებთან მიმართებაში

საქართველომ, როგორც საზღვაო ქვეყანამ და საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) ძირითადი ხელშეკრულებების მხარემ, აჩვენა ერთგულება საერთაშორისო საზღვაო სტანდარტების მიმართ. წინამდებარე თავი იკვლევს საქართველოს გამოცდილებას IMO-ს ხელშეკრულებებთან მიმართებაში, დუმილით თანხმობის მექანიზმის პრაქტიკულ შედეგებს და პოტენციურ გამოწვევებს ქვეყნის მომავალი ჩართულობის შესახებ გლობალურ საზღვაო მმართველობაში.

3.2.1. საქართველოს ჩართულობა IMO-ს ხელშეკრულებებში

1993 წელს, IMO-ში საქართველოს გაწევრიანების შემდეგ, ქვეყანამ მოახდინა თითქმის ყველა მნიშვნელოვანი კონვენციის რატიფიცირება, მათ შორის SOLAS, MARPOL და STCW. ამ ხელშეკრულებებმა გადამწყვეტი როლი ითამაშეს საქართველოს საზღვაო პრაქტიკის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობიდან უზრუნველყოფაში. საქართველოს საზღვაო ადმინისტრაციამ მიაღწია წარმატებებს IMO-ს მოთხოვნების შესრულებაში, განსაკუთრებით უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის კუთხით შესაბამისობის შესანარჩუნებლად და მისი, როგორც პასუხისმგებელი საზღვაო სახელმწიფოს რეპუტაციის გასაძლიერებლად.

საქართველოს მიდგომა ხელშეკრულებების დადების მიმართ წინამდებარე თავში უკვე აღვწერეთ, თუმცა მოკლე შეჯამების თვალსაზრისით, შეგვიძლია კვლავ განვაცხადოთ, რომ პროცესი მოითხოვს:

- **პარლამენტის მიერ დამტკიცებას:** IMO-ს ძირითადი კონვენციები და ცვლილებები ექვემდებარება პარლამენტის რატიფიკაციას საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესახებ საქართველოს კანონის შესაბამისად.
- **გაფართოებულ ვადებს:** ტრადიციული საკანონმდებლო პროცესი ხშირად აჭიანურებს IMO-ს ხელშეკრულების ცვლილებების მიღებას, რადგან ის მოითხოვს დეტალურ შეფასებას და საჯარო განხილვას.
- **შეზღუდულ ადმინისტრაციულ რესურსებს:** ხელშეკრულების იმპლემენტაციის დაჩქარების შესაძლებლობას კიდევ უფრო აფერხებს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის დარგში არსებული შეზღუდული რესურსები.

3.2.2. საქართველოს საზღვაო კოდექსის 27-ე მუხლის მნიშვნელობა

ძირითადი სამართლებრივი დებულება, რომელიც აყალიბებს საქართველოს საზღვაო მმართველობის საფუძვლებს, წარმოდგენილია საქართველოს საზღვაო კოდექსის 27-ე მუხლში, რომელიც ითვალისწინებს საერთაშორისო

საზღვაო რეგულაციების გამოყენების ჩარჩოს. მიუხედავად იმისა, რომ 1-ელ ნაწილში ნათქვამია, რომ საზღვაო ნავიგაციასთან დაკავშირებული სამოქალაქო, ადმინისტრაციული და სხვა ურთიერთობები რეგულირდება საქართველოს კანონებითა და საკანონმდებლო ზოგადი პრინციპებით, მე-2 ნაწილი თამაშობს გადამწყვეტ როლს იმით, რომ ცალსახად აღიარებს IMO-ს რეზოლუციებს, როგორც საზღვაო ტრანსპორტის დარგის მარეგულირებელ ჩარჩოს.

