

ნაოსნობის თავისუფლების უზრუნველყოფა ტერორიზმის მზარდი საფრთხეების ფონზე

ნინო ბეგალიშვილი

აბსტრაქტი

წინამდებარე სტატიაში მიმოხილულია ნაოსნობის თავისუფლების უზრუნველყოფა ტერორიზმის მზარდი საფრთხეების ფონზე. სტატიაში შესწავლილია სამართლებრივი მექანიზმები, რომლებიც მიმართულია საზღვაო ტერორიზმის წინააღმდეგ და განხილულია საერთაშორისო სამართლის ხარვეზები, რაც ხელს უშლის ზღვაზე ტერორიზმის საფრთხეების დროულად აღმოჩენასა და განეიტრალებას. ავტორის ხედვით, ადეკვატური სამართლებრივი ღონისძიებების შემუშავებისა და დანერგვის შემთხვევაში, შესაძლებელია ბალანსის შენარჩუნება ტერორისტული აქტების აღკვეთასა და ნაოსნობის თავისუფლების უზრუნველყოფას შორის.

შესავალი

დღეს ისე, როგორც არასდროს, ტერორისტული აქტების პრევენცია, იქნება ეს ხმელეთზე თუ ზღვაზე, არის ის გლობალური გამოწვევა, რომლის გადაწყვეტის გარეშეც შეუძლებელია საერთაშორისო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა. 2001 წლის 11 სექტემბრის ტრაგიკული მოვლენების შემდეგ ცხადი გახდა, რომ ტერორისტული აქტის განხორციელებისას ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალება შეიძლება მასობრივი განადგურების იარაღად იქცეს. ტვირთების კონტეინერული გადაზიდვის პირობებში შემცირებული გამჭვირვალობის შედეგად მნიშვნელოვნად გაიზარდა ტერორისტული დარტყმების რისკი ნაოსნობაზე. ვინაიდან მსოფლიო ვაჭრობაში გადაზიდვების 90% მოდის საზღვაო გადაზიდვებზე, საზღვაო ტრანსპორტზე ტერორისტული აქტების განხორციელებით, როდესაც დარტყმა, ძირითადად, სტრატეგიულ საზღვაო მარშრუტებზე ხდება, დიდი საშიშროება ექმნება საერთაშორისო ვაჭრობას;¹ მეორე მხრივ, ტერორიზმის მზარდ საფრთხეებთან ბრძოლის ფონზე სამართლებრივი მექანიზმების შემუშავების შედეგად რისკის ქვეშ დგება ნაოსნობის თავისუფლება.

ნაოსნობის თავისუფლება განმტკიცებულია როგორც ჟენევის 1958 წლის კონვენციით ღია ზღვის შესახებ (შემდეგში – 1958 წლის ჟენევის კონვენცია)², ასევე გაეროს 1982 წლის კონვენციით საზღვაო სამართლის შესახებ (შემდეგში – 1982 წლის გაეროს კონვენცია).³ სამწუ-

¹Balkin, R. (2006), *The International Maritime Organization and Maritime Security*, 30, Tulane Maritime Law Journal, 1, 16.

² 1958 Geneva Convention on the High Seas. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXI-2&chapter=21&clang=_en

³ 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) <https://treaties.un.org/pages/>

ხაროდ, არც ერთი მათგანი არ შეეხება ნაოსნობის უსაფრთხოების საკითხებს ტერორიზმის პრევენციისა და ტერორისტთა პასუხისგებაში მიცემის კუთხით. ეს გასაგებიცაა, რადგან მხოლოდ 1985 წელს გემ „*Archille Lauro*“-სთან დაკავშირებული შემთხვევის⁴ შემდეგ გახდა ნათელი, რომ საჭიროა ახალი მექანიზმის შემუშავება და შესატყვისი ზომების მიღება ტერორისტული აქტების აღსაკვეთად. იტალიის დროშით მცურავ საკრუიზო გემ „*Archille Lauro*“-ს გატაცება მიიჩნევა პირველ საზღვაო ტერორისტულ აქტად თანამედროვე ტერორიზმის ისტორიაში.⁵ ამის საპასუხოდ 1988 წლის 10 მარტს რომში მიღებულ იქნა გაეროს კონვენცია საზღვაო ნაოსნობის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული არაკანონიერი აქტების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ (შემდეგში – 1988 წლის კონვენცია ან კონვენცია) და შესაბამისი ოქმი კონტინენტურ შელფზე განლაგებული ფიქსირებული პლატფორმების უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული არაკანონიერი აქტების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ (შემდეგში – 1988 წლის ოქმი).⁶ ეს არის პირველი კონვენცია, რომელიც შეეხება ტერორიზმს ზღვაზე, რადგან *Archille Lauro*-ს ტრაგიკულ შემთხვევამდე ტერორიზმი ზღვაზე, მეკობრეობისგან განსხვავებით, არასდროს ყოფილა სერიოზული საერთაშორისო პრობლემა. შესაბამისად, არ არსებობდა მისი რეგულირების მექანიზმიც.⁷

სამწუხაროდ, 1988 წლის კონვენცია, ძირითადად, შეიცავდა პასუხისმგებლობის დამკისრებელ ნორმებს და ნაკლებად მოიცავდა ტერორისტული აქტების პრევენციულ მექანიზმს.⁸ ეს განსაკუთრებით თვალსაჩინო გახდა 2001 წლის 11 სექტემბრის მოვლენების შემდეგ, ვინაიდან ტერორისტების პასუხისგებაში მიცემა უკვე აღარ არის აქტუალური, რადგან ისინი საკუთარი ნებით მიდიან სიკვდილზე ტერორისტული აქტის განხორციელებისას. ამასთან, თავად სატრანსპორ-

[ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtmsg3&clang=_en.](#)

⁴ Liput A.L. (1985) *An Analysis of the Achille Lauro Affair: Towards an Effective and Legal Method of Bringing International Terrorists to Justice*,⁹ Fordham International Law Journal 328-372. <http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1123&context=ilj> ნანახია: 15.11.2019.

⁵ იხილეთ Balkin, R., *The International Maritime Organization and Maritime Security*, 1. მიუხედავად იმისა, რომ თანამედროვე საზღვაო ისტორიაში 1961 წლის *Santa Maria*-ს ინციდენტი შეიძლება მიჩნეულ იქნეს ტერორიზმის პირველ შემთხვევად, 1985 წლის „*Archille Lauro*“-ს საქმე საჭაროდ გახდა ცნობილი და საერთაშორისო რეზონანსი გამოიწვია. იხილეთ Joubert, L. (2013) *The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: A Comparative Analysis*, 41 South African Journal of Military Studies, 111-137. http://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=lib_articles ნანახია: 15.11.2015.

⁶ 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (1988 SUA Convention), 1988 Protocol for the Suppression of unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf (1988 SUA Protocol). <https://treaties.un.org/pages/showdetails.aspx?objid=08000002800b9bd7>.

⁷ Tuerk, H. (2008), *Combating Terrorism at Sea-The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, 15 University of Miami International & Comparative Law Review, 337, 343-344 <https://www.unodc.org/tldb/bibliography/Helmut%20Tuerk.pdf> ნანახია: 15.11.2019.

⁸ *Ibid.*, 349.

ტო საშუალება იქცა მასობრივი განადგურების იარაღად. მსგავს ქმედებათა რეგულირებას კი არ ითვალისწინებდა 1988 წლის კონვენცია.

შედეგად, 2005 წელს მიღებულ იქნა ოქმები,⁹ რომლებითაც ცვლილებები შევიდა, შესაბამისად, 1988 წლის კონვენციასა (შემდეგში – 2005 წლის ოქმი) და 1988 წლის ოქმში, რათა ისინი შესაბამისობაში მოსულიყვნენ არსებულ რეალობასთან.

წინამდებარე სტატიის მიზანია იმ სამართლებრივი მექანიზმების განსაზღვრა, რომლებიც მიმართულია ზღვაზე ტერორისტული აქტების აღკვეთისაკენ. ყურადღება ასევე გამახვილდება იმ სამართლებრივ ხარვეზებზე, რომლებიც აფერხებენ სახელმწიფოებს, დროულად გამოავლინონ საზღვაო ტერორიზმი. მთავარი ამოცანა კი ბალანსისა და შესაბამისობის დადგენაა, ერთი მხრივ, მართლსაწინააღმდეგო აქტების, კერძოდ, ტერორისტული აქტების წინააღმდეგ სახელმწიფოთა მიერ გემების კონტროლის შესაძლო ეფექტურ ღონისძიებებსა და, მეორე მხრივ, ნაოსნობის თავისუფლების შეზღუდვას შორის.

