

COMPETITION IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION AS A DRIVING FORCE OF THE EU SINGLE MARKET

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

Giorgi Tavkhelidze

PhD student at the School of Law at Grigol Robakidze University

Email: g.tavkhelidze1@gmail.com

ABSTRACT

The aim of the article is to study the essence and purpose of the EU single market; to analyze the functioning of the European Common Aviation Area and the competition norms; to highlight the priority issues of Georgia's coexistence in the aviation market within the framework of the European Neighborhood Policy.

According to the conducted research, legislation of the European Community/European Union was only applied to the member states. Later, cooperation with non-member/candidate countries became relevant for the European Union, which became the basis for the establishment of the Single European Sky.

For Georgia, as a state that has already received candidate status, it is very important to analyze the EU legal base and conduct the harmonization process in a straight line.

KEYWORDS: Liberalization, Harmonization, Air carriage

შესავალი

ევროპის ერთიანი ბაზარი საკუთარ თავში მოიაზრებს ევროკავშირის წევრ ქვეყნებს შორის ბარიერების გაუქმებას საქონლის, მომსახურების, კაპიტალისა და ადამიანების გადაადგილების კუთხით. საავიაციო სფეროში აღნიშნული ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის ჩამოყალიბებითა და გადაყვანა-გადაზიდვებზე ერთიანი წესების დაწესებით გამოიხატება.

ევროკავშირის კონკურენციის სამართლის ნორმები მიმართულია ევროპის ერთიანი ეკონომიკისა და კონკურენციული გარემოს ჩამოსაყალიბებლად, რაც თავისთავად, გამორიცხავს სუბიექტების მიერ ბაზრის ბოროტად გამოყენებას.

საავიაციო სფეროში თავდაპირველად კონკურენციის სამართლის ნორმები მხოლოდ წევრ სახელმწიფოებზე ვრცელდებოდა, მაგრამ მოგვიანებით უკვე ისინი სახელმძღვანელო საწყისებად იქცნენ ევროკავშირში გაწევრიანების მსურველი ქვეყნებისათვის და იმ ავიასაწარმოებისათვის, რომლებსაც ევროპის ბაზარზე ოპერირება სურთ.

ევროკავშირის მიერ ჩამოყალიბებულმა ერთიანმა ბაზარმა თავისი შედეგი გამოიღო – იგი ევროპის მასშტაბით ნამდვილად აწესრიგებს სამოქალაქო ავიაციაში კონკურენტული გარემოს შენარჩუნებას და ბაზრის ბოროტად გამოყენების შემთხვევებზე ახდენს ადეკვატურ რეაგირებას. ამასთან, ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზარი წევრ ქვეყნებში უწყვეტად აუმჯობესებს საკუთარი ხალხის ცხოვრებისა და შრომის პირობებს, უზრუნველყოფს ეკონომიკის წინსვლასა და საზოგადოების ჰარმონიულ განვითარებას. საქართველოსთვის ევროპის ერთიანი საავიაციო ბაზარი მიმზიდველია,

რადგანაც ჩვენი ქვეყანა მიისწრაფვის ევროპასთან ინტეგრაციისაკენ, რასაც ნათლად მოწმობს რამდენიმე დღის წინ საქართველოსთვის მინიჭებული კანდიდატის სტატუსი.

სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ევროპის კონკურენციის სამართლის ძირითადი სამართლებრივი ასპექტები

ევროპის ერთიანი ეკონომიკური სივრცის შექმნის იდეა ჯერ კიდევ 1957 წლის რომის „ევროპის ეკონომიკური გაერთიანების შექმნის შესახებ“ ხელშეკრულებაში ჩაიღო, რომელიც უნდა მიღწეულიყო წევრ-ქვეყნებს შორის ეკონომიკის განვითარების ჰარმონიზაციის საფუძველზე.¹ რომის ხელშეკრულების მე-2 მუხლში მითითებულია ერთიანი ეკონომიკური სივრცის შექმნის შესახებ, რაც მიღწეულ უნდა იყოს წევრ ქვეყნებს შორის ეკონომიკის განვითარების ჰარმონიზაციის საფუძველზე. მე-3 მუხლში საუბარია იმ ქმედებებზე, რომლებიც უნდა განახორციელოს კავშირმა დასახული მიზნების მისაღწევად, მათ შორის, აღსანიშნავია ერთიანი სატრანსპორტო პოლიტიკის შექმნა (e) და ისეთი სისტემის ჩამოყალიბება, რომელიც აღმოფხვრის შიდა ბაზარზე კონკურენციის უფლების დარღვევას (f).

1987 წელს, „ერთიანი ევროპული აქტის“ ძალაში შესვლის შემდეგ, ევროპული გაერთიანების დამფუძნებელ ხელშეკრულებაში შეიტანეს ახალი ტერმინი – „შიდა ბაზარი“ (იგივე „ერთიანი ბაზარი“), რომელიც მოიცავს სივრცეს საზღვრების გარეშე, სადაც შესაძლებელია საქონლის,

1 The Treaty of Rome, 25 March 1957. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <https://ec.europa.eu/archives/emu_history/documents/treaties/rometreaty2.pdf> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].

პირების, მომსახურებისა და კაპიტალის თავისუფალი გადაადგილება ამ ხელშეკრულების დებულებების შესამაბისად.²

ერთიანი ევროპული ბაზრის ჩამოყალიბებამ განაპირობა მოკავშირე ქვეყნების ტერიტორიაზე კონკურენციის ერთიანი წესების დადგენა. 2007 წლის 17 დეკემბრის „ევროპის კავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების“³ 119-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, ევროპის კავშირის მიზნების მისაღწევად წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა შეიმუშაონ ეკონომიკური პოლიტიკა, რომელიც დაფუძნებული იქნება თავისუფალი კონკურენციის პირობებში მოქმედი საბაზრო ეკონომიკის პრინციპებზე.

ევროპული კავშირის კონკურენციის პოლიტიკის სახელშეკრულებო ჩარჩოები დადგენილია „ევროპული კავშირის ფუნქციონირების შესახებ“ ხელშეკრულების 101-ე, 109-ე მუხლებით.⁴ კონკურენციის ნორმების მიზანია, ხელი შეუწყოს თავისუფალი საბაზრო ეკონომიკის განვითარებას.

ევროპის გაერთიანებაში ინტეგრაციული პროცესების განვითარებამ და ევროპის თანამეგობრობის ქვეყნების საწარმოებს შორის ტრანსნაციონალური კავშირების შექმნამ საფრთხე შეუქმნა

კონკურენციისა და ეკონომიკის წარმატებულ ფუნქციონირებას.⁵ კონკურენციის დამცავი მიზნების უზრუნველსაყოფად ევროპის საბჭოს განსაკუთრებული ღვაწლი მიუძღვის, რაც რეალიზებულია მის მიერ მიღებულ სამართლებრივ აქტებში. ჯერ კიდევ 1957 წლის რომის ხელშეკრულების 85-ე და 86-ე მუხლებით (ამჟამად „ევროპის კავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების“ 101-ე და 102-ე მუხლები, მანამდე 81-ე და 82-ე მუხლები) აიკრძალა ანტიკონკურენციული ქმედებები. ამასთან დაკავშირებით საბჭომ განმარტა, რომ კონკურენცია ეკონომიკური აქტივობის მასტიმულირებელი საუკეთესო საშუალებაა.

მოგვიანებით საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში საბჭომ მიიღო მთელი რიგი ნორმები, რომლებსაც განეკუთვნება:

- 1987 წლის 3975/87 ევროპის საბჭოს რეგულაცია „საჰაერო ტრანსპორტზე კონკურენციის დამცავი ნორმების გამოყენების შესახებ“;⁶
- 1987 წლის 3976/87 ევროპის საბჭოს რეგულაცია „საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში რომის ხელშეკრულების 85-ე მუხლის შესაბამისად ნაწილის ზოგიერთი კატეგორიის

2 Singal European Act, 1 July 1987. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a519205f-924a-4978-96a2-b9af8a598b85.0004.02/DOC_1&format=PDF> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].

3 Treaty of Functioning of European Union, 7 February 1992, Lisbon. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].