27(2) მუხლის მნიშვნელობა მდგომარეობს შემდეგ ასპექტებში:

- **IMO-ს რეზოლუციების პირდაპირი გამოყენების შესაძლებლობა:** ხელშეკრულებების რატიფიკაციებისგან განსხვავებით, რომლებიც საჭიროებენ საპარლამენტო პროცესს, IMO-ს ასამბლეისა და მისი ძირითადი ორგანოების რეზოლუციები ავტომატურად აღიარებულია მარეგულირებელ წყაროდ, რაც უზრუნველყოფს მოქნილობის დონეს საერთაშორისო სტანდარტების დანერგვისას.
- **შესაბამისობის სამართლებრივი საფუძველი:** ეს დებულება უზრუნველყოფს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის დარგის ოპერაციების შესაბამისობას გლობალურად მიღებულ წესებთან, თითოეული რეზოლუციისთვის ცალკე საკანონმდებლო ქმედებების საჭიროების გარეშე. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია IMO-ს მუდმივად განვითარებად რეგულაციებთან შესაბამისობის შესანარჩუნებლად.
- **საზღვაო უსაფრთხოებისა და გარემოსდაცვითი სტანდარტების მხარდაჭერა:** IMO-ს რეზოლუციების უშუალო ინკორპორირებით, საქართველო აძლიერებს უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის ზომების დაცვის უნარს, მინიმუმამდე დაიყვანოს მარეგულირებელი ხარვეზები, რომლებიც შეიძლება წარმოიშვას დაგვიანებული ეროვნული კანონმდებლობისგან.
- **საერთაშორისო ვალდებულებების განმტკიცება:** IMO-ს რეზოლუციების, როგორც მმართველი წყაროს აღიარება ცხადყოფს საქართველოს ერთგულებას საერთაშორისო საზღვაო მმართველობისადმი, რაც აძლიერებს მის, როგორც პასუხისმგებელი საზღვაო სახელმწიფოს სანდოობას.

მსგავსი მიდგომა ასახვას პოულობს საქართველოს სხვა საკანონმდებლო აქტებშიც. მაგალითად, „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგების და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-3 მუხლის მე-5 პუნქტი ავალდებულებს ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (IFRS) პირდაპირ გამოყენებას ცალკეული თარგმანის ან რატიფიკაციის პროცესის გარეშე. ეს დისციპლინათა შორისი მაგალითი ხაზს უსვამს საერთაშორისოდ აღიარებული რეგულაციების უშუალოდ გამოყენების ეფექტურობას, ამცირებს ადმინისტრაციულ ტვირთს და უზრუნველყოფს

გლობალურ სტანდარტებთან შესაბამისობას. მსგავსი მიდგომა საზღვაო სამართალში - დუმილით თანხმობის მიღების ინტეგრირება 27(2) მუხლით გათვალისწინებულ მოქნილობასთან - შეიძლება კიდევ უფრო გააძლიეროს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის დარგის რეგულირების ეფექტურობა.

საქართველოს საკანონმდებლო ჩარჩოში დუმილით თანხმობის მიღების მექანიზმის არარსებობა გამოწვევებს უქმნის IMO-ს ხელშეკრულების ცვლილებების დროულ მიღებას, რაც გავლენას მოახდენს მარეგულირებელ მოწესრიგებაზე, გადაზიდვის კონკურენტუნარიანობაზე და საერთაშორისო რეპუტაციაზე. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს საზღვაო კოდექსის 27(2) მუხლი წარმოადგენს მნიშვნელოვან სამართლებრივ საფუძველს IMO-ს რეზოლუციების გამოსაყენებლად, საჭიროა დამატებითი სამართლებრივი რეფორმები ხელშეკრულების ცვლილებების მიღების გამარტივებისთვის. 27(2) მუხლით შემოთავაზებული მოქნილობის გამოყენებით, დუმილით თანხმობით მიღების მექანიზმის ინტეგრირებით, საქართველოს შეუძლია გააძლიეროს თავისი მარეგულირებელი ეფექტურობა, გააძლიეროს თავისი როლი გლობალურ საზღვაო მმართველობაში და შეინარჩუნოს თავისი პოზიცია, როგორც პასუხისმგებელი საზღვაო ქვეყანა.

Lex Specialis derogat legi generali პრინციპი წარმოადგენს ფუნდამენტურ წესს საერთაშორისო და შიდა სამართლებრივ სისტემებში, რომელიც უზრუნველყოფს სპეციალიზებული სამართლებრივი ჩარჩოების უპირატესობას უფრო ზოგად კანონებზე კანონთა შორის კონფლიქტების წარმოშობისას. საქართველოში ეს პრინციპი გადამწყვეტ როლს ასრულებს საერთაშორისო სტანდარტების დანერგვაში. კონკრეტული კანონების *lex specialis*-ად აღიარებით, საქართველო აძლიერებს რეგულირების ეფექტურობას და თან მიჰყვება განვითარებად საერთაშორისო ნორმებს.

