

ყულევის ტერმინალი საერთაშორისო კონვენციის დარღვევით გაიხსნა

რაში გადაიხდის აზერბაიჯანული კომპანია 7 მილიონ ევროს?

ხელისუფლებაში მოსვლისთანავე, მძღოლების გულის მოსაგებად, სააკაშვილმა ჯერ იყო და, კერძო მსუბუქ ავტომანქანებზე ტექდათვალიერება გააუქმა, კორუფციის ბუდეაო. შემდეგ ვითომდა კიდევ ერთი კეთილშობილური ჟესტი გააკეთეს და გამოაცხადეს, ამიერიდან სხვისი ავტომანქანის მართვისთვის მინდობილობა აღარ გჭირდებათო. ამ „შელავათმა“ ის ვააკეთა, რომ, თუ სხვისი მანქანის საჭესთან მთვრალი მძღოლი გამოიჭირეს, პატრული მას 150 ლარით დააჯარიმებს და ავტომანქანის იურიდიული მფლობელიც იგივე თანხით ჯარიმდება – მთვრალ კაცს მანქანა როგორ გადაეცი საპარტავადო. მოდი და ამტკიცე, მთვრალს კი არა, ორი დღის ან ერთი თვის წინ ფხიზელს ვათხოვე ან მივიყიდეო.

»»» მია მიშელაძე

ყულევის ტერმინალის მშენებლობა ხმაურიანი და სკანდალური გამოდგა. სკანდალური იმიტომ, რომ ყულევის ტერმინალი ბადრი პატარკაციშვილის საკუთრება იყო და აზერბაიჯანულ „სოკარსაც“ თავის დროზე სწორედ პატარკაციშვილი დაუკავშირდა. „ალიამ“ ვაარკვა, რომ სააკაშვილის მიერ დიდი ზარ-ზეიმით გახსნილ ტერმინალს კისერზე ვალად ადევს დარღვევები, რომელიც მშენებლობის პროცესში უნდა გამოესწორებინა, მაგრამ არ გამოასწორა.

ტერიტორია, სადაც ყულევის ტერმინალია აშენებული, საერთაშორისო კონვენციითაა დაცული კონვენცია წყლის ფრინველთა საბინადროდ ვარგის ტერიტორიას იცავს, რაც გადაძვრნი ფრინველებ-

დარღვევა №1 – ყულევის ტერმინალის მშენებლობა სწორედ რამსარის კონვენციით დაცულ ტერიტორიაზე დაიწყო. ჯერ კიდევ 2005 წლის აგვისტოში „ალია“ წერდა, რომ, თუკი ტერმინალის მშენებლობა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობისაა, მაშინ სახელმწიფომ რამსარის წვერი ქვეყნების წინაშე უნდა დას-



ტერიტორიის ალტერნატიული ჩანაცვლებაც დიდი დარღვევებით განხორციელდა. კანონით, ვიდრე ტერმინალის მშენებლობა დაიწყებოდა, საკომპენსაციო ტერიტორია მანამდე უნდა შერჩეულიყო. მას შემდეგ, რაც 2005 წელს „მწვანე ალტერნატივამ“ რამსარის კონვენციის დარღვევაზე ხმაური ატეხა, გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს რამსარის საქართველოს წარმომადგენელმა, ანა რუხაძემ განაცხადი გააკეთა, რომ ინვესტორმა დაიქირავა შვეიცარიული კომპანია „აგვა კონსალტინგი“, რომელსაც ყულევის ტერმინალის მიმდებარე ტერიტორიის ადეკვატური, ალტერნატიული ტერიტორიის შერჩევის სამუშაოები უნდა შეესრულებინა. ალტერნატიული ტერიტორია ცენტრალური

დენად სრულფასოვანი იყო ეს კომპენსაცია: „როგორც მე ვიცი, გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსა და „სოკარს“ შორის უნდა გაფორმებულიყო ხელშეკრულება, რომლის მიხედვითაც, „სოკარს“ გარკვეული გარემოსდაცვითი ვალდებულებები დაეკისრებოდა. თუ არ ვცდები, ეს ხელშეკრულება მარტის ბოლოს, ან აპრილის დასაწყისში უნდა გაფორმებულიყო. დაზუსტებით იმიტომ ვერ გეუბნებით ვერაფერს, რომ საჯაროდ ამის შესახებ არ გაცხადებულა. თუმცა, ზუსტად ვიცი, რომ ხელშეკრულების მიხედვით, უნდა შექმნილიყო კოლხეთის ეროვნული პარკის ფონდი, რომელშიც თავსებეს „სოკარი“ ჩარიცხავს“, – განუცხადა „ალიას“ ირაკლი მაჭარაშვილმა.

„ალია“ გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს დაცვის ინსპექციის ეკოლოგიური მონიტორინგის სამსახურის უფროსს, ბადრი ცბაძას დაუკავშირდა:

– ხელშეკრულება 2008 წლის 6 მისის გაფორმდა, რაც ითვალისწინებს 2003 წლის 8 იანვრის №0026 გარემოს დაცვითი ნებართვისა და ყულევის საზღვაო ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის

ლოდ, შემსრულებელია. მოკლედ, შესასრულებელი პირობები ჩვენერთ ამ ხელშეკრულებაში და ვადებიც გავენერთ.

– კონკრეტულად რა პირობებზეა საუბარი?

– ის, რაც საერთაშორისო კონვენციით არის გათვალისწინებული, ანუ ქარბტენიანი ტერიტორიის კომპენსირების საკითხი. საკომპენსაციო ტერიტორია შერჩეულია, თანხა – 7 მილიონი ევრო კოლხეთის ეროვნული პარკის ფონდში ჩარიცხება და 16 დღეში ალტერნატიული ტერიტორიაც შერჩევა.

– ამ 7 მილიონ ევროს „სოკარი“ გადაიხდის?

– ქალბატონო მია, მოდი, შევთანხმდეთ, რომ „სოკარი“ დავივიწყოთ. „სოკარი“ არის ძალიან დიდი ფირმა, რომელიც მოლვანეობს აზერბაიჯანში. საუბარია „სოკარის“ ერთ-ერთ შვილობულ კომპანიაზე, შპს „შავი ზღვის ტერმინალზე“, რომელიც ყულევის ტერმინალის ოპერატორია.

– კარგი, ბატონო ბადრი, შეილობილი კომპანია ჩარიცხავს 7 მილიონს და 16 დღეში საკომპენსაციო ტერიტორიაც შერჩევა?

– დიახ, თუმცა ტერიტორია უკვე შერჩეულია.

– ხელშეკრულების მიხედვით, კიდევ რა უნდა შეს-

ახალი ამბები

ლაგროვმა სსდომის დაწყებამდე აყარა ტლინკები

(დი-ეი-ენი) რუსეთის საგარეო საქმეთა მინისტრის სერგეი ლაგროვის განცხადებით, აფხაზეთის გარეშე გაეროს უშიშროების საბჭოზე საქართველოს უშიშროება მზერავი თვითმფრინავის ჩამოგდების ფაქტის განხილვას არაავითარი აზრი არა აქვს. ხოლო ის, რომ უშიშროების საბჭოს სსდომაში აფხაზურ მხარეს მონაწილეობის საშუალებას არ აძლევენ, მონშობს მხოლოდ იმას, რომ საქართველოს წამოწყება წმინდა წყლის ნამდვილად არ არის. კრიზისის არსი მდგომარეობს იმაში, რომ ქართული მხარე უხეშად არღვევს ნაკისრ ვალდებულებებს. ჩამოგდებული თვითმფრინავი ერთი კი არ არის, შვიდია, ხოლო დაფრინავდა კიდევ უფრო მეტი და თანაც დაფრინავდა კონფლიქტის ზონის თავზე, რომელიც გაეროს გადამწყვეტილებით, სამხედრო მოქმედების არეალი არ უნდა იყოს, – აღნიშნა ლაგროვმა. მისივე თქმით, გაეროს დამკვირვებლებმა ეს ფაქტი ქართული მხარის მიერ თავისი ვალდებულებების დარღვევად შეაფასეს. „ამიტომაც ჯერ ამაში უნდა გავერკვეთ და თავად დაავადება უნდა ვუმკურნალოთ და არა მის სიმპტომებს“, – აცხადებს რუსული საგარეო უწყების მეთაური.

მოსამართლის უცოდინარობა, თავხედობა თუ პოლიტიკური მოტივი?

(სტანდარტინფორმს) იმპორტის ხელშეწყობის

ტერიტორია, სადაც ყულევის ტერმინალია აშენებული, საერთაშორისო კონვენციითაა დაცული. კონვენცია წყლის ფრინველთა საბინადროდ ვარგის ტერიტორიას იცავს, რაც ვადამფრენი ფრინველებისთვის ფასულობაა. საქართველო ამ კონვენციას (რომელიც რამსარის კონვენციის სახელითაა ცნობილი) 1994 წელს შეურთდა. იმისთვის, რომ ქვეყანა ამ საერთაშორისო კონვენციას შეურთდეს, მხოლოდ სურვილი და პარლამენტის მიერ რატიფიცირებული დოკუმენტი არ კმარა. აუცილებელია, ქვეყანამ გამოიყოს ტერიტორია, დააფიქსიროს პოზიცია, რომ უერთდება კონვენციას და აილოს ვალდებულება, რომ ამ ტერიტორიას დაიცავს.

საქართველოს პარლამენტის მიერ რატიფიცირებულ დოკუმენტში მითითებულია კონვენციით განსაზღვრული ცენტრალური კოლხეთის ტერიტორია; ჭარბტენიანი ტერიტორიები: ჭურის, ნაბადის, ფიჩორა-პალიასტომის ჭაობები, პალიასტომის ტბა და მათი მიმდებარე ტერიტორიები და შავი ზღვის აკვატორია, სულ 55,5 ათასი ჰა ფართობი.



ვას საკითხი დაცული ტერიტორიის უკან გამოთხოვისა და მისი ალტერნატიული ტერიტორიით ჩანაცვლების შესახებ. თუმცა, როგორ და რა მექანიზმით, მაშინ ჯერ კიდევ უცნობი იყო, რადგან ასოციაცია „მწვანე ალტერნატივას“ ნარმომადგენელი „ალიასთან“ საუბრისას აღნიშნავდა, რომ რამსარის წევრ ქვეყნებში ტერიტორიის უკან გამოთხოვის პრეცედენტი არ არსებობდა.

ახლა, სამი წლის შემდეგ ირკვევა, რომ პრეცედენტი საქართველომ უკვე შექმნა და ყულევის ტერმინალს ალტერნატიული ტერიტორიით ჩანაცვლებენ. უკვე შერჩეულია საკომპენსაციო, 1200-ჰექტარიანი ადგილი. თუმცა, დარღვევა არც მის შერჩევას აკლდა.

დარღვევა №2 - დაცული

კოლხეთის ტერიტორიაზე, კონკრეტულად კი მდინარე ხობისწყლის შესართავთან (სწორედ აქ არის ყულევის ტერმინალი) უნდა შერჩეულიყო.

რასაკვირველია, ალტერნატიული ტერიტორია უკვე შერჩეულია, თუმცა მხოლოდ მას შემდეგ, რაც ყულევის ტერმინალი გაიხსნა. ანუ, 2005 წელს სამინისტროს მიერ დადებული პირობა ვერც სამი წლის თავზე, ტერმინალის გახსნისთვის დაგეგმილი ღონისძიებებისთვის შესრულდა. მთავრობამ ჯერ ტერმინალი გახსნა და ალტერნატიული ტერიტორია მხოლოდ მას შემდეგ შერჩია.

ასოციაცია „მწვანე ალტერნატივის“ ნარმომადგენელი, ორაკლი მაჭარაძე აღიარებს, რომ ძნელი სათქმელია, რამ-

ხელშეკრულება 2008 წლის 6 მაისს გაფორმდა, რაც ითვალისწინებს 2003 წლის 8 იანვრის №0026 ვარემოს დაცვითი ნებართვისა და ყულევის საზღვაო ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის მშენებლობაზე 2006 წლის №00035 სანებართვო პირობების შესრულების საკომპენსაციო ღონისძიებების განხორციელებას. ნებართვაში იყო პირობები, რომელიც ყულევის ტერმინალის ხელმძღვანელ კომპანას უნდა შეესრულებინა ტერმინალის გაშვებამდე. ამ პირობების შესრულება ტერმინალის გაშვებამდე ვერ მოახსრეს და ნებართვა ჩვენგან ითხოვეს. რა თქმა უნდა, სამინისტრო ასეთ ნებართვას ვერ გასცემდა და ეს საკითხი მთავრობის სხდომაზე განიხილეს.

— **ბატონო ბადრი, ესე იგი „სოკარმა“ პირობა ვერ შეასრულა და მთავრობის სხდომაზე გადაწყდა, რომ ჯერ ტერმინალი გაიხსნებოდა და პირობები შემდეგ შესრულდებოდა?**

— არა, პირობა ვერ შეასრულა შპს „შავი ზღვის ტერმინალი“, „სოკარი“ აქ არაფერ შუაშია. „სოკარი“, უბრა-

ლი, თვითილი კომპანია ჩარიცხავს 7 მილიონს და 16 ში საკომპენსაციო ტერიტორიაც შეირჩევა?

— დიახ, თუმცა ტერიტორია უკვე შერჩეულია.

— ხელშეკრულების მიხედვით, კიდევ რა უნდა შესრულდეს, რა პირობა უნდა შეასრულოს შპს „შავი ზღვის ტერმინალი“?

— ყოველწლიური მონიტორინგი უნდა ჩატარდეს და სამინისტროში ნარმომადგენლის ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის მართვის გეგმა უნდა ნარმომადგინონ, რომელიც უკვე ნარმომადგინეს. გარდა ამისა, ნაპირსამაგრი სამუშაოები 18 თვის ვადაში უნდა შეასრულონ. რაც შეეხება სახიფათო ნარჩენების გატანას, ან თვითონ უნდა გაიტანონ, ან სამინისტროში უნდა ნარმომადგინონ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა, თუკი კოლექტორის დამონტაჟებას გადაწყვეტენ. თუ არადა, სახიფათო ნარჩენები რეგულარულად უნდა გაიტანონ.

„ალია“ თვალს მიაღვენებს, როგორ შეასრულებს ტერმინალი აღებულ ვალდებულებას და ინფორმაციას მოგანწიოთ.

მოსამართლის უცოდინარობა, თავხედობა თუ პოლიტიკური მოტივი?

(*ინტერვიუსი*) ექსპერტ ვია ხუბაშვილის განცხადებით, სასამართლოს ისტორიას არ უნახავს შემთხვევა, როდესაც სარჩელის განხილვამდე და საბოლოო გადაწყვეტილების გამოტანამდე სადავო ქონების ფლობის უფლება ვინმესთვის მიენიჭებინათ. „ეს ყოველად ნარმომადგენელია. თვითონ ფორმა არის გაუგებარი. რატომ მოხდა ქვის მოთხოვნის განხილვა ისე, რომ პატარაკაციშვილის ოჯახის წევრები მას არ დასწრებიან და საქმის კურსში არ ყოფილან. ასეთი გადაწყვეტილება ან მოსამართლის აბსოლუტური უცოდინარობა და თავხედობა, ან იკვეთება პოლიტიკური მოტივი და ზენოლა მოსამართლეზე. ეს გადაწყვეტილება აუცილებლად საჭიროებს განმარტებებს“, — განაცხადა მან და ქვის კლასიკური ტიპის თაღლითი უწოდა. „ქვის არანაირი პერსპექტივა არა აქვს, არა თუ საქართველოში, არამედ მთელს სამყაროში. ეს არის კლასიკური ბრძოლა ზნელსა და ნათელს შორის“, — დაძინა მან. ცნობისთვის: თბილისის საქალაქო სასამართლომ დააკაყოფილა ქვის განცხადება პატარაკაციშვილის ქონების მის მფლობელობაში გადაცემისა და განკარგვის შესახებ. ამავე დროს, სასამართლომ ეს უფლება პატარაკაციშვილის მეუღლესა და შვილებს წაართვა.

ყაზახეთი ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენს უერთდება

უახლოეს მომავალში ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენით ყაზახური ნავთობის ტრანსპორტირება მოხდება. ამის შესახებ შეთანხმებას ხელი უკვე მოაწერა ყაზახეთის პრეზიდენტმა ნურსულთან ნაზარბაევმა.

შეთანხმების მიხედვით, რომელიც აზერბაიჯანსა და ყაზახეთს შორის გაფორმდა, ყაზახეთი მხარს უჭერს საკუთარი ნავთობის ტრანსპორტირებას ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის გავლით. რას მიიღებს საქართველო ყაზახეთსა და აზერბაიჯანს შორის მიღწეული შეთანხმების საფუძველზე?

„ალია“ საქართველოს ნავთობისა და გაზის პორპორაციას დაუკავშირდა. როგორც კორპორაციაში განგვიმარტეს, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტთან დაკავშირებით აზერბაიჯანს, საქართველოსა და თურქეთს შორის დადებულია სამთავრობოთაშორისი ხელშეკრულება, რომლის თანახმადაც,



სახელმწიფო, რომელიც ახორციელებს ტრანზიტს, ვალდებულია, ერთ ბარელ ნავთობზე 12 ცენტს გადაიხადოს. შესაბამისად, ყაზახეთი საქართველოს ბიუჯეტის სასარგებლოდ ერთ ბარელ ნავთობზე 12 ცენტს გადაიხდის. ამ დროისთვის, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენით მხოლოდ აზერბაიჯანული ნავთობის ტრანზიტი ხორციელდება, რომლის მეშვეობითაც 2007 წელს საქართველოს ბიუჯეტში 25 მილიონ 400 ათასი აშშ დოლარი შევიდა.