4 გაბრიჩიძე, გ., 2012. ევროპის კავშირის სამართალი. თბილისი: ევროპული შედარებითი სამართლის ინსტიტუტი, გვ. 242.

5 Reiman, M. and Zimmermann, R., 2012. Comparative Law. Oxford University Press. გვ. 543.

6 Council Regulation No 3975/87 Laying Down the Procedure for the Application of the Rules on Competition to Undertakings in the Air Transport Sector, 14 December 1987, Lisbon. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TX-T/?uri=CELEX%3A31987R3975>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].

- ხელშეკრულებებსა და კარტერულ პრაქტიკაში გამოყენების შესახებ”;⁷
- 2003 წლის 1/2003 ევროპის საბჭოს რეგულაცია „კონვენციის 81-ე და 82-ე მუხლების შესაბამისად კონკურენციის დამცავი ნორმების იმპლემენტაციის შესახებ”;⁸
 - 411/2004 ევროპის საბჭოს რეგულაცია „გაერთიანების წევრებსა და მესამე სახელმწიფოებს შორის სავაიციო სფეროში თანამშრომლობის შესახებ”⁹. ამ ნორმით გაუქმდა რეგულაცია 3975/87 და ცვლილებები შევიდა 3976/87 რეგულაციაში.
 - 2009 წლის 487/2009 ევროპის საბჭოს რეგულაცია „საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლის მესამე ნაწილის ზოგიერთი კატეგორიის ხელშეკრულებებში და კარტერულ პრაქტიკაში გამოყენების შესახებ”¹⁰. ამ ნორმით გაუქმდა 3976/87 რეგულაცია.¹¹

1962 წელს ევროპის საბჭომ მიიღო #17 რეგულაცია¹², რომლითაც რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე (უკვე 85-ე და 86-ე) მუხლებით დადგენილი პრინციპები განხორციელდა. მაგრამ, აღნიშნული ნორმა არ ვრცელდებოდა საჰაერო ტრანსპორტზე. საჰაერო ტრანსპორტზე კონკურენციის დამცავი პრინციპების რეალიზაციასთან დაკავშირებული რეგულაციის მიღება წლების განმავლობაში ვერ ხერხდებოდა. აღნიშნულის მიზეზად შეგვიძლია მივიჩნიოთ ევროპის გაერთიანების მისწრაფება, გარკვეული პერიოდი სამოქალაქო ავიაციისათვის დამოუკიდებლად განვითარების საშუალება მიეცა¹³. 1987 წლის საბჭოს №3975/87 რეგულაციაში „საჰაერო ტრანსპორტზე კონკურენციის დამცავი ნორმების გამოყენების შესახებ” მიეთითა, რომ რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლები უკვე სავაიციო ტრანსპორტზე ვრცელდებოდა და არეგულირებდა ურთიერთობას კავშირის წევრ აეროპორტებს შორის საჰაერო მიმოსვლის კუთხით.

- 7 Council Regulation No 3976/87 of 14 December 1987 on the Application of Article 85 (3) of the Treaty to Certain Categories of Agreements and Concerted Practices in the Air Transport Sector, 14 December 1987. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31987R3976>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
- 8 Council Regulation No 1/2003 on the Implementation of the Rules on Competition Laid Down in Articles 81 and 82 of the Treaty, 16 December 2002. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32003R0001>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
- 9 Council Regulation No 411/2004 of Repealing Regulation No 3975/87 and Amending Regulations (EEC) No 3976/87 and (EC) No 1/2003, in Connection with air Transport Between the Community and Third Countries, 26 February 2004. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32004R0411>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
- 10 Council Regulation No 487/2009 of on the Application of Article 81(3) of the Treaty to Certain Categories of Agreements and Concerted Practices in the Air Transport Sector, 25 May 2009. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32009R0487>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
- 11 Vepkhvadze, T. and Geperidze, D., 2021. A Single European Sky and General Analyses of Liberalization Police. International Law Book Series. Tbilisi: International Law Institute and Tbilisi State University. გვ. 207.
- 12 EEC Council: Regulation No 17: First Regulation Implementing Articles 85 and 86 of the Treaty. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A31962R0017>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
- 13 Dempsey, P. S., 2004. European Aviation Law. Kluwer Law International. გვ. 51.

#3975/87 რეგულაციის მე-3 მუხლის თანახმად, ევროპის გაერთიანების კომისიას საკუთარი ინიციატივით, წევრი ქვეყნების ან დაინტერესებული ფიზიკური და იურიდიული პირების საჩივრის შედეგად, მიენიჭა უფლება, დაეწყო საქმის წარმოება რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლის პირველი პუნქტისა და 82-ე მუხლის დარღვევის თავიდან ასაცილებლად. გამოძიების მიზანი იყო საბჭოს გაერკვია, ნამდვილად არღვევდა თუ არა ავიასაწარმოს მოქმედებები წესებს კონკურენციის შესახებ. გამოძიების შედეგების მიხედვით, ევროპის გაერთიანების კომისიას გამოჰქონდა გადაწყვეტილება ამ მოქმედებების შეწყვეტისა და ჯარიმის გადახდის მოთხოვნით ან – გადაწყვეტილება საჩივარზე უარის თქმის შესახებ ხელშეკრულების დარღვევის არარსებობის გამო.

„საჭაერო ტრანსპორტის სფეროში რომის ხელშეკრულების 85-ე მუხლის მესამე ნაწილის ზოგიერთი კატეგორიის ხელშეკრულებებსა და კარტერულ პრაქტიკაში გამოყენების შესახებ“ 1987 წლის 14 დეკემბრის #3976/87 რეგულაციის მიზანი იყო რომის ხელშეკრულების 85-ე და 86-ე მუხლებით დამტკიცებული კონკურენციის წესების რეალიზაცია ცვლილებების შეტანის გზით.

კომისიამ განმარტა, რომ 85-ე მუხლის პირველი ნაწილის მოქმედება არ ვრცელდება იმ ხელშეკრულებებსა და კარტერულ პრაქტიკაზე, რომლებიც ეხება აეროპორტებში ადგილებისა და განრიგის განაწილებას, სატარიფო კონსულტაციებს, მომსახურების ერთობლივად განხორციელებას, აეროპორტებში სლოტების განაწილებასა და დაჯავშნის ელექტრონულ სისტემას.

2002 წლის 16 დეკემბრის #1/2003 რეგულაციით `რომის კონვენციის 81-ე და 82-ე მუხლების შესაბამისად კონკურენციის დამცავი ნორმების იმპლემენტაციის შესახებ“ წევრ-სახელმწიფოებს მიენიჭათ

მთელი რიგი უფლებები კონკურენციის დამცავი წესების გამოყენების სფეროში, კერძოდ, 2004 წლის 1 მაისიდან წევრ ქვეყნებს მიენიჭათ უფლება, ევროკავშირთან ერთად გამოიძიონ და აღმოფხვრან რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლების დარღვევები.

№ 1/2003 რეგულაციით შემოღებული სიახლეების მიუხედავად, უცვლელი დარჩა ის ძირითადი ნორმები, რომლებიც დაკავშირებულია რომის ხელშეკრულების 81-ე და 82-ე მუხლების გამოყენებასთან ავიასაწარმოებთან მიმართებით. კერძოდ, კონკურენციის ხელშემშლელ ფაქტორად არ აღიქმება საწარმოებს შორის ისეთი შეთანხმებები, რომლებიც მიმართულია წარმოების გაუმჯობესებასა და საქონლის გავრცელებაზე ან ხელს უწყობს ტექნიკურ, ან ეკონომიკურ პროგრესს; მომხმარებელს აძლევენ სამართლიან სარგებელს.