საქართველო, როგორც განვითარებადი საზღვაო ქვეყანა, უნიკალური გამოწვევების წინაშე დგას IMO-ს კონვენციების დუმილით თანხმობის პროცედურის მეშვეობით მიღებისა და დანერგვისას. ქვეყნის შეზღუდული ადმინისტრაციული და ტექნიკური რესურსები ქმნის მნიშვნელოვან დაბრკოლებებს IMO-ს მიერ შემოტანილი ხშირი ცვლილებების დამუშავებაში, აღსრულებაში და შესაბამისობაში. ეს შეზღუდვები ართულებს სრულყოფილად ჩართვას მარეგულირებელი შესაბამისობის კომპლექსურ მექანიზმებში, რომლებიც მოითხოვს საერთაშორისო საზღვაო ნორმების მუდმივ მონიტორინგს, ინტერპრეტაციას და გამოყენებას. მაღალტექნოლოგიური კონვენციებისა და ცვლილებების ქართულად თარგმნა კიდევ უფრო ამძაფრებს ამ გამოწვევებს. მიუხედავად იმისა, რომ ასეთი თარგმანები შეიძლება ემსახურებოდეს აკადემიურ და თეორიულ მიზნებს,

ისინი ნაკლებად პრაქტიკულ მნიშვნელობას ატარებენ იმის გათვალისწინებით, რომ საზღვაო ინდუსტრიის უნივერსალური სამუშაო ენა არის ინგლისური. ქართულად თარგმნის შემდეგაც კი, შიდა სამართლებრივი ფორმალიზაციისთვის, ეს დოკუმენტები საბოლოოდ მოითხოვს ინგლისურ ენაზე ხელახლა თარგმნას საერთაშორისო საზღვაო ოპერაციებში მის გამოსაყენებლად, რაც გამოიწვევს არაეფექტურობას, ინტერპრეტაციაში პოტენციურ შეუსაბამობას და სახელმწიფო ბიუჯეტის არასაჭირო ფინანსურ დატვირთვას.

საქართველოს გააჩნია ღია გემების რეესტრი, რაც ნიშნავს, რომ მისი რეგისტრირებული გემების მნიშვნელოვანი ნაწილი უცხოური საკუთრებაა და იმართება საერთაშორისო რეგულაციების შესაბამისად, სადაც დომინანტური ენა ისევ და ისევ ინგლისურია. ეს კიდევ უფრო ამცირებს IMO-ს კონვენციების ტექნიკური დანართების სქელტანიანი ცვლილებების ქართულად თარგმნის აუცილებლობას, რადგან გემის მართვის მარეგულირებელი, ტექნიკური და ოპერატიული ასპექტები მოითხოვს პირდაპირ მითითებას ორიგინალ ინგლისურ ტექსტებზე. გარდა ამისა, ქართულ ენას აკლია სრულად განვითარებული საზღვაო და ტექნოლოგიური ლექსიკა, რომელსაც შეუძლია შეუფერხებლად ინტეგრირდეს საერთაშორისო სტანდარტებთან, რაც ართულებს ზუსტ თარგმნას და ზოგჯერ უზუსტობასაც კი იწვევს. დადგენილი საზღვაო ტერმინოლოგიური ჩარჩოს გარეშე, არსებობს მნიშვნელოვანი უსაფრთხოებისა და ოპერაციული სახელმძღვანელო მითითებების არასწორი ინტერპრეტაციის გაზრდილი რისკი, რამაც საბოლოო ჯამში შეიძლება გავლენა იქონიოს შესაბამისობაზე და აღსრულების სათანადო ძალისხმევაზე.

