

კოვიდ-19 პანდემიის ფონზე თანამედროვე საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სამართლებრივი პრობლემები და პერსპექტივები

დავით გეფერიძე
სამართლის დოქტორი,
გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ავილირებული პროფესორი

ანოტაცია

კვლევის მთავარი მიზანია, მსოფლიოში კოვიდ 19 პანდემიის ფონზე თანამედროვე საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციაში შექმნილი მდგომარეობის ფაქტობრივი და სამართლებრივი ანალიზი. კერძოდ, ნაშრომის მნიშვნელოვანი ნაწილი ეხება საქართველოსა და საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციაში პანდემიის ფონზე არსებულ სამართლებრივ შეფასებას და იმ ძირითადი განსხვავებების ჩვენებას, რომლებიც, ერთი მხრივ, ევროპის სამართლის ხოლო, მეორე მხრივ, საერთაშორისო სამართლებრივი ბაზის ზოგიერთ ასპექტს უკავშირდება. სტატიაში ყურადღება გამახვილებულია იმ ფაქტის დეტალურ ანალიზზე, თუ რატომ არ არსებობს დღემდე კოვიდ 19-თან დაკავშირებული კონკრეტული სამართლებრივი რეგულაციები საჰაერო ტრანსპორტის დარგში და, მეორე მხრივ, საერთაშორისო სამართლებრივი და ეკონომიკურ-პოლიტიკური თვალსაზრისით, რეგულაციების არარსებობის სრულად საფუძვლებს მოკლებული ვაკუუმის თაობაზე. ნაშრომის დასკვნით ნაწილში საუბარია იმაზე, თუ რა უნდა მოიმოქმედოს მომავალში თანამედროვე საერთაშორისო თანამეგობრობამ საერთაშორისო სამართლის სხვადასხვა პრინციპის დაცვის მიმართულებით ამ პრობლემის სამართლებრივად დარეგულირების თვალსაზრისით.

საკვანძო სიტყვები: საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაცია, პანდემია, კოვიდ 19, იკაო, იატა, საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულაციები, ავიაკომპანიები, აეროპორტები.

*კორონავირუსის პანდემიამ ისეთი კრიზისი გამოიწვია,
რომლის მსგავსიც ისტორიას არ ახსოვს –
ის სამუდამოდ შეცვლის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციას*

შესავალი

საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ისტორიაში იყო გარკვეული პერიოდი, როდესაც სახელმწიფო გატაცებული იყო საკუთარი ეროვნული ფრენების სისტემის შექმნით. მალე გაირკვა, რომ ასეთი წესების მრავალფეროვნება იმგვარია, რომ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტზე აღნიშნული წესებით ფრენა პრაქტიკულად შეუძლებელია. აი, ამიტომ დადგა დღის წესრიგში ფრენების ერთგვაროვანი წესების შექმნის აუცილებლობა, მხოლოდ კოლექტიური ძალისხმევით საერთაშორისო ორგანიზაციის ჩარჩოებში. სწორედ ასეთი ამოცანა დაუსახა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას (შემდგომში **იკაო**) ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციამ¹. მისი მიღება ასოცირდება მსოფლიო საზოგადოების მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების სურვილთან, საჰაერო სივრცეში ადამიანთა და ტვირთის ნაკადების რეგულარული მოძრაობის ორგანიზებასთან და ამ

¹ იხ. ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/37096?publication=0>>



მიზნისთვის ავტორიტეტული და გავლენიანი ორგანიზაციის შექმნასთან, რომელსაც ეწოდება **სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (იკაო)**¹.

საქართველოს საავიაციო ხელისუფლება ითვალისწინებს საერთაშორისო საჰაერო სერვისების მარეგულირებელი წესების, პროცედურების, მარეგულირებელი ნორმების ჰარმონიზაციას, მათი ეროვნული ინტერესების გათვალისწინებით.

საქართველო იყენებს **იკაო**-ს პოტენციალსა და შესაძლებლობებს ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის განვითარებაში, ეროვნული საავიაციო კომუნიკაციების ინფრასტრუქტურის ფორმირებასა და საჰაერო კვალიფიციური პერსონალის უზრუნველყოფაში.