1. ნაოსნობის თავისუფლება ჟენევის 1958 წლისა და გაეროს 1982 წლის კონვენციების მიხედვით

ნაოსნობის თავისუფლება განმტკიცებულია 1958 წლის ჟენევის კონვენციით ღია ზღვის შესახებ და 1982 წლის გაეროს კონვენციით საზღვაო სამართლის შესახებ. კერძოდ, 1982 წლის გაეროს კონვენციის 87-ე მუხლი ადგენს ღია ზღვის თავისუფლებებს, რაც გამოიხატება სახელმწიფოთა უფლებაში, განახორციელონ ღია ზღვაში ნაოსნობა, თევზჭერა, გადაფრენა, სამეცნიერო კვლევების ჩატარება და ა.შ.¹⁰ 1982 წლის გაეროს კონვენცია აქვე ადგენს, რომ ზემოხსენებული თავისუფლებების განხორციელებისას ნებისმიერმა სახელმწიფომ უნდა დაიცვას სხვა სახელმწიფოთა კონვენციით გათვალისწინებული უფლებები და ინტერესები.¹¹

ღია ზღვაში ნაოსნობის თავისუფლების სამართლებრივი რეჟიმის საფუძველი თანამედროვე საერთაშორისო სამართლის ერთ-ერთი საყოველთაოდ მიღებული პრინციპია – დროშის სახელმწიფოს ექსკლუზიური იურისდიქცია ნებისმიერ მისი დროშით მცურავ გემზე, რომელიც იმყოფება ღია ზღვაში.¹² ამ იურისდიქციის შეზღუდვა შესაძლებელია მხოლოდ 1982 წლის გაეროს კონვენციით გათვალისწინებულ შემთხვევებში. კერძოდ: საერთაშორისო ხელშეკრულების საფუძველზე; თუ გემი მეკობრეობით ან მონებით ვაჭრობით არის

⁹ Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (The 2005 Protocol to the SUA Convention), Protocol of 2005 for the Suppression of unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf. http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA_Convention_and_Protocol.pdf

¹⁰ *Supra*, n. 3. The 1982 UNCLOS, მუხლი 87 (1).

¹¹ *Ibid.*, მუხლი 87 (2).

¹² Гущуляк, В. Н. (2006), *Международное Морское Право: публичное и частное (учебное пособие)*, 85.

დაკავებული; თუ გემი ახორციელებს ცხელ კვალზე დევნას; თუ გემზე აღმართულია უცხო ქვეყნის დროშა, ან გემი უარს აცხადებს დროშის აღმართვაზე, მაგრამ გემი იმავე ეროვნებისაა, როგორც სამხედრო გემი, რომელიც ახორციელებს ჩარევას; ასევე არასანქცირებული რადიოგადაცემისას, ან, როცა გემს არ გააჩნია ეროვნება.¹³

როგორც ჩანს, 1982 წლის გაეროს კონვენციაში ნაოსნობის თავისუფლება არის შეზღუდული უსაფრთხოების დაცვისა და არამართლზომიერი ქმედებების წინააღმდეგ გასატარებელი ღონისძიებების მიზნით. აქ ორი ფუნდამენტური პრინციპი ეწინააღმდეგება ერთმანეთს, კერძოდ: „ინკლუზიური“ და „ექსკლუზიური“ პრეტენზია საზღვაო სივრცესა და მის გამოყენებაზე. ერთი მოიცავს ყველა სახელმწიფოს საერთო ინტერესს საზღვაო სივრცის გამოყენებაზე და ეხმიანება ღია ზღვის თავისუფლების პრინციპს, ხოლო მეორე განამტკიცებს სახელმწიფოთა ინდივიდუალურ ინტერესებს, სხვა სახელმწიფოთა ინტერესების გათვალისწინების გარეშე.¹⁴

ღია ზღვების თავისუფლებას აქვს ეკონომიკური მნიშვნელობა. კერძოდ, ადამიანებისა და საქონლის ტრანსპორტირების შესაძლებლობა მსოფლიოს გარშემო, რომელიმე სახელმწიფოს კონტროლის გარეშე, ხელს უწყობს საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარებას.¹⁵ მაგრამ ამ გლობალურ კეთილდღეობას საფრთხეს უქმნის ტერორიზმი. საზღვაო უსაფრთხოება განხილულ უნდა იქნეს როგორც ინკლუზიური ინტერესი, რადგან იგი ყველა სახელმწიფოსათვის უპირატეს ინტერესს წარმოადგენს.¹⁶ საერთაშორისო სამართალი გამოწვევის წინაშე დგას, რადგან მას უწევს, დაადგინოს ბალანსი ნაოსნობის თავისუფლებასა და ამ თავისუფლების შემზღუდავ ტერორიზმის წინააღმდეგ ბრძოლის მექანიზმებს შორის.

2. საზღვაო ტერორიზმის წინააღმდეგ ბრძოლის მექანიზმები

2.1. 1988 წლის კონვენცია და 2005 წლის ოქმი

1988 წლის კონვენციის მთავარი მიზანი იყო შესაბამისი ზომების უზრუნველყოფა იმ პირთა წინააღმდეგ, რომლებიც უკანონო ქმედებებს განახორციელებდნენ გემების წინააღმდეგ.¹⁷ კერძოდ, ეს ქმედებებია:

ა) გემის ხელში ჩაგდება და ძალით ან ძალის მუქარით მასზე კონტროლის დაწესება;

ბ) ძალადობის აქტების განხორციელება გემზე მყოფი პირების წინააღმდეგ, თუ ამ აქტებს შეუძლიათ გემის უსაფრთხო ნაოსნობისათვის საფრთხის შექმნა;

¹³ *Ibid.*, 85-86.

¹⁴ Klein, N. (2011), *Maritime Security and the Law of the Sea*, 2-3.

¹⁵ იხილეთ Grotius, H. (1916), *The Freedom of the Seas: or The Right which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade: a dissertation*, (Magoffin, R. trans.) chapter 5.

¹⁶ Klein, N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, 2-20.

¹⁷ *Supra*, n.6. The 1988 SUA Convention, პრეამბულა.

გ) გემის ან მისი ტვირთის, ან სანაოსნო აღჭურვილობის განადგურება ან დაზიანება, თუ ამ აქტებს შეუძლიათ გემის უსაფრთხო ნაოსნობისათვის საფრთხის შექმნა;

დ) ცრუ ინფორმაციის შეტყობინება, თუ ამას შეუძლია, საფრთხე შეუქმნას გემის უსაფრთხო ნაოსნობას;

ე) გემზე ისეთი მოწყობილობების განთავსება, რამაც შესაძლოა, გაანადგუროს ან ზიანი მიაყენოს გემს, თუ ის გემის უსაფრთხო ნაოსნობისათვის საფრთხის შემცველია;

ვ) ადამიანთა მოკვლა ან სხეულის დაზიანება ზემოხსენებულ ქმედებებთან კავშირში.¹⁸

როგორც ჩანს, 1988 წლის კონვენცია მოიცავდა იმ ქმედებათა ვრცელ ჩამონათვალს, რომლებიც კვალიფიცირდებოდა ტერორისტულ აქტებად, მაგრამ ის მაინც არ არეგულირებდა ყველა შესაძლო აქტს, რომელთა მიჩნევა სასურველი იქნებოდა ტერორისტულ აქტებად, საერთაშორისო სამართლის თანახმად.¹⁹

2005 წლის 10-14 ოქტომბერს გამართულმა დიპლომატიურმა კონფერენციამ ოქმის ფორმით შეიტანა მნიშვნელოვანი ცვლილებები 1988 წლის კონვენციასა და 1988 წლის ოქმში.²⁰ ამ ინიციატივაში წამყვანი როლი ჰქონდა ამერიკის შეერთებულ შტატებს.²¹

2005 წლის ოქმით, რომელიც ძალაში შევიდა 2010 წლის 28 ივლისს, 1988 წლის კონვენციას დაემატა მუხლი 3bis,²² რომლის თანახმადაც, კონვენციით გათვალისწინებულ ქმედებებს დაემატა ქმედებები, რომლებსაც პირი ჩაიდენს არაკანონიერად და წინასწარი განზრახვით და რომელთა მიზანიც იქნება მოსახლეობის დაშინება, მთავრობის ან საერთაშორისო ორგანიზაციის იძულება, განახორციელოს ან თავი შეიკავოს რაიმე ქმედების განხორციელებისგან. აქ მნიშვნელოვანია მოტივის დეტალური განსაზღვრება, რადგან მხოლოდ ასე გახდა შესაძლებელი ტერორიზმის არსზე შეთანხმება.²³

ეს ქმედებებია:

a) გემის წინააღმდეგ გემზე ან გემიდან ნებისმიერი ფეთქებადი, რადიოაქტიური ნივთიერების ან ბიოლოგიური, ქიმიური ან ბირთვული

¹⁸ *Ibid.*, მუხლი 3.

¹⁹ Jesus, H.E.J.L. (2003) *Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects*, 18, *International Journal of Marine and Coastal Law*, 363, 391.

²⁰ *Supra*, n. 9.

²¹ Sohn L. B., *et al*, (2014) *Cases and Materials on the Law of the Sea*, (2nd ed), 719.

²² *Supra*, n. 9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 4(5), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 3bis.

²³ ტერორიზმის განსაზღვრება, როგორც ასეთი, არ არის მოცემული კონვენციაში. იხილეთ *Wolfrum, R.* (2006) *Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under international Law*, 7 https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/doherty_lecture_130406_eng.pdf ნანახია: 18.12.2015.