ამ შეზღუდვების გათვალისწინებით, საქართველომ უნდა მიიღოს უფრო პრაგმატული და სახელმწიფო პოლიტიკაზე ორიენტირებული მიდგომა IMO-ს კონვენციების ქართულ რეალობაში სრულყოფილი დანერგვისთვის. სრულმასშტაბიან თარგმანებში მწირი რესურსების ინვესტიციის ნაცვლად, აქცენტი უნდა გადაიტანოს მხოლოდ არსებითი დებულებების შერჩევით თარგმნაზე, რომლებიც პირდაპირ გავლენას ახდენს ეროვნულ სამართლებრივ აღსრულებაზე⁵⁸. ამავდროულად, ქვეყანამ პრიორიტეტი უნდა მიანიჭოს

⁵⁸ მაგალითისთვის, STCW კონვენციის დანერგვა ეროვნულ დონეზე ფასდება ორი ძირითადი მექანიზმით. პირველ რიგში, შესაბამისობა ფასდება დამოუკიდებელი თვითშეფასების მეშვეობით, როგორც ეს დადგენილია STCW კონვენციის I/7 რეგულაციით, რომელიც სთხოვს თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს პერიოდულად შეაფასოს წვრთნის, სერტიფიცირებისა და ხარისხის სტანდარტების სისტემების ეფექტურობა. თვითშეფასების ეს პროცესი უზრუნველყოფს ეროვნული საზღვაო ადმინისტრაციის შესაბამისობის შენარჩუნებას IMO-ს მიერ დადგენილ მინიმალურ კომპეტენციის და კვალიფიკაციის სტანდარტებთან. ამასთან,

შესაძლებლობების განვითარებას საზღვაო საზღვაო პროფესიონალების, მარეგულირებლებისა და იურიდიული ექსპერტების მომზადებით, რათა მათ განმარტონ და გამოიყენონ IMO-ს კონვენციები მათ ორიგინალურ ინგლისურ ვერსიებში, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში სამართალწარმოებაში ქართულ ენაზეც. ინსტიტუციური შესაძლებლობების გაძლიერება, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციებთან თანამშრომლობის გაღრმავება და მარეგულირებელი განახლებების ციფრული ინსტრუმენტების გამოყენება, როგორცაა IMO-ს ციფრული მექანიზმი კონვენციების ცვლილებების მონიტორინგისთვის, შეიძლება დაეხმაროს ცვლილებების დანერგვის პროცესში არსებული ხარვეზების გადალახვას.

აღნიშნული მექანიზმის ეფექტურობის საზომი მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტია ეროვნული კანონმდებლობა. კერძოდ, მეზღვაურთა განათლებისა და სერტიფიცირების კანონი, ასევე, საზღვაო განათლებისა და წვრთნების დარგში მოქმედი ჩარჩო დოკუმენტები, როგორც ოფიცირების, ასევე რიგითი მეზღვაურების მომზადების კუთხით.

აქვე, ქვეყნებისთვის, რომლებიც არიან ევროკავშირის ნაწილი ან ითხოვენ აღიარებას ევროკავშირის საზღვაო რეგულაციების შესაბამისად, STCW კონვენციასთან შესაბამისობის შემდგომი მონიტორინგი განისაზღვრება მეზღვაურთა წვრთნის მინიმალური დონის შესახებ დირექტივაში 2008/106/EC (Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast) (Text with EEA relevance)) იხ. <<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/106/oj/eng>>, (შესწორებული დირექტივით (EU) 2019/1159 Directive (EU) 2019/1159 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 amending Directive 2008/106/EC on the minimum level of training of seafarers and repealing Directive 2005/45/EC on the mutual recognition of seafarers' certificates issued by the Member States (Text with EEA relevance.) იხ. <<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1159/oj/eng>>). ეს დირექტივები ადგენს დამატებით მოთხოვნებს ევროკავშირის ფარგლებში მეზღვაურების წვრთნისა და სერტიფიცირებისთვის და ადგენს ზედამხედველობის ვალდებულებას ევროპის საზღვაო უსაფრთხოების სააგენტოს (EMSA) მიერ. EMSA ატარებს ეროვნული საზღვაო განათლების, სწავლებისა და სერტიფიცირების სისტემების აუდიტს და ინსპექტირებას, რათა უზრუნველყოს შესაბამისობა როგორც STCW კონვენციასთან, ასევე ევროკავშირის რეგულაციებთან.

გარდა ამისა, რეგულაცია (EC) No 1406/2002 (Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency (Text with EEA relevance) იხ. <<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2002/1406/oj/eng>>), EMSA-ს უფლებამოსილებას ანიჭებს განახორციელოს ევროკავშირის არაწევრი ქვეყნების დამოუკიდებელი შეფასებები, რომლებიც გამოხატავენ სურვილს მათი STCW სერტიფიცირების სისტემების ევროკავშირის კანონმდებლობის შესაბამისად მიიღონ აღიარება (მესამე მხარის აუდიტი). ეს შეფასებები განსაზღვრავს, აკმაყოფილებს თუ არა განმცხადებელ სახელმწიფოში მეზღვაურთა წვრთნისა და სერტიფიცირების სტანდარტები STCW კონვენციასა და ევროკავშირის დირექტივებში მითითებულ მინიმალური და კვავალენტურობის მოთხოვნებს.

ამრიგად, STCW კონვენციის ეროვნული განხორციელება ექვემდებარება შიდა თვითშეფასებას, როგორც ამას თავად კონვენცია ავალდებულებს, ასევე გარე ზედამხედველობას EMSA-ს შეფასებების მეშვეობით, რაც უზრუნველყოფს საერთაშორისო და ევროკავშირის საზღვაო უსაფრთხოებისა და სასწავლო სტანდარტების დაცვას.

ბიბლიოგრაფია:

1. საქართველოს კანონი, „საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესახებ“ - პარლამენტის უწყებანი, 44, 11/11/1997
2. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის რეზოლუციები (MEPC, MSC, ასამბლეის რეზოლუციები)
3. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) ძირითადი კონვენციები (SOLAS, MARPOL, STCW)
4. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, United Nations, 1992
5. Convention on the Law of the Sea, United Nations 10 December 1982
6. Vienna Convention on the Law of Treaties, United Nations, 1155 U.N.T.S. 331, 1980
7. Convntion on the High Seas, United Nations 1962
8. *Anderson, D., Nijhoff M.*, Modern Law of the Sea: Selected Essays. Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2008.
9. *Boisson, P.* Safety at Sea, Policies Regulations & International Law. Edition Bureau Veritas, Paris, 1999.
10. *Chircop, A.* 'The International Maritime Organization' in Rothwell D. R., Elferink A. G. O., K. N., Stephens T., The Oxford Handbook of the Law of the Sea.
11. *Churchill, R. and Lowe, A.* The Law of the Sea. Manchester University Press, 1999.
12. *Dr. Proelß, A.* Meeresschutz im Völker- und Europarecht: Das Beispiel des Nordostatlantiks. 2004.
13. *Feldt, L., Roell, P. Dr., and Thiele, R.* ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security: Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach, Issue No. 222.
14. *Kristiansen, S.* Maritime Transportation: Safety Management and Risk Analyses. Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford, 2005.
15. Meeting Report of the Expert Workshop on Flag State Responsibilities: Assessing Performance and Taking Action, 25-28 March 2008, Part 3.1, February 2009. Fisheries and Oceans Canada.
16. *Nanda, V. P. and Weissbrodt, D. S.* International Human Rights: Law, Policy, and Process. Thomson/West, 2005.
17. *Nordquist, M. H. et al. (eds.)* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – A Commentary, Volume III. Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, 1995.
18. *Özcayır, Z. O. Dr.* Flag State Implementation. Journal of International Maritime Law, Vol. 9, Issue 3, 2003.
19. *Posselt J.*, Umweltschutz in umschlossenen und halbumschlossenen Meeren, 1995
20. *Reeds, A. J.* Reeds Nautical Almanac 2023. Bloomsbury Publishing, 2023.

21. *Sohn, L. B. and Noyes, J. E.* Cases and Materials on the Law of the Sea. Transnational Publishers, New York, 2004.
22. *Tetley, W.* International Maritime and Admiralty Law. Yvon Blais, 2002.
23. Panama v. Guinea-Bissau, The M/V „Virginia G“ “[2014] ICGJ452, ITLOS.
24. Saint Vincent and Grenadines v. Guinea The M/V "Saiga" (No. 2) [1999]ICGJ 335, ITLOS
25. Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom v. Iceland), 1974 ICJ Reports 3, 1974.
26. North Sea Continental Shelf Cases (Germany v. Denmark; Germany v. Netherlands), 1969 ICJ Reports 3, 1969.

ინტერნეტ-რესურსები:

1. გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის საზღვაო სამართლის განყოფილება: <https://www.un.org/depts/los/>
2. მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის (WTO) ოფიციალური ვებსაიტი: <https://www.wto.org/>
3. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) ოფიციალური ვებსაიტი: <https://www.imo.org/>