

# საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული საჰაერო გადაყვან- გადაზიდვისადმი წაყენებული მოთხოვნების შესაბამისობა ევროკავშირის კანონმდებლობასთან

## თამარ ვეფხვაძე

სამართლის დოქტორი, გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტის სამართლის სკოლის  
ასოცირებული პროფესორი, სამართლის მეცნიერთა კავშირის წევრი  
ელფოსტა: [tamarvepkhvadze@gmail.com](mailto:tamarvepkhvadze@gmail.com)

## აბსტრაქტი

საქართველოს ინტეგრაცია ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში მოითხოვს ქართული კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციას. იმისათვის, რომ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებმა მოიპოვოს ბაზარზე ოპერირების უფლება, აუცილებელია იგი აკმაყოფილებდეს მთელ რიგ მოთხოვნებს. წინამდებარე სტატიის მიზანია საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნები შეადაროს ევროკავშირის კანონმდებლობას და გამოავლინოს არსებული შეუსაბამობები.

ნაშრომში ჩამოყალიბებულია მოსაზრება, რომლის მიხედვითაც საქართველოს სამართლის ნორმების ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის პროცესი შეგვიძლია დავყოთ ორ ეტაპად. პირველი ეტაპი მოიცავს დამოუკიდებლობის მოპოვებიდან „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ შეთანხმების ხელმოწერამდე პერიოდს (2010 წლამდე), ხოლო მეორე - მის შემდგომ წლებს. პირველ ეტაპზე მიღებულ სამართლის ნორმებში ნაკლებად შეიმჩნევა ქართული კანონმდებლობის შესაბამისობა ევროკავშირის კანონმდებლობასთან. მეორე ეტაპზე კი იწყება ქართული საავიაციო კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროკავშირის კანონმდებლობასთან და რეგულირების ერთიანი წესების შემუშავება, კერძოდ, ქართულ კანონმდებლობაში განხორციელდა სარეგისტრაციო, ფინანსური, სადაზღვევო, მმართველობის, საკუთრებისა და კონტროლის განმსაზღვრელი ნორმების იმპლემენტაცია.

ჩატარებული კვლევით გამოვლინდა, რომ გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში მოქმედი სამართლის ნორმები, მეტწილად, შეესაბამება ევროკავშირის კანონმდებლობას.

საკვანძო სიტყვები: ჰარმონიზაცია, გადაყვანა-გადაზიდვები, ინტეგრაცია

# COMPLIANCE OF THE REQUIREMENTS FOR AIR CARRIERS PROVIDED UNDER THE LEGISLATION OF GEORGIA WITH THE EUROPEAN UNION LEGISLATION

Tamar Vepkhvadze

*Doctor of law, Associate professor at the school of law at Grigol Robakidze University, Member of the Union of Law Scientists*

Email: [tamarvepkhvadze@gmail.com](mailto:tamarvepkhvadze@gmail.com)

## ABSTRACT

Integration of Georgia into a Single European Sky requests harmonization of the Georgian legislation with European Union's legislation. In order to obtain a right to operation at market, air service air carriers has to meet the certain requirements. The purpose of this article is to compare the Georgian air carriage legislation with EU legislation in terms of air carrier requirements and identify existing inconsistencies.

According to the opinion formulated in the paper, the process of harmonization of Georgian legislation with EU legislation could be divided into two periods. First stage includes the period from the time Georgia became independent to the time of signing the Single European Sky Agreement. The compliance of Georgian legislation with EU legislation is less observed at the first stage. In the second stage, the Georgian aviation legislation is gradually being brought in line with the EU legislation and EU rules have been adopted. In particular, the registration, financial, insurance, governance, ownership and control norms have been implemented.

According to the research carried out, the current Georgian air carriage legislation more or less is in compliance with EU legislation.

**KEYWORDS:** harmonization, air carriage, integration

## შესავალი

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები სავალდებულოა შესრულდეს სახელმწიფოსაგან დაწესებული მთელი რიგი მოთხოვნების საფუძველზე, რაც არ შეიძლება არსებობდეს ლოკალურად, არამედ ისინი აუცილებლად უნდა შეესაბამებოდეს საერთაშორისო ხელშეკრულებებს. ვინაიდან, სამოქალაქო ავიაცია სწრაფად პროგრესირებადი დარგია, სამართლის ნორმებიც მუდმივად განიცდის მოდერნიზებას. ამასთან, სამოქალაქო ავიაციაში მეტად მნიშვნელოვანია, რომ ქვეყნებს შორის დაწესდეს ერთიანი ქვეყნის წესები, რომლებიც ერთ სისტემაში მოაქცევს გადაყვანა-გადაზიდვებს და ურთიერთობებსაც უფრო კომფორტულს გახდის.

„საქართველოსა და ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ შეთანხმება“ ძალაში შევიდა 2020 წლის 2 აგვისტოს. საქართველომ ხელშეკრულების ძალაში შესვლამდე დაიწყო აქტიური მუშაობა და კონკრეტული ქმედითი ღონისძიებების გატარება შეთანხმებით გათვალისწინებული ვალდებულებების სრულყოფილად და დროულად შესრულების მიზნით. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის სრულყოფილი წევრობისათვის აუცილებელია საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან შესაბამისობაში მოყვანა. კერძოდ, საჭიროა კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია შემდეგი მიმართულებებით: საავიაციო უსაფრთხოება, ბაზარზე დაშვება, საჰაერო მოძრაობის მართვა, მომხმარებელთა უფლებების დაცვა და სხვა. რეგულაციებისა და ღირებულებების ჩამონათვალი ექვემდებარება რეგულარულ გადახედვასა და განახლებას. ამ ეტაპზე საქართველოს მხრიდან გაანალიზდა შეთანხმებით გათვალისწინებული 80-მდე რეგულაცია და შემუშავდა მათი იმპლემენტაციის გეგმა, ხოლო დანერგილ რეგულაციათა რაოდენობა ოცდაათამდე<sup>1</sup>.

ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმო-

ნიზაციის პროცესი დღემდე გრძელდება. საქართველოს მხარე აქტიურად ცდილობს შეასრულოს ის რეკომენდაციები, რომლებსაც ევროკავშირი გთავაზობს. აღნიშნული რეკომენდაციების გათვალისწინება და პრაქტიკაში დანერგვა მეტად რთული და პრომატევადია, რადგანაც ჰარმონიზაციის პროცესში უნდა გაითვალისწინონ ორივე მხარის ინტერესები<sup>2</sup>.

სტატიაში გაანალიზებული და შედარებულია ევროკავშირისა და საქართველოს ის სამართლის ნორმები, რომლებითაც გადამყვან-გადამზიდველებს ენიჭებათ გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების უფლება.

## საქართველოს ევროკავშირთან თანამშრომლობის პროცესის ევოლუცია

ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზრის ჩამოყალიბებამ განვითარების გარკვეული ეტაპები განვლო. შემუშავდა მთელი რიგი სამართლის ნორმები, რომლებიც მიმართული იყო ევროპის ტერიტორიაზე გადაყვანა-გადაზიდვების ერთიანი წესების დაწესებისაკენ.<sup>3</sup> ეს ნორმები წლების განმავლობაში იხვეწებოდა და დღესდღეობით ჩამოყალიბდა ისეთი სისტემა, რომელიც უკვე მსოფლიოს სახელმწიფოებისათვის სამაგალითო გახდა.

თავდაპირველად ევროკავშირის მიერ ჩამოყალიბებული ნორმები მხოლოდ მის წევრებზე ვრცელდებოდა, მაგრამ მოგვიანებით ევროპის ქვეყნები მივიდნენ იმ დასკვნამდე, რომ რეგიონული სამართლის ნორმების მოქმედების არეალი უნდა გაეფართოებინათ.<sup>4</sup> 2003 წლის 11 მარტს ევროკავშირის კომისიამ მიიღო კომუნიკე “გაფართოებული ევროპა – მეზობლობა: ახალი ჩარჩო აღმოსავლეთით და სამხრეთით მდებარე ჩვენს მეზობლებთან ურთიერთობისათვის”. ამ

<sup>1</sup> საქართველოს ევროკავშირში ინტეგრაციის საგზაო რუკა, 2019. თბილისი: საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო. გვ. 72. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://mfa.gov.ge/getattachment/%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9E%E1%83%A3%E1%83%9A%E1%83%98-%E1%83%93%E1%83%90-%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D-%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%9A%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%A3%E1%83%A0%E1%83%98-%E1%83%98%E1%83%9C%E1%83%A2%E1%83%94%E1%83%92%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%AA%E1%83%98%E1%83%90/ROADMAP2EU-GE-01-03-2019.pdf.aspx>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>2</sup> ვეფხვაძე, თ., 2015. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირება საქართველოსა და ევროკავშირის კანონმდებლობის მიხედვით და ჰარმონიზაციის პრობლემები. სადოქტორო დისერტაცია. გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტი. გვ. 2.

<sup>3</sup> Dempsey, S., 2004. European Aviation Law. Kluwer Law International. გვ. 51.

<sup>4</sup> ვეფხვაძე, თ., 2015. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირება საქართველოსა და ევროკავშირის კანონმდებლობის მიხედვით და ჰარმონიზაციის პრობლემები. სადოქტორო დისერტაცია. გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტი. გვ. 73.

დოკუმენტის მიხედვით, ევროკავშირის უნდა შეექმნა განვითარებისა და კეთილმეზობლობის ზონა, ე.წ. “მეგობართა სარტყელი”, ჩამოეყალიბებინა ახალი სამეზობლო მეზობელ ქვეყნებთან თანამშრომლობის გზით.<sup>5</sup>

ევროპის სამეზობლო პოლიტიკა ითვალისწინებს ევროკავშირის მეზობლებისათვის საერთო ბაზაში თანდათანობითი განვითარების პერსპექტივას და ევროკავშირის ოთხი ფუნდამენტური თავისუფლების (მუშახელი, კაპიტალი, მომსახურება და საქონელი) შემოსვლას. ევროპის კომუნიკები წერია, რომ ყველა მეზობელ ქვეყანას უნდა მიეცეს საშუალება, თავისი სიტყვა თქვას ევროკავშირის შიდა ბაზარზე, მოახდინოს შემდგომი ინტეგრაცია და ლიბერალიზაცია მუშახელის, კაპიტალის, მომსახურებისა და საქონლის თავისუფალ მიმოქცევასთან დაკავშირებით.<sup>6</sup> ევროკავშირის მიერ საქართველოს მიმართ შემუშავებულ სამოქმედო გეგმებში სატრანსპორტო სფეროში თანამშრომლობას განსაკუთრებული ადგილი უკავია. სამეზობლო პოლიტიკის აუცილებლობა განსაკუთრებით საპაერო სამართალში გამოიხატება, რადგანაც სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირება ლოკალურად წარმოუდგენელია.

სატრანსპორტო სფეროში სამეზობლო პოლიტიკის შემადგენელი ელემენტია ერთიანი საპაერო სივრცის შექმნა, რომელშიც განვითარებული იქნება როგორც ევროკავშირის, ასევე მისი სამხრეთითა და აღმოსავლეთით მოსაზღვრე, მეზობელი ქვეყნები. აღნიშნული მიზნების მისაღწევად ევროკავშირი ინტენსიურ მოლაპარაკებებს მართავს არაწევრ ქვეყნებთან და ახორციელებს პროგრამებს ჰარმონიზაციის უზრუნველსაყოფად. მოლაპარაკებების შედეგად დაიდო მთელი რიგი ორმხრივი შეთანხმებანი ევროკავშირსა და მის მეზობელ ქვეყნებს შორის.

1996 წელს ევროგაერთიანებასა და საქართველოს შორის დადებულ „პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შესახებ“ შეთანხმებაში აღნიშნულია, რომ მხარეები ვალდებული არიან სამართლებრივი კუთხით ითანამშრომლონ ერთმანეთთან, რაც გულისხმობს საქართველოს არსებული და მომავალი კანონმდებლობის

ევროგაერთიანების კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციას.<sup>7</sup> კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის პროცესი ეტაპობრივად ხორციელდება და, თავის მხრივ, მასში განსაზღვრულია პრიორიტეტული სფეროები, რომელთა შორის განსაკუთრებული ადგილი უკავია ტრანსპორტის სფეროს, კერძოდ, სამოქალაქო ავიაციას.

არ შეიძლება არ დავეთანხმოთ პროფესორ ბესარიონ ზოიძის მოსაზრებას, რომელიც აღნიშნავს, რომ „ქვეყანაში მოქმედი სამართალი შეიძლება განვიხილოთ როგორც ერთიანი სხეული, რომლის ეფექტური ფუნქციონირება ჰარმონიზაციის სწორი პოლიტიკის გარეშე შეუძლებელია“<sup>8</sup>. ამიტომ, მეტად მნიშვნელოვანია საავიაციო სფეროში საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის პროცესის სწორად წარმართვა.

2006 წლის „ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკის სამოქმედო გეგმაში“ აღნიშნულია, რომ საქართველომ უნდა უზრუნველყოს ტრანსპორტის მდგრადი ეროვნული პოლიტიკის განხორციელება და დახვეწა, რაც უნდა განხორციელდეს კანონმდებლობისა და მარეგულირებელი სისტემის ევროპულ სტანდარტებთან დაახლოების გზით, საკანონმდებლო და სარეგულაციო სისტემის ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან დაახლოებით.<sup>9</sup>

2006 წლის 17 მაისს დაიდო ხელშეკრულება “საქართველოს მთავრობასა და ევროგაერთიანებას შორის საპაერო მომსახურების გარკვეული ასპექტების შესახებ”. იგი ძალაში შევიდა 2006 წლის 18 ივლისს საქართველოს პარლამენტის მიერ რატიფიკაციის შედეგად. აღნიშნული ხელშეკრულებით ცვლილებები და დამატებები შევიდა საქართველოსა და ევროგაერთიანების წევრ სახელმწიფოებს შორის მანამდე დადებულ ხელშეკრულებებში. ცვლილებები შეეხო ევროგაერთიანების წევრ

<sup>5</sup> Communication from the Commission to the Council and the European Parliament Wider Europe – Neighborhood: A New Framework for relations with our Eastern and Southern Neighbors [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <Microsoft Word - en 104-4Corbert.doc (europa.eu)> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>6</sup> გაბრიჩიძე, გ., 2012. ევროპის კავშირის სამართალი. თბილისი: ევროპული შედარებითი სამართლის ინსტიტუტი, გვ. 168.

<sup>7</sup> მუხლი 43 (1), საქართველოსა და ევროპის გაერთიანებას შორის დადებული შეთანხმება პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შესახებ, 22 აპრილი 1996. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1212956?publication=0>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2020].

<sup>8</sup> ზოიძე, ბ., 2005. ევროპული კერძო სამართლის რეცეპცია საქართველოში. თბილისი: საგამომცემლო საქმის სასწავლო ცენტრი, გვ. 169.

<sup>9</sup> თავი 4.6.1., სამოქმედო გეგმა ევროკავშირსა და საქართველოს შორის ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის შესახებ, 14 ნოემბერი 2006. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[http://old.infocenter.gov.ge/uploads/files/2016-08/1472032515\\_evropuli-samezoblo-politikis-samoqmedo-gegma-evrokavshiri-saqarthvelo-2006.pdf](http://old.infocenter.gov.ge/uploads/files/2016-08/1472032515_evropuli-samezoblo-politikis-samoqmedo-gegma-evrokavshiri-saqarthvelo-2006.pdf)> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

სახელმწიფოებთან (ავსტრია, ბელგია, კვიპროსი, გერმანია, საბერძნეთი, უნგრეთი, ირლანდია, ლატვია, ლიტვა, ნიდერლანდები, პოლონეთი, დიდი ბრიტანეთი) დადებული ხელშეკრულებების მუხლებს, რომლებიც შეეხება: წევრ სახელმწიფოთა მიერ გადაწყვეტილების მიღების დანიშნულად; ნებართვებისა და უფლებამოსილებების მინიჭების უარყოფას, ანუღირებას, შეჩერებას ან შეზღუდვას; რეგულირების კონტროლს; საავიაციო სანჯავის დაბეგრას; ევროგაერთიანების ფარგლებში გადაზიდვის ტარიფებს<sup>10</sup>.

ხელშეკრულების ძალაში შესვლის შემდეგ მანამდე ხელმოწერილ ხელშეკრულებებთან კოლიზიისას, უპირატესობა ენიჭება 2006 წლის ხელშეკრულებას "საქართველოს მთავრობასა და ევროგაერთიანებას შორის საჰაერო მომსახურების გარკვეული ასპექტების შესახებ".

აღსანიშნავია, რომ საქართველოსა და ევროპის გაერთიანებას შორის დადებული ხელშეკრულების მიზანს არ წარმოადგენს ევროგაერთიანებასა და საქართველოს შორის საჰაერო მიმოსვლის მთლიანი მოცულობის გაზრდა, გადაზიდვების ბალანსზე გავლენა ან არსებული ორმხრივი საჰაერო მომსახურების ხელშეკრულებების დებულებებში მიმოსვლის უფლებასთან დაკავშირებული ცვლილებების შეტანა.

2004 წლის 10 მარტს ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს ერთობლივი თანამშრომლობის შედეგად მიღებულ იქნა ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ჩარჩო-რეგულაცია სამოქალაქო ავიაციის სფეროში - #549/2004 „ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის ფორმირების შესახებ“. მასში მიეთითა, რომ უნდა შეიქმნას ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზარი, სადაც გადაწყვეტილება-გადაზიდვები ოპერირების ერთიანი წესებით იხელმძღვანელებენ<sup>11</sup>. თავდაპირველად ეს ნორმები მხოლოდ წევრ სახელმწიფოებზე ვრცელდებოდა, მაგრამ მოგვიანებით ევროკავშირმა დაიწყო თანამშრომლობა მეგობარ ქვეყნებთან. თანამშრომლობის ამოსავალ წერტილს წარმოადგენს ის, რომ ამ ქვეყნებმა შეძლონ ეტაპობრივი განვითარება ევროპის ერთიანი საჰაერო

სივრცეში.

2010 წლის 2 დეკემბერს ხელი მოეწერა შეთანხმებას „საქართველოსა და ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“, რომელიც ძალაში შევიდა 2020 წლის 2 აგისტოს. წინამდებარე ხელშეკრულება შეგვიძლია მივიჩნიოთ საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში ევროკავშირსა და საქართველოს შორის ურთიერთობის გარდამტეხ დოკუმენტად. იგი ორიენტირებულია ღრმა თანამშრომლობასა და საქართველოს ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცეში განვითარებაზე. ამ ხელშეკრულების მიხედვით, მხარეები თანხმდებიან, რომ მიზანშეწონილია ერთიანი საჰაერო სივრცის მარეგულირებელი ნორმები დაეფუძნოს ევროკავშირის ფარგლებში მოქმედ კანონმდებლობას<sup>12</sup>. სამართის ერთიანი ნორმების დანერგვა ხელს შეუწყობს მხარეებს, ერთმანეთის ბაზარზე დამატებითი დაბრკოლებების გარეშე შეაღწიონ. აღნიშნული კი სარგებელს მოუტანს როგორც საქართველოს, ასევე ევროკავშირის მოქალაქეებს, მრეწველობის დარგებსა და მუშახელს. ამ ყველაფრის განხორციელება კი წარმოუდგენელია გარდამავალი ხასიათის ზომების გატარებისა და ევროკავშირის ადეკვატური დახმარების გარეშე.

### საჰაერო გადაწყვეტილების გადაწყვეტილებისათვის წყვეტილი ახალი მოთხოვნები

2010 წლის შეთანხმებაში მითითებულია, რომ საქართველოს ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცეში განვითარების ერთ-ერთი წინაპირობაა ქართული კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაცია. საჰაერო გადაწყვეტილება-გადაზიდვების მომწესრიგებელი სამართლებრივი ნორმების ევროკავშირის კანონმდებლობასთან შესაბამისობა გარკვეული თავისებურებით ხასიათდება. იგი პირობითად შეგვიძლია დავყოთ ორ ეტაპად. პირველი ეტაპი მოიცავს დამოუკიდებლობის მოპოვებიდან „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ შეთანხმების ხელმოწერამდე პერიოდს (2010 წლამდე), ხოლო მეორე - მის შემდგომ წლებს. პირველ ეტაპზე

<sup>10</sup> დანართი 1, საქართველოს მთავრობასა და ევროგაერთიანებას შორის საჰაერო მომსახურების გარკვეული ასპექტების შესახებ ხელშეკრულება. 17 მაისი 2006. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1204453?publication=0>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2020].

<sup>11</sup> Regulation 549/2004 of the European Parliament and the European Council laying down the framework for the creation of the single European sky. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004R0549:20091204:EN:PDF>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>12</sup> დანართი III, საქართველოსა და ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ შეთანხმება, 2 დეკემბერი 2010. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4980519?publication=0>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

მიღებულ სამართლის ნორმებში ნაკლებად შეიმჩნევა ქართული კანონმდებლობის ევროპულ კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაცია. მეორე ეტაპზე კი, ეტაპობრივად დაიწყო ქართული საავიაციო კანონმდებლობის შესაბამისობაში მოყვანა ევროკავშირის კანონმდებლობასთან. თავდაპირველად განხორციელდა საავიაციო უსაფრთხოებისა და უშიშროების ნორმების ჰარმონიზაცია, რომელსაც მოჰყვა გადაწყვეტილებებისადმი შედარებით მკაცრი რეგულირების ერთიანი წესების შემუშავება.

იმისათვის, რომ სუბიექტმა მოიპოვოს გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების უფლება, აუცილებელია მან დააკმაყოფილოს მთელი რიგი მოთხოვნები. ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს მიერ მიღებული ერთობლივი რეგულაცია #1008/2008 დადგინდა კავშირის ტერიტორიაზე საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ერთიანი წესები. 2010 წლის „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ შეთანხმებაში მითითებულია, რომ საქართველო ვალდებულია მოახდინოს ამ რეგულაციით გათვალისწინებული ნორმების იმპლემენტაცია შიდასახელმწიფოებრივ სამართალში, კერძოდ, როგორცაა: ავიაგადამზიდველი კომპანიების შესაფერისობის, საკუთრებისა და კონტროლის განმსაზღვრელი ნორმების ჰარმონიზაცია.

„საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მონუმბის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის #98 ბრძანების მიხედვით, იმისათვის, რომ სუბიექტმა მოიპოვოს კომერციული მიზნით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთისა და ფოსტის გადაზიდვის უფლება, იგი უნდა ფლობდეს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მონუმბას<sup>13</sup>. აღნიშნული დოკუმენტი გაცემა სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ საქართველოში რეგისტრირებულ სანარმოზე, რომლის საქმიანობის ძირითადი ადგილი საქართველოა. სანარმოს 50%-ზე მეტი წილის მფლობელი უნდა იყოს საქართველოს მოქალაქე, საქართველოს სახელმწიფო და/ან საქართველოში დაფუძნებული იურიდიული პირი (სადაც წილის 50%-ზე მეტი წილის მფლობელები არიან საქართველოს მოქალაქეები).<sup>14</sup>

აღნიშნული ნორმა მომდინარეობს

ევროკავშირის 1008/2008 რეგულაციიდან, რომლის მიხედვითაც, დაუშვებელია გაერთიანებაში დაფუძნებული ნებისმიერი გადამზიდველის მიერ მგზავრების გადაყვანა, ფოსტის და/ან ტვირთის გადაზიდვა კომერციული მიზნით, თუ მასზე არ არის გაცემული ოპერირების მონუმბა<sup>15</sup>. რეგულაციის მიხედვით, მონუმბა გაცემა იმ სანარმოზე, რომლის საქმიანობის ძირითადი ადგილია ევროკავშირი და წილის 50%-ზე მეტს ფლობენ წევრი სახელმწიფოები, მისი მოქალაქეები ან სანარმოები. მონუმბის უფლებამოსილი გამცემია ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტური მასერტიფიცირებელი ორგანო.<sup>16</sup>

საქართველოს კანონმდებლობით, იმისათვის, რომ სუბიექტმა მოიპოვოს საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველის სტატუსი, აუცილებელია იგი ფლობდეს ფრენისათვის ვარგის ერთ ან მეტ საჰაერო ხომალდს, საკუთრების ან იჯარის (ლიზინგის) წესით<sup>17</sup>. საერთაშორისო პრაქტიკაში არსებობს ლიზინგის მრავალი სახე<sup>18</sup>, მაგრამ საჰაერო გადაზიდვებში ძირითადად გვხვდება ორი სახის ლიზინგის ხელშეკრულება: მშრალი და სველი ლიზინგი. სველი ლიზინგის დროს საჰაერო ხომალდს ქირაობენ ეკიპაჟთან ერთად და მისი ექსპლუატაცია წარმოებს მეიჯარის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მოქმედი სერტიფიკატის (AOC) შესაბამისად.<sup>19</sup> მშრალი ლიზინგის დროს კი, სახეზე გვაქვს საჰაერო ხომალდის ქირავნობა ეკიპაჟის გარეშე, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია კი წარმოებს მოიჯარის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის შესაბამისად.<sup>20</sup>

ლიზინგის წესით საჰაერო ხომალდით სარგებლობა საკმაოდ აქტუალურია ავიაციაში

<sup>15</sup> Article 3 (1), Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>16</sup> იქვე, article 3 (3.f).

<sup>17</sup> მუხლი 4 (3.8), სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება #142 საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესის დამტკიცების შესახებ. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/Aircraft-Operator-Certification-Rule-GCAA.pdf>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>18</sup> გეფეროიძე, დ., 2021. საერთაშორისო საჰაერო სამართალი. თბილისი: მერიდიანი, გვ. 280.

<sup>19</sup> მუხლი 2 (ი), სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება #98 საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მონუმბის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>20</sup> იქვე. მუხლი 2 (თ.).

<sup>13</sup> მუხლი 3 (1), სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება #98 საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მონუმბის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>14</sup> იქვე. მუხლი 3 (3).

საჰაერო ხომალდის მაღალი ღირებულებიდან გამომდინარე. ლიზინგის ხელშეკრულებათა უმეტესობაში ჩადებულია მოიჯარის მიერ საჰაერო ხომალდის უპირატესი შესყიდვის უფლება, რაც, თავის მხრივ, კომერციული თვალსაზრისით საკმაოდ ხელსაყრელია დამქირავებლისათვის. საქართველოში პირველი პრეცედენტი ორი ათეული წლის წინ იყო, როდესაც „აირზენა საქართველოს ავიახაზებმა“ “Boeing 737” ტიპის საჰაერო ხომალდები იჯარის წესით აიღო. აღნიშნული გარიგება საკმაოდ მომგებიანი გამოდგა ავიაკომპანიისათვის, რადგან მან შეძლო დამატებით აეთვისებინა ევროპის მიმართულებით ის რეისები, რომლებზეც ოპერირებულის უფლება მხოლოდ ევროკავშირის მიერ ახალი სტანდარტების შესაბამისად დაწესებული მოდერნიზებული საჰაერო ხომალდებით გახდა შესაძლებელი. ასეთ ხომალდებს კი იმ პერიოდში ქართული ავიაკომპანიებიდან, მხოლოდ „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“ ფლობდა.

საჰაერო ხომალდის ფრენისათვის ვარგისობა დასტურდება საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატით (AOC), რომელსაც საქართველოში გასცემს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ხოლო ევროკავშირის ტერიტორიაზე - წევრი სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანო ან წევრი სახელმწიფოების რამდენიმე უფლებამოსილი ორგანო ერთობლივად, ან ევროკავშირის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო. საქართველოს ტერიტორიაზე აღნიშნული სერტიფიკატის გაცემის წესი დადგენილია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის #142 ბრძანებაში „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესის“ დამტკიცების შესახებ, ხოლო ევროკავშირის ტერიტორიაზე წევრი ქვეყნები ხელმძღვანელობენ 1008/2008 და 2018/1139 რეგულაციებით. ექსპლუატანტის სერტიფიკატი არის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მიერ საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოდ ექსპლუატაციის შესაძლებლობის დამადასტურებელი დოკუმენტი<sup>21</sup>. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი პირველადი სერტიფიცირებისას გაიცემა ერთი წლის ვადით. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის საქმიანობაზე მუდმივ ზედამხედველობას ახორციელებს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, რომელსაც უფლება აქვს გეგმიურად

ან არაგეგმიურად შეამოწმოს ექსპლუატანტი. ეს ყველაფერი გარანტია იმისა, რომ მომხმარებელი უფრო მეტად იქნება დაცული და გადამყვან-გადამზიდველების მხრიდან უზრუნველყოფილი იქნება უფრო უსაფრთხო მომსახურება.

საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდვის მონობის მისაღებად როგორც ევროკავშირის, ასევე საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით, განმსაზღვრელ ფაქტორს თამაშობს ფინანსური რესურსის არსებობა. 1008/2008 რეგულაციის მე-5 მუხლის მიხედვით, საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდვის მონობის გაცემისას, აპლიკანტმა განაცხადის შეტანიდან 24 თვის განმავლობაში უნდა შეძლოს არსებული და პოტენციური ვალდებულებების შესრულება, უნდა წარადგინოს 3 წლის ბიზნესგეგმა და ამ გეგმის შესაბამისად უნდა გასწიოს ძირითადი და საექსპლუატაციო ხარჯები კომერციული საქმიანობის დაწყებიდან 3 თვის განმავლობაში, ექსპლუატაციიდან მიღებული შემოსავლის გათვალისწინების გარეშე. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს #98 ბრძანების მესამე მუხლის მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველსაც ანალოგიური ფინანსური მოთხოვნები აქვს დაწესებული და ეს ნორმა სრულად შეესაბამება ევროკავშირის კანონმდებლობას. აღსანიშნავია, რომ არც ევროკავშირსა და არც საქართველოში აღნიშნული ფინანსური მოთხოვნები არ წაყენებთ „ბ“ კატეგორიის საწარმოებს\*, თუ ისინი დაასაბუთებენ, რომ მათი წმინდა აქტივების ღირებულება შეადგენს სულ მცირე 100 000 ევროს ექვივალენტს ლარში.

მომდევნო ვალდებულება, რომელიც საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველებს მოეთხოვებათ, არის საწარმოს მმართველი რგოლის დადგენილი წესების შესაბამისად ფორმირება. ამ შემთხვევაში, საქართველოს კანონმდებლობა ნაწილობრივ შეესაბამება ევროკავშირის კანონმდებლობას. 1008/2008 რეგულაციის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, პირს, რომელიც მუდმივად უძღვება კომპანიას, უნდა ჰქონდეს კარგი რეპუტაცია ან არ უნდა ფიქსირდებოდეს მის

\* ევროკავშირის და საქართველოს სამართალი, გადამყვან-გადამზიდველებს ყოფს ორ კატეგორიად: „ა“ კატეგორიის საწარმოებად და „ბ“ კატეგორიის საწარმოებად. „ა“ კატეგორიის საწარმოა ისეთი საწარმო, რომელიც ახორციელებს იმ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა არის ან აღემატება 10 ტონას და/ან რომლის ადგილების რაოდენობა არ აღემატება 20-ს. „ბ“ კატეგორიის საწარმოა საწარმო, რომელიც ახორციელებს ისეთი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა ნაკლებია 10 ტონაზე და/ან ადგილების რაოდენობა ნაკლებია 20-ზე.

<sup>21</sup> მუხლი 1 (1. დ), საქართველოს კანონი საქართველოს საჰაერო კოდექსი. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/document/view/33298?publication=29>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

მიერ კომპანიის გაკოტრებულად გამოცხადება. განსხვავებული ჩანაწერი გვაქვს #98 ბრძანებაში, რომლის მიხედვითაც, გადაწყვეტილების მიმღებ ხელმძღვანელ პირს არ უნდა ჰქონდეს ცუდი საქმიანი რეპუტაცია, რომელიც გულისხმობს მძიმე, განსაკუთრებით მძიმე დანაშაულისათვის ან ეკონომიკური ქმედებისათვის, ან ისეთი ქმედებისათვის ნასამართლეობას, რომელმაც პირის მმართველობის დროს საწარმოს გადახდისუნარიანობა გამოიწვია<sup>23</sup>. ამის დასტურად ევროკავშირისა და საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით, ორივე შემთხვევაში უფლებამოსილ ორგანოში წარდგენილი უნდა იყოს სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული ცნობა, პირის დანესებული მოთხოვნების დაკმაყოფილების შესახებ. საქართველოს შემთხვევაში ასეთად მიიჩნევა ცნობა ნასამართლეობის შესახებ, რომელიც წარდგენილია მისი გაცემიდან სამი თვის განმავლობაში.<sup>24</sup>

საქართველოს კანონმდებლობით გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობა გაიცემა უვადოდ.<sup>25</sup> სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო ახორციელებს მუდმივ ზედამხედველობას გადაყვანა-გადაზიდვლის საქმიანობაზე და შეუძლია იგი შეუჩეროს ან გაუქმოს. ევროკავშირის კანონმდებლობის მიხედვით კი გაცემული მოწმობა ძალაშია მანამ, სანამ გადაყვანა-გადაზიდვლი აკმაყოფილებს დადგენილ მოთხოვნებს.<sup>26</sup> ევროკავშირის წევრი ქვეყნის მოწმობის გამცემი ორგანო ყურადღებით აკვირდება, რამდენად ასრულებს სუბიექტი დადგენილ მოთხოვნებს და აქვს ნებისმიერ დროს გადახედვის/შემოწმების უფლება. ჩამონათვალი იმ შემთხვევებისა, როდესაც მაკონტროლებელ ორგანოს აქვს მოწმობის გადახედვის უფლება, ქართული და ევროკავშირის კანონმდებლობის მიხედვით, თითქმის იდენტურია, კერძოდ, ორივე შემთხვევაში უფლებამოსილ ორგანოს უფლება აქვს შეამოწმოს

გადაყვანა-გადაზიდვლი, თუ მოწმობის გაცემიდან გასულია ორი წელი და არსებობს ეჭვი პოტენციური ფინანსური პრობლემების შესახებ.<sup>27</sup>

ევროკავშირის მიერ მასერტიფიცირებული ორგანოს მიერ მოწმობის გაცემაზე გადაწყვეტილების მიღების ვადა შეადგენს 3 თვეს.<sup>28</sup> აღნიშნულ ნორმას სრულად შეესაბამება საქართველოს კანონმდებლობაც. 98-ე ბრძანების მე-7 მუხლში მითითებულია, რომ სააგენტოს მიერ გადაწყვეტილება, მოწმობის გაცემის ან უარის თქმის შესახებ, განაცხადის წარდგენიდან სამ თვეში მიიღება.

შემდეგი მოთხოვნა, რომელსაც კანონმდებელი გადაყვანა-გადაზიდვლს ან საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს უწესებს, არის საკუთარი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა იმ ზიანის ანაზღაურებისათვის, რომელიც შეიძლება მიადგეს მგზავრს, ბარგს, ტვირთის ან საფოსტო გზავნილის გამგზავნს ან/და მესამე პირებს. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის #95 ბრძანება მიღებულ იქნა 2010 წლის შეთანხმების საფუძველზე. იმისათვის, რომ გადაზიდვლმა მოიპოვოს გადაყვანა-გადაზიდვის უფლება, ევროკავშირისა და საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით, ვალდებულია წარმოადგინოს შესაბამისი საბუთები საგადაზიდვლო დაზღვევის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით.

თუ გადავხედავთ ევროპულ პრაქტიკას, ერთიანი საავიაციო ბაზრის შექმნას თან სდევდა პატარა, სუსტი ავიაკომპანიების ბაზრიდან გაქრობა, ან მათი ალიანსებში გაწევრიანება.<sup>29</sup> ანალოგიური შემთხვევა ქართულ ბაზარზეც. 15 წლის წინ რეგისტრირებულ ქართულ ავიაკომპანიათა რიცხვი დაახლოებით 50-მდე იყო, ამჟამად კი მათი რიცხვი 12 შეადგენს.<sup>30</sup>

<sup>23</sup> მუხლი 3 (3. დ.), სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება #98 საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: < <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf> > [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>24</sup> იქვე. მუხლი 3 (4).

<sup>25</sup> იქვე. მუხლი 5 (1).

<sup>26</sup> Article 8 (1), Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN> > [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>27</sup> მუხლი 5 (2), სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება #98 საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: < <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf> > [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021]. Article 10 (1), Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN> > [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>28</sup> იქვე, article 8 (2).

<sup>29</sup> Dempsey, S., 2004. European Aviation Law. The Hague: Kluwer Law International. გვ. 149.

<sup>30</sup> სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მონაცემები - საქართველოში რეგისტრირებული ავიაკომპანიები. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: < [www.Gcaa.ge](http://www.Gcaa.ge) > [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].



ამის ერთ-ერთი მიზეზი კი ისაა, რომ გამკაცდრდა მოთხოვნები გადაწყვეტილების მიმართ და ის სუბიექტები, რომლებიც უკვე ვეღარ აკმაყოფილებენ დადგენილ მოთხოვნებს, ქრებიან ბაზრიდან. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ საკმაოდ გაიზარდა უცხოური ავიაკომპანიების ხვედრითი წილი ქართულ ბაზარზე და ამ ეტაპზე ოპერირებს 37 უცხოური ავიაკომპანია.<sup>31</sup>

## საჯარო გადაყვანა-გადაზიდვის შესრულების გალდებულება

ევროკავშირის სამართალი იცნობს საჯარო გადაყვანა-გადაზიდვის (მომსახურების) შესრულების ვალდებულებას იმ რეგულარულ ფრენებთან მიმართებით, რომლებიც გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის შეიძლება რენტაბელური არ იყოს, მაგრამ აუცილებელია იმ რეგიონის ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისათვის.<sup>32</sup> ამ შემთხვევაში ევროკავშირი აწესებს განსხვავებული ქცევის წესებს და ეს არ ითვლება გადაყვანა-გადაზიდვისათვის პრივილეგიების მინიჭებად და სახელმწიფო დახმარებად, რაც კატეგორიულად იკრძალება ევროპული კანონმდებლობით. ასევე ამ შემთხვევაში სახელმწიფოს აქვს უფლება მიუთითოს ბილეთის ტარიფზე, რაც არ არღვევს ევროკავშირის ბაზრისათვის დამახასიათებელ ერთ-ერთ პრინციპს - ფასების თავისუფლად დაწესებას. აღნიშნულთან დაკავშირებით მართლმსაჯულების ევროპულმა სასამართლომ “Vueling Airlines”-ის საქმეზე - C-487/12 მეტად საინტერესო განმარტება გააკეთა და აღნიშნა, მიუხედავად იმისა, რომ ევროკავშირის სამართალი კრძალავს ფასების დაწესებაზე კონტროლს სახელმწიფოს მხრიდან და 1008/2008 რეგულაცია მიმართულია საავიაციო ბაზრის ლიბერალიზაციისა და დერეგულაციისაკენ, გამონაკლისი დაიშვება მხოლოდ საზოგადოებისათვის მნიშვნელოვანი გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებისას იმ

რეისებზე, რომლებიც გამოცხადებულია ასეთად.<sup>33</sup> აღნიშნული ნორმა საკმაოდ საინტერესოა თავისი არსიდან გამომდინარე. მიუხედავად იმისა, რომ იგი ვრცელდება მხოლოდ ევროკავშირის წევრ ქვეყნებზე და მისი იმპლემენტაციის ვალდებულება არ არის განსაზღვრული 2010 წლის შეთანხმებით, საქართველოს კანონმდებლობაში მისი ასახვა მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, კერძოდ, ჩვენ გვაქვს ისეთი ტერიტორიული რეგიონები, რომლებთან კავშირი აუცილებელია ამ რეგიონის ეკონომიკური (ტურისტული) და სოციალური განვითარებისათვის, ამიტომ, ვფიქრობ, მიზანშეწონილი იქნება, სახელმწიფომ წახალისოს ამ მიმართულებით გადაყვანა-გადაზიდვები და გადაყვანა-გადაზიდვლებს დაუნესოს ქცევის განსხვავებული წესები.

## დასკვნა

სტატიის ფარგლებში, საქართველოსა და ევროკავშირის კანონმდებლობის მიმოხილვისა და გაანალიზების შედეგად, შეიძლება ითქვას, რომ ჰარმონიზაციის პირველ ეტაპზე (2010 წლამდე) ევროკავშირი საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ერთიანი წესების შემოღებისაგან თავს იკავებდა და ორმხრივი ხელშეკრულებებით აწესრიგებდა ურთიერთობებს. „ერთიანი საპაერო სივრცის შესახებ“ შეთანხმების ხელმოწერის შემდეგ კი, საქართველოს განვითარებამ ევროპის საპაერო სივრცეში თავისთავად გარდაუვალი გახადა ევროკავშირის მიერ დადგენილი სამართლის ნორმების იმპლემენტაციის აუცილებლობა. ამ ეტაპზე გადაყვანა-გადაზიდვებისადმი წაყენებული მოთხოვნების მარეგულირებელი ნორმები მეტწილად შესაბამისობაშია ევროკავშირის კანონმდებლობასთან. შიდა-სახელმწიფოებრივ სამართალში დანერგილია: საკუთრების, სარეგისტრაციო, მმართველობის, ფინანსური, კონტროლისა და სადამღვევო ურთიერთობების მარეგულირებელი ნორმები.

ევროკავშირის კანონმდებლობის იმპლემენტაცია ქართულ სამართალში უზრუნველყოფს უსაფრთხო გადაყვანა-გადაზიდვებს და მომხმარებელთა უფლებების დაცვას. ამასთან, ევროპული ნორმების დანერგვა საქართველოს

<sup>31</sup> სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მონაცემები - უცხოური ავიაკომპანიები, რომლებიც ოპერირებენ ქართულ ბაზარზე. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: < [www.Gcaa.ge](http://www.Gcaa.ge) > [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>32</sup> Article 16 (1), Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN> > [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

<sup>33</sup> Vuelin Airlines SA v Instituto Galego de Consumo de Ia Xunta de Galicia, 23 January 2014 (case C-487/12) [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62012CC0487&from=DE> > [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

გადამყვან-გადამზიდველებისაგან დამატებითი ფინანსებისა და რესურსების მობილიზაციას მოითხოვს, გზას უხსნის უცხო ქვეყნის ავიაკომპანიებს ქართულ ბაზარზე და ამძაფრებს კონკურენციას. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, რეკომენდებულია ჰარმონიზაციის პროცესის

ეტაპობრივად წარმართვა, ევროკავშირის სამართლის ნორმების საფუძველზე დამკვიდრება, რათა საქართველოს გადამყვან-გადამზიდველებს მიეცეთ ადაპტაციისა და ბაზარზე დამკვიდრების შესაძლებლობა.

## ბიბლიოგრაფია:

### გამოყენებული ლიტერატურა:

1. გაბრიჩიძე, გ., 2012. ევროპის კავშირის სამართალი. თბილისი: ევროპული შედარებითი სამართლის ინსტიტუტი.
2. გეფერიძე, დ., 2021. საერთაშორისო საჰაერო სამართალი. თბილისი: მერიდიანი.
3. გეფერიძე, დ., 2008. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები. თბილისი: სადოქტორო დისერტაცია. თბილისის უნივერსიტეტის გამომცემლობა.
4. ევროკავშირი, 2013. ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის ევროკავშირი-საქართველოს სამოქალაქო გეგმის შესრულების მონიტორინგის ანგარიში. თბილისი: მწვანე ალტერნატივა. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI\\_gzamkvlevi.pdf](http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI_gzamkvlevi.pdf)> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
5. ევროპის სამეზობლო და პარტნიორობის მექანიზმი (ENPI) გზამკვლევი, 2013. თბილისი: მწვანე ალტერნატივა. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI\\_gzamkvlevi.pdf](http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI_gzamkvlevi.pdf)> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
6. ვეფხვაძე, თ., 2006. სამგზავრო ავიაგადაყვანის სამართლებრივი მოწესრიგების პრობლემა. სამართალი, 1-2, გვ. 66 - 68.
7. ვეფხვაძე, თ., 2012. საქართველოს ინტეგრაცია ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში. მართლმსაჯულება და კანონი, 2 (33), გვ. 105 - 115.
8. ვეფხვაძე, თ., 2015. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირება საქართველოსა და ევროკავშირის კანონმდებლობის მიხედვით და ჰარმონიზაციის პრობლემები. დისერტაცია. გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტი.
9. ვეფხვაძე თ., 2015. საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა სამგზავრო გადაყვანისას ვარშავის, მონრეალის, ევროპისა და საქართველოს სამართლის ნორმების ანალიზის შედეგად. სამართალი და მსოფლიო, 3, გვ. 84 - 97.
10. ზოიძე, ბ., 2005. ევროპული კერძო სამართლის რეცეპცია საქართველოში. თბილისი: საგამომცემლო საქმის სასწავლო ცენტრი.

11. კაკულია, მ., ბოლქვაძე, ბ., ჩოხელი, ნ. და სოლოლოვსკი, ი., 2014. ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის სამოქმედო გეგმის შესრულება საქართველოში 2012 წელს ვაჭრობასა და მასთან დაკავშირებულ ზოგიერთ სფეროში. თბილისი: ევრაზიის თანამშრომლობის ფონდი. ალტერნატივა. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია <[http://www.epfound.ge/wp-content/uploads/2016/10/report\\_final\\_geo\\_2012.pdf](http://www.epfound.ge/wp-content/uploads/2016/10/report_final_geo_2012.pdf)> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
12. ლეონარდი, დ., 2002. ევროკავშირი. თბილისი: ჯისიანი.
13. საქართველოს ევროკავშირში ინტეგრაციის საგზაო რუკა, 2019. თბილისი: საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://mfa.gov.ge/getattachment/%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9E%E1%83%A3%E1%83%9A%E1%83%98-%E1%83%93%E1%83%90-%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D-%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%9A%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%A3%E1%83%A0%E1%83%98-%E1%83%98%E1%83%9C%E1%83%A2%E1%83%94%E1%83%92%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%AA%E1%83%98%E1%83%90/ROADMAP2EU-GE-01-03-2019.pdf.aspx>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
14. Dempsey, S., 2004. European Aviation Law. The Hague: Kluwer Law International.
15. Moens, G. and Trone, J., 2010. Commercial Law of the European Union. Springer Science + Business Media.
16. Каргалова, М. В. и другие, 2005. Европейское Право. Москва: Норма.

### ნორმატიული მასალა:

1. საქართველოსა და ევროპის გაერთიანებას შორის დადებული შეთანხმება პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შესახებ, 22 აპრილი 1996. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1212956?publication=0>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
2. სამოქმედო გეგმა ევროკავშირისა და საქართველოს

- შორის ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის შესახებ, 14 ნოემბერი 2006. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[http://old.infocenter.gov.ge/uploads/files/2016-08/1472032515\\_evropuli-samezoblo-politikis-samoqmedo-gegma-evrokavshiri-saqarthvelo-2006.pdf](http://old.infocenter.gov.ge/uploads/files/2016-08/1472032515_evropuli-samezoblo-politikis-samoqmedo-gegma-evrokavshiri-saqarthvelo-2006.pdf)> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
3. ასოციაციის შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევს სახელმწიფოებს შორის, 27 ივნისი 2014. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959?publication=0>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  4. საქართველოს მთავრობასა და ევროკავშირს შორის საჰაერო მომსახურების გარკვეული ასპექტების შესახებ ხელშეკრულება. 17 მაისი 2006. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1204453?publication=0>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  5. საქართველოსა და ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ შეთანხმება, 2 დეკემბერი 2010. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4980519?publication=0>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  6. საქართველოს კანონი საქართველოს საჰაერო კოდექსი, [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/document/view/33298?publication=29>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  7. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ღირებულების ბრძანება #98 საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  8. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ღირებულების ბრძანება #95 საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის/საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესის დამტკიცების შესახებ. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-of-Civil-Liability-Insurance-of-the-AOC-OL-Certificate-Holder-GCAA.pdf>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  9. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ღირებულების ბრძანება #142 საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესის დამტკიცების შესახებ. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/Aircraft-Operator-Certification-Rule-GCAA.pdf>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  10. Regulation No 549/2004 of the European Parliament and the European Council laying down the framework for the creation of the single European sky. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004R0549:20091204:EN:PDF>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  11. Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  12. Communication from the Commission European Neighborhood Policy [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  13. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament Wider Europe – Neighborhood: A New Framework for relations with our Eastern and Southern Neighbors [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[MicrosoftWord-en104-4Corbert.doc \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/MicrosoftWord-en104-4Corbert.doc_europa.eu)> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
  14. Regulation No 2018/1139 of the European Parliament and the European Council on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Union Safety Agency, and amending regulations 1008/2008 and others. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018R1139&from=EN>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

#### სასამართლო პრაქტიკა:

1. Vuelin Airlines SA v Instituto Galego de Consumo de Ia Xunta de Galicia, 23 January 2014 (case -487/12) [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62012CC0487&from=DE>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
2. Boeing/McDonnell Douglas (case No IV/M.887) Commission Decision 97/816/EC [1997] OJ L 336/16 [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997D0816&from=EN>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
3. LH/SAS (case number IV/35.545) Commission Decision 96/180/EC [1996] OJ L 54/28 [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996D0180&from=en>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].
4. British Midland v Aer Lingus (case number

IV/33.544) Commission Decision 92/213/EC [1992] OJ L 96/34 [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992D0213&from=EN>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

5. TAT \_ Paris(Orly)-Marseille and Paris(Orly)-

-Toulouse (case number VII/AMA/IV/93) Commission Decision 94/291/EC [1994] OJ L 127/32 [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994D0291&from=EN>> [წვდომის თარიღი 20 მაისი 2021].

## BIBLIOGRAPHY:

### Used Literature:

1. Gabrichidze, G., 2012. European Union Law. Tbilisi: Institute of European Comparative Law. (in Georgian)
2. Geperidze, D., 2021. International Aviation Law. Tbilisi: Meridiani. (in Georgian)
3. Geperidze, D., 2008. Aspects of International Legal Regulation of International Air Carriage. (in Georgian)
4. European Union. 2013. European Neighborhood Policy EU-Georgia Civic Plan Monitoring Report. Tbilisi: Green Alternative. [Online] Available at: <[http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI\\_gzamkvlevi.pdf](http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI_gzamkvlevi.pdf)> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
5. European Neighborhood and Partnership Instrument (ENPI) Guide, 2013. Tbilisi: Green Alternative. [Online] Available at: <[http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI\\_gzamkvlevi.pdf](http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI_gzamkvlevi.pdf)> [Access at 20 May 2021]. (in Georgia)
6. Vepkhvadze, T., 2006. The Problem of Legal Regulation of Passenger Air Carriage. Law, 1-2, pp. 66 - 68. (in Georgian)
7. Vepkhvadze, T., 2012. Integration of Georgia into the European Common Aviation Area. Justice and Law, 2 (33), pp. 105 -115. (in Georgian)
8. Vepkhvadze, T., 2015. Regulation of Air Carriage in Accordance with the Legislation of Georgia and the European Union and the Problems of Harmonization. Doctoral Dissertation. Grigol Robakidze University. (in Georgian)
9. Vepkhvadze, T., 2015. Property Liability of Air Carriers in Passenger Carriage as a Result of Analysis of Warsaw, Montreal, European and Georgian legislature. Law and the World, 3, pp. 84 -97. (in Georgian)
10. Zoidze, B., 2005. European Private Law Reception in Georgia. Tbilisi: Publishing Training Center. (in Georgian)
11. Kakulia, M., Bolkvadze, B., Chokheli, N. and Sololovski, I., 2014. Implementation of the European Neighborhood Policy Action Plan in Georgia in 2012 in trade and some related areas. Tbilisi: Eurasia Partnership Foundation. Alternative. [Online] Available at: <[\[ge/wp-content/uploads/2016/10/report\\\_final\\\_geo\\\_2012.pdf\]\(http://www.epfound.org/wp-content/uploads/2016/10/report\_final\_geo\_2012.pdf\)> \[Access at 20 May 2021\]. \(in Georgian\)](http://www.epfound.</a></li>
</ol>
</div>
<div data-bbox=)

12. Leonardi, D., 2002. European Union. Tbilisi: Jisiai. (in Georgian)
13. Road Map for Georgia's Integration into the European Union. 2019. Tbilisi: Ministry of Foreign affairs. [Online] Available at: <<https://mfa.gov.ge/getattachment/%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9E%E1%83%A3%E1%83%9A%E1%83%98-%E1%83%93%E1%83%90-%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D-%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%9A%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%A3%E1%83%A0%E1%83%98-%E1%83%98%E1%83%9C%E1%83%A2%E1%83%94%E1%83%92%E1%83%-A0%E1%83%90%E1%83%AA%E1%83%98%E1%83%90/ROADMAP2EU-GE-01-03-2019.pdf.aspx>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
14. Dempsey, S., 2004. European Aviation Law. The Hague: Kluwer Law International. (in English)
15. Moens, G. and Trone, J., 2010. Commercial Law of the European Union. Springer Science + Business Media. (in English)
16. Kargalova, M. B. and others, 2005. European Law. Moscow: Norma. (in Russian)

### Normative materials:

1. Agreement on Partnership and Cooperation between Georgia and the European Union, 22 April 1996. [Online] Available at: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1212956?publication=0>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
2. Action Plan on the European Neighborhood Policy between the EU and Georgia, 14 november 2006. [Online] Available at: <[http://old.infocenter.gov.ge/uploads/files/2016-08/1472032515\\_evropuli-samezoblo-politikis-samoqmedo-gegma-evrokavshiri-saqarthvelo-2006.pdf](http://old.infocenter.gov.ge/uploads/files/2016-08/1472032515_evropuli-samezoblo-politikis-samoqmedo-gegma-evrokavshiri-saqarthvelo-2006.pdf)> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
3. Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and the member states, of the one part, and

- Georgia, of the other part. 27 June 2014. [Online] Available at: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959?publication=0>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
4. Agreement between the Government of Georgia and the European Union on certain aspects of air services. 17 May 2006. [Online] Available at: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1204453?publication=0>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
  5. EU-Georgia Common Aviation Area Agreement Between Georgia and the European Union and its Member States, 2 December 2010. [Online] Available at: <<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4980519?publication=0>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
  6. Air Code of Georgia.[Online] Available at: <<https://matsne.gov.ge/document/view/33298?-publication=29>>[Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
  7. Order # 98 of the Director of the Civil Aviation Agency on the approval the Rules for Issuing an Air Transportation Certificate. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf>>[Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
  8. Order of the Director of the Civil Aviation Agency # 95 on the approval of the Rule of Civil Liability Insurance of the Aircraft Operator / Holder/ Owner of the Air Transportation Certificate. [Online] Available at:<<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-of-Civil-Liability-Insurance-of-the-AOC-OL-Certificate-Holder-GCAA.pdf>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
  9. Order of the Director of the Civil Aviation Agency # 142 on the approval the Rule of Aircraft Operator Certification. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/Aircraft-Operator-Certification-Rule-GCAA.pdf>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
  10. Regulation No 549/2004 of the European Parliament and the European Council laying down the framework for the creation of the single European sky. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004R0549:20091204:EN:PDF>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
  11. Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
  12. Communication from the Commission European Neighborhood Policy [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [Access at 20 May 2020]. (in English)
  13. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament Wider Europe – Neighborhood: A New Framework for relations with our Eastern and Southern Neighbors [Online] Available at: <[Microsoft Word - en\\_104-4Corbert.doc \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN)>[Access at 20 May 2021]. (in English)
  14. Regulation No 2018/1139 of the European Parliament and the European Council on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Union Safety Agency, and amending regulations 1008/2008 and others. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018R1139&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)

#### Judicial practice:

1. Vuelin Airlines SA v Instituto Galego de Consumo de Ia Xunta de Galicia, 23 January 2014 (case C-487/12) [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62012CC0487&from=DE>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
2. Boeing/McDonnell Douglas (case No IV/M.887) Commission Decision 97/816/EC [1997] OJ L 336/16 [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997D0816&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
3. LH/SAS (case number IV/35.545) Commission Decision 96/180/EC [1996] OJ L 54/28 [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996D0180&from=en>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
4. British Midland v Aer Lingus (case number IV/33.544) Commission Decision 92/213/EC [1992] OJ L 96/34 [Online] Available at:<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992D0213&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
5. TAT \_ Paris(Orly)-Marseille and Paris(Orly)-Toulouse (case number VII/AMA/IV/93) Commission Decision 94/291/EC [1994] OJ L 127/32 [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994D0291&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)

## REFERENCES:

- Road Map for Georgia's Integration into the European Union. 2019. Tbilisi: Ministry of Foreign affairs. p. 72. [online] Available at: <<https://mfa.gov.ge/getattachment/%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9E%E1%83%A3%E1%83%9A%E1%83%98-%E1%83%93%E1%83%90-%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D-%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%9A%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%A3%E1%83%A0%E1%83%98-%E1%83%98%E1%83%9C%E1%83%A2%E1%83%94%E1%83%92%E1%83-A0%E1%83%90%E1%83%AA%E1%83%98%E1%83%90/ROADMAP2EU-GE-01-03-2019.pdf.aspx>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
- Vepkhvadze, T., 2015. Regulation of Air Carriage in Accordance with the Legislation of Georgia and the European Union and the Problems of Harmonization. Doctoral Dissertation. Grigol Robakidze University. p. 2. (in Georgian)
- Dempsey, s., 2004. European Aviation Law. The Hague: Kluwer Law International. p. 51. (in English)
- Vepkhvadze, T., 2015. Regulation of Air Carriage in Accordance with the Legislation of Georgia and the European Union and the Problems of Harmonization. Doctoral Dissertation. Grigol Robakidze University. p. 73. (in Georgian)
- Communication from the Commission to the Council and the European Parliament Wider Europe – Neighborhood: A New Framework for relations with our Eastern and Southern Neighbors [online] Available at: <[Microsoft Word - en 104-4Corbert.doc \(europa.eu\)](https://www.european-council.europa.eu/media/assets/1/4/14044/14044_en104-4Corbert.doc)> [Access at 20 May 2021]. (in English)
- Gabrichidze, G., 2012. European Union Law. Tbilisi: Institute of European Comparative Law, p. 168. (in Georgian)
- Article 43 (1), Agreement on Partnership and Cooperation between Georgia and the European Union, 22 April 1996. [Online] Available at: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1212956?publication=0>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
- Zoidze, B., 2005. European Private Law Reception in Georgia. Tbilisi: Publishing Training Center, p. 169. (in Georgian)
- Chapter 4.6.1., Action Plan on the European Neighborhood Policy between the EU and Georgia, 14 November 2006. [Online] Available at: <<http://old.infocenter.gov.ge/uploads/files/2016-08/1472032515-evropuli-samezoblo-politikis-samoqmedo-gegma-evrovkavshiri-saqarthvelo-2006.pdf>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
- Annex 1, Agreement between the Government of Georgia and the European Union on certain aspects of air services. 17 May 2006. [Online] Available at: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1204453?publication=0>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
- Regulation No 549/2004 of the European Parliament and the European Council laying down the framework for the creation of the single European sky. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004R0549:20091204:EN:PDF>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
- Annex III, EU-Georgia Common Aviation Area Agreement between Georgia and the European Union and its Member States, 2 December 2010. [Online] Available at: <<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4980519?publication=0>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
- Article 3 (1), Order # 98 of the Director of the Civil Aviation Agency on the approval the Rules for Issuing an Air Transportation Certificate. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
- Ibid. article 3 (3).
- Article 3 (1), Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
- Ibid. article 3 (3.f).
- Article 4 (3.z), Order of the Director of the Civil Aviation Agency on the approval the Rule of Certification of Aircraft Operator # 142. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/Aircraft-Operator-Certification-Rule-GCAA.pdf>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
- Geperidze, D., 2021. International Aviation Law. Tbilisi: Meridiani, p. 280. (in Georgian)
- Article 2 (i), Order # 98 of the Director of the Civil Aviation Agency on the approval the Rules for Issuing an Air Transportation Certificate. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
- Ibid. article 2 (t).
- Article 1 (1.d), Air Code of Georgia. [Online] Available at: <<https://matsne.gov.ge/document/view/33298?publication=29>> [Access at 20 May 2021]. (In Georgian)

22. Article 3 (3.d), Order # 98 of the Director of the Civil Aviation Agency on the approval of the Rules for Issuing an Air Transportation Certificate. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
23. Ibid. article 3 (4).
24. Ibid. article 5 (1).
25. Article 8 (1), Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Rules for the Operation of Air Service in Community. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
26. Article 5 (2), Order # 98 of the Director of the Civil Aviation Agency on the approval the the Rules for Issuing an Air Transportation Certificate. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/The-Rule-on-issuance-of-Operating-Licence-GCAA.pdf>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian). Article 10. (1), Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
27. Ibid. article 8 (2).
28. Dempsey, S., 2004. European Aviation Law. The Hague: Kluwer Law International. p. 149. (in English)
29. Civil Aviation Agency - Airlines registered in Georgia. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/%E1%83%90%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%90%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%9E%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%98%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98/>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
30. Civil Aviation Agency - foreign airlines operating in the Georgian market. [Online] Available at: <<https://gcaa.ge/%E1%83%90%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%90%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%9E%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%98%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98/>> [Access at 20 May 2021]. (in Georgian)
31. Article 16 (1), Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [Access at 20 May 2021]. (in English)
32. Vuelin Airlines SA v Instituto Galego de Consumo de Ia Xunta de Galicia, 23 January 2014 (case C-487/12) [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62012CC0487&from=DE>> [Access at 20 May 2021]. (in English)