საერთაშორისო საჰაერო სამართალი უპირატესად არეგულირებს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობას. ეს საქმიანობა მოიცავს საერთაშორისო ფრენებს, მგზავრებისა და ტვირთის საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას ერთი ქვეყნიდან მეორეში. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო რეგულარული თუ არარეგულარული ფრენები ხორციელდება ერთი მიზნით – მგზავრებისა და ტვირთის განსაზღვრული საერთაშორისო საჰაერო მარშრუტებით გადაყვანა-გადაზიდვისათვის. მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში სამოქალაქო ავიაციის როლი განსაკუთრებით დიდია. ტრანსპორტის მსოფლიო სისტემა წარმოუდგენელია ავიაციის გარეშე. მისი ნებისმიერი დროებითი გაჩერებაც კი, პრაქტიკულად ტოლფასია სტიქიური უბედურებისა, რომელიც იწვევს ქვეყნის ეკონომიკისა და ყოფის პარალიზებას. სამოქალაქო ავიაცია გვევლინება, როგორც საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტი. ამ საქმიანობის შედეგად, სახელმწიფოთა შორის მათი ტერიტორიის თავზე რეგულარული და არარეგულარული საერთაშორისო ფრენების ორგანიზაციის გამო, აღმოცენდება სპეციფიკური სახელმწიფოთაშორისი საავიაციო ურთიერთობები. ასეთი ფრენების შესრულება რეგულირდება სპეციალური აერსანავიგაციო წესებით, რომლებიც ქმნის საერთაშორისო ფრენების რეჟიმს. მისი მთავარი ამოცანაა რეგულარული და არარეგულარული ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვის მიზნით.

სამოქალაქო ავიაცია და პანდემიის ამჟამინდელი სიტუაციის ანალიზი

2020 წლის მარტიდან მსოფლიოს მასშტაბით კოვიდ 19-ის გავრცელების შესაჩერებლად საერთაშორისო ფრენები გაუქმდა და სახელმწიფოების მხრიდან დაწესდა შეზღუდვები, რამაც თითქმის მთლიანად შეაჩერა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა. მსოფლიო პანდემიამ მყისიერი და მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია მსოფლიო ეკონომიკაზე. ხარჯების შემცირების მრავალფეროვანმა სტრატეგიამ გავლენა მოახდინა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის სექტორზე, რომელიც მოიცავს უამრავ სუბიექტს, დასაქმებასა და ღირსეული და ავტორიტეტული დარგის ინფრასტრუქტურის შექმნაზე. იკაო, ჯანდაცვის საერთაშორისო ორგანიზაციამ და შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციამ დააგროვა საკმაო გამოცდილება წინა კრიზისული სიტუაციების შედეგად, რაც გარკვეულწილად ეხმარება დარგს ამ რყევებისგან გამონეული პრობლემების დაძლევაში².

საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების სხვადასხვა პროგნოზის თანახმად³, 2019 წლის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა სრულად შეიძლება აღდგეს 2024 წელს, საავიაციო სფეროს სხვადასხვა სპეციალისტის ვარაუდით, ეს შეიძლება იყოს წლის დასაწყისი ან დასასრული, მაგრამ არა უადრეს საწყისად დასახელებული თარიღისა⁴. ამასთან, თუკი ადრე თუ გვიან, გადაყვანილ

¹ იხ. ორგანიზაციის ოფიციალური ვებგვერდი <icao.org>
² იხ. <<https://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/impacts-and-responses/WCMS-755910/lang--en/index.htm>>
³ იხ. საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (იატა) ოფიციალური ვებგვერდი <<https://www.iata.org/en/programs/cargo/>>
⁴ დაწვრილ. იხ. <<https://www.aex.ru/exp/>>

მგზავრთა რაოდენობა 2019-ში გადაყვანილთა რიცხვს გაუტოლდება, მაშინ მსოფლიოში საავიაციო ინდუსტრიის ზრდის ტემპი, ველარ შეედრება პანდემიამდე პერიოდის მონაცემებს – ამბობს **Embraer**-ის მარკეტინგის დირექტორი **მაიკლ ნოვაკი**¹. „ბოლო 10 ან 20 წელი იყო ეკონომიკური სუპერციკლი, რომელიც აღარასოდეს განმეორდება; ეს არის: სტრუქტურული ცვლილებები მგზავრთა ქცევაში, ეკოლოგიის საკითხები, მწვანე ეკონომიკა. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ ვერასდროს დავუბრუნდებით A380-ს, ასეთ ბაზარს და ასეთ სცენარს“ – დასძინა ნოვაკმა².