იარაღის გაშვება ისე, რომ მან გამოიწვიოს, ან შესაძლებელია გამოიწვიოს სიკვდილი ან სერიოზული დაზიანება ან ზიანი;

b) ნავთობის, გათხევადებული ბუნებრივი გაზის ან სხვა საშიში თუ მომწამვლელი სუბსტანციის ისეთი რაოდენობით ან კონცენტრაციით გემიდან გაშვება, რაც გამოიწვევს სიკვდილს ან სერიოზულ დაზიანებას, ან ზიანს;

g) გემის ისე გამოყენება, რაც გამოიწვევს სიკვდილს ან სერიოზულ დაზიანებას ან ზიანს;

h) მუქარა იმისა, რომ ჩადენილ იქნება (ა), (ბ) და (გ) პუნქტებით გათვალისწინებული ქმედებები, პირობით ან პირობის გარეშე, როგორც არის ეს განსაზღვრული ეროვნული კანონმდებლობით;

i) ნებისმიერი რადიაქტიური ნივთიერების გემით გადატანა, იმ შეგნებით და ცოდნით, რომ იგი არის განკუთვნილი სიკვდილის გამოსაწვევად, ან სერიოზული დაზიანების, ან ზიანის მისაყენებლად, ან ასეთი შედეგების გამოწვევის მუქარისთვის;

j) ნებისმიერი ბიოლოგიური, ქიმიური ან ბირთვული იარაღის გემით გადატანა იმის ცოდნით რომ ეს არის სწორედ ასეთი იარაღი;

k) ნებისმიერი ნარჩენი ნივთიერების, სპეციალური ბირთვული გაყოფისკენ მიდრეკილი ნივთიერების ან აღჭურვილობის, ან ნივთიერების, რომელიც არის სპეციალურად დამზადებული თუ მომზადებული სპეციალური ბირთვული გაყოფისკენ მიდრეკილი ნივთიერების გადამუშავებისთვის, გამოყენებისთვის ან წარმოებისთვის, გემით გადატანა, იმის ცოდნით, რომ ეს ნივთიერება გამოყენებულ იქნება ბირთვული ფეთქებად საქმიანობაში ან ნებისმიერ სხვა ბირთვული საქმიანობაში, რაც არ არის საერთაშორისო ბირთვული ენერჯის სააგენტოს გარანტიის ხელშეკრულებების გარანტიით გათვალისწინებული; ან

l) გემით გადატანა ნებისმიერი აღჭურვილობის, ნივთიერების ან კომპიუტერული პროგრამისა თუ შესაბამისი ტექნოლოგიის, რაც მნიშვნელოვნად დაეხმარება ბიოლოგიური, ქიმიური ან ბირთვული იარაღის შექმნას, წარმოებას ან მიწოდებას, იმ განზრახვით, რომ ის გამოყენებული იქნება ამ მიზნით.²⁴

ახალი რეგულაციების თანახმად, ასევე სამართალდარღვევად მიიჩნევა ნებისმიერი პირის მიერ არაკანონიერად და წინასწარი განზრახვით სხვა პირის გემით ტრანსპორტირება, იმის ცოდნით, რომ ამ პირმა ჩაიდინა აქტი, რომელიც არის სამართალდარღვევა 1988 წლის კონვენციით ან მის დანართში მოცემული კონვენციების თანახმად, და რომლის მიზანია სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობის თავიდან აცილებაში დახმარება.²⁵

²⁴ *Supra* n. 9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 4(5), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 3*bis*.

²⁵ *ibid.*, 1988 წლის გაეროს კონვენციის დანართში მოცემულია ცხრა ასეთი კონვენცია.

აღსანიშნავია, რომ 2005 წლის ოქმის შესაბამისად, ბირთვული ნივთიერების ტრანსპორტირება არ არის მიჩნეული სამართალდარღვევად, თუ იგი არის ტრანსპორტირებული ბირთვული იარაღის გაუფრცვლებლობის შესახებ საერთაშორისო ხელშეკრულების წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიიდან ან ტერიტორიაზე, ან მისი კონტროლის ქვეშ.²⁶

ახალი რეგულაციის მიხედვით, სამართალდარღვევად მიიჩნევა ასევე არაკანონიერად და წინასწარი განზრახვით მკვლევლობა ან სხეულის დაზიანება კონვენციით გათვალისწინებული ნებისმიერი სამართალდარღვევის ჩადენის დროს; ასევე: სამართალდარღვევის ჩადენის მცდელობა; თანამონაწილეობა; ორგანიზება ან სხვების წაქეზება სამართალდარღვევის ჩასადენად; დახმარება სამართალდარღვევის ჩადენაში.²⁷

კონვენციის დებულებები გამოიყენება, თუ გემი ახორციელებს ნაოსნობას ნებისმიერი ერთი წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიული წყლების საზღვრების ან მისი ტერიტორიული წყლების იმ გვერდითი საზღვრების გარეთ, რომლებიც ამ სახელმწიფოს აქვს მოსაზღვრე სახელმწიფოებთან; ან როდესაც დამნაშავე ან სავარაუდო დამნაშავე პირი ნაპოვნია წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.²⁸

2.1.1. გემის შემოწმების რეჟიმი

2005 წლის ოქმით კონვენციაში დამატებული მე-8bis მუხლი ითვალისწინებს წევრ სახელმწიფოთა მიერ ერთმანეთის გემების შემოწმების რეჟიმს, ტერიტორიული ზღვის გარეთ, თუ არსებობს საფუძვლიანი ეჭვი, რომ გემი ან გემზე მყოფი რომელიმე პირი არის გარეული ან აპირებს, გაერიოს კონვენციით გათვალისწინებული სამართალდარღვევის ჩადენაში. ამ რეჟიმის თავისებურება ის არის, რომ იმ გემის შემოწმების უფლება, რომელიც დაცურავს სხვა წევრი სახელმწიფოს დროშის ქვეშ (შემდეგში – დროშის სახელმწიფო), დამოკიდებულია ამ უკანასკნელის თანხმობაზე. თანხმობა შესაძლებელია გაცხადდეს ad hoc, კონკრეტული შემთხვევისთვის, ან წინასწარ, როდესაც დროშის სახელმწიფო წინასწარ აძლევს თანხმობას სხვა წევრ სახელმწიფოს, მოახდინოს მისი გემის შემოწმება კონვენციით გათვალისწინებულ შემთხვევაში. ეს თანხმობა შეტანილ უნდა იქნეს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის გენერალური მდივნის სახელზე, 2005 წლის ოქმით კონვენციაში დამატებული მე-8bis მუხლის 5(d) ან 5(e) პუნქტების თანახმად. დროშის სახელმწიფოს უფლება აქვს, ასეთი თანხმობა უკან გამოიხმოს ნებისმიერ დროს.²⁹

²⁶ *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 4(5), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 3bis (2).

²⁷ *Ibid.*, მუხლი 4(7), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 3 quater.

²⁸ *Supra* n.6. The 1988 SUA Convention მუხლი 4.

²⁹ *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention მუხლი 8(2), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 8bis (5)(d) და მუხლი 8bis (5)(e).

მაშასადამე, ახალი რეგულაციების თანახმად, დროშის სახელმწიფო უფლებამოსილია: 1) მისცეს შემოწმების მომთხოვნ წევრ სახელმწიფოს გემის შემოწმების უფლება; 2) თვითონ შეამოწმოს გემი; 3) შეამოწმოს გემი მომთხოვნ წევრ სახელმწიფოსთან ერთად; ან 4) უარი უთხრას მომთხოვნ წევრ სახელმწიფოს გემის შემოწმებაზე. სამწუხაროდ, კონვენცია არ ავალდებულებს დროშის სახელმწიფოს, საფუძვლიანი ეჭვის არსებობისას შემოწმების მომთხოვნის შემთხვევაში, აუცილებლად განახორციელოს გემის შემოწმება თვითონ, ან უფლება მისცეს სხვა წევრ სახელმწიფოს, რაც 2005 წლის ოქმის ხარვეზად შეიძლება იქნეს მიჩნეული.³⁰

აღსანიშნავია ასევე, რომ ოქმი არ ავალდებულებს სახელმწიფოებს, რომლებიც ითხოვენ გემის შემოწმებას, დაასაბუთონ გემის შემოწმების სავარაუდო ეჭვის გაჩენის საფუძველი და წარმოუდგინონ ეს ინფორმაცია დროშის სახელმწიფოს.³¹

2005 წლის ოქმი არ ითვალისწინებს გემის შემოწმების პროცედურას სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიულ ზღვაში.³² ასევე არ არის პირდაპირი მითითება იმაზე, თუ რითი განსხვავდება სახელმწიფოთა შემოწმების უფლებამოსილება ისეთ სხვადასხვა საზღვაო ზონაში, როგორცაა ექსკლუზიური ეკონომიკური ზონა და ღია ზღვა. მხოლოდ შემოწმების დროს გასათვალისწინებელი უსაფრთხოების ზომების განხილვისას არის აღნიშნული ეს განსხვავებანი და ასევე აღნიშნულია სახელმწიფოთა ვალდებულება, არ ჩაერიონ სანაპირო სახელმწიფოს იურისდიქციის განხორციელებაში, საერთაშორისო საზღვაო სამართლის თანახმად.³³ აქედან გამომდინარე, გემების შემოწმებისას მხედველობაში უნდა იყოს მიღებული ექსკლუზიურ ეკონომიკურ ზონაში სანაპირო სახელმწიფოს სუვერენული უფლებები და იურისდიქცია, რათა არ მოხდეს მათი დარღვევა.³⁴

აღსანიშნავია, რომ კონვენცია ავალდებულებს შემოწმებელ სახელმწიფოებს, უზრუნველყონ შემოწმებისას დროშის სახელმწიფოს გემის, ეკიპაჟისა და ტვირთის უსაფრთხოება, ასევე მისი კომერციული და სამართლებრივი ინტერესები.³⁵ მსგავსი ტიპის დაცვის მექანიზმი გათვალისწინებულია სხვა ხელშეკრულებების მიერაც, რომლებიც აკრძალვის უფლებამოსილებას ანიჭებენ.³⁶ საქმე ისაა, თუ როგორ ხდება ამ უსაფრთხოების ზომების განხორციელება ყოველ კონკრეტულ

³⁰ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 177-179.