ასევე უცვლელი დარჩა დებულება, რომელიც დაკავშირებულია ევროკავშირსა და მესამე სახელმწიფოებს შორის კონკურენციის წესების გამოყენებასთან. კერძოდ, აღინიშნა, რომ ევროკავშირის კონკურენციის ნორმები ვრცელდება მხოლოდ ევროკავშირის ტერიტორიაზე. ასევე, უცვლელი დარჩა ნორმა, რომლის მიხედვითაც ევროკავშირის კომისიას შეუძლია გააუქმოს საწარმოებს შორის ისეთი ხელშეკრულებანი, რომლებიც ეწინააღმდეგება რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლის პირველი პუნქტის დებულებებს, თუ ისინი არღვევენ კონკურენციის სამართლის პრინციპებს შემდეგ საკითხებში, როგორებიცაა: საჭაერო ხაზებზე მგზავრების, ბარგისა და ტვირთების ტარიფების დადგენა; რეგულარული საჭაერო ხაზების ერთობლივი ექსპლუატაცია; განრიგის ერთობლივი დაგეგმვა და კოორდინაცია; აეროპორტებში სლოტების განაწილება; ბრონირების ავტომატიზებული სისტემების ერთობლივი შემუშავება და ექსპლუატაცია.

„საავიაციო სფეროში გაერთიანების წევრებსა და მესამე სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობის შესახებ“ 411/2004 რეგულაცია წინ გადადგმული ნაბიჯია, რადგანაც იგი მოიცავს არა მარტო ევროკავშირის ტერიტორიაზე კონკურენციის დამცავი ნორმების გავრცელების უზრუნველყოფას, არამედ იგი უკვე მიმართულია მეზობელი ქვეყნების საავიაციო ბაზარზე კონკურენციის დამცავი ნორმების დანერგვისკენ. კერძოდ, რეგულაციაში მითითებულია, რომ სანამ სპეციალური სამართლის ნორმით არ განისაზღვრება ურთიერთობა ევროკავშირისა და მესამე სახელმწიფოებს შორის, მანამდე საავიაციო სფეროში გამოიყენება რომის კონვენციის 81-ე და 82-ე მუხლები ევროკავშირისა და მესამე სახელმწიფოებს შორის გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულებისას.

2009 წელს საბჭომ მიიღო მომდევნო რეგულაცია #487/2009 `საჰაერო ტრანსპორტზე რომის ხელშეკრულების 81(3)-ე მუხლის გამოყენების შესახებ`. აღნიშნული ნორმით გაუქმდა საბჭოს #3976/87 რეგულაცია და დადგინდა, რომ რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლი არ ვრცელდება საწარმოებს შორის დადებულ ისეთ ხელშეკრულებებსა და პრაქტიკაზე, რომლებიც შეეხება: ავიაკომპანიათა მიერ რეისების ერთობლივ დაგეგმვასა და განხორციელებას; კონსულტაციებს მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის ტარიფების შემუშავების შესახებ; ერთობლივ ღირსძიებებს, მიმართულს ახალი და ნაკლებად გადატვირთული საჰაერო მარშრუტების განხორციელებაზე; სლოტების განაწილებას აეროპორტებს შორის; აეროპორტებში საჰაერო ხომალდების სახმელეთო მომსახურების განხორციელებას და სხვ.

ბაზარზე დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება

ევროკავშირისა და საქართველოს შორის დადებული ასოცირებული შეთანხმების 204-ე მუხლით საქართველომ იკისრა ვალდებულება, ეფექტურად გააკონტროლოს ეკონომიკური აგენტების ცალმხრივი ქმედებები. ეკონომიკური აგენტის ცალმხრივი ქმედება ბაზარზე მაშინ არის საფრთხის შემქმნელი, როდესაც მას ბაზარზე დომინანტური მდგომარეობა უკავია. სწორედ ეს უკანაქცნელი უბიძგებს სუბიექტს, რომ უკარნახოს კონტრაქტებს საბაზრო პირობები.¹⁴

„ევროპის კავშირის ფუნქციონირების შესახებ“ ხელშეკრულების 102-ე მუხლში მითითებულია, რომ დომინანტურ მდგომარეობად მიიჩნევა ის შემთხვევა, როდესაც დომინირება ევროკავშირის შიდა ბაზარს ან მის მნიშვნელოვან ნაწილს მოიცავს. ევროკავშირის შიდა ბაზრის „ნაწილი“ განისაზღვრება მისი ეკონომიკური მნიშვნელობით და არა ტერიტორიის სიდიდით. შესაბამისად, ბაზარზე დომინანტური მდგომარეობა შეიძლება მოიცავდეს არა კონკრეტულად რომელიმე წევრ ქვეყანას, არამედ მის ნაწილს. ამასთან, არ არის აუცილებელი, დომინანტური მდგომარეობის მქონე საწარმოს ძირითადი ადგილსამყოფელი ევროკავშირის ფარგლებში იყოს, არამედ საკმარისია იგი ევროკავშირის ტერიტორიაზე ოპერირებდეს. დომინანტური მდგომარეობაა, როდესაც საწარმოს შესწევს ძალა, ბაზარზე კონკურენტებისა და მომხმარებლებისაგან დამოუკიდებლად იმოქმედოს და, შესაბამისად, შესწევს კონკურენციის ხელყოფის საშუალება. ასეთი საწარმოების

14 მენაბდიშვილი, ს., 2018. საქართველოს კონკურენციის სამართლის შესაბამისობა ევროკავშირის კონკურენციის სამართლის ნორმებთან, ასოცირების შესახებ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესაბამისად. თბილისი: ევროკავშირი საქართველოსთვის, გვ. 22.

წილი ბაზარზე იმდენად დიდია, რომ მათ აქვთ გარკვეული თავისუფლება ფასების დადგენისა ისე, რომ არ გაითვალისწინონ მოთხოვნილებებისა და კონკურენტების მახასიათებლები.¹⁵ აღსანიშნავია, რომ ევროკავშირის სამართლით აკრძალულია არა დომინანტური მდგომარეობა, არამედ მისი ბოროტად გამოყენება.

საქმეზე „Europemballage Corporation and Continental Can Company Inc. v Commission of the European Communities“ მართლმსაჯულების ევროპულმა სასამართლომ დომინანტური მდგომარეობა განმარტა, როგორც შემთხვევა, როდესაც საწარმოებს თავიანთი საბაზრო წილის ან მათთან დაკავშირებული კაპიტალის საფუძველზე აქვთ საშუალება, თავად დაადგინონ ფასები პროდუქციის მნიშვნელოვან ნაწილზე ან გააკონტროლონ დისტრიბუცია და წარმოება.¹⁶

საქმეზე *United Brands Company and United Brands Continental BV v Commission of the European Communities* მართლმსაჯულების ევროპულმა სასამართლომ განმარტა, რომ დომინანტური მდგომარეობა არის ბაზარზე საწარმოს ისეთი პოზიცია, რომელიც მას საშუალებას აძლევს თავიდან აიცილოს ბაზარზე ეფექტური კონკურენცია და საბაზრო პოლიტიკის განხორციელებისას მომხმარებლების, კონკურენტებისა და კლიენტებისაგან დამოუკიდებლად იმოქმედოს.¹⁷

„კონკურენციის შესახებ“ საქართვე-

ლოს კანონით დომინანტური მდგომარეობა არის ეკონომიკური აგენტის/აგენტების ისეთი მდგომარეობა, რომელიც მათ საშუალებას აძლევს, იმოქმედონ კონკურენტი ეკონომიკური აგენტებისაგან, მიმწოდებლებისაგან, კლიენტებისა და მომხმარებლებისაგან დამოუკიდებლად; არსებითი გავლენა მოახდინონ ბაზარზე საქონლის მიმოქცევის საერთო პირობებზე და შეზღუდონ კონკურენცია.

საჭაერო ტრანსპორტის სფეროში დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება ვლინდება ისეთ ქმედებებში, როგორებიცაა: ავიაკომპანიებს შორის საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ტარიფების ურთიერთშეთანხმება; თვითღირებულებაზე შეუსაბამო ტარიფის დაწესება; საჭაერო ხაზების გადანაწილება და ერთობლივი ექსპლუატაცია; დომინანტი საწარმოს მიერ სხვა საწარმოსათვის ინტერლანის სისტემაში თანამშრომლობაზე უარის თქმა; ავიასაწარმოების მიერ შემოსავლების ფულის საშუალებით განაწილება; მოლაპარაკებები აეროპორტებში სლოტების განაწილების შესახებ, ბრონირების ავტომატიზებული სისტემების ექსპლუატაციის შესახებ მოლაპარაკებები და სხვა.¹⁸

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საავიაციო სფეროში ბაზარზე დომინირებული მდგომარეობის ერთ-ერთი მაჩვენებელია ავიაკომპანიის მიერ გარკვეულ ხაზზე გადაყვანა-გადაზიდვების მნიშვნელოვანი

15 გაბრიჩიძე, გ., 2012. ევროპის კავშირის სამართალი. თბილისი: ევროპული შედარებითი სამართლის ინსტიტუტი, გვ. 249.

16 *Europemballage Corporation and Continental Can Company Inc. v Commission of the European Communities*, 21 February 1973 (case 6-72). [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[EUR-Lex – 61972CJ0006 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].

17 *United Brands Company and United Brands Continental BV v Commission of the European Communities*, 14 February 1978 (C-27/76). [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[CURIA – List of results \(europa.eu\)](#)> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].

18 ვეფხვაძე, თ., 2015. სადისერტაციო ნაშრომი: საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირება საქართველოსა და ევროკავშირის კანონმდებლობის მიხედვით და ჰარმონიზაციის პრობლემები. გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტი. გვ. 60.

ავიაკომპანიას ფინანსური პრობლემები შეექმნა. სახელმწიფოებმა კომპანიებს ფინანსური კრიზისის დასაძლევად დაუწესეს საგადასახადო და სხვადასხვა ფინანსური შეღავათები, ასევე გაიცა სახელმწიფო დახმარებები. აღსანიშნავია სლოტების ფლობის საკითხი, როდესაც კორონა ვირუსის პანდემიის დროს შემცირდა რეისრების რაოდენობა, ავიაკომპანიებს ევროკავშირის გადაწყვეტილებით მიეცათ საშეღავათო პერიოდები და შეუნარჩუნდათ სლოტები კონკრეტულ აეროპორტებში. აღნიშნული ქმედებები არ მიიჩნევა „ევროპის კავშირის ფუნქციონირების შესახებ“ ხელშეკრულების 107-ე მუხლის დარღვევად.

სახელმწიფოს მიერ საწარმოსათვის უპირატესობის მინიჭებას განეკუთვნება: რესურსების გადაცემა, გადასახადებისაგან განთავისუფლება ან მათი გადავადება, ვალების ჩამოწერა, სესხის გაცემა ხელსაყრელი პირობებით, რესტრუქტურირება, უძრავი ქონების შეძენა განსაკუთრებული პირობებით და სხვა.

სახელმწიფოს მიერ გაცემულ ან სახელმწიფო რესურსებიდან გამოყოფილ დახმარებად მიიჩნევა ყველა ის დახმარება, რომელიც სახელმწიფო ორგანოების მიერ არის გაცემული, როგორებიცაა: ცენტრალური ხელისუფლების, ფედერაციის სუბიექტებისა და მუნიციპალური ორგანოების მიერ გაცემული დახმარება. ამასთან, დახმარება სახელმწიფოს მიერ გაცემულად ჩაითვლება იმ შემთხვევაშიც, თუკი იგი გაიცა სახელმწიფოს მიერ შექმნილი საჯარო ან კერძო სამართლის იურიდიული პირების მიერ.

კონკურენციის დარღვევად მიიჩნევა ყველა ის სახელმწიფო დახმარება, რომლებიც რაიმე ფორმით არღვევენ კონკურენციას და ქმნიან მისი დარღვევის საშიშროებას. 2006 წლის 15 დეკემბრის 1998/2006/EC რეგულაცია „de minimis“ დახმარების ხელშეკრულების 87-ე და

88-ე მუხლების გამოყენების შესახებ“, სახელმწიფო დახმარებად არ მიიჩნევა საწარმოებზე გაცემული დახმარება, რომელიც სამი წლის განმავლობაში 200 000 ევროს არ გადააჭარბებს.

წევრ-სახელმწიფოთა შორის ვაჭრობაზე ზემოქმედებაში მოიაზრება ყველა ის დახმარება, რომელიც აძლიერებს გარკვეული საწარმოს პოზიციებს და ეს ზეგავლენას ახდენს სახელმწიფოთაშორის ვაჭრობაზე, კერძოდ, მისთვის ამსუბუქებს და კონკურენტებისათვის ართულებს იმპორტის ან ექსპორტის განხორციელებას. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ სახელმწიფოს ბაზარზე ჩარევა მინიმუმამდე უნდა იყოს დაყვანილი, რადგან იგი ზღუდავს ბაზრის ნორმალურ ფუნქციონირებას, საფრთხეს უქმნის კონკურენციულ გარემოს და ამცირებს ვაჭრობის ლიბერალიზაციიდან გამომდინარე სარგებელს.

რომის ხელშეკრულების 88-ე მუხლის თანახმად, ევროკავშირის კომისია ახორციელებს რეგულარულ ზედამხედველობას წევრ ქვეყნებში ავიასაწარმოებისთვის სახელმწიფოს დახმარებების განხორციელებაზე. თუ კომისია აღმოაჩენს, რომ ასეთი დახმარება შეუთავსებელია საერთო ბაზართან ან ასეთი დახმარება არასწორად გამოიყენება, ამ შემთხვევაში ის იღებს გადაწყვეტილებას, რომლის თანახმადაც სახელმწიფომ უნდა შეწყვიტოს ან შეცვალოს ის დადგენილ ვადებში.

როგორც პრაქტიკა გვიჩვენებს, კომისია, წევრი ქვეყნების მიერ ავიასაწარმოებისთვის აღმოჩენილი დახმარების შესახებ საქმეების განხილვისას, ძირითადად ხელმძღვანელობს შემდეგი პრინციპებით:

- დასაშვებია სახელმწიფოსაგან დახმარების აღმოჩენა, თუ ის არის ავიასაწარმოს ფინანსური კრიზისის დაძლევის კომპლექსური პროგრამის ნაწილი;

მართლმსაჯულების ევროპული სასამართლოს მიერ გამოტანილ გადაწყვეტილებებში ეს მუხლები შერწყმის კონტროლის სამართლებრივ საფუძვლად გამოიყენება.

1989 წლის 30 დეკემბრის E#4064/89 რეგულაციით „საწარმოთა თანაფარდობის კონტროლის შესახებ“ განისაზღვრა შერწყმის კონტროლის მექანიზმები, რომლებსაც ჩაენაცვლა 2004 წლის #139/2004 იმავე სახელწოდების რეგულაცია. აღნიშნული სამართლის ნორმის მიხედვით, კონტროლის ობიექტია ევროკავშირის მასშტაბით მნიშვნელოვანი შერწყმები. კერძოდ, ისეთ საწარმოთა შერწყმა, რომელთა ჯამური ბრუნვა მსოფლიო ბაზარზე 5 მილიარდ ევროს აჭარბებს, ან თუკი მონაწილე მინიმუმ ორი საწარმოს ბრუნვა ევროკავშირის ბაზარზე 250 მილიონ ევროს აჭარბებს. ამასთან, ბრუნვა ევროკავშირის ერთი რომელიმე წევრი სახელმწიფოს ბაზარზე არ უნდა აღემატებოდეს სრულიად ევროპული კავშირის ბაზარზე არსებული ბრუნვის ორ მესამედს.

საწარმოთა შერწყმაზე კონტროლი ევალეზა ევროკავშირის კომისიას. პრეტენდენტების მიერ ევროკავშირის კომისიაში განაცხადის შეტანიდან გადაწყვეტილების მიღებამდე შერწყმა დაუშვებელია. კომისია იღებს გადაწყვეტილებას, თავსებადია თუ არა მოსალოდნელი შერწყმა შიდა ბაზართან. კომისიას აქვს უფლებამოსილება, დამატებითი მოთხოვნები წამოუყენოს პრეტენდენტს შერწყმასთან დაკავშირებით.