ავიაბილეთების კიდევ უფრო მაღალი ფასები, ნაკლები საჰაერო მარშრუტები, ფრენამდე წინასამედიცინო შემოწმებები და კიდევ უფრო ნაკლები უფასო კვება. კორონავირუსის პანდემიამ შექმნა ახალი ერა ავიაგადაზიდვებში. ფაქტობრივად ცარიელი აეროპორტები იმის დადასტურებაა, რომ კორონავირუსის პანდემიამ გავლენა მოახდინა საავიაციო ინდუსტრიის პრაქტიკულად ყველა ნაწილზე. სახელმწიფოები მზად უნდა იყვნენ დარგის წყვეტილი და ხანგრძლივი აღდგენისთვის.

სულ რამდენიმე კვირაში კორონავირუსმა თითქოს შეაჩერა სამოქალაქო ავიაციის განვითარების ათწლეულები, ავიამილნეები, რომელიც ერთ-ერთი უდიდესი კულტურული და ეკონომიკური მოვლენა იყო სამყაროში, მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ. ახლა კი ყველაფერი შეჩერებულია. ანალიტიკური კომპანიების მონაცემებით, იანვრის შემდეგ მთელ მსოფლიოში ავიაკომპანიებმა საჰაერო ხომალდების ტევადობის 70 პროცენტზე მეტი შეამცირეს.

ავიაკომპანიები ასევე შეშფოთებულნი არიან იმ ფაქტით, რომ ადამიანები ალბათ არ მოისურვებენ ჩაკეტილ სივრცეებში ყოფნას, მას შემდეგაც კი, როდესაც ვირუსი უკვე კონტროლქვეშ იქნება. საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (შემდგომში **იატა**) მიერ ჩატარებული კვლევის თანახმად³, პოტენციური მგზავრების 40 პროცენტზე მეტი შეზღუდვების დასრულების და საზღვრების გახსნის შემდეგ კიდევ ექვსი თვის განმავლობაში ფიქრობს დალოდებას. ამიტომ, ზოგიერთი ავიაკომპანია აპირებს ცარიელი ადგილების დატოვებას, მინიმუმ, მოძრაობის განახლების დასაწყისში, რათა მომხმარებლებს უფრო მეტი თავისუფალი პირადი სივრცე ჰქონდეთ.

საერთაშორისო ფრენის დროს მკაფიოდ იქნება განსაზღვრული პირობები – საავიაციო შეზღუდვების აუცილებლობა, ურთიერთდაშორება, აგრეთვე, მგზავრის რეგისტრაციის პირობები – დისტანცია. ფრენის დროს ბევრი ამოცანა ექნება სადებიზინფექციო სამუშაოების თვალსაზრისით, თვითმფრინავი მზად და აღჭურვილი იქნება შესაბამისი სიტუაციისთვის, ეს კიდევ დაკავშირებულია დამატებით ფინანსურ უზრუნველყოფასთან.

ექსპერტების შეფასებით, აეროპორტის დარბაზში შემოწმების პროცესი გაცილებით მეტხანს გაგრძელდება. ჩვეულებრივი შემოწმებების გარდა, ჩატარდება სამედიცინო გამოკვლევებიც. ამასთან, მოკლევადიანი ფრენებისთვის საჭიროა მინიმუმ 70 პროცენტისანი დასაქმება, რათა ფრენა მომგებიანი იყოს. თვითმფრინავების გამტარობის შესაძლებლობის 33 პროცენტით შემცირებით, ავიაკომპანიები ამ მდგრადობის დონეს ქვემოთ დანევენ⁴.

წინასწარი ფასებით, ავიაკომპანიები ზარალით იფრენენ, როცა სრული სპექტრის სერვისის შემთავაზები გადამზიდვები შეიძლება, ძირითადად, შორ მანძილზე პრემიუმ საქალაქთაშორისო აბონენტებს დაეყრდნონ. იატა-ს ხელმძღვანელის განცხადებით, ყველას მოუწევს ფასების სტრატეგიის გადახედვა⁵. თავის მხრივ, ზოგიერთმა ქართულმა ავიაკომპანიამ 2020 წელს, საჰაერო ხო-

¹ იხ. <<https://novostivl.ru/post/85987/>>

² იხ.იქვე

³ იხ. საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (იატა) ოფიციალური ვებგვერდი <<https://www.iata.org/en/programs/cargo/>>