³¹ *Ibid.*, 177.

³² *Ibid.*, 175.

³³ *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 8(2), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 8bis(10)(c)(i).

³⁴ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 175.

³⁵ *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 8(2), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 8bis (10); იხილეთ ასევე Tuerk, H., *Combating Terrorism at Sea-The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, 362-363.

³⁶ Guilfoyle, D. (2009) *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, 266-267.

შემთხვევაში.³⁷

მნიშვნელოვანია ძალის გამოყენების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები. კერძოდ, 2005 წლის ოქმით კონვენციაში დამატებული მე-8*bis* მუხლი ადგენს, რომ ძალის გამოყენება დასაშვებია მხოლოდ გემზე მყოფი პირებისა და თანამდებობის პირების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, ან, როდესაც თანამდებობის პირებს წინააღმდეგობა შეექმნებათ სანქცირებული ღონისძიებების გასატარებლად. შემმოწმებელი სახელმწიფოები ასევე ვალდებული არიან, მინიმალურ დონეზე გამოიყენონ ძალა, რომელიც საჭიროა და მიზანშეწონილი შექმნილ მდგომარეობაში.³⁸ თუმცა აქაც არსებობს უთანხმოება იმასთან დაკავშირებით, თუ რა მიიჩნევა საჭიროდ და მიზანშეწონილად ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში.³⁹ საბოლოოდ, ნებისმიერი გაურკვევლობა ინტერპრეტირებული იქნება იმის მიხედვით, თუ რომელი სახელმწიფოს ინტერესებს მიენიჭება უპირატესობა, იქნება ეს შემმოწმებელი სახელმწიფო, თუ დროშის სახელმწიფო.⁴⁰ იქიდან გამომდინარე, რომ კონვენცია შექმნილია, ერთი მხრივ, ტერორიზმის წინააღმდეგ ზომების მისაღებად, ხოლო, მეორე მხრივ, იხრება დროშის სახელმწიფოთა ექსკლუზიური იურისდიქციისკენ, რთულია ბალანსის დაცვა.⁴¹

2.1.2. გემის შემოწმების სამართლებრივი შედეგები

დროშის სახელმწიფოს მიერ სხვა წევრი სახელმწიფოსათვის თავისი გემის შემოწმების უფლებამოსილების მინიჭების შემთხვევაში, 2005 წლის ოქმით, კონვენციაში დამატებული მე-8*bis* მუხლის მე-6-მე-9 პუნქტები ადგენენ დროშის სახელმწიფოს იურისდიქციის უპირატესობას შემმოწმებელ წევრ სახელმწიფოსთან შედარებით.⁴² მაგალითად, შემმოწმებელი წევრი სახელმწიფო ვალდებულია, მოახსენოს დროშის სახელმწიფოს შემოწმების შედეგების შესახებ და, ამავე დროს, არ აქვს უფლება, დააკავოს გემი ან მიიღოს სხვა ზომები დროშის სახელმწიფოს მიერ ასეთი უფლებამოსილების მინიჭების გარეშე.⁴³ რის შემდეგაც, თუ შემმოწმებელი სახელმწიფო გემის შემოწმების შედეგად გამოავლენს კონვენციითა და 2005 წლის ოქმით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევის შემთხვევებს, საბოლოო ჯამში, შემმოწმებელი სახელმწიფო არ იქნება უფლებამოსილი, დააყენოს დანაშაულში ეჭვმიტანილ პირთა სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობის საკითხი,

³⁷ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 182.

³⁸ *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 8(2), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 8*bis*(9).

³⁹ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 183.

⁴⁰ *ibid.*

⁴¹ *Ibid*, 184.

⁴² *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 8(2), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 8*bis* (6-9).

⁴³ Sohn L. B., *et al*, *Cases and Materials on the Law of the Sea*, 720-721.

თუ მას არ იქნება კონვენციითა და 2005 წლის ოქმით გათვალისწინებული იურისდიქციის განხორციელების საშუალება.⁴⁴

აღსანიშნავია, რომ, თუ გემის შემონმების შედეგად დადგინდა შემონმების საფუძვლის არაკანონიერება, ან არ დასაბუთდა მისი მიზანშეწონილობა, შემონმებელ სახელმწიფოს ეკისრება ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება ნებისმიერი დამდგარი ზიანის, დაზიანების ან დანაკარგისათვის, რაც გამოწვეული იყო მე-8bis მუხლის თანახმად მიღებული ზომებით.⁴⁵

1988 წლის კონვენცია ავალდებულებს წევრ სახელმწიფოებს, ეჭვმიტანილი პირები მისცენ სისხლის სამართლის პასუხისგებაში, ან მოახდინონ მათი ექსტრადირება.⁴⁶ შესაბამისად, კონვენცია ეფუძნება საერთაშორისო სამართლის პრინციპს, რომელიც ცნობილია *aut dedere aut judicare*-ს სახელწოდებით და გულისხმობს სახელმწიფოს ვალდებულებას, სისხლის სამართლის პასუხისგებაში მისცეს დამნაშავე პირი, თუ სხვა სახელმწიფომ, რომელსაც აქვს იურისდიქცია ამ პირზე, არ მოითხოვა მისი ექსტრადიცია.⁴⁷

1988 წლის კონვენციის თანახმად, სხვა შემთხვევებთან ერთად, წევრ სახელმწიფოს აქვს სისხლისსამართლებრივი იურისდიქცია იმ დამნაშავე ან სავარაუდო დამნაშავე პირზე, რომელიც არის ამ წევრი სახელმწიფოს მოქალაქე, ან დანაშაული ჩადენილია ამ წევრი სახელმწიფოს სანაპირო წყლებში, ან ამ წევრი სახელმწიფოს დროშის ქვეშ მცურავ გემზე.⁴⁸ კონვენცია ასევე აწესებს წევრი სახელმწიფოს იურისდიქციას დამნაშავე პირზე, როდესაც დანაშაულის შედეგად დაიჭრა ან გარდაიცვალა მისი მოქალაქე.⁴⁹ გარდა ამისა, წევრმა სახელმწიფომ უნდა განახორციელოს დამნაშავე პირის სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობა იმ დამნაშავე პირის მიმართ, რომელიც არ იქნა ექსტრადირებული.⁵⁰ აღსანიშნავია, რომ 2005 წლის ოქმმა შეიტანა მცირე ცვლილებები ამ წესში, კერძოდ, მე-11bis მუხლის თანახმად, ექსტრადირებისათვის არცერთი დანაშაული არ უნდა იყოს მიჩნეული პოლიტიკურ დანაშაულად.⁵¹ ასევე მე-11ter მუხლი ადგენს, რომ ექს-

⁴⁴ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 183; ასევე: Tuerk, H., *Combating Terrorism at Sea-The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, 351-352; ასევე იხილეთ: *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 6 და *Supra* n.6. The 1988 SUA Convention, მუხლი 6.

⁴⁵ *Ibid*, 184.

⁴⁶ *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 6 (3).

⁴⁷ ILC, 'Final Report of the International Law Commission on the obligation to extradite or prosecute (*aut dedere aut judicare*) (2014) UN Doc A/69/10 http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/reports/7_6_2014.pdf ნანახია: 26.12.2019.

⁴⁸ *Supra* n.6. The 1988 SUA Convention, მუხლი 6.

⁴⁹ *Ibid*, მუხლი 6.

⁵⁰ *Ibid*, მუხლი 10.

⁵¹ *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 10(2), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 11bis.

ტრადიციის ან სამართლებრივი დახმარების განევის ვალდებულება მოხსნილია, როდესაც ამის მიზანი არის დამნაშავე პირის სისხლის სამართლის პასუხისგებაში მიცემა ან დასჯა მისი რასის, რელიგიური, ეროვნების, ეთნიკური წარმოშობის, პოლიტიკური შეხედულების ან სქესის გამო, ან თუკი გადაცემის მოთხოვნის შედეგად ამ პირის მდგომარეობას ზემო ჩამოთვლილი საფუძვლით შეექმნა საფრთხე.⁵²

აღსანიშნავია, რომ 1988 წლის კონვენცია არ იზიარებს უნივერსალური იურისდიქციის პრინციპს, როგორც ეს არის, მაგალითად, მეკობრეობასთან მიმართებით გათვალისწინებული გაეროს 1982 წლის კონვენციით და ემხრობა სახელმწიფოთა ექსკლუზიურ იურისდიქციას.⁵³ 1988 წლის კონვენციის მე-9 მუხლის თანახმად, „არაფერი წინამდებარე კონვენციაში არანაირი სახით არ ეხება საერთაშორისო სამართლის წესებს სახელმწიფოს კომპეტენციასთან დაკავშირებით, განახორციელოს საგამოძიებო ან სამართალდაცვითი იურისდიქცია იმ გემების ბორტზე, რომლებიც არ დაცურავენ ამ სახელმწიფოს დროშის ქვეშ.“⁵⁴ აქედან გამომდინარე, 1988 წლის კონვენცია ზღუდავს ეფექტიანად მოქმედების საშუალებებს, როგორც ტერორიზმის პრევენციული, ასევე უკვე განხორციელებული აქტების საპასუხოდ.⁵⁵

მნიშვნელოვანია ასევე კონვენციის მე-8 მუხლით განსაზღვრული გემის კაპიტნის უფლება, გადასცეს სხვა წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს პირი, რომლის მიმართაც მას აქვს საფუძვლიანი ეჭვი, რომ მან ჩაიდინა კონვენციის მე-3, მე-3bis, მე-3ter და მე-3quater მუხლებით გათვალისწინებული დანაშაული.⁵⁶ თუმცა ამ მუხლის ეფექტურობა ნაკლებად დამატერებელია, რადგან სათუთა, რამდენად შეძლებს კომერციული ან სამგზავრო გემის კაპიტანი, განაიარაღოს და დააკავოს ტერორისტები.⁵⁷

2.2. გემის შემოწმების ორმხრივი ხელშეკრულებები

აღსანიშნავია სახელმწიფოებს შორის დადებული ორმხრივი ხელშეკრულებები, რომლებიც ითვალისწინებს ტერიტორიული ზღვის მიღმა ერთმანეთის საექვო გემების შემოწმებას. ასეთი ხელშეკრულებების მონაწილე, ძირითადად, არის აშშ.⁵⁸ მათი უპირატესო-

⁵² *Ibid*, მუხლი 10(2), რომლითაც კონვენციას ემატება მუხლი 11bis და მუხლი 11ter. 1988 წლის კონვენციის მე-12 მუხლი ავალდებულებს წევრ სახელმწიფოებს სამართლებრივი დახმარების განევას. იხილეთ *Supra* n.6. The 1988 SUA Convention, მუხლი 12.

⁵³ *Supra* n.3. The 1982 UNCLOS მუხლი 110, მუხლი 107.

⁵⁴ 1988 წლის გაეროს კონვენცია „საზღვაო ნაოსნობის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული არაკანონიერი აქტების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ“ მუხლი 9 <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1202848>

⁵⁵ *Wolftrum, R. Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under international Law*, 10.

⁵⁶ *Supra* n.9. The 2005 Protocol to the 1988 SUA Convention, მუხლი 8 (1).

⁵⁷ *Supra* n.7.352.

⁵⁸ აშშ-ის მიერ დადებული ორმხრივი ხელშეკრულებები ბაჰამასთან, ხორვატიასთან, კვიპროსთან, პანამასთან, მონღოლეთთან, მალტასთან და ასე შემდეგ. იხილეთ

ბა არის ის, რომ, მართალია, ამ ხელშეკრულებების თანახმადაც, შემოწმებელმა სახელმწიფომ უნდა მოიპოვოს დროშის სახელმწიფოსგან თანხმობა გემის შემოწმებაზე, მაგრამ ეს ხელშეკრულებები ასევე შეიცავენ ნაგულისხმევ თანხმობასაც იმ შემთხვევაში, თუ ორი საათის განმავლობაში ვერ მოხერხდა დროშის სახელმწიფოსგან თანხმობის მიღება.⁵⁹ ამასთან, ეს ხელშეკრულებები ითვალისწინებენ მესამე სახელმწიფოების შემოწმებაში ჩართვის შესაძლებლობასაც, რაც გამორიცხულია 1988 წლის კონვენციით.⁶⁰ გარდა ამისა, ორმხრივი ხელშეკრულებების დადებისას წევრი სახელმწიფოები გამოხატავენ მზადყოფნას, საერთო ინტერესებიდან გამომდინარე, მიიღონ ყველა ზომა საზღვაო უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად და, შესაბამისად, უფრო ეფექტიან ინსტრუმენტად შეიძლება ჩაითვალოს 1988 წლის კონვენციასთან შედარებით.⁶¹

2.3. ნავსადგურის სახელმწიფოს კონტროლის გაზრდა

2.3.1. „საერთაშორისო გემისა და სანავსადგურო საშუალებების დაცვის~ კოდექსი

ჯერ კიდევ 2001 წლის 11 სექტემბრამდე, 1986 წელს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციამ გადაწყვიტა გემების უსაფრთხოების გაზრდა, როგორც პორტებში, ასევე ზღვაში და მიიღო ცირკულარი სახელწოდებით „გემებზე ეკიპაჟისა და მგზავრების წინააღმდეგ არაკანონიერი აქტების პრევენციის ზომები.“⁶² მიღებული რეკომენდაციები არ იყო

Agreement between the Government of the Commonwealth of the Bahamas and the Government of the United States of America concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea (US–Bahamas) (2008) <http://www.state.gov/isn/trty/108223.htm> ნანახია: 15.12.2015; Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Croatia concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea (US–Croatia) (2005) <http://www.state.gov/isn/trty/47086.htm> ნანახია: 28.12.2015; Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Cyprus concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea (US–Cyprus) (2005) <http://www.state.gov/isn/trty/50274.htm> ნანახია: 28.12.2015; Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Malta concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea (US–Malta) (2007) <http://www.state.gov/isn/trty/81883.htm> accessed ნანახია: 27.12.2015; Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Mongolia concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea (US–Mongolia) (2007) <http://www.state.gov/isn/trty/94626.htm> ნანახია: 27.12.2019.

⁵⁹ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 188-190.

⁶⁰ *Ibid*, 189.

⁶¹ *Ibid*, 189-192.

⁶² IMO Maritime Safety Committee, 'Measures to Prevent Unlawful Acts Against Passengers and Crews on Board Ships' (26 September 1986) IMO Doc MSC/Circ.443 <https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/isps/IMO/MS.Circ.443.pdf> ნანახია: 17.12.2019.

სავალდებულო ხასიათის და არ იქნა მიღებული ყველა სახელმწიფოს მიერ. მოგვიანებით, 2002 წელს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის საზღვაო უსაფრთხოების დიპლომატიურმა კონფერენციამ შეიმუშავა საერთაშორისო გემებისა და სანავსადგურო საშუალებების დაცვის კოდექსი (შემდეგში – „კოდექსი“)⁶³, რომელიც წარმოადგენდა 1974 წლის ზღვაზე სიცოცხლის უსაფრთხოების კონვენციის ცვლილებას. იგი ძალაში შევიდა 2004 წელს. კოდექსის პირველი ნაწილი ადგენს სავალდებულო უსაფრთხოების მოთხოვნებს მთავრობების, ნავსადგურების ხელმძღვანელებისა და სანაოსნო კომპანიებისათვის; მეორე ნაწილი კი მოიცავს არასავალდებულო გაიდლაინებს იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა შესრულდეს ეს მოთხოვნები. ცვლილებები ასევე ითვალისწინებს გრძელვადიანი იდენტიფიკაციისა და მონიტორინგის სისტემას⁶⁴, გემების გლობალური იდენტიფიცირებისა და მონიტორინგისა და გემი-ნაპირის უსაფრთხოების სიგნალის გადაცემის სისტემის დასაანერგად.⁶⁵ 2006 წლის საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მიერ მიღებული გადაწყვეტილების თანახმად, გემებმა უნდა მოიპოვონ საერთაშორისო გემის უსაფრთხოების სერტიფიკატი გაცემული დროშის სახელმწიფოს ან მის მიერ დანიშნული აგენტის მიერ, როგორც კოდექსის ნორმებთან შესაბამისობის მტკიცებულება.⁶⁶

სამწუხაროდ, კოდექსით არ არის გათვალისწინებული სანქციები წევრი სახელმწიფოების მიერ კოდექსის მოთხოვნების შეუსრულებლობისათვის. ნავსადგურის სახელმწიფო უფლებამოსილია, შეამოწმოს გემების კოდექსის მოთხოვნებთან შესაბამისობა მხოლოდ საკუთარი პორტის ფარგლებში. ამასთან, ნავსადგურის სახელმწიფოს უფლება აქვს, დააწესოს „კონტროლის ზომები“ გემის ნავსადგურში შემოსვლამდე, თუ მას აქვს „მკაფიო საფუძველი“, შეიტანოს ეჭვი გემის მიერ კოდექსის მოთხოვნებთან შეუსაბამობაში.⁶⁷ ეს ზომები მოიცავს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გამოთხოვას, გემის ტერიტორიულ წყლებში შემოწმებას, გემის დაკავებას, პორტში მოძრაობის ან საქმიანობის შეზღუდვას, ან გემის პორტში შემოსვლის აკრძალვას, თუ გემი ქმნის დაუყოვნებელ საფრთხეს. ნავ-

⁶³ Amendments to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 ([1983] ATS 22) contained in Resolutions 1, 2, 6 and 7 of the Conference of Contracting Governments and including the International Ship And Port Facility Security (ISPS) Code [2004] ATS 29 [‘ISPS Code’] http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/isps_code.page ნანახია: 27.12.2019.

⁶⁴ Long-range Identification and Tracking system (LRIT) <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx> იხილეთ Sohn L. B., *et al*, *Cases and Materials on the Law of the Sea*, 727-729.