კომისიის მიერ გადაწყვეტილების მიღების პროცედურა ორ ეტაპს მოიცავს. პირველ ეტაპზე კომისია განაცხადს განიხილავს ზოგადად, მოცემული შერწყმის შიდა ბაზართან თავსებადობის კუთხით 35 დღის განმავლობაში. საქმის სირთულიდან გამომდინარე, მითითებული ვადა

შესაძლოა გაიზარდოს 90-დან 125 დღემდე. დარღვევის აღმოჩენის შემთხვევაში კომისია უფლებამოსილია დამრღვევს დაუწესოს ჯარიმები ან სანქციები.

ყურადღებას იქცევს ევროკავშირის კომისიის საკმაოდ აქტიური და დამოუკიდებელი როლი კონკურენციის წესების დარღვევის გამოძიებაში. გერმანულ ავიაკომპანია „Lufthansa“-სა შვედურ კომპანია – Scandinavian Airlines System – „SAS“-ს შორის აღიანის ფარგლებში.²⁵ 1995 წლის 11 მაისს ამ ორმა ავიაკომპანიამ კომისიას შეატყობინა, რომ მათ გააფორმეს შეთანხმება აღიანსში გაწევრიანების შესახებ და, რომ ისინი არ არღვევდნენ რომის ხელშეკრულების 85-ე მუხლის მე-3 პუნქტს.

1994 წლის მონაცემებით, „Lufthansa“-ს სამგზავრო გადაყვანაში ევროპის ტერიტორიაზე რიგით მეორე ადგილი ეკავა და ასევე რიგით მეორე იყო მსოფლიოს მასშტაბით სამგზავრო გადაყვანების განხორციელების კუთხით ევროპულ ავიაკომპანიებს შორის. რაც შეეხება სატვირთო გადაზიდვებს, „Lufthansa“ ევროპის ტერიტორიაზე რიგით მეორე ევროპული ავიაკომპანია იყო. „SAS“-ს ევროპის ტერიტორიაზე სამგზავრო გადაყვანებს შორის მესამე ადგილი ეკავა, ხოლო მსოფლიო მასშტაბით ნომერ მეშვიდე ევროპული ავიაკომპანია იყო. სატვირთო გადაზიდვებში ევროპის ტერიტორიაზე მას მერვე ადგილი და ევროპულ გადამზიდავებს შორის მესამე ადგილი ეკავა.

კომისიამ შეისწავლა არსებული საავიაციო ბაზარი და გადასინჯა გაფორმებული შეთანხმება. გერმანიასა და შვედეთს შორის არსებობდა 25 მარშრუტი, რომელთაგან რვას ექსპლუატაციას უწევდა ეს ორი ავიაკომპანია და, რომელზეც ბაზრის 66% მოდიოდა. გამოძიების შედეგად კომისიამ დაადგინა:

25 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 10 ნოემბერი 2023].

- მხარეებს შორის გაფორმებული შეთანხმება არღვევს რომის ხელშეკრულების 81-ე მუხლს და მოითხოვს მისი შესაბამისობაში მოყვანა.
- Lufthansa/SAS-ის ალიანსში შესვლა შეუძლია ნებისმიერ ავიაკომპანიას, რომელშიც ამ ორი მხარიდან ერთ-ერთს 10%-ზე მეტი წილი მაინც აქვს ან მასთან გაფორმებული აქვს სტრუქტურული ხელშეკრულება, ან სლოტების განაწილების შესახებ შეთანხმება, ან ოპერირებენ მარშრუტზე გერმანია-შვედეთი.
- ევროკავშირის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ალიანსისადმი სამი თვით ადრე შეტყობინებისას, Lufthansa/SAS ვალდებული არიან მისცენ ბაზარზე შესვლის უფლება. ასევე ალიანსში გაწევრიანების მოთხოვნისას, Lufthansa/SAS ვალდებული არიან მიიღონ იმ პირობებით, რომლებიც გაწერილია 7 წლის განმავლობაში – 2005 წლის 31 დეკემბრამდე.
- Lufthansa/SAS ვალდებულია გააუქმოს ყველა ის გადაყვანა-გადამზიდვის ხელშეკრულება, რომელიც გაფორმებული აქვს სხვა ავიაკომპანიებთან 1997 წლის 1 იანვრამდე.
- 2002 წლის 31 ოქტომბრამდე ალიანსი ვალდებულია კომისიას წარუდგინოს გაწეული მომსახურების ანგარიში სლოტების განაწილების, ბილეთის ფასებისა და თვიური გადაყვანა-გადამზიდვის მოცულობის შესახებ.

ავიასაწარმოთა შერწყმის ერთ-ერთი გავრცელებული საქმეა აგრეთვე „Boeyng“ და „McDonnell Douglas Corporation (MDC)“ შერწყმის საქმე. 1996 წლის დეკემბერში

ამ ორმა სუბიექტმა დადო ნასყიდობის ხელშეკრულება, რომლის მიხედვითაც „McDonnell Douglas Corporation“ დაფიქსირდა როგორც „Boeyng“-ის შვილობილი კომპანია. ორივე კომპანიის ბრუნვა აღემატებოდა ხუთ მილიარდ ევროს, აქედან ევროპაზე მოდიოდა 250 მილიონ ევროზე მეტი. რაც შეადგენდა კავშირის ბრუნვის ორ მესამედს.²⁶

ევროპის კომისიამ შეისწავლა მსოფლიო მასშტაბით საჰაერო ხომალდების მწარმოებელი კომპანიები და დაადგინა, რომ საავიაციო ბაზრის 64% მოდიოდა „Boeyng“-ზე, MDC“-ზე – 6%, ხოლო „Airbus“-ზე – 27%. დანარჩენი 3% ეკავა წვრილ კომპანიებს, ისეთებს, როგორებიცაა: „Lockheed“ და „Convair“.

აღსანიშნავია, რომ „Boeyng“-ს გაფორმებული ჰქონდა ხელშეკრულებები ისეთ მსხვილ ავიაკომპანიებთან, როგორებიცაა: „American Airlines“, „Delta Airlines“, „Continental Airlines“. ხელშეკრულების საფუძველზე „Boeyng“ მათ გადასცემდა საჰაერო ხომალდს ხელსაყრელ ფასად, სამაგიეროდ გადამყვან-გადამზიდველები კისრულობდნენ ვალდებულებას, რომ „Boeyng“ გახდებოდა მათი ძირითადი მიმწოდებელი მომდევნო 20 წლის განმავლობაში.

კომისიამ შეაჯამა ზემოთ აღნიშნული ფაქტები და დაადგინა, რომ „Boeyng“-ს უკავია დომინირებული მდგომარეობა საავიაციო ბაზარზე. ბოლო შვიდი წლის განმავლობაში „Boeyng“-ის წილი საავიაციო ბაზარზე სულ უფრო იზრდებოდა მაშინ, როდესაც „Airbus“-ის უცვლელი რჩებოდა. ამ ორი კომპანიის შერწყმა გამოიწვევდა „Boeyng“-ის მიერ არსებული ბაზრის 70%-იან ფლობას, რაც მონოპოლიის ტოლფასია. კომისიამ „Boeyng“ დაავალდებულა ეთანამშრომლა სხვა

26 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 10 ნოემბერი 2023].

პატარა ავიასაწარმოებთან მათი განვითარების კუთხით. ამასთან, გადაწყვეტილების მიღებიდან მომდევნო ათი წლის განმავლობაში იგი ვალდებული იყო, მიეწოდებინა ანგარიში საბჭოსთვის თავისი საქმიანობის შესახებ.

ევროკავშირი და საქართველო

საქართველოსთვის, როგორც პოსტ-საბჭოთა სახელმწიფოსთვის, რთული აღმოჩნდა კონკურენციის მარეგულირებელი სრულყოფილი კანონმდებლობის შექმნა. ჯერ კიდევ 1996 წლის საქართველოსა და ევროგაერთიანებას შორის „თანამშრომლობისა და პარტნიორობის“ შეთანხმებით 43-ე მუხლით განისაზღვრა საქართველოს კანონმდებლობის ევროპის გაერთიანების კანონმდებლობასთან დაახლოების ვალდებულება. 1996 წელს საქართველომ მიიღო კანონი „მონოპოლიური საქმიანობისა და კონკურენციის შესახებ“, რომელიც 2005 წელს ძალადაკარგულად გამოცხადდა.

2012 წელს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო კანონი „თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის შესახებ“, რომელიც 2014 წელს „კონკურენციის შესახებ“ კანონის სახით ჩამოყალიბდა. 2014 წლის ცვლილებები და დამატებებით ქართული კანონმდებლობა შეძლებისდაგვარად დაუახლოვდა ევროკავშირის კანონმდებლობას. „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მიზანია ბაზრის ლიბერალიზაციის, თავისუფალი ვაჭრობისა

და კონკურენციის ხელშეწყობა.

2014 წლის საქართველოსა და ევროკავშირს შორის დადებული ასოცირების შეთანხმებაზე ხელმოწერით საქართველო ახალი რეალობის წინაშე აღმოჩნდა. 2014-ე მუხლი საქართველოს ვალდებულებს იქონიოს ყოვლისმომცველი კონკურენციის კანონმდებლობა, რომელიც ეფექტურად დაარეგულირებს ანტიკონკურენტულ შეთანხმებებსა და ქმედებებს, ბაზარზე დომინანტური მდგომარეობისა და საწარმოთა შერწყმის საკითხებს.²⁷ აღსანიშნავია, რომ ასოცირების შეთანხმებით არ არის გათვალისწინებული ევროკავშირის დირექტივების შიდასახელმწიფოებრივ სამართლაში იმპლემენტაციის ვალდებულება. თუმცა, ეს იმას არ ნიშნავს, რომ ეროვნული კანონმდებლობა აღნიშნულ სფეროში დახვეწას არ საჭიროებდეს.²⁸

სამოქალაქო ავიაციის სფეროში კონკურენციის საკითხების დამარეგულირებელი ნორმები მოცემულია ევროკავშირისა და საქართველოს შორის გაფორმებულ „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ ხელშეკრულებაში. ხელშეკრულების მონაწილე მხარეთა მიზანია საჰაერო მიმოსვლის განსახორციელებლად სამართლიანი და კონკურენტული გარემოს შექმნა, სადაც გადამყვან-გადამზიდველები მოქმედებენ მთლიანად კომერციულ საფუძველზე და არ სარგებლობენ სუბსიდირებით. მხარეებს შორის არსებული შეთანხმება კრძალავს ისეთ სახელმწიფო დახმარებებს, რომლებიც ამახინჯებს ან დაამახინჯებს კონკურენციას საწარმოო საქმიანობის, გარკვეული საავიაციო პროდუქციის, ან მომსახურების უპირატესო-

27 ასოცირების 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 10 ნოემბერი 2023].

28 მაისურაძე, დ., სულხანიშვილი, ე. და ვაშაკიძე, გ., 2018. ევროკავშირის კერძო სამართალი, გადაწყვეტილებები და მასალები. თბილისი: გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოება, გვ. 177.

ბის მინიჭების გზით, რამაც შეიძლება ზეგავლენა მოახდინოს ვაჭრობაზე.²⁹

საქართველოსა და ევროპის კავშირის შორის კონკურენციის დამცავი ნორმების დარღვევის შემთხვევაში, მხარეები ერთობლივად ატარებენ ერთობლივი კომიტეტის სხდომას და იწყებენ ურთიერთკონსულტაციებს. 30 დღის განმავლობაში, შეთანხმების მიუღწევლობის შემთხვევაში, პრეტენზიის წარმდგენ მხარეს უფლება აქვს კანონმდებლობის შესაბამისად განახორციელოს ისეთი ქმედებები, როგორებიცაა: ნებართვის გაცემაზე უარის თქმა, ნებართვების ჩამორთმევა, შეჩერება, გაუქმება ან შეწყვეტა.

დასკვნა

ევროგაერთიანების/ევროკავშირის ტერიტორიაზე საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სფეროში მოქმედი კონკურენციის ნორმების ანალიზის შედეგად შეგვიძლია დავასკვნათ:

- საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში კონკურენციის დამცავი ნორმები ჯერ კიდევ რომის კონვენციაში ჩაიღო. ხანგრძლივი დროის განმავლობაში საბჭოს არ მიუღია რაიმე რეგულაცია, სამოქალაქო ავიაციის სფეროში კონკურენციის დასაცავად, რაც განპირობებული იყო ევროპის გაერთიანების მისწრაფებით, რათა გარკვეული პერიოდის განმავლობაში სამოქალაქო ავიაციისათვის დამოუკიდებლად განვითარების საშუალება მიეცა. მეოცე საუკუნის ოთხმოციანი წლებიდან საბჭო უკვე ეტაპობრივად იღებს რეგულაციებს კონკრეტულად საავია-

ციო ბაზრისთვის, რომელიც ხელს უწყობს არსებული გარემოს დარეგულირებას.

- კონკურენციის დამცავი ნორმებით დაწესდა კონტროლი ავიასაწარმოთა შერწყმასა და ბაზარზე დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებაზე; აიკრძალა სახელმწიფოს მხრიდან დახმარება, გარკვეული გამონაკლისის გარდა, რომელთა შესახებაც ვისაუბრეთ წინამდებარე სტატიაში.
- კონკურენციის დამცავი ნორმების ჩამოყალიბებისა და გამოყენების კუთხით მეტად საპასუხისმგებლო როლს ასრულებს ევროკომისია და მართლმსაჯულების ევროპული სასამართლო. მათ მიერ მიღებული გადაწყვეტილებანი ერთგვარ სახელმძღვანელოდ იქცა ევროკავშირის წევრი ქვეყნებისა და თვით ავიასაწარმოებისათვის.
- კონკურენციული ნორმების დაწესებით ევროგაერთიანებამ/ევროკავშირმა გადაჭრა ისეთი ამოცანები, როგორებიცაა: რეგულარული ავიასატრანსპორტო მიმოსვლის უზრუნველყოფა იმ რეგიონებთან, რომლებშიც გადაზიდვები წინასწარ ითვლება წამგებიანად მოცემული რეგიონების გეოგრაფიული ან ეკონომიური მდგომარეობის გამო; ზოგიერთ საჭაერო ხაზზე გაუმართლებელი კონკურენციის თავიდან აცილება და პატარა, ახლად წარმოქმნილი ავიაკომპანიების დროებითი მხარდაჭერა; აეროპორტებისა და საავიაციო მიწისზედა ინფრასტრუქტურის სხვაობიექტების გადატვირთულობის

29 საქართველოსა და ევროკავშირისა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჭაერო სივრცის შესახებ შეთანხმება, 2 დეკემბერი 2010. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4980519?publication=0>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].

პრობლემის აღმოფხვრა; ფრენების უსაფრთხოების საჭირო დონეზე შენარჩუნება; გარემოს დაცვა სამოქალაქო ავიაციის ზემოქმედებისგან. ამასთან, ერთიანი კონკურენციული პოლიტიკის გატარებამ განაპირობა გადაყვანა-გადაზიდვების მკვეთრი ზრდა არა მარტო ევროკავშირის შიგნით, არამედ მის საზღვრებს გარეთაც და ევროპის კავშირის გადამყვან-გადამზიდველები უფრო კონკურენტუნარიანი გახადა საერთაშორისო ბაზარზე.

- თავდაპირველად სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი კონკურენციის ნორმები მხოლოდ მის წევრ ქვეყნებზე ვრცელდებოდა.

მოგვიანებით კი, ევროპის სამეზობლო სივრცის ჩამოყალიბების შედეგად, ისინი მეზობელ ქვეყნებსაც შეეხო. საქართველო, როგორც განვითარებადი და, ამავდროულად, ევროპა-აზიის გზაჯვარედინზე მდებარე ქვეყანა, გვერდს ვერ აუვლის ევროპის ტერიტორიაზე მიმდინარე ლიბერალიზაციის პროცესებს. პირიქით, საქართველომ ყველა არსებული რესურსი უნდა გამოიყენოს, რათა გახდეს ძლიერი ევროპის განუყოფელი ნაწილი. ევროპული კონკურენტული ბაზრის შესწავლა და გაანალიზება კი დაგვეხმარება სწორი ორიენტირის განსაზღვრაში.

ბიბლიოგრაფია:

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ალასანია, გ., 2012. სადისერტაციო ნაშრომი: ევროკავშირის ინსტიტუციური სისტემის კონსტიტუციურ-სამართლებრივი პრინციპები. თბილისი: თბილისის უნივერსიტეტის გამომცემლობა.
2. გაბრიჩიძე, გ., 2012. ევროპის კავშირის სამართალი. თბილისი: ევროპული შედარებითი სამართლის ინსტიტუტი.
3. გეფერიძე, დ., 2021. საერთაშორისო საჰაერო სამართალი. თბილისი: მერიდიანი.
4. გეფერიძე, დ., 2008. სადისერტაციო ნაშრომი: საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები. თბილისი: თბილისის უნივერსიტეტის გამომცემლობა.
5. 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> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
6. ევროპის სამეზობლო და პარტნიორობის მექანიზმის (ENPI) გზამკვლევი, 2013. თბილისი: მწვანე ალტერნატივა. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <http://greenalt.org/wp-content/uploads/2013/11/ENPI_gzamkvlevi.pdf> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
7. ვეფხვაძე, თ., 2012. საქართველოს ინტეგრაცია ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში. მართლმსაჯულება და კანონი, 2 (33), გვ. 105-115.
8. ვეფხვაძე, თ., 2015. სადისერტაციო ნაშრომი: საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირება საქართველოსა და ევროკავშირის კანონმდებლობის მიხედვით და ჰარმონიზაციის პრობლემები. გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტი.
9. ვეფხვაძე თ., 2015. საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა სამგზავრო გადაყვანისას ვარშავის, მონრეალის, ევროპისა და საქართველოს სამართლის ნორმების ანალიზის შედეგად. სამართალი და მსოფლიო, 3, გვ. 84-97.
10. ვეფხვაძე, თ., 2006. სამგზავრო ავიაგადაყვანის სამართლებრივი მოწესრიგების პრობლემა. სამართალი, 1-2, გვ. 66-68.
11. ვეფხვაძე თ., 2021. საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველისადმი წყენებული მოთხოვნების შესაბამისობა ევროკავშირის კანონმდებლობასთან. სა-

- მართლის მაცნე, #3, გვ.23-37. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://heraldoflaw.com/wp-content/uploads/2021/08/samartlis-macne-3-1.pdf>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
12. მენაბდიშვილი, ს., 2018. საქართველოს კონკურენციის სამართლის შესაბამისობა ევროკავშირის კონკურენციის სამართლის ნორმებთან, ასოცირების შესახებ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესაბამისად. თბილისი: ევროკავშირი საქართველოსთვის.
 13. ზოიძე, ბ., 2005. ევროპული კერძო სამართლის რეცეპცია საქართველოში. თბილისი: საგამომცემლო საქმის სასწავლო ცენტრი.
 14. 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> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
 15. ლეონარდი, დ., 2002. ევროკავშირი. თბილისი: ჯისიაი.
 16. მაისურაძე, დ., სულხანიშვილი ე. და ვაშაკიძე, გ., 2018. ევროკავშირის კერძო სამართალი, გადაწყვეტილებები და მასალები. თბილისი: გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოება.
 17. Dempsey, P. S., 2004. European Aviation Law. The Hague: Kluwer Law International.
 18. Moens, G. and Trone, J., 2010. Commercial Law of the European Union. Springer Science + Business Media.
 19. Reiman, M. and Zimmermann, R., 2012. Comparative Law. Oxford University Press.
 20. Rodger, B.J., 2001. Competition Law and Policy in the European Community and United Kingdom. London: Cavendish Publishing.
 21. Vepkhvadze, T. and Geperidze, D., and others. 2021. A Single European Sky and General Analyses of Liberalization Police. International Law, Selected Issues. Tbilisi: International Law Institute and Tbilisi State University. გვ.192-244.

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 10 ნოემბერი 2023].
2. 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 10 ნოემბერი 2023].
3. 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> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
4. საქართველოსა და ევროკავშირისა 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 10 ნოემბერი 2023].
5. ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთი მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირის და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის. 27 ივნისი 2014. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959?publication=0>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
6. საქართველოს კანონი საქართველოს საჰაერო კოდექსი. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://matsne.gov.ge/document/view/33298?publication=29>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
7. 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 10 ნოემბერი 2023].

8. Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and the European Council on Common Rules for the Operation of Air Service in Community, 24 September 2008 [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
9. The Treaty of Rome, 25 March 1957. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a519205f-924a-4978-96a2-b9af8a598b85.0004.02/DOC_1&format=PDF> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
10. EEC Council: Regulation No 17: First Regulation Implementing Articles 85 and 86 of the Treaty. February 1962. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A31962R0017>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
11. Council Regulation No 3975/87 Laying Down the Procedure for the Application of the Rules on Competition to Undertakings in the Air Transport Sector, 14 December 1987, Lisbon. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31987R3975>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
12. Council Regulation No 3976/87 of 14 December 1987 on the Application of Article 85 (3) of the Treaty to Certain Categories of Agreements and Concerted Practices in the Air Transport Sector. 14 December 1987. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[EUR-Lex – 31987R3976 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31987R3976)> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
13. Treaty of Functioning of European Union. 7 February 1992, Lisbon. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>>
14. Council Regulation No 1/2003 on the Implementation of the Rules on Competition Laid Down in Articles 81 and 82 of the Treaty. 16 December 2002. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32003R0001>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
15. 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, 2003. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[Microsoft Word – en 104-4Corbert.doc \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003COM0001)> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
16. Communication from the Commission, European Neighborhood Policy, Strategy Paper. 2004. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-01/2004_communication_from_the_commission_-_european_neighbourhood_policy_-_strategy_paper.pdf> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
17. Council Regulation No 411/2004 of Repealing Regulation No 3975/87 and Amending Regulations (EEC) No 3976/87 and (EC) No 1/2003, in Connection with air Transport Between the Community and Third Countries. 26 February 2004. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32004R0411>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
18. Council Regulation No 487/2009 of on the Application of Article 81(3) of the Treaty to Certain Categories of Agreements and Concerted Practices in the Air Transport Sector. 25 May 2009. [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32009R0487>> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].

სასამართლო პრაქტიკა:

1. Europemballage Corporation and Continental Can Company Inc. v Commission of the European Communities, 21 February 1973 (case 6-72). [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[EUR-Lex – 61972CJ0006 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61972CJ0006)> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
2. United Brands Company and United Brands Continental BV v Commission of the European Communities, 14 February 1978 (C-27/76). [ინტერნეტი] ხელმისაწვდომია: <[CURIA – List of results \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62012CC0487&from=DE)> [წვდომის თარიღი 10 ნოემბერი 2023].
3. Vuelin Airlines SA v Instituto Galego de Consumo de la 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 10 ნოემბერი 2023].
4. 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 10 ნოემბერი 2023].
5. 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 10 ნოემბერი 2023].
 6. 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 10 ნოემბერი 2023].
 7. 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 10 ნოემბერი 2023].

BIBLIOGRAPHY:

Used Literature:

1. Alasania, G., 2012. Dissertation on the topic: Constitutional-legal Principles of the Institutional system of the European Union. Tbilisi: Tbilisi University Publishing House. (in Georgian)
2. 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> [Access at 10 November 2023]. (in Georgian)
3. 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> [Access at 10 November 2023]. (in Georgian)
4. Gabrichidze, G., 2012. European Union Law. Tbilisi: Institute of European Comparative Law. (in Georgian)
5. Geperidze, D., 2021. International Aviation Law. Tbilisi: Meridiani. (in Georgian)
6. Geperidze, D., 2008. Aspects of International Legal Regulation of International Air Carriage. (in Georgian)
7. 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: <http://www.epfound.ge/wp-content/uploads/2016/10/report_final_geo_2012.pdf> [Access at 10 November 2023]. (in Georgian)
8. Leonardi, D., 2002. European Union. Tbilisi: Jisai. (in Georgian)
9. Maisuradze, D., Sulxanishvili E. and Vashakidze, G., 2018. Private law of the European Union, Decisions and Materials. Tbilisi: Society for International Cooperation of Germany. (in Georgian)
10. Menabdishvili, S., 2018. Conformity of Georgian Competition Law with EU Competition Law Norms, in Accordance with the Obligations Assumed by the Association Agreement. Tbilisi: European Union for Georgia. (in Georgian)
11. Vepkhvadze, T., 2012. Integration of Georgia into the European Common Aviation Area. Justice and Law, 2(33), pp. 105-115. (in Georgian)
12. Vepkhvadze, T., 2015. Dissertation on the topic: Regulation of Air Carriage in Accordance with the Legislation of Georgia and the European Union and the Problems of Harmonization. Grigol Robakidze University. (in Georgian)
13. 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)
14. Vepkhvadze, T., 2006. The Problem of Legal Regulation of Passenger Air Carriage. Law, 1-2, pp. 66 – 68. (in Georgian)
15. Vepkhvadze, T., 2021. Compliance of the Requirements for Air Carriers Provided Under the Legislation of Georgia with the European Union Legislation. Herald of Law. #3, pp.23-37. [On-

- line] Available at: <<https://heraldoflaw.com/wp-content/uploads/2021/08/samartlis-mac-ne-3-1.pdf>> [Access at 10 November 2023]. (in Georgian)
16. Zoidze, B., 2005. European Private Law Reception in Georgia. Tbilisi: Publishing Training Center. (in Georgian)
 17. Dempsey, S., 2004. European Aviation Law. The Hague: Kluwer Law International. (in English)
 18. Moens, G. and Trone, J., 2010. Commercial Law of the European Union. Springer Science + Business Media. (in English)
 19. Reiman, M. and Zimmermann, R., 2012. Comparative Law. Oxford University Press. (in English)
 20. Rodger, B.J., 2001. Competition Law and Policy in the European Community and United Kingdom. London: Cavendish Publishing. (in English)
 21. Vepkhvadze, T. and Geperidze, D., and others. 2021. A Single European Sky and General Analyses of Liberalization Police. International Law, Selected Issues. Tbilisi: International Law Institute and Tbilisi State University, pp.192-244. (in English)

Normative materials:

1. Air Code of Georgia. [Online] Available at: <<https://matsne.gov.ge/document/view/33298?publication=29>> [Access at 20 November 2020]. (in Georgian)
2. 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 10 November 2023]. (in Georgian)
3. 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 10 November 2023]. (in Georgian)
4. 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> [Access at 10 November 2023]. (in Georgian)
5. 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 10 November 2023]. (in Georgian)
6. 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 10 November 2023]. (in Georgian)
7. 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, 2003. [Online] Available at: <Microsoft Word – en 104-4Corbert.doc (europa.eu)> [Access at 10 November 2023]. (in English)
8. Communication from the Commission, European Neighborhood Policy, Strategy Paper, 2004. [Online] Available at: <https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-01/2004_communication_from_the_commission_-_european_neighbourhood_policy_-_strategy_paper.pdf> [Access at 10 November 2023]. (in English)
9. Council Regulation No 1/2003 on the Implementation of the Rules on Competition Laid Down in Articles 81 and 82 of the Treaty, 16 December 2002. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32003R0001>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
10. Council Regulation No 411/2004 of Repealing Regulation No 3975/87 and Amending Regulations (EEC) No 3976/87 and (EC) No 1/2003, in Connection with air Transport Between the Community and Third Countries, 26 February 2004. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32004R0411>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
11. Council Regulation No 487/2009 of on the Application of Article 81(3) of the Treaty to Certain Categories of Agreements and Concerted Practices in the Air Transport Sector, 25 May 2009. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009R0487>> [Access at 10 November 2023]. (in English)

REFERENCES:

1. The Treaty of Rome, 25 March 1957. [Online] Available at: <https://ec.europa.eu/archives/emu_history/documents/treaties/rome-treaty2.pdf> [Access at 10 November 2023]. (in English)
2. Single European Act, 1 July 1987. [Online] Available at: <https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a519205f-924a-4978-96a2-b9af8a598b85.0004.02/DOC_1&format=PDF> [Access at 10 November 2023]. (in English)
3. Treaty of Functioning of European Union, 7 February 1992, Lisbon. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
4. Gabrichidze, G., 2012. European Union Law. Tbilisi: Institute of European Comparative Law. p. 242. (in Georgian)
5. Reiman, M. and Zimmermann, R., 2012. Comparative Law. Oxford University Press. p. 543. (in English)
6. Council Regulation No 3975/87 Laying Down the Procedure for the Application of the Rules on Competition to Undertakings in the Air Transport Sector, 14 December 1987, Lisbon. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31987R3975>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
7. Council Regulation No 3976/87 of 14 December 1987 on the Application of Article 85 (3) of the Treaty to Certain Categories of Agreements and Concerted Practices in the Air Transport Sector, 14 December 1987. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31987R3976>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
8. Council Regulation No 1/2003 on the Implementation of the Rules on Competition Laid Down in Articles 81 and 82 of the Treaty. 16 December 2002. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32003R0001>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
9. Council Regulation No 411/2004 of Repealing Regulation No 3975/87 and Amending Regulations (EEC) No 3976/87 and (EC) No 1/2003, in Connection with air Transport Between the Community and Third Countries. 26 February 2004. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32004R0411>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
10. Council Regulation No 487/2009 of on the Application of Article 81(3) of the Treaty to Certain Categories of Agreements and Concerted Practices in the Air Transport Sector. 25 May 2009. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A2009R0487>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
11. Vepkhvadze T. and Geperidze, D., 2021. A Single European Sky and General Analyses of Liberalization Policy. International Law Book Series. Tbilisi: International Law Institute and Tbilisi State University. p. 207. (in English)
12. EEC Council: Regulation No 17: First Regulation Implementing Articles 85 and 86 of the Treaty. [Online] Available at: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A31962R0017>> [Access at 10 November 2023]. (in English)
13. Dempsey, P. S., 2004. European Aviation Law. Kluwer Law International. p. 51. (in English)
14. Menabdishvili, S., 2018. Conformity of Georgian Competition Law with EU Competition Law Norms, in Accordance with the Obligations Assumed by the Association Agreement. Tbilisi: European Union for Georgia, p. 22. (in Georgian)
15. Gabrichidze, G., 2012. European Union Law. Tbilisi: Institute of European Comparative Law, p. 249. (in Georgian)
16. Europemballage Corporation and Continental Can Company Inc. v Commission of the European Communities, 21 February 1973 (case 6-72). [Online] Available at: <[EUR-Lex – 61972CJ0006 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31973R0006)> [Access at 10 November 2023]. (in English)
17. United Brands Company and United Brands Continental BV v Commission of the European Communities. 14 February 1978 (C-27/76). [Online] Available at: <[CURIA – List of results \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31978R0006)> [Access at 10 November 2023]. (in English)
18. Vepkhvadze, T., 2015. Dissertation on the topic:

- Regulation of Air Carriage in Accordance with the Legislation of Georgia and the European Union and the Problems of Harmonization. Grigol Robakidze University, p. 60. (in Georgian)
19. British Midland v. Aer Lingus. 29 February 1992. [Online] Available at: <[EUR-Lex – 31992D0213 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)> [Access at 10 November 2023]. (in English)
 20. Rodger, B. J., 2001. Competition Law and Policy in the European Community and United Kingdom. London: Cavendish Publishing, p..3. (in English)
 21. Vepkhvadze, T., 2015. Dissertation on the topic: Regulation of Air Carriage in Accordance with the Legislation of Georgia and the European Union and the Problems of Harmonization. Grigol Robakidze University, p.66. (in Georgian)
 22. Ibid. p.67.
 23. 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 10 November 2023]. (in English)
 24. British Midland v. Aer Lingus. 29 February 1992. [Online] Available at: <[EUR-Lex – 31992D0213 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)> [Access at 10 November 2023]. (in English)
 25. 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 10 November 2023]. (in English)
 26. 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 10 November 2023]. (in English)
 27. 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 10 November 2023]. (in Georgian)
 28. Maisuradze, D., Sulxanishvili, E. and Vashakidze, G., 2018. Private law of the European Union, Decisions and Materials. Tbilisi: Society for International Cooperation of Germany, p.177. (in Georgian)
 29. 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 10 November 2023]. (in Georgian)