⁴ დაწვრილ. იხ. <<https://novostivl.ru/post/85987/>>

⁵ იხ. <<https://www.iata.org/en/publications/>>

მალდის ბორტზე შეიტანა გარკვეული აღჭურვილობა – სათვალეები, ნიღბები, ხელთათმანები ან დამცავი კოსტიუმები. ევროკომისია ამზადებს წესების პროექტს, რომლის შესაბამისადაც ავიაკომპანიებმა უნდა შეცვალონ ფრენის პირობები კორონავირუსის შეზღუდვების მოხსნისთანავე. მსგავს ზომებს, რომლებიც შეიძლება მოიცავდეს შესაბამისი ფარების სავალდებულო ტარებას ან მგზავრებს შორის გარკვეული დისტანციის შენარჩუნებას, მიიღებს ყველა გადამზიდავი.

ამასთან, ზოგიერთი ავიაკომპანია, რომლებიც გაყიდვების კიდევ უფრო მნიშვნელოვან ვარდნას ელის, აკრიტიკებენ დაგეგმილ ზომებს ზუსტად იმიტომ, რომ ბევრი ადგილი ცარიელი დარჩება. ავიასანარმოების აქტიური საქმიანობის შემცირების გამო, ასევე, შემცირებულია საქმიანი და სამგზავრო მოგზაურობები. ჩარტერული სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვები მეტ-ნაკლებად სტაბილური რჩება. ამასთან, ეს მთლიანი ბაზრის წილის მცირე პროცენტია.

კორონავირუსის გავლენა სამოქალაქო ავიაციაზე – ავიაბილეთების ფასები გაიზრდება. სოციალური დაყოფის წესების გამო, ტრადიციული, ასევე დაბალბიუჯეტის ავიაგადამზიდველების ბილეთები სავარაუდოდ გაძვირდება. მიმდინარე წელს ავიაკომპანიებს 314 მილიარდი დოლარის ზარალი აქვთ ბილეთების გაყიდვაში, ხოლო მათი ნახევარი კი საერთოდ გაკოტრდა. ბოლო კვირების განმავლობაში შეიქმნა მსოფლიოს საჰაერო ფლოტის თითქმის ორი მესამედი – 17000-ზე მეტი თვითმფრინავი. ამავე დროს, საავიაციო სექტორში 25 მილიონზე მეტი სამუშაო ადგილი უკვე საფრთხის წინაშეა.

რა ბედი ელის სამოქალაქო ავიაციას? როგორი იქნება მომავალში?

როგორც ჩანს, ნორმალური საავიაციო რეალობის დაბრუნება, რომელსაც ჩვეულებრივ მგზავრები იყენებდნენ, დიდი ხნის განმავლობაში შეუძლებელი იქნება. თვითმფრინავში ჩასხდომა უკვე ექვემდებარება ჯანმრთელობის სპეციალურ შემოწმებას. ასევე, მგზავრებმა შეიძლება გაიარონ თერმოსკრინინგი ან მათ მოუწიოთ ჯანმრთელობის სერტიფიკატების წარდგენა. აღნიშნულმა პროცესმა შეიძლება საგრძნობლად შეაფერხოს მუშაობა. გარდა ამისა, დღესდღეობით თვითმფრინავების 95 პროცენტი ხმელეთზე დგას, ამჟამინდელი კრიზისის პირობებში, პანდემიით გამოწვეული შემოსავლების ვარდნა 99 პროცენტს შეადგენს.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განახლება დამოკიდებული იქნება Covid-19 პანდემიის შემდგომ განვითარებაზე, ეროვნულ კანონმდებლობასა და, კერძოდ, მგზავრების მზადყოფნაზე იფრინონ დადგენილი პირობებით, რათა უპრობლემოდ გადალახონ საზღვრები.

ბოლო პერიოდის განმავლობაში, ავიაკომპანიები მთელ მსოფლიოში მიმართავენ საკუთარ მთავრობებს ფინანსური მხარდაჭერის მისაღებად. მთავრობის დაფინანსების წყალობით, ავიაკომპანიები და მსხვილი ბიუჯეტის მქონე ავიაკომპანიები, სავარაუდოდ, გადარჩებიან. ამავე დროს, მთავრობების მიერ განეული ინვესტიცია ნიშნავს, რომ ავიაკომპანიები ნაწილობრივ მაინც მიეკუთვნება სახელმწიფოს ან ვალი აქვთ მისი. ამ მიზეზის გამო, ისინი, სავარაუდოდ, იძულებულნი გახდებიან შეამცირონ ფრენების რაოდენობა ან თუნდაც გაზარდონ ბილეთების ფასები. აღნიშნულის გაზრდა შეიძლება ნიშნავდეს სარკინიგზო გადაზიდვების პოპულარობის სწრაფ ზრდას.