⁶⁵ Sohn L. B., *et al*, *Cases and Materials on the Law of the Sea*, 727-729.

⁶⁶ IMO Maritime Safety Comm. Res. 211(81), IMO Doc. MSC 81/25/Add.1, Annex 14 (2006) http://www.navcen.uscg.gov/pdf/lrit/ref_docs/MS%2081-25.pdf ნანახია: 08.12.2019. იხილეთ ასევე Sohn L. B., *et al*, *Cases and Materials on the Law of the Sea*, 727-729.

⁶⁷ Beckman, R.C. (2005) “*International Responses to Combat Maritime Terrorism*” in Ramraj, V.V, Hor, M. and Roach, K. (eds), *Global Anti-Terrorism Law and Policy*, 248, 255.

სადგურის ხელმძღვანელობამ უნდა მიიღოს ყველა საჭირო ზომა იმისათვის, რომ თავიდან აიცილოს გემის უსაფუძვლო დაყოვნება ან დაკავება.⁶⁸ წინააღმდეგ შემთხვევაში სამოქალაქო პასუხისმგებლობა დაეკისრება ნავსადგურის ხელმძღვანელობას გამონვეული დანაკარგისა და ზიანისათვის.⁶⁹

ზემოხსენებული კოდექსი მნიშვნელოვანი მიღწევას საზღვაო უსაფრთხოების მომწესრიგებელი კანონების თვალსაზრისით, რადგან იგი, ერთი მხრივ, განამტკიცებს სახელმწიფოთა სუვერენულ უფლებას, განახორციელონ კონტროლი საკუთარ ნავსადგურებში, შიდა წყლებსა და ტერიტორიულ ზღვებში და, მეორე მხრივ, გემის კაპიტანს აძლევს შესაძლებლობას, თავი აარიდოს ამა თუ იმ პორტს, თუკი მან იცის, რომ იმ პორტში მისი გემის მიმართ გატარებული იქნება უსაფრთხოების ზომები.⁷⁰ როგორც ჩანს, კოდექსი არის ერთგვარი ბალანსი კონტროლის მექანიზმებსა და ნაოსნობის თავისუფლების უზრუნველყოფას შორის, ეფექტური საერთაშორისო ნაოსნობის საჭიროებიდან გამომდინარე. იგი არის საზღვაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით სახელმწიფოთა თანამშრომლობის მაგალითი, რომელიც ემსახურება საერთო ინტერესს, რათა შემცირდეს ნავსადგურებსა და გემებზე ტერორიზმის საფრთხე.⁷¹

მართალია, გემებისა და სანავსადგურო საშუალებების დაცვის საერთაშორისო კოდექსი ნავსადგურის სახელმწიფოს ანიჭებს უფლებამოსილებას „შეამოწმოს მის პორტში შემოსული გემები, სამაგიეროდ, იგი არ ითვალისწინებს ერთი წევრი სახელმწიფოს მიერ სხვა წევრი სახელმწიფოს პორტში გემის შემოწმების უფლებას. ამ კოდექსის სისუსტე ასევე ის არის, რომ იგი არეგულირებს მხოლოდ 500 და მეტი ბრუტო რეგისტრირებული ტონაუობის მქონე გემებს და არ ითვალისწინებს მცირე გემის მიერ ტერორიზმის შესაძლო საფრთხეებს.⁷²

2.3.2. საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივა

პორტების უსაფრთხოების გაძლიერების მიზნით, 2002 წელს აშშ-ის თაოსნობით მიღებულ იქნა საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივა (შემდეგში – „ინიციატივა“)⁷³, რომელიც ითვალისწინებს უფრო მეტი

⁶⁸ *ibid.*

⁶⁹ იხილეთ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*; იხილეთ ასევე Sohn L. B., *et al, Cases and Materials on the Law of the Sea*, 727-728.

⁷⁰ Noortmann, M. (2004) *The US Container Security Initiative: A Maritime Transport Security Measure of an (inter)National Public Security Measure*, 10, *International Legal Theory*, 123, 129.

⁷¹ ixileT Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 162.

⁷² *Ibid* 307.

⁷³ US Customs and Border Protection, 'Container Security Initiative: 2006–2011 Strategic Plan' (August 2006) ['Container Security Initiative: 2006–2011 Strategic Plan'] http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_strategic_plan.ctt/csi_strategic_plan.pdf

ნანახია: 15.12.2019.

ინფორმაციის გაცვლას პორტში შემოსული და პორტიდან გასული ტვირთის შესახებ, მიწოდების გლობალური ქსელის ტერორიზმისგან დაცვის მიზნით.⁷⁴

საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვებში ძალიან ბევრი ინდივიდი მონაწილეობს, როგორებიცაა: მწარმოებლები, იმპორტიორები, ექსპორტიორები, საბაჟოსა და პორტის თანამდებობის პირები, მომსახურე პერსონალი და ასე შემდეგ. შესაბამისად, ტვირთის გადაზიდვა მოიცავს მთელ რიგს პროცესებისას, დოკუმენტაციის შედგენა-შემოწმებიდან დაწყებული ტვირთის შეფუთვითა და დატვირთვა-გადმოტვირთვა-დასაწყობებით დასრულებული. ტერორიზმის საფრთხის თავიდან ასაცილებლად უფრო მარტივია კონტეინერების ხმელეთზე შემოწმება. შედეგად აშშ-მა გადაწყვიტა, შეემოწმებინა კონტეინერები მანამ, სანამ კონტეინერები აშშ-ს მიაღწევდნენ, კერძოდ, სხვა ქვეყნების პორტებში, – კონტეინერების გამოგზავნამდე.⁷⁵

საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივა მოგვიანებით, 2006 წელს კოდიფიცირებულ იქნა აშშ-ის მიერ „ყველა პორტის უსაფრთხოებისა და ანგარიშვალდებულების აქტში“.⁷⁶ ამავე დროს, საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივის მხარდასაჭერად აშშ-მა შემოიღო უსაფრთხოების დამატებითი ზომები ეროვნულ კანონმდებლობაში „აშშ-ის ტვირთის უსაფრთხოების სტრატეგიის“ სახელწოდებით.⁷⁷

საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივის გატარების მიზნით, აშშ-მა დადო ორმხრივი ხელშეკრულებები სხვადასხვა სახელმწიფოს პორტებთან მაღალი რისკის შემცველი კონტეინერების გამოვლენის მიზნით, რაც დაფუძნებულია ინფორმაციის ორმხრივ წინასწარ გაცვლასა და სტრატეგიულ დაზვერვაზე აშშ-ის საბაჟოს ხელმძღვანელობასა და საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივის პარტნიორებს შორის.⁷⁸

სამწუხაროდ, აშშ-თან დადებულმა ზემოთ აღნიშნულმა ორმხრივმა ხელშეკრულებებმა გამოიწვია რიგი პრობლემებისა.⁷⁹ საქმე ისაა, რომ აშშ-მა დადო ასეთი ორმხრივი ხელშეკრულება რვა ევროპულ სახელმწიფოსთან, რამაც გამოიწვია დავა ევროპის კავშირში იმას-

⁷⁴ *ibid.*

⁷⁵ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 165.

⁷⁶ Security and Accountability for Every Port Act (SAFE Port Act) 120 STAT. 1884 (2006)

Public Law 109–34 <https://www.congress.gov/bill/109th-congress/house-bill/4954> ნანახია: 16.01.2019.

იხილეთ ასევე Bowman, G.W. (2007) *Thinking Outside the Border: Homeland Security and the Forward Deployment of the U.S. Border*, 44, *Houston Law Review*, 204. http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=921121 ნანახია: 25.11.2019.

⁷⁷ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 163-166.

⁷⁸ *Ibid*, 164-165.

⁷⁹ Lee, S.Y. (2003) *The Container Security Initiative: Balancing US Security Interests with the European Union's Legal and Economic Concerns*, 13, *Minnesota Journal of Global Trade*, 123, 139-141.

თან დაკავშირებით, რომ ეს ორმხრივი ხელშეკრულებები არღვევდნენ ევროპულ სამართალს, რადგან მათ პოტენციურად არასამართლიანი კონკურენციის უპირატესობა მიანიჭეს იმ რვა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ევროპის კავშირის სხვა წევრ სახელმწიფოებთან შედარებით, რომელთა პორტები არ არის ჩართული საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივაში.⁸⁰ ამასთან, მართალია, ორმხრივი ხელშეკრულებით ევროპის ქვეყნებს აქვთ ასევე უფლებამოსილება, განახორციელონ შემოწმება აშშ-ის პორტებში, მაგრამ აღიარებული იყო, რომ საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივა მეტწილად აშშ-ის სასარგებლოდ გატარდა და დაინერგა.⁸¹ გარდა ამისა, ინიციატივით გათვალისწინებული მოთხოვნების შეუსრულებლობის შემთხვევაში გადაამხიდავებს შეიძლება დაეკისროს სამოქალაქოსამართლებრივი სანქციები, რასაც შესაძლებელია, მოჰყვეს გემზე ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვაზე უარიც.⁸²

საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივის გატარებით აშშ-ს სურდა საერთაშორისო ვაჭრობის მხარდაჭერა ტერორისტული აქტების რისკის მინიმიზაციის გზით.⁸³ კერძოდ, ამ ინიციატივის საფუძველზე ეკონომიკური სარგებელი იზრდება, რადგან აშშ-ისთვის განკუთვნილი ტვირთი აშშ-ის ნავსადგურებში უკვე სხვა პორტებში შემოწმებული შემოდის. შედეგად, იზრდება უსაფრთხოების ხარისხი, მცირდება ტერორისტული აქტის განხორციელების რისკი და მისგან გამომწვეული ზიანი. გაუმჯობესებული უსაფრთხოების სისტემა შეამცირებს ასევე დაზღვევის ხარჯებსაც. მიუხედავად იმისა, რომ ინიციატივის ფარგლებში მონაწილე ქვეყნებს შესაძლოა, მეტი ხარჯის გაწევა მოუხდეთ შემოწმების ახალი აღჭურვილობის შექმნასთან დაკავშირებით, აშშ-ის შეხედულებით, ეს არის ინვესტიცია, რომელსაც მეტი სარგებელი აქვს, ვიდრე დაზღვევისთვის გაწეულ ხარჯებს.⁸⁴ სამწუხაროდ, მოყვანილი არგუმენტები სუსტია იმის დასადასტურებლად, რომ ინიციატივის გატარება საერთაშორისო ვაჭრობას უწყობს ხელს, რადგან ამ შემოწმებების გატარება ხდება უცხოურ პორტებში, შედეგად, მათ აწვებათ შემოწმებისა და აღჭურვილობის შექმნის ხარჯებიც და არა აშშ-ს, რაც, საბოლოო ჯამში, მომხმარებლის ხარჯების გაზრდაზე აისახება.⁸⁵

⁸⁰ Bowman, G.W. *Thinking Outside the Border: Homeland Security and the Forward Deployment of the U.S. Border*, 205. ცდეს საკონტეინერო უსაფრთხოების ინიციატივა მოქმედებს ჩრდილოეთ ამერიკის, ევროპის, აზიის, აფრიკის, ცენტრალური აღმოსავლეთის, ლათინური და ცენტრალური ამერიკის პორტებში. <http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief>

⁸¹ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 166.

⁸² Bowman, G.W. *Thinking Outside the Border: Homeland Security and the Forward Deployment of the U.S. Border*, 231.

⁸³ *Supra* n. 74. Container Security Initiative: 2006–2011 Strategic Plan, 9-10.

⁸⁴ Bowman, G.W. *Thinking Outside the Border: Homeland Security and the Forward Deployment of the U.S. Border*, 231.

⁸⁵ Walters, K.L. III (2006) *Industry on Alert: Legal and Economic Ramifications of the Homeland Security Act on Maritime Commerce*, 30 *Tulane Maritime Law Journal*, 311, 332; იხილეთ

საკონტინენტო უსაფრთხოების ინიციატივამ ასევე გამოიწვია შეშფოთება სახელმწიფო სუვერენიტეტის დარღვევის თაობაზე.⁸⁶

2.3.3. მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის „გლობალური ვაჭრობის დაცვისა და მხარდაჭერის ჩარჩო სტანდარტები“

2002 წლის ივნისში მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციამ (შემდგომში – მსო) მიიღო რეზოლუცია, რომლის თანახმადაც ორგანიზაციის წევრ სახელმწიფოებს მიენიჭათ უფლებამოსილება, წამოეწყოს საკონტინენტო უსაფრთხოების ინიციატივის მსგავსი პროგრამების დანერგვა და განვითარება თავიანთ პორტებში, რაც ითვალისწინებდა: ზღვაში გასაგზავნი ტვირთის შესახებ ელექტრონული ფორმით მონაცემთა შეგროვებას, რისკების მართვის საშუალებით მაღალი რისკის შემცველი ტვირთის იდენტიფიცირებას და რადიაციის აღმოჩენას, და დიდმასშტაბიანი ტექნოლოგიის გამოყენებას მაღალი საფრთხის შემცველი კონტეინერების გამოსავლენად.⁸⁷ ამ რეზოლუციამ გზა გაუკვალა 2005 წლის ივნისში მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის „გლობალური ვაჭრობის დაცვისა და მხარდაჭერის ჩარჩო სტანდარტების“⁸⁸ (შემდგომში – „მსო-ის სტანდარტები“) მიღებას.

მსო-ის სტანდარტები, რომლებიც ითვალისწინებს ელექტრონული დოკუმენტაციის საშუალებით ტვირთის შემოწმების დანერგვას, ამარტივებს კანონის ფარგლებში მოქცეულ სატრანზიტო ვაჭრობას.⁸⁹ სტანდარტების თანახმად, მაღალი რისკის შემცველი ტვირთის შემოწმება ხდება ფიზიკური ჩარევის გარეშე, კერძოდ, მაღალი სიხშირის ულტრაიისფერი სხივების საშუალებით. შედეგად, მსო-ის სტანდარტებით შემოთავაზებული ტვირთის შემოწმების ზომები ყველაზე რეალისტურია იმისათვის, რომ დაცული იყოს ბალანსი, ერთი მხრივ, საზღვაო უსაფრთხოებასა და, მეორე მხრივ, ნაოსნობის თავისუფლებას შორის, რაც, თავის მხრივ, ასახვას პოვებს საერთაშორისო ვაჭრობის მხარდაჭერაში.⁹⁰ ამასთან, მსო-ის სტანდარტები ახდენენ აშშ-ის ტვირთის უსაფრთხოების პოლიტიკის ინტერნაციონალიზაციას. დღეს უკვე 169 ქვეყანამ გამოხატა მზადყოფნა, დანერგოს თავის კანონმდებლობაში მსო-ის სტანდარტები, რათა დაიცვას და ხელი შეუწყოს გლობალურ ვაჭრობას.⁹¹

აღსანიშნავია, რომ მსო-ის სტანდარტებში რეგულარულად ყოველ სამ წელიწადში ერთხელ შედის ცვლილებები, რათა ისინი შე-

ასევე Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 166-167.

⁸⁶ *Supra* n.71, 129.

⁸⁷ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 167.

⁸⁸ WCO, 'Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade' (June 2005) [WCO Framework] http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx ნანახია: 15.02.2018.

⁸⁹ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 168.

⁹⁰ *Ibid*, 168-169.

⁹¹ *Supra* n.89. WCO Framework.

საბამისობაში იყოს საერთაშორისო მიწოდების ქსელის მიმდინარე სიახლეებთან. მაგალითად, 2015 წელს მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა მსო-ის სტანდარტები საბაჟოებსა და სხვა სამთავრობო და მთავრობათაშორის სააგენტოებს შორის თანამშრომლობის პროგრამის დაწესების კუთხით.⁹² ბოლო ცვლილებები, რომელიც 2018 წელს განხორციელდა, ყურადღებას ამახვილებს საბაჟო ადმინისტრაციებს, შესაბამის სახელისუფლებო ორგანოებსა და ეკონომიკურ ოპერატორებს შორის თანამშრომლობის გაძლიერებაზე, რაც, საბოლოოდ, ემსახურება საერთო მიზნის მიღწევას – მიწოდების ქსელის უსაფრთხოებისა და ეფექტიანობის გაზრდას, რაც დაფუძნებული იქნება ორმხრივ ნდობასა და გამჭვირვალობაზე.⁹³ მსო-ის სტანდარტების უკეთ დაწესებისათვის მსო-ის სტანდარტების სამუშაო ჯგუფმა, მსო-ის სხვა სამუშაო ჯგუფებთან ერთად, შეიმუშავა რიგი ინსტრუმენტებისა და ინსტრუქციებისა და შეიქმნა მსო-ის ერთიანი სტანდარტების პაკეტი.⁹⁴

დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ, როგორც საკონტინენტო უსაფრთხოების ინიციატივა, ასევე საერთაშორისო გემებისა და სანავსადგურო საშუალებების დაცვის კოდექსი შეიძლება მიჩნეულ იქნეს მნიშვნელოვან ნაბიჯად, რომელიც მიმართულია საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვის ტერორიზმის საფრთხეებისაგან დაცვისკენ, საერთაშორისო ვაჭრობისთვის სერიოზული შეზღუდვების დაწესების გარეშე.⁹⁵ ორივე მათგანის შემუშავებისას მხედველობაში იყო მიღებული ვაჭრობის ეფექტიანობის შემცირებით გამოწვეული ეკონომიკური ხარჯები, რასაც განაპირობებდა ანგარიშების შედგენისა და შემოწმების არაეფექტური სისტემა.⁹⁶ მსო-ის სტანდარტები, თავის მხრივ, მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტია საკონტინენტო უსაფრთხოების ინიციატივის მხარდასაჭერად გლობალურ დონეზე. თუმცა აქაც თავს იჩენს სახელმწიფოთა სუვერენიტეტის შეზღუდვის საკითხი, რაც წინააღმდეგობაში მოდის მხარდი ტერორიზმის საფრთხეებთან ბრძოლის პროცესში მიღებულ პრევენციულ ზომებთან.⁹⁷

2.4. გაეროს რეზოლუციები და მიზანშეწონიერება ინტერნაციონალური საკითხები

მნიშვნელოვანია გაეროს უსაფრთხოების საბჭოს 2001 წლის 1373-ე რეზოლუცია, რომელიც ავალდებულებს წევრ სახელმწიფოებს, მიიღონ შესაბამისი ზომები ტერორისტული აქტების დაფინანსებისა და ჩადენის თავიდან ასაცილებლად.⁹⁸ ამას გარდა, 2004 წელს, უსაფრ-

⁹² *ibid.*

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ *ibid.*

⁹⁵ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 170.

⁹⁶ *ibid.*

⁹⁷ *ibid.*

⁹⁸ UNSC Res 1373 (28 September 2001) UN Doc S/RES/1373

თხოვების საბჭოს დადგენილებით, ბირთვული, ქიმიური და ბიოლოგიური იარაღის გავრცელება, ისევე როგორც მათი მიწოდების საშუალებები, გამოცხადდა საერთაშორისო მშვიდობისა და უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ ქმედებად და ავალდებულებდა წევრ სახელმწიფოებს, მიეღოთ ეფექტიანი კანონები, რომლებიც აუკრძალავდნენ არასახელმწიფო სუბიექტებს ბირთვული, ქიმიური და ბიოლოგიური იარაღის, ისევე როგორც მათი მიწოდების საშუალებების: წარმოებას, შექმნას, ფლობას, შექმნას, ტრანსპორტირებას, გადაცემას ან გამოყენებას ტერორისტული მიზნებისათვის.⁹⁹ მას შემდეგ, რაც ჩრდილოეთ კორეა 2009 წელს გამოცხადდა ბირთვული, ქიმიური და ბიოლოგიური იარაღის გამავრცელებელ ქვეყნად, რასაც უკვე 2013 წელს მოჰყვა მის მიერ განხორციელებული ბირთვული გამოცდა, გაეროს უსაფრთხოების საბჭომ მიიღო რეზოლუცია, რომლის თანახმადაც ყველა ქვეყანას უნდა შეემოწმებინა ყველა ტვირთი, რომელიც მოდიოდა ჩრდილოეთ კორეიდან ან მისი გავლით, ან რომელიც განკუთვნილი იყო ჩრდილოეთ კორეისთვის, თუ სახელმწიფოს ექნებოდა საფუძვლიანი ეჭვი, რომ ტვირთი შეიცავდა აკრძალულ ნივთებს.¹⁰⁰ რეზოლუცია, ასევე, ავალდებულებდა ქვეყნებს, უარი ეთქვათ, პორტში შემოეშვათ ასეთი საეჭვო გემი, თუკი იგი უარს განაცხადებდა შემოწმებაზე.¹⁰¹

ტერორიზმის საფრთხეების პრევენციის მიზნით, მნიშვნელოვანია, ასევე, 2003 წელს შესწორებული მეზღვაურთა საიდენტიფიკაციო დოკუმენტების კონვენცია,¹⁰² რომელიც ქმნის მეზღვაურთა შესახებ უნიფიცირებულ ინფორმაციასთან წვდომის შესაძლებლობას. აღსანიშნავია, რომ ისტორიულად მეზღვაურები სარგებლობდნენ გამარტივებული სავიზო რეჟიმით სხვადასხვა ქვეყნის პორტში შესვლისას, რაც, თავის მხრივ, ზრდის ტერორიზმის საფრთხეს.¹⁰³

[http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2012/docs/United%20Nations%20Security%20Council%20Resolution%201373%20\(2001\).pdf](http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2012/docs/United%20Nations%20Security%20Council%20Resolution%201373%20(2001).pdf) ნანახია: 15.01.2019.

⁹⁹ UNSC Res 1540 (28 April 2004) UN Doc S/RES/1540 (2004) <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N04/328/43/PDF/N0432843.pdf?OpenElement> ნანახია: 16.01.2019.

¹⁰⁰ UNSC Res 2094 (7 March 2013) UN Doc S/RES/2094 (2013) <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N13/253/06/PDF/N1325306.pdf?OpenElement>> ნანახია: 26.12.2016. ixileT aseve UNSC Res 1874 (12 June 2009) UN Doc S/RES/1874 (2009) [http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2012/docs/United%20Nations%20Security%20Council%20Resolution%201373%20\(2001\).pdf](http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2012/docs/United%20Nations%20Security%20Council%20Resolution%201373%20(2001).pdf) ნანახია: 28.12.2010; იხილეთ ასევე Sohn L. B., *et al, Cases and Materials on the Law of the Sea*, 730.

¹⁰¹ *ibid.*

¹⁰² Revised Seafarers' Documents Convention (adopted 1958, revised 19 June 2003, entered into force 9 February 2005) 185 ILO http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C185 ნანახია: 29.12.2019.

¹⁰³ Sohn L. B., *et al, Cases and Materials on the Law of the Sea*, 730; ixileT aseve Klein, *N. Maritime Security and the Law of the Sea*, 235-239.

დასკვნა

1988 წლის კონვენცია შესაბამის ოქმთან ერთად და 2005 წლის ოქმი მნიშვნელოვან საკანონმდებლო რეგულაციებს ადგენენ ტერორიზმის წინააღმდეგ ბრძოლაში. ასევე, ამ საქმეში თავისი წვლილი შეაქვს ორმხრივ ხელშეკრულებებს. აღსანიშნავია, ასევე, ის სამართლებრივი მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფენ საერთაშორისო ვაჭრობის დაცვას სახელმწიფოთა ნავსადგურებში კონტროლის გაძლიერების გზით.

სამწუხაროდ, აღნიშნული კანონმდებლობა არ იძლევა საკმარის შესაძლებლობას, გატარდეს ტერორიზმის პრევენციისათვის, ასევე განხორციელებული ტერორისტული აქტების საპასუხო ეფექტური ზომები. დღეს ტერორიზმმა მიიღო ახალი ფორმები და 1988 წლის კონვენციის, ისევე როგორც 2005 წლის ოქმით გათვალისწინებული ზომები არ არის საკმარისი ტერორისტული აქტების პრევენციისათვის. ისინი უფრო მეტად გათვლილია დამსჯელ ღონისძიებებზე, ვიდრე საფრთხის თავიდან აცილებაზე, მაშინ, როცა დღეს ტერორისტთა პიროვნული დასჯა აღარ არის აქტუალური, ტერორისტული აქტის განხორციელებისას მათ მიერ საკუთარი თავის ლიკვიდაციის გამო. ამასთან, ტრანსპორტის მასობრივი განადგურების იარაღად გამოყენების შედეგად ტერორისტული აქტები დარტყმას აყენებს არა მარტო ადამიანთა სიცოცხლეს, არამედ ეკონომიკურ ზიანის მომტანია მთელი მსოფლიოსთვის, რადგან გლობალიზებულ ეკონომიკაში ყველაფერი ურთიერთკავშირშია.¹⁰⁴

ამდენად, სასურველი იქნება, რომ საერთაშორისო საზღვაო ანტიტერორისტული კანონმდებლობა დაიხვეწოს შემდეგი კუთხით: პირველ ყოვლისა, საჭიროა იმ დიდი საფრთხის გააზრება, რასაც ტერორისტული აქტები ქმნიან და მასობრივი ზიანის მომტანი შედეგები, რაც მათ განხორციელებას თან სდევს. შესაბამისად, სახელმწიფოებმა უნდა საკუთარ კერძო ინტერესებზე მაღლა დააყენონ საერთაშორისო საზღვაო უსაფრთხოება და მიიღონ ისეთი ზომები, რომლებიც საშუალებას მისცემენ ნებისმიერ სახელმწიფოს, შეამოწმონ საექვო გემი, დროშის სახელმწიფოსაგან წინასწარი თანხმობის მოპოვების გარეშე. გარდა ამისა, შემოწმების უფლება უნდა ვრცელდებოდეს ტერიტორიულ წყლებშიც, რადგან, ხშირ შემთხვევაში, სახელმწიფოს შეიძლება არ ჰქონდეს რესურსი იმისა, რომ დამოუკიდებლად აღკვეთოს ტერორისტული აქტი საკუთარ ტერიტორიულ წყლებში. რაც შეეხება ორმხრივ ხელშეკრულებებს, შესაძლებელია მათი ეფექტურად გამოყენება, თუკი ორივე სახელმწიფოს ინტერესები თანაბრად იქნება გათვალისწინებული. იგივე ეხება ნავსადგურებში კონტეინერ-

¹⁰⁴ Statement by Wolfrum, R. *Freedom of Navigation: New Challenges' Int'l Tribunal for the Law of the Sea*. https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_eng.pdf ნანახია: 16.12.2019.

ბის შემოწმებას. მნიშვნელოვანია, პორტებში ეფექტური ანტიტერორისტული ზომების გატარების მიზნით, სახელმწიფოთა თანამშრომლობა. რაც შეეხება გატარებული ანტიტერორისტული ღონისძიებების შედეგად ნაოსნობის თავისუფლების შეზღუდვას, აღსანიშნავია, რომ ნაოსნობის თავისუფლება ისეთივე „ინკლუზიური“ ცნებაა, როგორც საზღვაო უსაფრთხოება,¹⁰⁵ შესაბამისად, ადეკვატური უსაფრთხოების ზომების გატარებით შესაძლებელია ნაოსნობის თავისუფლების უზრუნველყოფა იმ დონეზე, რომ მან არ გამოიწვიოს საერთაშორისო ვაჭრობის შეზღუდვა და, აქედან გამომდინარე, ზიანი მიაყენოს საერთო გლობალური ეკონომიკურ სარგებელს.

¹⁰⁵ იხილეთ Klein, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*, 2-18.