დასკვნა

ჯერ კიდევ თითქმის შეუძლებელია იმის პროგნოზირება, თუ რა ბედი ელის სამოქალაქო ავიაციას კორონავირუსის შემდეგ. მაგრამ ეჭვგარეშეა, რომ მოგზაურობის აკრძალვის გაუქმება გაზრდის მომხმარებელთა რაოდენობას, რომელთაც სურთ მონახულონ თავიანთი ოჯახი, მეგობრები ან გაემგზავრონ შვილებში. გარდა ამისა, ბევრია, ვისაც სურვილი ექნება გამოიყენოს თავისი ვაუჩერი უკვე შეძენილი ფრენისთვის, რომელიც გაუქმდა ან გადატანილ იქნა უსაფრთხოების ზომების გამო. ამავე დროს, კრიზისის პერიოდში, საქართველოს საავიაციო საქმიანობის გარკვეული

საკითხები განსაკუთრებული აქტუალობით წარმოჩინდა. ევროკავშირი მოიცავს 27 ქვეყანას და ისინი ყველანი მუშაობენ ზოგადი საავიაციო კანონმდებლობის შესაბამისად. სამოქალაქო ავიაცია ერთ-ერთი საერთო სეგმენტია, რომელშიც ევროკავშირი ექვემდებარება ერთიან სამართლებრივ რეგულირებას, ხოლო ჯანმრთელობა ეროვნულ საგანძურად ითვლება და, შესაბამისად, მოქმედებს ეროვნულ დონეზე შემუშავებული წესები. ეს ცალკეული სახელმწიფოების ეროვნული წესებია და ისინი ზოგჯერ ძალიან განსხვავდება ერთმანეთისგან. მოცემულ საკითხს ევროპაში დიდი ყურადღება ექცევა, მაგრამ რიგი ქვეყნები ისწრაფვიან განაგრძონ სვლა საკუთარი გზით, ამიტომ აქ საჭიროება დგას საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმის შექმნაში. დღეს ჯერჯერობით არ არსებობს არც საერთო ევროპული ჯანმრთელობის დაცვის შესაბამისი მარეგულირებელი ბერკეტი, რომელიც გვაძლევს ზოგად წესებსა და ნორმებს, არც საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმა, ყველა მოქმედებს საკუთარი ეროვნული წესების შესაბამისად.

იმის გამო, რომ თითოეული ევროპული ქვეყანა ინარჩუნებს ჯანდაცვის სტანდარტებს, ჩვენ, როგორც საავიაციო სამყაროს ცალკეული წარმომადგენელი – ზოგადი საავიაციო ხელისუფლებისა და კომერციული ავიაციის წარმომადგენლებთან ერთად, ამ მიმართულებით ზოგიერთი საერთო მიდგომის შემუშავებასა და განხორციელებასთან დაკავშირებით სირთულეებს ვხვდებით.

სიტუაცია არეულია: რა, როდის და ვინ განაახლებს? ერთი ქვეყანა თუ მთელი რეგიონი? ან იქნებ ერთი ქალაქი? მაგალითად, ავილოთ კარანტინის ხანგრძლივობა კოვიდ 19–ისთვის: სადღაც, ზოგიერთ ქვეყანაში, ათი დღეა, სხვაგან კი – თოთხმეტი. არსებობდა ქვეყნების „შავი სიები“, საიდანაც შესვლისთანავე სავალდებულო კარანტინი იყო საჭირო, ზოგჯერ კი – „ორმხრივი“, თითოეული მხარისთვის აუცილებელი, ან „მწვანე“ ქვეყნები და მათვის არსებული განსხვავებული რეგულაციები.

სიტუაციაზე დადებითად შეიძლება იმოქმედოს აეროპორტებში ექსპრეს-ტესტების ფართო შემოღებამ – მაგალითად, ისინი უკვე კეთდება **ჰითროუს (ლონდონი) აეროპორტში**¹. ამ შემთხვევაში, ადამიანები, რომლებიც გადაწყვეტენ საჰაერო გზით იმოგზაურონ, არ უნდა დაკარგონ დრო იმისთვის, რომ მოძებნონ ადგილები, სადაც შეიძლება ტესტირება კოვიდ 19–ზე და მიიღონ შესაბამისი დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს, რომ პიროვნება არ არის ვირუსის მატარებელი.

მიმდინარე წლის 15 დეკემბრიდან ინგლისში ჩასულ იმ პირებს, რომელთაც ჩატარებული ექნებათ ტესტი Covid-19–ზე, ჩამოსვლიდან ხუთი დღის შემდეგ, შესაძლებლობა ექნებათ არ გაიარონ სავალდებულო ორკვირიანი კარანტინი – განაცხადა გაერთიანებული სამეფოს ტრანსპორტის მინისტრმა **გრანტ შპსმა**. კერძო ფირმებისათვის ტესტი 65-120 ფუნტი ეღირება (\$ 86-160). მინისტრის თქმით, ეს ტესტირება ხელს შეუწყობს საერთაშორისო მოგზაურობების გაზრდას და, ამავდროულად, მოსახლეობის უსაფრთხოებასაც უზრუნველყოფს. ტურიზმის ინდუსტრიის წარმომადგენლები მიესალმნენ მთავრობის აღნიშნულ გადაწყვეტილებას, მაგრამ აღნიშნეს, რომ ეს მცირედით დაგვიანებული ნაბიჯია. ამჟამად, იმ ქვეყნებიდან ჩამოსული მოგზაურები, რომლებთანაც ინგლისს არ გააჩნია სატრანსპორტო დერეფანი, 14 დღის განმავლობაში უნდა იყვნენ თვითიზოლაციაში. 15 დეკემბრიდან შესაძლებელი იქნება თვითიზოლაციის პერიოდის განახევრება, მას შემდეგ, რაც კორონავირუსის ტესტი ჩატარებული იქნება მოგზაურობის დასრულებიდან ხუთი დღის შემდეგ. როგორც წესი, ტესტის შედეგი 24-48 საათში ხდება ცნობილი².

თავის მხრივ, ჩვენი სახელმწიფო ცდილობს საერთო ევროპული იდეების პოპულარიზაციას. შეგვიძლია ცალმხრივად ვეცადოთ რაიმეს შემუშავებას. ამასთან, ჯერ გაუგებარია, საქართველოში როგორ განვითარდება მოვლენები ამ სამართლებრივი რეგულაციების შემუშავების მიმართუ-

¹ დანვრ.იხ. <<https://www.heathrow.com/>>

² იხ. <<https://www.bbc.com/news/world-europe-54999446>>



ლებით. დღეს ნათელია, რომ ცალკეულ ქვეყნებს აქვთ განსხვავებული წარმოდგენა საფრთხის დონის და იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა გააგრძელონ მუშაობა არსებულ პირობებში. ამ თემის განხილვა მეტად რთულია. სამოქალაქო ავიაციის თვალსაზრისით, აუცილებელია ერთი საერთო სტანდარტი და არც ისე მნიშვნელოვანია რა იქნება, რა ფერის ქალაქზე დაიბეჭდება – თუნდაც იისფერი იყოს. მთავარია, რომ ის ყველასთვის ერთნაირი და ფართოდ გავრცელებული იყოს. ისე, რომ სხვა ქვეყნები, მეზობელი სახელმწიფოების ჩათვლით, ევროპის კავშირის, აშშ, აზიის სახელმწიფოები, ასევე ჩართული იქნებოდნენ მუშაობაში. ელექტრონულ პასპორტებთან დაკავშირებით იდეა შესანიშნავია, ამისთვისაც აუცილებელია იკაოს ფარგლებში სამართლებრივი ნორმების შემუშავება/მიღება. აქ, ისევ და ისევ, ჩვენთვის მნიშვნელოვანი იქნება ევროპელების კონკრეტული გადანყვეტილება, მნიშვნელოვანია ერთიანობა ევროპულ სივრცეში. როგორც სხვა შემთხვევებში, საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციასაც სჭირდება საერთო სტანდარტი – საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმა, რომლითაც იმოქმედებს ისე, რომ ცალკე არ განვიხილოთ რა დოკუმენტებია საჭირო ერთი კონკრეტული ქვეყნიდან მეორეში ფრენისას, მაგალითად, საქართველოდან იტალიაში. აუცილებელია სახელმწიფოს მჭიდრო კოორდინაცია იკაო-სთან, ქართული ავიაკომპანიების იატას-თან და სხვა რეგიონულ საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციებთან.