



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
Georgian Civil Aviation Agency

საქართველოში რეგისტრირებული ავიაგადამზიდველების მიმართ საჰაერო
გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის მომწესრიგებელი ნორმების

განმარტებითი სახელმძღვანელო

© დოკუმენტი შემუშავებულია 2022 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სპეციალიზებული ჯგუფის მიერ.

მასალის გამოყენების პირობები: საავიაციო დარგისათვის დამახასიათებელი კონტექსტის, სპეციფიკის და გარკვეული ტერმინოლოგიის სირთულის გათვალისწინებით, დაუშვებელია დოკუმენტის, ტექსტში მოყვანილი ცალკეული თავების, ინფორმაციის ან მისი ნაწილის მედია გაშუქება, სხვა ვებ-გვერდებზე, თუ ბეჭდურ გამოცემებში გამოქვეყნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

01.11.2022



სარჩევი

1. შესავალი.....	3
2. საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის წინაპირობები.....	4
2.1. საჭაერო ხომალდის ექსპლუატანტის საქმიანობის ძირითადი ადგილი (Principal Place of Business).....	5
2.2. უპირატესი საკუთრება და ეფექტური კონტროლი (Ownership and Effective Control)	11
2.2.1. ავიაგადამზიდველის ეროვნულობის „ორმაგი საკუტი“	13
2.2.2. უპირატესი საკუთრების უფლების ელემენტები	14
2.2.3 საკუთრების საკითხი ფართო საზოგადოებისათვის ხელმისაწვდომ საწარმოებსა (საჯარო კომპანიები) და ინსტიტუციური ინვესტირების პირობებში.....	16
2.2.4. ეფექტური კონტროლი	17
2.2.4.1. შეფასების კრიტერიუმები	18
2.2.4.2. კორპორაციული მმართველობა	18
2.2.4.3. მოწილეთა უფლებები	20
2.2.4.4. ვეტოს უფლება წილების გადაცემაზე.....	21
2.2.4.5. უპირატესი შესყიდვის უფლება.....	21
2.2.4.6. უცხოელი მოწილის უფლება გაასხვისოს საკუთარი წილი.....	21
2.2.4.7. დამატებითი წილების შესყიდვის უფლება.....	22
2.2.4.8. ინვესტირების წინაპირობები	22
2.2.4.9. ფინანსური კავშირი საწარმოსა და უცხოელ პარტნიორს შორის.....	23
2.2.4.10. კომერციული თანამშრომლობა	24
2.2.4.11. ეფექტური კონტროლის მონიტორინგი.....	24
2.3. მოთხოვნები საწარმოს ბიზნეს გეგმის მიმართ.....	25

1. შესავალი

1. 2017 წლის 16 ივნისს, სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტომ, „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ ერთი მხრივ საქართველოსა და მეორეს მხრივ ევროკავშირისა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის 2010 წელს გაფორმებული შეთანხმების (შემდგომში “CAA შეთანხმება”) საფუძველზე შეიმუშავა „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის წესი“ (ბრძანება N98), რომლის მიხედვითაც, საქართველოში რეგისტრირებული საწარმო, რომელიც კომერციული მიზნით, საკუთრებაში არსებული და/ან იჯარით/ლიზინგით აღებული საჰაერო ხომალდით აპირებს განახორციელოს მგზავრის გადაყვანა, ფოსტის და/ან ტვირთის გადაზიდვა, უნდა ფლობდეს სააგენტოს მიერ გაცემულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობას (შემდგომში „მოწმობა“). შესაბამისად, მოწმობა ავიაგადამზიდველს ანიჭებს კომერციული ფრენების განხორციელების უფლებას. თუ კი 2017 წლამდე ავიაგადამზიდველს ფრენების შესასრულებლად ესაჭიროებოდა მხოლოდ სააგენტოს მიერ გაცემული ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (AOC), N98 ბრძანების ამოქმედების შემდგომ, ავიაგადამზიდველის კომერციული საქმიანობისთვის, ექსპლუატანტის სერტიფიკატთან ერთად, აუცილებელია საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მიღებაც.

2. თუ კი ექსპლუატანტის სერტიფიკატი ავიაგადამზიდველის მიერ ფრენების უსაფრთხოდ შესრულების შესაძლებლობის დამადასტურებელი დოკუმენტია, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობა ადასტურებს, რომ ავიაგადამზიდველი ფინანსურად მდგრადი საწარმოა, რომელსაც ბაზარზე ოპერირება შეუძლია მოგებით და იმგვარად, რომ გამოირიცხოს მოკლე დროში მისი ბაზრიდან გასვლა ფინანსური პრობლემების გამო, რაც დამაზიანებელია როგორც ავიაციის ბაზრის, ასევე მომხმარებელთა ინტერესებისთვის.

3. მიუხედავად იმისა, რომ სამოქალაქო ავიაციის დერეგულირების შემდგომ ავიაგადამზიდველების მიმართ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემა და ამგვარად მათი ფინანსური მდგომარეობის მუდმივი მონიტორინგი განვითარებული სახელმწიფოების პრაქტიკაა (ევროკავშირი, აშშ), აღნიშნული ბრძანება, თავისი არსით, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სექტორში წარმოადგენდა ნოვაციას. 2017 წლიდან მოყოლებული დღემდე საქართველოში არსებულმა პრაქტიკამ აჩვენა, რომ არსებობს მთელი რიგი საკითხები, რომლებსაც კერძო სექტორი არაერთგვაროვნად განმარტავს (მაგ.: უპირატესი საკუთრებისა და ეფექტური კონტროლის მოთხოვნები) რაც მოწმობის მაძიებლებს განცხადების წარდგენისას უქმნის დაბრკოლებებს. წინამდებარე განმარტებითი სახელმძღვანელოს შემუშავების მიზანია N98 ბრძანებით დადგენილი ნორმების განმარტება მოწმობის მაძიებელი საწარმოებისა და ინვესტორებისთვის, ასევე უკვე არსებული ავიაგადამზიდველებისათვის, რომლებიც ამჟამად ფლობენ მოქმედ მოწმობას.

4. CAA შეთანხმების 21.5 მუხლის თანახმად, ამავე შეთანხმებით გათვალისწინებული ევრორეგულაციების საქართველოს მიერ დანერგვის მიზნით შემუშავებული აქტების განმარტება უნდა მოხდეს ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოსა (ECJ) და ევროკომისიის დადგენილებებისა და გადაწყვეტილებების შესაბამისად. აღნიშნული მოთხოვნის მიზანია, სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საქართველოსა და ევროკავშირში მოქმედი სამართლებრივი ნორმების ჰარმონიზაცია, რაც თავის მხრივ მოითხოვს ამავე ნორმების ერთგვაროვან ინტერპრეტაციას. ვინაიდან N98 ბრძანების შემუშავება სააგენტოს მიერ განხორციელდა CAA შეთანხმების ფარგლებში „გაერთიანების ტერიტორიაზე საჰაერო მიმოსვლის ერთიანი წესების შესახებ“ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 24 სექტემბრის

რეგულაცია (EC) No 1008/2008-ის საქართველოში დანერგვის მიზნით, აღნიშნული ბრძანების განმარტებისას, სააგენტო მხედველობაში იღებს ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოსა და ევროკომისიის მიერ შემუშავებულ ინტერპრეტაციას რეგულაცია 1008/2008-დან წამოჭრილ საკითხებზე.

5. რეგულაცია 1008/2008-ით დადგენილ უპირატესი საკუთრებისა და ეფექტური კონტროლის საკითხზე, კომისიას მიღებული აქვს მხოლოდ ერთი ფორმალური გადაწყვეტილება, ავიაკომპანია Swiss Air-ის მიერ ავიაკომპანია Sabena-ში განხორციელებული ინვესტირების ფაქტზე (შემდგომში: Swissair/Sabena-ს საქმე; ევროკომისიის გადაწყვეტილება 95/404/EC). აღნიშნული გადაწყვეტილება მიღებულ იქნა ევროსაბჭოს 1992 წლის 23 ივლისის რეგულაცია (EEC) No 2407/92-ის შესაბამისად, რომელიც არეგულირებდა ავიაგადამზიდვლების სერტიფიცირების წესს და წარმოადგენს რეგულაცია (EC) No 1008/2008-ის წინამორბედს.

6. წინამდებარე განმარტებითი სახელმძღვანელო შემუშავებულია ევროკავშირისა და საქართველოს უახლესი პრაქტიკის ანალიზისა და ევროკომისიის მიერ შემუშავებული ინტერპრეტაციის საფუძველზე.

2. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის წინაპირობები

7. „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 16 ივნისის N98 ბრძანების მიხედვით, საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია კომერციული მიზნით განახორციელოს მგზავრების, ბარგის, ტვირთის ან/და ფოსტის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, თუ მას აქვს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობა. კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა მოიცავს საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მიერ მგზავრების, ბარგის, ტვირთის ან/და ფოსტის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის კომერციული მიზნით განხორციელებას, მათ შორის, საჰაერო ხომალდის სხვა ექსპლუატანტისთვის ეკიპაჟიანი იჯარით გადაცემას.

8. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობა საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით გაცემა საქართველოში რეგისტრირებულ იურიდიულ პირზე, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) მისი საქმიანობის ძირითადი ადგილია საქართველო;

ბ) საქართველოს მოქალაქე/მოქალაქეები ან/და საქართველოს სახელმწიფო ან/და საქართველოში დაფუძნებული იურიდიული პირი (რომლის დამფუძნებელი/დამფუძნებლები ან/და ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 50%-ზე მეტის პირდაპირი ან არაპირდაპირი მფლობელი/მფლობელები არის/არიან საქართველოს მოქალაქე/მოქალაქეები, საქართველოს სახელმწიფო ან თვითმმართველი ერთეული/ერთეულები), საკუთრების უფლებით ფლობს/ფლობენ მასში ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 50%-ზე მეტს. ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 50%-ზე მეტის საკუთრების უფლებით ფლობა უნდა ითვალისწინებდეს, მათ შორის, მასზე ეფექტური კონტროლის განხორციელებას.

გ) მისი მთავარი საქმიანობაა კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, რომელსაც იგი ახორციელებს ცალკე ან კომბინირებულად – საჰაერო ხომალდის სხვა სახის კომერციულ ექსპლუატაციასთან ან მის რემონტსა და ტექნიკურ მომსახურებასთან ერთად;

დ) ფლობს სააგენტოს მიერ გაცემულ მოქმედ ექსპლუატანტის სერტიფიკატს;

ე) აკმაყოფილებს ფინანსური მდგრადობის მოთხოვნებს, კერძოდ:

ე.ა) გააჩნია საკმარისი ფინანსური რესურსები ბიზნესგეგმით გათვალისწინებული არსებული და პოტენციური ვალდებულებების შესასრულებლად, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის დაწყებიდან 2 წლის განმავლობაში; და

ე.ბ) საბანკო ანგარიშზე გააჩნია საკმარისი ფულადი სახსრები საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის დაწყებიდან პირველი სამი თვის განმავლობაში ბიზნესგეგმით გათვალისწინებული ფიქსირებული და საოპერაციო ხარჯების დასაფარად, ამავე პერიოდში ექსპლუატაციიდან მიღებული შემოსავლის გათვალისწინების გარეშე;

ვ) გადაწყვეტილების მიმღებ ხელმძღვანელ პირს არ აქვს ცუდი საქმიანი რეპუტაცია, რომელიც გულისხმობს მძიმე, განსაკუთრებით მძიმე ან ეკონომიკური ქმედებისთვის ან ისეთი ქმედებისთვის ნასამართლობას, რომელმაც მისი მმართველობის დროს საწარმოს გადახდისუუნარობა გამოიწვია.

2.1. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის საქმიანობის ძირითადი ადგილი (Principal Place of Business)

9. N98 ბრძანების თანახმად, საქმიანობის ძირითად ადგილს წარმოადგენს საწარმოს ძირითადი ადგილსამყოფელი, სადაც ხორციელდება ძირითადი საფინანსო ოპერაციები, ოპერირების დაგეგმვა და ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების მართვა.

10. აღსანიშნავია, რომ საერთაშორისო კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა ხორციელდება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ სახელმწიფოებს შორის გაფორმებული ორმხრივი შეთანხმებების საფუძველზე. აღნიშნული შეთანხმებები ნაცვალგებითი ხასიათისაა და მათი მხარეები ერთმანეთის ავიაგადამზიდველებს ანიჭებენ კონკრეტულ უფლებებსა და პრივილეგიებს. ეს უფლებები მოიცავს, მათ შორის, ნებადართულ ჰაერის თავისუფლებებს, აფრენისა და დანიშნულების პუნქტების ჩამონათვალს, დაშვებული ავიაგადამზიდველების რიცხვს, ფრენის სიხშირეებს, საჰაერო ხომალდის დასაშვებ ტევადობას, ტარიფებს და ა.შ.

11. ვინაიდან საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი ხელშეკრულებები ითვალისწინებს განსხვავებულ პირობებს, აუცილებელი მოთხოვნაა, რომ სხვა სახელმწიფოს მოქალაქეებმა არ ისარგებლონ უფრო ლიბერალური შეთანხმებით, ამგვარი შეთანხმების მონაწილე სახელმწიფოში ავიაკომპანიის დაფუძნებით. აღნიშნული სცენარის დაშვებით, აზრი დაეკარგებოდა სახელმწიფოების მიერ ერთმანეთის მიმართ შეთავაზებულ უფლებებსა და პრივილეგიებს, რომლებსაც ყოველთვის ნაცვალგებითი ხასიათი გააჩნია, ვინაიდან იგი მისცემდა ნებისმიერი მესამე სახელმწიფოს მოქალაქეებს საშუალებას ესარგებლათ უფრო ლიბერალური ბაზრით.

12. საერთაშორისო პრაქტიკაში გზდება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ არაერთი ორმხრივი სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმება, სადაც ავიაკომპანიის რეგულარულ საჰაერო მარშრუტზე ოპერირების წინაპირობად დადგენილია მისი საქმიანობის ძირითადი ადგილის არსებობა რეგისტრაციის სახელმწიფოში.

13. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საქმიანობის ძირითადი ადგილის შესახებ მოთხოვნის მიზანი მდგომარეობს იმაში, რომ სამოქალაქო ავიაციაში გამოირიცხოს ავიაკომპანიებისთვის ხელსაყრელი სამართლებრივი რეჟიმის ძიების შესაძლებლობა (ე.წ. flag of convenience). საწარმოსა და მოწმობის გამცემ სახელმწიფოს შორის უნდა არსებობდეს „მუდმივი ორმხრივი კავშირი“. საწარმო ხელს უნდა უწყობდეს მოწმობის გამცემი სახელმწიფოს ეკონომიკისა და საჰაერო სატრანსპორტო ქსელის განვითარებას, ხოლო სახელმწიფო თავის მხრივ მუდმივ ზედამხედველობას უნდა უწევდეს საწარმოს საქმიანობას.

14. ხელსაყრელი სამართლებრივი რეჟიმის ძიების შესაძლებლობა სამოქალაქო ავიაციაში დაუშვებელია პირველ რიგში იმის გათვალისწინებით, რომ ფრენების უსაფრთხოება სექტორის უპირატესი ინტერესი და მოთხოვნაა. აუცილებელია, რომ სახელმწიფო, სადაც საწარმო რეგისტრირდება, უსაფრთხოების კუთხით მასზე ეფექტურ ზედამხედველობას ახორციელებდეს. აღნიშნული ფუნქციის შესასრულებლად კი აუცილებელია საწარმო თავის ძირითად საქმიანობას ახორციელებდეს სწორედ რეგისტრაციის სახელმწიფოში, რათა ამ უკანასკნელს ჰქონდეს შესაძლებლობა ეფექტური ზედამხედველობა განახორციელოს ფრენის უსაფრთხოებაზე. აღნიშნული პრინციპი უდევს საფუძვლად საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის 83bis მუხლს, რომელიც საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებაზე ზედამხედველობის გადაცემის შესაძლებლობას ითვალისწინებს რეგისტრაციის სახელმწიფოსგან საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის რეგისტრაციის სახელმწიფოსთვის.

15. დამატებით, ეროვნულობის მოთხოვნის არარსებობის პირობებში, უცხოელი ინვესტორის მიერ ავიაკომპანიის დაარსება ხელსაყრელი შრომის სამართლებრივი რეჟიმის მქონე სახელმწიფოში (ე.წ. “rule shopping”) დააზარალებდა შრომით ბაზარს და პროფესიული სექტორის განვითარებას უცხოელი ინვესტორის მოქალაქეობის სახელმწიფოში, სადაც კანონი მკაცრად იცავს შრომით კანონმდებლობას. აგრეთვე, სამოქალაქო ავიაციაში გარემოსდაცვითი ნორმების გაჩენასთან ერთად, რომლებიც ავიაკომპანიებს გაფრქვეული სათბურის აირების ფინანსურ კომპენსირებას ავალდებულებს, ეროვნულობის მოთხოვნის არარსებობა კიდევ უფრო წაახალისებდა რიგ სახელმწიფოებს არ გაემკაცრებინათ კანონმდებლობა და შედეგად მოეზიდათ უცხოური ინვესტიციები.

16. როგორც, საერთაშორისო პრაქტიკა ცხადყოფს, საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილი შესაძლოა ყოველთვის არ დაემთხვეს მისი სათავო ოფისის (შტაბ-ბინა) იურიდიულ მისამართს. აღნიშნულს ადგილი აქვს მაშინ, როდესაც საწარმო მოსაჩვენებლად რეგისტრირდება ერთ სახელმწიფოში, აქ არსებული ხელსაყრელი სამართლებრივი რეჟიმით, ან შეღავათიანი საგადასახადო პირობებით სარგებლობის მიზნით, მაგრამ საწარმოს მართვა ხორციელდება სხვა სახელმწიფოდან. შესაბამისად, საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილის განსაზღვრისას, სათავო ოფისის იურიდიულ მისამართთან ერთად მხედველობაში მიიღება დამატებითი კრიტერიუმები, როგორიცაა ფინანსური ოპერაციების, ოპერირების დაგეგმვისა და საჰაერო ხომალდების საფრენად ვარგისობის მართვის ცენტრის ადგილმდებარეობა.

17. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციის (იკაო) კრიტერიუმების გათვალისწინებით (ICAO Doc 9587), საწარმო, როგორც იურიდიული პირი რეგისტრირებული უნდა

იყოს მოწმობის გამცემ სახელმწიფოში, ამავე სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად; საწარმოს ფიზიკური ადგილსამყოფელი და მისი კაპიტალდაბანდების უმეტესი ნაწილი განთავსებული უნდა იყოს მოწმობის გამცემი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე; საწარმო, თავის საქმიანობასთან დაკავშირებულ გადასახადებს უნდა იხდიდეს ამავე სახელმწიფოში; საწარმო, თავის ექსპლუატაციაში არსებულ საჰაერო ხომალდებს უნდა არეგისტრირებდეს ამავე სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეესტრში და მათი ბაზირების ადგილი უნდა იყოს ამავე სახელმწიფოში; და საწარმოში მენეჯერულ, ტექნიკურ და ოპერირებაზე პასუხისმგებელ პოზიციებზე დასაქმებულ პირთა უმეტესი ნაწილი საკუთარ სამსახურებრივ უფლება-მოვალეობებს უნდა ასრულებდეს ამავე სახელმწიფოში/სახელმწიფოდან.

სასამართლო პრაქტიკა:

18. საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილის ცნება სამოქალაქო ავიაციაში შემოვიდა საერთო სამართლის (Common Law) სისტემიდან, კერძოდ საერთაშორისო საზღვაო სამართლიდან, სადაც მრავლად გვხვდება პრეცედენტული სასამართლო გადაწყვეტილებები, რომლებიც განმარტავს ცნების არსს. ქვემოთ განხილულია რამდენიმე მათგანი.

19. საქმეში **the Polizeath** (England and Wales High Court, 05.07.1916), სასამართლომ დაადგინა, რომ საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილის განსაზღვრისას უნდა დადგინდეს სად მდებარეობს საწარმოს მართვაზე საბოლოო ინსტრუქციების გაცემის ცენტრი. მოცემულ საქმეში, მიუხედავად იმისა, რომ საწარმო (სახმელეთო გადამზიდავი კომპანია) რეგისტრირებული იყო ინგლისში და მისი ყოველდღიური საქმიანობა წარიმართებოდა ინგლისის ტერიტორიაზე (გზავნილების დისტრიბუცია ხდებოდა ინგლისიდან), სასამართლომ დაადგინა, რომ მისი საქმიანობის ძირითადი ადგილი მდებარეობდა ჰამბურგში, ვინაიდან საწარმოს აქციონერთა აბსოლუტური უმრავლესობის ადგილსამყოფელი იყო ჰამბურგი, მათ შორის საწარმოს მმართველისა, რომელიც ცხადად ახორციელებდა კონტროლს საწარმოს მართვაზე, ასევე საწარმოს ფინანსური კონტროლი ხორციელდებოდა ჰამბურგიდან (ფინანსური დირექტორის საცხოვრებელ ადგილს წარმოადგენდა ჰამბურგი, აქვე ეწერებოდა ხელი ყველა ფინანსურ დოკუმენტს), ხოლო პარტნიორთა კრებები დროდადრო იმართებოდა ჰამბურგში.

20. საქმეში **the Rewia** (England and Wales, Court of Appeal, 20.06.1991, [1991] EWCA Civ J0620-4), სასამართლომ დაადგინა, რომ ტერმინი „ძირითადი“ გულისხმობს არა საქმიანობის ერთადერთს, არამედ მთავარ, ყველაზე მნიშვნელოვან ადგილს, ანუ ადგილს, სადაც საწარმოს საქმიანობის უმეტესი ნაწილი ხორციელდება. მოცემულ საქმეში განხილვის საგანი იყო ლიბერიაში რეგისტრირებული საზღვაო კომპანია, რომლის საზღვაო ხომალდის ბაზირების ადგილს წარმოადგენდა ჰონგ-კონგი. მისი საქმიანობის მაკონტროლებელი დირექტორების ადგილსამყოფელი იყო ჰამბურგში, ხოლო საწარმოს შემოსავლების საბოლოო დანიშნულების ადგილი იყო სწორედ ჰამბურგი. შესაბამისად, დადგინდა, რომ კომპანიის საქმიანობის ძირითად ადგილს წარმოადგენდა ჰამბურგი, გერმანია.

21. საქმეში **Faz Aviation Ltd** (Ministry of Defence and Support of the Armed Forces for the Islamic Republic of Iran v. Faz Aviation Ltd, England and Wales High Court, 09.05.2007), სასამართლომ დაადგინა, რომ საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილია იქ, სადაც განთავსებულია მისი ცენტრალური ადმინისტრაცია, სადაც საქმიანობას ეწევა საწარმოს კორპორატიული ხელმძღვანელობა (დირექტორები და პარტნიორები) და საიდანაც ხორციელდება საწარმოს კონტროლი და მართვა. იმ შემთხვევაში, როდესაც საწარმოს ყოველდღიური საქმიანობა ხორციელდება ერთ სახელმწიფოში, მაგრამ ამ საქმიანობის მმართველი ხელმძღვანელობა თავის

საქმიანობას ახორციელებს მეორე სახელმწიფოდან, ითვლება, რომ საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილი მეორე სახელმწიფოშია.

22. მსგავსი მიდგომა აქვს აშშ-ს უზენაეს სასამართლოსაც, რომელმაც საქმეში Hertz Corporation v. Friend et al 599 U.S.__(2010) განმარტა, რომ საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილია იქ, საიდანაც საწარმოს საქმიანობა იმართება და კონტროლდება ხელმძღვანელი პირების მიერ. ეს არის ადგილი, სადაც განთავსებულია საწარმოს კორპორატიული „წერული ცენტრი“. პრაქტიკაში, ამგვარი ადგილი, როგორც წესი, უნდა იყოს საწარმოს სათავო ოფისი (შტაბ-ბინა), ვინაიდან სწორედ იგი უნდა წარმოადგენდეს საწარმოს მართვის, კონტროლისა და კოორდინირების ცენტრს. ოფისი, სადაც საწარმოს ხელმძღვანელობა იკრიბება დროდადრო გადაწყვეტილების მისაღებად (მაგალითად, როდესაც ხელმძღვანელ პირებს უწევთ მგზავრობა ამგვარ ოფისში შესახვედრად კონკრეტული გადაწყვეტილების მისაღებად), ვერ ჩაითვლება საწარმოს საქმიანობის ძირითად ადგილად.

23. საერთაშორისო პრაქტიკაში საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილის შეფასების მხრივ მნიშვნელოვანი პრეცედენტი შექმნა ჰონგ-კონგმა ავიაკომპანია **Jetstar Hong Kong**-ის განცხადების განხილვისას. აღნიშნული საქმე პიონერად მიიჩნევა ავიაკომპანიის საქმიანობის ძირითადი ადგილის სამართლებრივი შეფასების თვალსაზრისით.

24. 2013 წელს Jetstar Hong Kong-მა განცხადებით მიმართა ჰონგ-კონგის ხელისუფლებას (ATLA) ბიუჯეტური ავიაკომპანიის ოპერირების უფლების მისაღებად. Jetstar Hong Kong წარმოადგენდა კომპანიას, რომლის კაპიტალში 24,5%-ს ფლობდა Qantas Airways Limited (ავსტრალია), China Eastern Airlines Corporation Limited (ჩინეთი)- კაპიტალში 24,5%-იანი წილით და Shun Tak Holdings Limited (ჰონგ-კონგი)- 51%-იანი წილით. ATLA-მ განცხადების განხილვისას შეაფასა შემდეგი კრიტერიუმები: 1) საწარმოში პარტნიორთა ხმის მიცემის უფლებები; 2) დირექტორთა საბჭოს შემადგენლობა და უფლებამოსილება; 3) შეხვედრების/კრების ადგილი; 4) ხელმძღვანელ პირთა, მათ შორის აღმასრულებელი დირექტორის უფლებამოსილება; 5) დირექტორთა საბჭოს შეხვედრის ოქმები; 6) ფინანსური კონტროლი; 7) კორპორატიული ხელმძღვანელობის ადგილსამყოფელი, კერძოდ პარტნიორთა და დირექტორთა სამყოფელი, სადაც მათ მიერ მიიღება გადაწყვეტილებები; და 9) ადგილი, საიდანაც იმართებოდა საწარმოს ყოველდღიური საქმიანობა. ATLA-მ Jetstar Hong Kong-ის განცხადება არ დააკმაყოფილა ორი საფუძვლით, რომლებიც დეტალურად განხილულია ქვემოთ.

25. უცხოელ პარტნიორთა გავლენა ხმის მიცემასა და დირექტორთა საბჭოს გადაწყვეტილებებზე: საწარმოს წესდების მიხედვით, პარტნიორთა კრებაზე სავალდებულო კვორუმი შეადგენდა 80%-ს, რაც საკითხის გადასაწყვეტად ფაქტობრივად მოითხოვდა სამივე პარტნიორის თანხმობას. დირექტორთა საბჭოს სხდომებზე, სადაც მიიღებოდა გადაწყვეტილებები ავიაკომპანიის ყოველდღიურ საქმიანობასთან დაკავშირებულ საკითხებზე, სავალდებულო კვორუმს ქმნიდა სამივე პარტნიორის თითო წარმომადგენელი, სულ სამი პირი. შედეგად, ჰონგ-კონგური კომპანია Shun Tak-ის როგორც პარტნიორის უფლებები შეზღუდული იყო კვორუმის მოთხოვნებით ორივე ორგანოში.

26. ავსტრალიური ბიზნეს-მოდელი: Jetstar Hong Kong-ის ბიზნეს მოდელი დაფუძნებული იყო მასსა და Qantas Airways Limited-ის შვილობილ კომპანია Jetstar Australia-ს შორის გაფორმებულ ბიზნეს მომსახურების ხელშეკრულებაზე (BSA), რომლის მიხედვითაც ავსტრალიური კომპანია გეგმავდა Jetstar-ის ბიზნეს საქმიანობის ისეთ დეტალებს, როგორცაა: მარკეტინგი და გაყიდვები, კომერციული მომსახურება, ფინანსური მომსახურება, ინფორმაციული ტექნოლოგიები,

ადამიანური რესურსები, კორპორატიული კომუნიკაცია, საფრენოსნო, ინჟინერიასა და ვარგისობასთან დაკავშირებული საკითხები. შესაბამისად, ავსტრალიური კომპანია გეგმავდა თანამედროვე ავიაკომპანიის საქმიანობის ცენტრალურ მიმართულებებს, ხოლო თავად ავიაკომპანია Jetstar Hong Kong გვევლინებოდა, როგორც ამავე გადაწყვეტილებების უბრალო აღმასრულებელი. იმის გათვალისწინებით, რომ ავიაკომპანია Qantas Airways Limited წარმოადგენდა Jetstar Hong Kong-ის მოწილეს და ამ უკანასკნელის ბიზნეს საქმიანობასაც მისი შვილობილი კომპანია წარმართავდა, Jetstar Hong Kong-ის კავშირი ავსტრალიასთან კითხვის ნიშნებს აღარ აჩენდა. სავალდებულო კვორუმისა და წარმოდგენილი ბიზნეს მოდელის ანალიზისას დადგინდა, რომ ავიაკომპანიის „ნერვული ცენტრი“ ვერ იქნებოდა განთავსებული ჰონგ-კონგის ტერიტორიაზე, ვინაიდან მისი საქმიანობის ცენტრალური მიმართულებები იგეგმებოდა და იმართებოდა არა ჰონგ-კონგიდან, არამედ უცხოელი მოწილეები მიერ, რომლებიც განთავსებული იყვნენ ჩინეთსა და ავსტრალიაში.

27. მიუხედავად იმისა, რომ ავიაკომპანია Jetstar Hong Kong-ის ყოველდღიური საქმიანობა ხორციელდებოდა ჰონგ-კონგის ტერიტორიაზე/დან, ავიაკომპანიის „ნერვული ცენტრის“ ადგილმდებარეობის შეფასებისას, ATLA-მ მხედველობაში მიიღო არა ავიაკომპანიის ჩვეული საქმიანობა, არამედ ამ საქმიანობასთან დაკავშირებული გადაწყვეტილებების მიღების ადგილი.

28. გადაწყვეტილებაში Ryanair DAC v. European Commission (T-238/20. 17.02.21), ECJ განმარტავს, რომ რეგულაცია 1008/2008-ით განსაზღვრული ცნება „საქმიანობის ძირითადი ადგილი“ აერთიანებს რამდენიმე კუმულატიურ ელემენტს: 1. რეგისტრირებული ოფისის ადგილმდებარეობა; 2. ფინანსური ოპერაციების განხორციელების ადგილი; და 3. ოპერირების დაგეგმვა და ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების მართვა. აღნიშნული ელემენტებიდან, საწარმო უნდა აკმაყოფილებდეს თითოეულ მათგანს. მხოლოდ იურიდიული მისამართის შეცვლა, რომელიც დროში ყველაზე სწრაფად განხორციელებადი ცვლილებაა, ვერ ჩაითვლება საწარმოს მიერ საქმიანობის ძირითადი ადგილის ცვლილებად. თითოეულ შემთხვევაში უნდა შეფასდეს, საწარმოს იურიდიული მისამართის ცვლილებასთან ერთად შეიცვალა თუ არა ფინანსური ოპერაციებისა და საჰაერო ხომალდების ვარგისობის შენარჩუნების მართვის ცენტრის ადგილსამყოფელი. თუ კი რეგისტრირებული ოფისის მისამართის გადატანა ერთი სახელმწიფოდან მეორეში მარტივ პროცედურას ითვალისწინებს, ფინანსური და საოპერაციო/ვარგისობის მართვის ცენტრის გადატანა ერთი სახელმწიფოდან მეორეში გარკვეულ დროსა და ვალდებულებების შესრულებას მოიწოდებს. პირველ რიგში, აღნიშნულზე ნებართვა უნდა გასცეს იმ სახელმწიფომ, სადაც საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილი გადადის. შესაბამისად, შეფასებისას აუცილებელია ზემოაღნიშნული ელემენტების ერთობლივი ანალიზი.

29. იმ შემთხვევაში, როდესაც რამდენიმე ავიაკომპანია ექვევა ერთი ჰოლდინგის ქვეშ ან ერთიანდება ერთი ბრენდის ქვეშ (მაგ: Lufthansa Group, Air France-KLM, International Airline Group, Thomas Cook, TUI Airlines), აუცილებელია, რომ თითოეული ასეთი ავიაკომპანია დამოუკიდებლად აკმაყოფილებდეს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის წესის მოთხოვნებს. მაგალითისთვის, International Airline Group წარმოადგენს ჰოლდინგს, რომლის ქვეშაც ერთიანდება ესპანეთში, ირლანდიასა და დიდ ბრიტანეთში რეგისტრირებული ავიაკომპანიები (Iberia, British Airways, Air Lingus). თავად ჰოლდინგი ესპანეთში რეგისტრირებული კომპანიაა, რომლის შტაბ-ბინაც ლონდონშია განთავსებული. ამასთან, მის ქვეშ გაერთიანებული ავიაკომპანიებიდან თითოეულის საქმიანობის ძირითადი ადგილია მათი რეგისტრაციის სახელმწიფო, რომელიც გასცემს მათივე AOC-ს. მსგავსი მიდგომა ვრცელდება იმ ავიაკომპანიის მიმართ, რომელიც

წარმოადგენს მისი რეგისტრაციისგან განსხვავებულ სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავიაკომპანიის შვილობილს (subsidiary).

30. ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, საწარმოს საქმიანობის ძირითად ადგილად მიიჩნევა საქართველო, თუ კი საწარმო აკმაყოფილებს შემდეგ კუმულატიურ მოთხოვნებს:

1. საწარმო, როგორც იურიდიული პირი რეგისტრირებული უნდა იყოს საქართველოში, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად;
2. საწარმოს სათავო ოფისი (შტაბ-ბინა) განთავსებული უნდა იყოს საქართველოს ტერიტორიაზე;
3. საწარმოს კუთვნილი კაპიტალდაბანდების უმეტესი ნაწილი განთავსებული უნდა იყოს საქართველოს ტერიტორიაზე;
4. საწარმო, თავის საქმიანობასთან დაკავშირებულ გადასახადებს უნდა იხდიდეს საქართველოში;
5. საწარმოს ფინანსების მართვა უნდა ხორციელდებოდეს საქართველოდან, ხოლო საწარმოს საქმიანობიდან მიღებული შემოსავალი უნდა შემოდიოდეს საქართველოში. აღნიშნული არ ართმევს საწარმოს უფლებას, გახსნას ანგარიშები უცხო სახელმწიფოს ფინანსურ ინსტიტუტებში (ბანკებში), თუმცა აღნიშნული ფინანსების მართვა უნდა ხორციელდებოდეს საქართველოდან;
6. საწარმო, თავის ექსპლუატაციაში არსებულ საჰაერო ხომალდებს უნდა არეგისტრირებდეს საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეესტრში და მათი ბაზირების ადგილი უნდა იყოს საქართველო (კანონმდებლობით გათვალისწინებული გამონაკლისების გათვალისწინებით);
7. საწარმოს საფრენოსნო და ფრენის ვარგისობის შენარჩუნებაზე პასუხისმგებელი დეპარტამენტები/განყოფილებები, რომლებიც გეგმავენ და ზედამხედველობას უწევენ საწარმოს საქმიანობის აღნიშნულ მიმართულებებს, უნდა ფუნქციონირებდეს საქართველოში;
8. საწარმოში მენეჯერულ, ტექნიკურ და საფრენოსნო მიმართულებაზე პასუხისმგებელ პოზიციებზე დასაქმებულ პირთა უმეტესი ნაწილი საკუთარ სამსახურებრივ უფლებამოსვალეობებს უნდა ასრულებდეს საქართველოში;
9. საწარმოს ფაქტობრივ საქმიანობასა და ფინანსურ კონტროლთან დაკავშირებულ საკითხებზე გადაწყვეტილებების მიღება ხელმძღვანელ პირთა, მათ შორის საწარმოს მართვაზე პასუხისმგებელი პირის მიერ უნდა ხორციელდებოდეს საქართველოში. იმ შემთხვევაში როდესაც ამგვარი გადაწყვეტილებების უკან დგას მმართველი საბჭო ან მსგავსი ორგანო, აუცილებელია, რომ ამავე ორგანოს სხდომები იმართებოდეს საქართველოში იმ სიხშირით, რასაც მოითხოვს საბჭოს მიერ გადაწყვეტილებების მიღების ეფექტური პროცედურა;
10. საწარმოს საქმიანობასთან დაკავშირებული კორესპონდენცია უნდა იმართებოდეს საწარმოს ძირითადი ოფისიდან, რომლის ადგილსამყოფელიც უნდა იყოს საქართველოში;

11. თუ კი საწარმო, მოქმედი კანონმდებლობიდან გამომდინარე, აწარმოებს მის საქმიანობასა და ფინანსებთან დაკავშირებული დოკუმენტების შენახვას, ამგვარი დოკუმენტების ადგილზე ინსპექცია შესაძლებელი უნდა იყოს საქართველოში განთავსებულ ძირითად ოფისში;
 12. საქმიანობის ძირითადი ადგილის საქართველოში არსებობა არ მოითხოვს, რომ საწარმოს ნებადართული საქმიანობა (საჰაერო ხომალდის ოპერირება) სრულად განხორციელდეს უშუალოდ საქართველოში. შესაძლებელია საწარმოს სასწავლო დაწესებულება ან ტექნიკური მომსახურების ნაწილი გადატანილი ჰქონდეს სხვა სახელმწიფოში. თუმცა, როგორც ECJ განმარტავს თავის გადაწყვეტილებაში Ryanair DAC v. European Commission (T-238/20. 17.02.21), საწარმოს გააჩნია საქმიანობის მხოლოდ ერთი ძირითადი ადგილი, მიუხედავად მისი საქმიანობის დივერსიფიცირების ხარისხისა. აღნიშნული ვრცელდება იმ შემთხვევაშიც, როდესაც საწარმო სხვა სახელმწიფოში აარსებს ფილიალებს.
31. აუცილებელია, საწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილის ანალიზისას, აღნიშნული შეფასდეს საწარმოზე ეფექტური კონტროლის განხორციელების კონტექსტში.

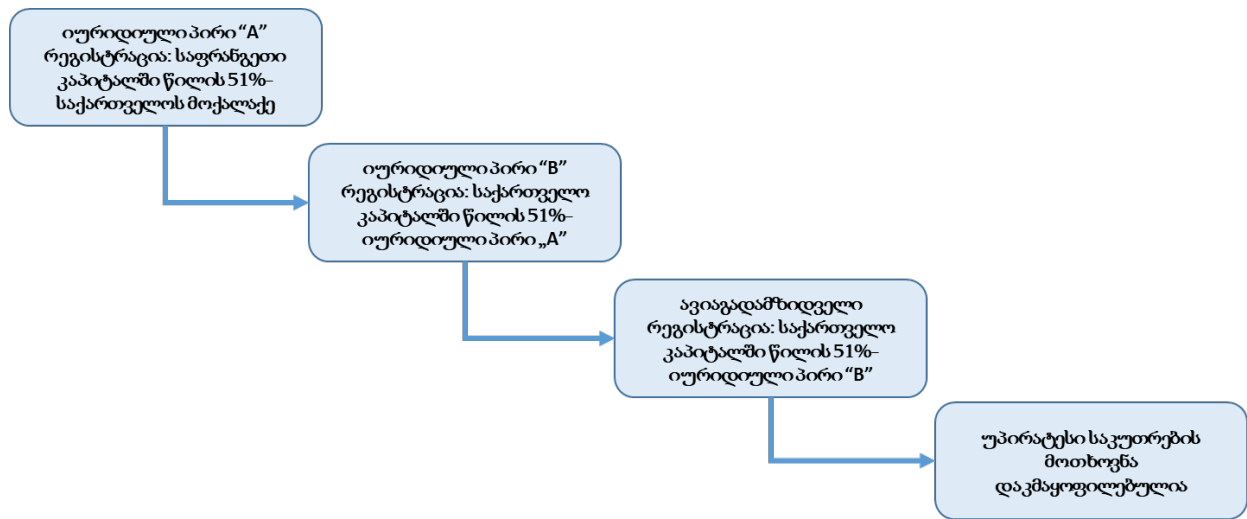
2.2. უპირატესი საკუთრება და ეფექტური კონტროლი (Ownership and Effective Control)

13. N98 ბრძანების მიხედვით, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობა გაცივმა საქართველოში რეგისტრირებულ იურიდიულ პირზე, რომელსაც უნდა ფლობდნენ საქართველოს მოქალაქე(ები), თავად საქართველოს სახელმწიფო, სახელმწიფო საკუთრების ფორმით, ან საქართველოში რეგისტრირებული იურიდიული პირი. აუცილებელი მოთხოვნაა, რომ ზემოაღნიშნული მესაკუთრეები საწარმოში საკუთრების უფლებით ფლობდნენ კაპიტალში ხმის უფლების მქონე წილების ან აქციების 50%-ზე მეტს (უპირატესი საკუთრების მოთხოვნა).
14. იმ შემთხვევაში, როცა საწარმოს კაპიტალში ხმის უფლების მქონე წილების ან აქციების 50%-ზე მეტს საკუთრების უფლებით ფლობს საქართველოში დაფუძნებული იურიდიული პირი, საკმარისი არ არის მხოლოდ მისი საქართველოში რეგისტრაციის ფაქტი, არამედ ისიც, რომ ამავე იურიდიული პირის დამფუძნებლებს ან/და ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 50%-ზე მეტის პირდაპირ ან არაპირდაპირ მფლობელ(ებ)ს წარმოადგენდნენ საქართველოს მოქალაქე(ები), საქართველოს სახელმწიფო ან თვითმმართველი ერთეულ(ებ)ი.
15. ზემოაღნიშნული მესაკუთრეები, საწარმოს საკონტროლო პაკეტის ფლობასთან ერთად, ეფექტურად უნდა მართავდნენ საწარმოს (ეფექტური კონტროლის მოთხოვნა).
16. უპირატესი საკუთრებისა და ეფექტური კონტროლის მოთხოვნების დაცვა განაპირობებს ავიაგადამზიდველის ეროვნულობას, რომელიც მისი რეგისტრაციის სახელმწიფოს შესაბამისი უნდა იყოს.
17. თუ კი უპირატესი საკუთრების უფლება რაოდენობრივი შეფასების საგანია (რა პროცენტულობით ფლობენ საწარმოს კაპიტალში რეგისტრაციის სახელმწიფოს მოქალაქეები წილებს/აქციებს?), ეფექტური კონტროლის მოთხოვნა ხარისხობრივ შეფასებას მოითხოვს (რეგისტრაციის სახელმწიფოს მოქალაქეები, ფლობენ რა საწარმოს კაპიტალში წილების/აქციების 50%-ზე მეტს, მოკლებულნი ხომ არ არიან შესაძლებლობას გადამწყვეტი ზეგავლენა იქონიონ საწარმოს ბიზნეს გადაწყვეტილებებზე?).

18. ფიზიკური პირის საქართველოს მოქალაქეობას განაპირობებს მხოლოდ მოქალაქის სტატუსი და მასზე გავლენას ვერ მოახდენს პირის ფაქტობრივი ან იურიდიული საცხოვრებელი ადგილის საზღვარგარეთ არსებობა. აგრეთვე, მოქალაქეობის მოთხოვნაზე გავლენას არ ახდენს პირის ორმაგი მოქალაქეობა.

19. ვინაიდან საქართველოს მოქალაქეობა მხოლოდ ფიზიკური პირის უფლებაა, იმ შემთხვევაში, როდესაც ავიაგადამზიდველს ნაწილობრივ ან სრულად ფლობს და/ან ეფექტურად მართავს ერთი ან მეტი შუამავალი იურიდიული პირი, N98 ბრძანების მოთხოვნა ეროვნულობის თაობაზე სრულდება თუ კი ის ფიზიკურ პირები, რომლებიც ამავე იურიდიული პირის საკუთრებისა და ეფექტური კონტროლის სქემის სათავეში იმყოფებიან, საქართველოს მოქალაქეები არიან.

20. იმ შემთხვევაში, როცა საქართველოში რეგისტრირებული ავიაგადამზიდველის კაპიტალში ხმის უფლების მქონე წილების 51%-ს ფლობს საქართველოში რეგისტრირებული A იურიდიული პირი, რომელიც დაფუძნებულია უცხო სახელმწიფოში რეგისტრირებული B იურიდიული პირის მეშვეობით, თუმცა ამ უკანასკნელის კაპიტალში ხმის უფლების მქონე წილების 51%-ს ფლობს საქართველოს მოქალაქე, უპირატესი საკუთრების მოთხოვნა დაკმაყოფილებულია, ვინაიდან საქართველოს მოქალაქე არაპირდაპირ ფლობს A იურიდიულ პირში ხმის უფლების მქონე წილების 51%-ს.



21. მე-19 პარაგრაფში მოყვანილი შემთხვევა ცალკე უნდა შეფასდეს ეფექტური კონტროლის ნაწილში, რაც ქვემოთ დეტალურადაა განხილული.

22. ეროვნულობის მოთხოვნა საქართველოში რეგისტრირებულ ავიაგადამზიდველში უცხოური ინვესტიციის წილს ამცირებს საწარმოს კაპიტალში ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 49.9%-მდე. ამასთან კრძალავს უცხოელი ინვესტორის მიერ საწარმოზე ეფექტური კონტროლის განხორციელებას.

23. უცხოური ინვესტიციის შეზღუდვით, სახელმწიფოს ეძლევა შესაძლებლობა აკონტროლოს, თუ ვინ იყენებს მის საჰაერო სივრცეს, რაც პირველ რიგში სახელმწიფო

უსაფრთხოების ინტერესით აიხსნება. საერთაშორისო შეიარაღებული კონფლიქტისას, სახელმწიფოს ინტერესია, რომ მტრული სახელმწიფო ან მისი მოქალაქეები არ აკონტროლებდნენ ავიაგადამზიდველებს, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, როდესაც დგება სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სამხედრო დანიშნულებით გამოყენების საჭიროება (მაგ: საჰაერო ხომალდების სამოქალაქო რეზერვის ინსტიტუტი აშშ-ში).

24. გარდა ამისა, ეროვნულობის მოთხოვნა განპირობებულია ეკონომიკური ფაქტორითაც. კერძოდ, იმის გათვალისწინებით, რომ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა არ რეგულირდება საერთაშორისო სავაჭრო სამართლით, ეროვნულობის მოთხოვნა თავისი შინაარსით იგივე ეფექტის მატარებელია, რაც ე.წ. „წარმომავლობის წესი“ (Rule of Origin) სავაჭრო ურთიერთობებში, სადაც სახელმწიფოები ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე ცვლიან ერთმანეთში სავაჭრო ტარიფებს იმ პირობით, რომ აღნიშნული ტარიფებით ისარგებლებს მხოლოდ ამ სახელმწიფოებში წარმოებული პროდუქცია. შესაბამისად, ვინაიდან საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის პირობები (მაგ. ნებადართული მარშრუტები, ტარიფები) სახელმწიფოებს შორის ურთიერთმოლაპარაკების საგანია, აღნიშნული პირობებით უნდა სარგებლობდნენ მხოლოდ ის ავიაგადამზიდველები, რომლებიც ეროვნულობის მოთხოვნას აკმაყოფილებენ.

25. თუ კი A და B სახელმწიფოები გააფორმებენ ლიბერალურ შეთანხმებას საჰაერო მიმოსვლის შესახებ, ხოლო თითოეულ მათგანს C სახელმწიფოსთან ექნება შეთანხმება გარკვეული შეზღუდვებით, C სახელმწიფოს მოქალაქეებს არ უნდა ჰქონდეთ შესაძლებლობა დააფუძნონ და ეფექტურად მართონ ავიაგადამზიდველი A სახელმწიფოში და ისარგებლონ A და B სახელმწიფოებს შორის არსებული ლიბერალური ბაზრით, ვინაიდან აღნიშნული აზრს დაუკარგავდა საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ორმხრივ შეთანხმებებზე დაფუძნების პრინციპს.

26. საერთაშორისო პრაქტიკა გვიჩვენებს, რომ ნორმატიული აქტის ეს მოთხოვნა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ლიბერალურ ბაზარზე ფართოდ მიღებული და აღიარებულია. რიგი სახელმწიფოები უპირატესობას ანიჭებენ შედარებით უფრო მკაცრ რეჟიმს და შედეგად მინიმუმამდე დაჰყავთ საკუთარ ავიაგადამზიდველებში უცხოური ინვესტიციის და კონტროლის განხორციელების შესაძლებლობა. მაგალითად, აშშ-ში რეგისტრირებულ ავიაგადამზიდველში დასაშვები უცხოური ინვესტიცია იზღუდება კაპიტალში ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 25%-მდე.

2.2.1. ავიაგადამზიდველის ეროვნულობის „ორმაგი საკეტი“

27. ავიაგადამზიდველის ეროვნულ მახასიათებელს განსაზღვრავს მის კაპიტალში რეგისტრაციის სახელმწიფოს ან მოქალაქეების უპირატესი საკუთრების უფლება. აღნიშნული მოთხოვნა ასახულია როგორც სახელმწიფოთა ეროვნულ კანონმდებლობაში, ასევე საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივ სახელმწიფოთაშორის შეთანხმებებშიც, რაც განაპირობებს ავიაგადამზიდველში უცხოური ინვესტიციის შიდა და გარე „ჩამკეტი მექანიზმის“ არსებობას.

28. საერთაშორისო კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა ხორციელდება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ სახელმწიფოებს შორის გაფორმებული ორმხრივი შეთანხმებების საფუძველზე. აღნიშნული შეთანხმებები ნაცვალგებითი ხასიათისაა და მათი მხარეები ერთმანეთის ავიაგადამზიდველებს ანიჭებენ კონკრეტულ უფლებებსა და პრივილეგიებს. ეს

უფლებები მოიცავს, მათ შორის, ნებადართულ ჰაერის თავისუფლებებს, აფრენისა და დანიშნულების პუნქტების ჩამონათვალს, დაშვებული ავიაგადამზიდველების რიცხვს, ფრენის სიხშირეებს, საჰაერო ხომალდის დასაშვებ ტევადობას, ტარიფებს და ა.შ.

29. ვინაიდან საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი ხელშეკრულებები ითვალისწინებს განსხვავებულ პირობებს აუცილებელი მოთხოვნაა, რომ სხვა სახელმწიფოს მოქალაქეებმა არ ისარგებლონ უფრო ლიბერალური შეთანხმებით, ამგვარი შეთანხმების მონაწილე სახელმწიფოში ავიაკომპანიის დაფუძნებით. აღნიშნული სცენარის დაშვებით, აზრი დაეკარგებოდა სახელმწიფოების მიერ ერთმანეთის მიმართ შეთავაზებულ უფლებებსა და პრივილეგიებს, რომლებსაც ყოველთვის ნაცვალგებითი ხასიათი გააჩნია, ვინაიდან იგი მისცემდა ნებისმიერი მესამე სახელმწიფოს მოქალაქეებს საშუალებას ესარგებლათ უფრო ლიბერალური ბაზრით.

30. საჰაერო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი საერთაშორისო შეთანხმებების აბსოლუტური უმრავლესობა შეიცავს მოთხოვნას, რომ მხარეების მიერ ამავე შეთანხმების შესაბამისად დანიშნული ავიაგადამზიდველების კაპიტალში წილების/აქციების 50%-ზე მეტს ფლობდნენ ამავე სახელმწიფოს მოქალაქეები ან თავად ეს სახელმწიფო, ამავე დროს სახეზე უნდა იყოს მათი მხრიდან ავიაგადამზიდველზე ეფექტური კონტროლის განხორციელება (მაგ: 2013 წლის შეთანხმება „საქართველოს მთავრობასა და ისრაელის სახელმწიფოს მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“, მუხლები 3.2.a); 4.a)).

31. ავიაგადამზიდველის მიერ შიდა კანონმდებლობის დარღვევამ ეროვნულობის მოთხოვნის ნაწილში შესაძლოა გამოიწვიოს შეთანხმების მონაწილე მეორე სახელმწიფოს მხრიდან ამგვარი ავიაკომპანიისთვის მისი მიმართულებით ფრენის განხორციელების აკრძალვა, დარღვევის აღმოფხვრამდე. აღსანიშნავია, რომ ამგვარი დარღვევის შემთხვევაში, ფრენის აკრძალვა მეორე სახელმწიფოს დისკრეციული უფლებამოსილებაა და იგი არ წარმოადგენს ვალდებულებას. ამასთან, აღნიშნული სანქცია უნდა გავრცელდეს მხოლოდ დამრღვევი ავიაგადამზიდველის მიმართ. თუმცა, ბაზარზე, სადაც ავიაგადამზიდველებს შორის მაღალი კონკურენციაა, ეროვნულობის მოთხოვნის დამრღვევი ავიაკომპანიისთვის, მეორე სახელმწიფოს მიერ მისი მიმართულებით ფრენის უფლების შეჩერება ჩვეულ პრაქტიკას წარმოადგენს.

2.2.2. უპირატესი საკუთრების უფლების ელემენტები

32. უპირატესი საკუთრების მოთხოვნა დაკმაყოფილებულია იმ შემთხვევაში, როდესაც საწარმოს კაპიტალში 50%-ს დამატებული ერთი წილის მფლობელები არიან საქართველოს მოქალაქე/მოქალაქეები ან/და საქართველოს სახელმწიფო ან/და საქართველოში დაფუძნებული იურიდიული პირი (ამ უკანასკნელის შემთხვევაში-ზემოაღნიშნული დათქმით).

33. საწარმოს კაპიტალი გულისხმობს საწესდებო კაპიტალს. შესაბამისად, დიდი მნიშვნელობა აქვს თუ საწარმოს რომელი კაპიტალი უნდა ჩაითვალოს საწესდებო კაპიტალად, უპირატესი საკუთრების მოთხოვნის მიზნებისთვის.

34. ევროკომისიამ, თავის 1995 წლის გადაწყვეტილებაში Sabena/Swissair, განმარტა, რომ საკითხი, თუ რომელი კაპიტალი უნდა ჩაითვალოს საწესდებო კაპიტალად უნდა გადაწყდეს ცალკეულ შემთხვევაში ინდივიდუალურად, ყველა გარემოების გათვალისწინებით. თუ კაპიტალის ფლობა პირს არ ანიჭებს ამ ორი უფლებიდან რომელიმეს, უპირატესი საკუთრების

მოთხოვნის შეფასებისას, ამგვარი კაპიტალი მხედველობაში არ მიიღება: ა) საწარმოს მართვის საკითხებზე გადაწყვეტილების მიღების პროცესში მონაწილეობის უფლებას; და ბ) დივიდენდის, ან საწარმოს ლიკვიდაციისას, ვალდებულებების გასტუმრების შემდგომ დარჩენილი ქონების მიღების უფლებას.

35. ევროკომისიის მოსაზრებით, მოწმობის გამცემმა ორგანომ ყოველთვის დეტალური ანალიზი უნდა განახორციელოს რთული სტრუქტურული მოცემულობის მიმართ, თუმცა, განსაკუთრებით დეტალური ანალიზია საჭირო მაშინ, როდესაც სახეზეა ერთ-ერთი ქვემოთჩამოთვლილი პირობა:

- ა) სახეზეა კაპიტალში სხვადასხვა კლასის, ღირებულების და მახასიათებლების მქონე წილების (აქციების) არსებობა;
- ბ) სახეზეა იმგვარი გარანტიების ან შესაძლებლობების არსებობა, რომლებიც კაპიტალში წილის ან აქციების კონკრეტულ ტიპს ხდის არაეფექტურს;
- გ) სახეზეა ინსტიტუციური ინვესტორი, რომლის არსებობის პირობებშიც შეუძლებელია საბოლოო მფლობელის ვინაობის დადგენა.

36. როგორც ზემორე მე-20 პარაგრაფი მიუთითებს, იმ საწარმოში უპირატესი საკუთრების უფლების საკითხის შეფასებისას, რომელსაც ფლობს სხვა იურიდიული პირი (შუამავალი იურიდიული პირი), უნდა შეფასდეს იმ პირთა მოქალაქეობის საკითხი (ან კონკრეტული სახელმწიფო) რომლებიც ფლობენ წილებს ამ იურიდიულ პირში.

37. პრობლემურად შესაძლოა იქცეს შემთხვევა, როდესაც საქართველოს მოქალაქე შუამავალ იურიდიულ პირში ფლობს წილების 100%-ზე ნაკლებს და აღნიშნული იურიდიული პირი ავიაგადამზიდველის კაპიტალში ფლობს ასევე წილების 100%-ზე ნაკლებს.

38. საილუსტრაციოდ, შემდეგი მაგალითის მოყვანაა შესაძლებელი: საქართველოს მოქალაქეები კომპანია A-ში ფლობენ წილების 55%-ს (დანარჩენ წილებს ფლობს მესამე სახელმწიფო ან მესამე სახელმწიფოს მოქალაქეები; შემდგომში „მესამე სახელმწიფოს მოწილეები“), და კომპანია A თავის მხრივ ავიაგადამზიდველ B-ში ფლობს წილების 60%-ს, ხოლო ავიაგადამზიდველის დანარჩენ 40%-ს ფლობენ მესამე სახელმწიფოს მოწილეები. ამ შემთხვევაში, უნდა შეფასდეს, ფლობენ თუ არა საქართველოს მოქალაქეები საწარმოს 50%-ზე მეტს.

39. როგორც ზემორე 32-ე პარაგრაფში იქნა მითითებული, „საკუთრება“ გამოხატავს პირის უფლებას, მონაწილეობა მიიღოს საწარმოს მართვის საკითხებზე გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, ისევე როგორც პირის ქონებრივ უფლებებს, კერძოდ, დივიდენდის, ან საწარმოს ლიკვიდაციისას, ვალდებულებების გასტუმრების შემდგომ დარჩენილი ქონების მიღების უფლებას.

40. საწარმოს მართვის პროცესში გადაწყვეტილების მიღებაში მონაწილეობის თვალსაზრისით, ზეამოაღნიშნული შემთხვევა აკმაყოფილებს უპირატესი საკუთრების და ეფექტური კონტროლის მოთხოვნას, თუ კი დადგინდება, რომ თითოეულ წილს გააჩნია ხმის მიცემის თანაბარი უფლება და რომ არ არსებობს რაიმე სახის შეთანხმება, რომელიც საქართველოს მოქალაქეებს შეუზღუდავს შესაძლებლობას, გააკონტროლონ ხმები, რომლებსაც კომპანია A გამოიყენებს კომპანია B-სთან მიმართებით, მათი მაჟორიტარი მოწილის სტატუსიდან გამომდინარე.

41. ქონებრივ უფლებებთან დაკავშირებით, ყურადღება უნდა მიექცეს იმ ფაქტს, რომ იქ, სადაც საქართველოს მოქალაქეები პირდაპირ, შუამავალი იურიდიული პირის გარეშე, ფლობენ შესაბამის წილს ავიაგადამზიდველში, მათი უფლებები შესაძლოა დაექვემდებაროს სპეციფიკურ შეთანხმებებს. აღნიშნული მოიცავს, მაგალითად, მესამე სახელმწიფოს მოქალაქეების პრივილეგიებს საქართველოს მოქალაქეებთან შედარებით. როგორც Swissair/Sabena საქმეში განიმარტა, ამგვარი შემთხვევა არ არღვევს რეგულაციის 4(f) მუხლის მოთხოვნებს, თუ კი საქართველოს მოქალაქეები ქონებრივი უფლებების მისაღები მოცულობით სარგებლობენ.

42. მსგავსი პრინციპი მიიღება მხედველობაში მაშინ, როდესაც ქონებრივ უფლებებზე გავლენას ახდენს ის, რომ საქართველოს მოქალაქეები ავიაგადამზიდველს ფლობენ შუამავალი იურიდიული პირის მეშვეობით, ხოლო მონაწილეობის ყველა ეტაპზე, კაპიტალში მათი კუთვნილი წილი შეადგენს 100%-ზე ნაკლებს.

43. იმ შემთხვევაში, როდესაც ავიაგადამზიდველ B-ში მოგება, ან მისი ლიკვიდაციის შედეგად დარჩენილი ქონების ნაწილი, საქართველოს მოქალაქეებს გადაეცემათ მათივე წილის პროპორციულად (მაშინ, როცა კომპანია A-ს და კომპანია B-ს წილები თანაბარი კლასისაა), ამგვარი ქონებრივი უფლებები უნდა ჩაითვალოს უპირატესი საკუთრებისა და ეფექტური კონტროლის მოთხოვნასთან შესაბამისად.

44. მსგავსი შემთხვევების განხილვა უნდა მოხდეს ინდივიდუალურად, ყველა გარემოების გათვალისწინებით, განსაკუთრებით იმ შეთანხმებების მხედველობაში მიღებით, რომლებიც გავლენას ახდენენ პარტნიორთა შესაბამის უფლებებსა და ვალდებულებებზე.

45. ზემოაღნიშნული შეფასების მიზნებისთვის, მოწმობის მფლობელის ან მადიებლის ვალდებულებაა წარუდგინოს მოწმობის გამცემ ორგანოს ინფორმაცია იმის თაობაზე, თუ რა ტიპის უფლებებია დაკავშირებული თითოეული კლასის წილთან კომპანიის კაპიტალში და ვინ არის საწარმოს საბოლოო ბენეფიციარი მესაკუთრე.

2.2.3 საკუთრების საკითხი ფართო საზოგადოებისათვის ხელმისაწვდომ საწარმოებსა (საჯარო კომპანიები) და ინსტიტუციური ინვესტირების პირობებში

46. განსაკუთრებული გამოწვევებით განიათლება უპირატესი საკუთრების მოთხოვნა იმ საწარმოს შემთხვევაში, რომლის წილებიც საჯაროდ იყიდება საფონდო ბირჟებზე ან რომელსაც ფლობს საინვესტიციო ინსტიტუციები, ვინაიდან ასეთი საწარმოს კაპიტალში მუდმივად იცვლებიან მოწილეები და შესაძლოა არსებობდეს საკუთრების რამდენიმე საფეხური. ამგვარი საწარმოს შემთხვევაში, ნათლად უნდა ჩანდეს, რომ ყოველ საფეხურზე, წილების უმრავლესობას ფლობენ საქართველოს მოქალაქეები.

47. როდესაც წილს ფლობს მინდობილი პირი, სპეციალურად დანიშნული პირი, ფონდი ან სხვა ინსტიტუციური ინვესტორი, უპირატესი საკუთრების მოთხოვნა შესაძლოა დაკმაყოფილდეს თუ სპეციალურად დანიშნული პირი, მინდობილი პირი ან სხვა რეგისტრირებული მესაკუთრე საქართველოს სახელმწიფო ან მისი მოქალაქეა. ყურადღება უნდა მიექცეს ყველა იმ ელემენტს, რომელიც შესაძლოა უთითებდეს სხვა პირზე, როგორც საკუთრების უფლების საბოლოო ბენეფიციარზე. აღნიშნული დამოკიდებულია ამგვარ ინსტიტუციურ ინვესტორთან დადებულ შეთანხმებაზე.

2.2.4. ეფექტური კონტროლი

ზოგადი საკითხები:

48. N98 ბრძანების თანახმად, საწარმოს კაპიტალში ხმის უფლების მქონე წილის ან აქციების 50%-ზე მეტის საკუთრების უფლებით ფლობა უნდა ითვალისწინებდეს, მათ შორის, მასზე ეფექტური კონტროლის განხორციელებას.

49. „ეფექტური კონტროლის“ განმარტება მოცემულია N98 ბრძანების 2. გ¹) მუხლში, რომლის თანახმადაც „ეფექტური კონტროლი“ აღნიშნავს პირის ურთიერთდამოკიდებულებას საწარმოსთან, რომელიც გამოიხატება, მათ შორის, უფლებებით, ხელშეკრულებებით ან ნებისმიერი სხვა სახით, რომლებიც ცალ-ცალკე ან ერთობლივად და სათანადო ფაქტობრივი მტკიცებულების ან კანონმდებლობის საფუძველზე, იძლევა საწარმოზე პირდაპირი თუ ირიბი გზით გადამწყვეტი ზეგავლენის განხორციელების შესაძლებლობას, შემდეგი საშუალებებით:

ა) უფლების მოპოვებით საწარმოს ყველა აქტივის ან მათი ნაწილის გამოყენებაზე; ან/და

ბ) გარიგებით ან უფლებით, რის საფუძველზეც გადამწყვეტი ზეგავლენა ხორციელდება საწარმოს სტრუქტურულ შემადგენლობაზე, ხმის მიცემის პროცედურაზე ან საწარმოს სტრუქტურული ერთეულების მიერ გადაწყვეტილების მიღებაზე, ან რის საფუძველზეც სხვაგვარად ხორციელდება საწარმოს მართვაზე გადამწყვეტი ზეგავლენა.

50. Swissair/Sabena საქმეში გამოიკვეთა, რომ აუცილებელია შეფასდეს, გააჩნია თუ არა უცხო ქვეყნის მოქალაქე მოწილეს შესაძლებლობა გადამწყვეტი ზეგავლენა იქონიოს საწარმოს მართვაზე, რომელიც სცდება მისი წილის პროპორციულ უფლებამოსილებას. სხვაგვარად, მნიშვნელოვანია იმის დადგენა, შეუძლია თუ არა საქართველოს მოქალაქეს პოზიტიური ზეგავლენა მოახდინოს საწარმოს სტრატეგიულ გადაწყვეტილებებზე.

51. სტრატეგიულ გადაწყვეტილებებში მოიაზრება შემდეგი: საწარმოს მმართველი რგოლის დანიშვნა, ბიუჯეტის ან/და ბიზნეს გეგმის დამტკიცება, ძირითადი ინვესტიციების განხორციელება ან საბაზრო უფლებებით სარგებლობა.

52. ამგვარი გადაწყვეტილების მიღებისას, პირველ რიგში აუცილებელია საწარმოს კორპორატიული მმართველობის ანალიზი და იმის გათვალისწინება, თუ რა გარემოებებში და რა პირობებით ხდება ამგვარი გადაწყვეტილების მიღება.

53. მეორე ეტაპზე განხილულ უნდა იქნას ისეთი ასპექტები, რომლებმაც შესაძლოა გავლენა მოახდინოს საწარმოს მნიშვნელოვან სტრატეგიულ ბიზნეს გადაწყვეტილებების მიღებაზე. ასეთი გარემოებებია მოწილის უფლებები, საწარმოსა და მის უცხოელ მოწილეს შორის ფინანსური კავშირის არსებობა და მათ შორის კომერციული თანამშრომლობა. შეფასების ამ კონკრეტულ კრიტერიუმზე დამატებითი ინფორმაცია მოცემულია ქვემოთ. თუმცა, აუცილებელია აღინიშნოს, რომ შეუძლებელია იმ გარემოებათა ამომწურავი სიის შემუშავება, რომლებსაც შესაძლოა მნიშვნელობა ჰქონდეს კონკრეტულ შემთხვევაში. შესაბამისად, ეფექტური კონტროლის საკითხის შეფასებისას, წინამდებარე დოკუმენტში განხილულისგან განსხვავებული კრიტერიუმებიც შესაძლოა მხედველობაში იქნას მიღებული, რაც დამოკიდებულია კონკრეტული საქმის გარემოებებზე.

54. როგორც განიმარტა Swissair/Sabena საქმეში, საქართველოს სახელმწიფო ან მისი მოქალაქეები ექსკლუზიურად უნდა ახორციელებდნენ ეფექტურ კონტროლს საწარმოს მართვაზე. აღნიშნული მოთხოვნა არ სრულდება მაშინ, როდესაც საქართველოს მოქალაქეები სარგებლობენ მხოლოდ ვეტოს უფლებით ხმის მიცემის პროცესში და მოკლებულნი არიან შესაძლებლობას პოზიტიური გავლენა მოახდინონ საწარმოს მართვაზე.

55. საქართველოს მოქალაქის მიერ საწარმოზე პოზიტიური ზეგავლენის მოხდენას შესაძლოა განაპირობებდეს არაერთი ფაქტორი, როგორცაა ინიციატივის უფლება ან მისთვის საწარმოსთან დაკავშირებული ინფორმაციის ადრეული ან პრივილეგირებული ხელმისაწვდომობა.

56. საწარმოთა შერწყმის შემთხვევაში, ეფექტური კონტროლი სახეზე არ არის მაშინ, როდესაც უცხო სახელმწიფოს მოქალაქე მოწილეს შენარჩუნებული აქვს საწარმოზე ერთპიროვნული კონტროლი. ამგვარ შემთხვევაში, საქართველოს მოქალაქე პარტნიორები ვერ ახორციელებენ საწარმოზე ეფექტურ კონტროლს.

2.2.4.1. შეფასების კრიტერიუმები

57. შეუძლებელია წინამდებარე დოკუმენტით განისაზღვროს საწარმოზე ეფექტური კონტროლის ყველა შესაძლო სქემა. თითოეული საქმის გარემოებები უნდა შეფასდეს დამოუკიდებლად, სამართლებრივი და ფაქტობრივი ასპექტების გათვალისწინებით.

58. აღნიშნულის გათვალისწინებით, წინამდებარე დოკუმენტში განხილულია შეფასების ზოგადი პრინციპები და ის საკითხები, რომელთა არსებობისას შესაძლოა გაჩნდეს კითხვები ეფექტური კონტროლის მიმართ, რაც მოითხოვს უფრო დეტალურ ანალიზს.

2.2.4.2. კორპორაციული მმართველობა

59. ეფექტური კონტროლის შეფასებისას პირველი ელემენტია კორპორაციული მმართველობის პროცესის შესწავლა. კერძოდ, როგორ მიიღება გადაწყვეტილებები საწარმოში, რა პროცესები და პროცედურებია ამ მხრივ გათვალისწინებული.

60. აღნიშნული კრიტერიუმის შეფასებისას მხედველობაში მიიღება როგორც სამართლებრივი, ისე ფაქტობრივი გარემოებები.

61. შეფასების პროცესში უნდა გამოვლინდეს თუ რომელი ორგანო იღებს გადაწყვეტილებებს საწარმოს მართვის პროცესში, ამ ორგანოს შემადგენლობა და კომპეტენცია, მისი დანიშვნის, არჩევის, ანაზღაურებისა და დათხოვნის მომწესრიგებელი ნორმები, რა ტიპის გადაწყვეტილებებს იღებს, გადაწყვეტილების მიღების პროცედურები, არსებობს თუ არა კვორუმის მოთხოვნა, ხმის მიცემის პროცედურა (უმრავლესობა, კონსენსუსი), აქვს თუ არა რომელიმე სხვა პირს ან ორგანოს განსაკუთრებული უფლებები (მაგ.: წინადადების ან პირთა წარდგენის, კონსულტაციის, მბოჭავი ან არამბოჭავი მოსაზრებების წარდგენის, რეკომენდაციის გაცემის, თანხმობის გაცემის).

62. განხილვის საგანი უნდა იყოს ყველა გადაწყვეტილება უნარიანი ორგანო, როგორცაა: პარტნიორთა კრება, აღმასრულებელი პირი (მაგ. დირექტორთა საბჭო, მმართველობითი საბჭო), მაკონტროლებელი ორგანოები (მაგ.: ზედამხედველი ორგანო), ძირითადი პერსონალი

(პერსონალი, რომელიც გადაწყვეტილებას იღებს ბიზნეს საქმიანობის მნიშვნელოვან საკითხებზე) და შუალედური ორგანოები, იმის მიუხედავად საკონსულტაციოა თუ არა.

63. აუცილებელია შეფასდეს, თუ როგორ არის/არაა წარმოდგენილი საქართველოს სახელმწიფო/მოქალაქე(ებ)ი გადაწყვეტილების მიმღებ ორგანოში და მათი უფლებები რამდენად იძლევა იმის შესაძლებლობას, რომ მათ მიიღონ სტრატეგიული მნიშვნელობის გადაწყვეტილებები, მხედველობაში მიიღება რა ამგვარი გადაწყვეტილებების მიღების პროცედურა. ამავე კონტექსტში უნდა იქნას შესწავლილი გადაწყვეტილების მისაღებად აუცილებელი კვორუმის შესახებ მოთხოვნა.

64. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს შემთხვევას, როდესაც უცხო ქვეყნის მოქალაქე მოწილე სარგებლობს ვეტოს უფლებით გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, რადგან უცხოელი პარტნიორის ვეტოს ფართო უფლებამოსილებამ საწარმოს მართვის მხრივ მნიშვნელოვან გადაწყვეტილებებზე შესაძლოა გავლენა მოახდინოს საქართველოს მოქალაქე პარტნიორის შესაძლებლობაზე ეფექტური კონტროლი განახორციელოს აღნიშნულ საწარმოზე. საკითხი უნდა შეფასდეს თითოეულ შემთხვევაში ინდივიდუალური გარემოებების გათვალისწინებით, საქართველოს მოქალაქისა და უცხოელი მოწილის უფლებების ანალიზის საფუძველზე.

65. ყველა შემთხვევაში, ვეტოს უფლება არ გულისხმობს უცხოელი პარტნიორის მიერ საწარმოზე ეფექტური კონტროლის განხორციელებას, არამედ უნდა შეფასდეს რა ტიპის გადაწყვეტილებებზე ვრცელდება ვეტოს უფლება: არის ეს ნაკლები მნიშვნელობის მქონე საკითხები თუ ძირითადად სტრატეგიული მნიშვნელობის გადაწყვეტილებები. ნებისმიერ შემთხვევაში, მოწილეთა უფლებების ანალიზის შედეგად უნდა დასტურდებოდეს, რომ საქართველოს სახელმწიფოს/მოქალაქე მოწილეებს გააჩნიათ შესაძლებლობა გადამწყვეტი გავლენა მოახდინონ საწარმოს სტრატეგიულ ბიზნეს გადაწყვეტილებებზე. საკითხი უნდა შეფასდეს თითოეულ შემთხვევაში ინდივიდუალური გარემოებების გათვალისწინებით.

66. უცხოელ პარტნიორს შესაძლოა გააჩნდეს ვეტოს უფლება ისე, რომ საქართველოს მოქალაქე პარტნიორი არ კარგავდეს საწარმოზე ეფექტურ კონტროლს.

67. ერთ-ერთი დასაშვები სცენარია, როდესაც ვეტოს უფლება აუცილებელი და პროპორციულია უცხოელი პარტნიორის მიერ განხორციელებული მინორიტარული ინვესტიციის დასაცავად. ამგვარი ვეტოს ტიპური მაგალითია როდესაც ის ვრცელდება საწარმოს საწესდებო დოკუმენტის ცვლილებაზე, კაპიტალის შემცირებასა და გაზრდაზე, იმგვარი ობლიგაციების გამოშვებაზე, რომელთა წილის სახით გარდაქმნა დასაშვებია, წილთან დაკავშირებული უფლებების შეცვლაზე, აქციების საჯარო შეთავაზებაზე, დივიდენდების განაწილებაზე, ბიზნეს საქმიანობის შეწყვეტაზე ან ბიზნესსაქმიანობის ტიპის არსებით ცვლილებაზე, საწარმოს შერწყმაზე, გაყოფასა და ლიკვიდაციაზე. აღნიშნული არ გულისხმობს, რომ ამ შემთხვევებში საქართველოს მოქალაქე პარტნიორები არ ახორციელებენ საწარმოზე ეფექტურ კონტროლს.

68. გაცილებით სიღრმისეულ ანალიზს საჭიროებს შემთხვევა, როდესაც უცხოელი პარტნიორის ვეტოს უფლება მიემართება ისეთ გადაწყვეტილებებს, რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ან ბლოკავს საწარმოს ბიზნესსაქმიანობას, როგორცაა: აქტივების შეძენა, ინვესტიციები, ფინანსური ინსტრუმენტების (მაგ.: სესხები, გარანტიები) ვადის გაგრძელება ან მათზე თანხმობა, კომერციული ხელშეკრულებების გაფორმება, ბიზნეს გარიგებების გაფორმება მესამე პირებთან, რომლებიც დაკავშირებულნი არიან საწარმოსთან ან ერთ-ერთ მოწილესთან.

69. მისაღები გადაწყვეტილების საგნის გათვალისწინებით, ამგვარი სიდრმისეული ანალიზი შესაძლოა განაპირობოს შემდეგი ელემენტების არსებობამ: ხმის მიცემის პროცედურა, კონსენსუსს დაქვემდებარებული გადაწყვეტილებები, უცხო სახელმწიფოს მოქალაქე მოწილის უფლება დააყენოს მნიშვნელოვან პოზიციაზე დასანიშნი პირის კანდიდატურა, მოთხოვნა, რომ მნიშვნელოვან გადაწყვეტილებებს საფუძვლად დაედოს უცხოელი მოწილის წინადადება ან რეკომენდაცია, დანაწესი, რომლის მიხედვითაც, ამგვარი მოწილების გადაწყვეტილებით, ხმის მიცემის პროცედურა არ შედგება („დაბლოკვის უფლება“).

70. საწარმოს პარტნიორთა კრების მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების განხილვისას, მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული კრების სტრუქტურა, კრებაზე მოწილეთა დასწრება და ხმის მიცემის პროცედურა. იმ შემთხვევაში, როდესაც უცხოელი პარტნიორი 50%-ზე ნაკლებ წილს ფლობს კაპიტალში, ხოლო წილების უმრავლესობა ფართოდ გადანაწილებულია სხვა მოწილეებს შორის, ისე რომ ეს უკანასკნელები მცირე მოცულობით ფლობენ წილებს, ხოლო უცხოელი პარტნიორი ყველაზე მსხვილი მოწილეა, არის მაღალი ალბათობა იმისა, რომ უცხოელი პარტნიორის გადაწყვეტილებები გავიდეს საბოლოო კენჭისყრაზე. შესაბამისად, თითოეულ შემთხვევაში უნდა შეფასდეს პარტნიორთა კრებაზე საქართველოს მოქალაქე მოწილეთა დასწრება და მათ მიერ ხმის მიცემის პროცედურა, რათა დადგინდეს ისინი ახორციელებენ თუ არა საწარმოს მართვაზე ფაქტობრივ კონტროლს.

71. ნებისმიერ შემთხვევაში, განსაკუთრებული ყურადღებით უნდა იქნეს შესწავლილი ეფექტური კონტროლის ელემენტი საწარმოში, სადაც უცხო სახელმწიფო ან მისი მოქალაქე(ებ)ი ფლობენ წილების 30%-ზე მეტს. მსგავს მიდგომას საჭიროებს შემთხვევა, როდესაც კაპიტალში წილები ფართოდ გადანაწილებულია ისე, რომ უმსხვილესი მოწილე უცხო სახელმწიფო ან მისი მოქალაქე(ებ)ია.

72. ყურადღება უნდა მიექცეს აგრეთვე ხელმძღვანელ პოზიციაზე დანიშნული პირების კავშირს უცხო სახელმწიფოს მოქალაქე მოწილებთან. თუმცა, ხელმძღვანელი პირების მოქალაქეობის საკითხი გავლენას არ ახდენს ეფექტური კონტროლის შეფასებაზე, ისეთ გლობალურ სექტორში, როგორც ავიაციაა. ყურადღების საგანია მხოლოდ ის, თუ რამდენად ახდენენ გავლენას საქართველოს სახელმწიფო/მოქალაქე მოწილები საწარმოში მნიშვნელოვანი გადაწყვეტილებების მიღებაზე, მათ შორის ხელმძღვანელი პირების დანიშვნა/განთავისუფლებაზე.

2.2.4.3. მოწილეთა უფლებები

73. ეფექტური კონტროლის შეფასებისას, საწარმოში მოწილეთა უფლებების განხილვა აუცილებელია, ვინაიდან შესაძლოა უცხოელ მოწილეთა ფართო უფლებამოსილებამ, მათ მიერ საწარმოზე ფაქტობრივი კონტროლი გამოიწვიოს იმ შემთხვევაში როდესაც ისინი გავლენას ახდენენ საქართველოს მოქალაქე მოწილებზე. ამგვარი გავლენა შესაძლოა გამოიხატოს უცხოელი მოწილის შესაძლებლობაზე, კორპორაციული მმართველობის შეთანხმებული ფორმიდან გამომდინარე, მოიპოვოს თანხმობა ისეთი გადაწყვეტილებების მიღებაზე, რომლებზეც, როგორც წესი, საქართველოს მოქალაქე მოწილებს უნდა გააჩნდეთ კონტროლი.

74. ქვემოთ განხილულია მოწილეთა ის უფლებები, რომლებიც საჭიროებს დეტალურ ანალიზს.

2.2.4.4. ვეტოს უფლება წილების გადაცემაზე

75. დეტალურად უნდა იქნეს შესწავლილი უცხოელი მოწილის უფლება ვეტო დაადოს საქართველოს მოქალაქე მოწილის მიერ საწარმოს წილის გადაცემას მესამე პირისათვის. დასაშვები პრაქტიკაა, როდესაც უცხოელი მოწილის მიერ საწარმოს კაპიტალში ინვესტირების შემდგომ გარკვეული პერიოდით წილის მესამე პირისთვის გადაცემა იკრძალება ან საჭიროებს დანარჩენ მოწილეთა თანხმობას. თუ კი აღნიშნული პერიოდი არ სცდება სექტორისთვის პრაქტიკაში აპრობირებულ ხანგრძლივობას, ამავე პერიოდში წილის გასხვისებაზე შეზღუდვის არსებობა აიხსნება ინვესტიციის სტაბილურობის დაცვის ინტერესით და იგი გავლენას ვერ მოახდენს საწარმოს ეფექტური კონტროლის ელემენტზე. თუმცა, ამ შემთხვევაშიც, განსაკუთრებული გარემოებების გამოკვეთისას, საჭიროა ეფექტური კონტროლის ანალიზი. ამგვარი შემთხვევის მაგალითია, როდესაც წილის გასხვისება თანხმობას საჭიროებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გადაცემას ახორციელებს საქართველოს მოქალაქე მოწილე, რაც პარტნიორთა შორის დისბალანსს ქმნის და საქართველოს მოქალაქე მოწილეს მკვეთრად დამოკიდებულს ხდის უცხოელ მოწილეზე.

2.2.4.5. უპირატესი შესყიდვის უფლება

76. უპირატესი შესყიდვის უფლება გულისხმობს მოწილის უფლებას, პირველმა განაცხადოს თანხმობა საწარმოში გასაყიდად გამოტანილი წილის შესყიდვაზე. უპირატესი შესყიდვის უფლება წარმოადგენს მიღებულ ბიზნეს პრაქტიკას და თუ იგი არ სცდება მოწილის ინვესტიციის დაცვის ინტერესს, იგი, როგორც წესი, არ წარმოშობს კითხვებს ეფექტური კონტროლის თვალსაზრისით. თუმცა, უპირატესი შესყიდვის უფლებას, თავისი შინაარსით, შესაძლოა გააჩნდეს წილის გასხვისებაზე ვეტოს უფლების დატვირთვაც. ამგვარ შემთხვევას ადგილი აქვს მაშინ, როდესაც უცხოელი მოწილე სარგებლობს უფლებით, განსაზღვროს გასაყიდად გამოტანილი წილის ღირებულება.

2.2.4.6. უცხოელი მოწილის უფლება გაასხვისოს საკუთარი წილი

77. იმისთვის, რათა დაიცვან საკუთარი ინვესტიციის ღირებულება და შეინარჩუნონ საკუთარი გავლენა საწარმოს აქტივების გაუფასურებისას, მინორიტარი მოწილეები ხშირად სარგებლობენ ე.წ. „გაყიდვის ოფციით“ (put option). ამგვარი ოფციის ფარგლებში, მინორიტარი მოწილე უფლებამოსილია საწარმოს (ავიაკომპანიას) უკან მიჰყიდოს წილები ან მიჰყიდოს ისინი სხვა მოწილე(ებ)ს კონკრეტული შემთხვევის დადგომისას და კონკრეტულ ფასად. ამგვარი დანაწესის არსებობისას, უპირატესი შესყიდვის უფლება დეტალურად უნდა იქნეს შესწავლილი ეფექტური კონტროლის ანალიზისას.

78. როდესაც ამგვარი უფლებით სარგებლობს უცხოელი მოწილე, აღნიშნულმა შესაძლოა გავლენა იქონიოს საქართველოს მოქალაქე მოწილის მიერ საწარმოს ეფექტურ კონტროლზე, ვინაიდან უცხოელი მოწილის გასვლამ საწარმოდან, ამ პირობებით, შესაძლოა ფინანსურად და კომერციული თვალსაზრისით დააზარალოს საწარმო. შედეგად შესაძლოა შეიქმნას სიტუაცია, რომელშიც უცხოელმა მოწილემ უფლებრივი უპირატესობა მოიპოვოს და საქართველოს მოქალაქე მოწილეს აღარ შეეძლოს საწარმოზე ეფექტური კონტროლის განხორციელება.

79. „ფუტ“ ოფციონის გავლენა საწარმოს ეფექტურ კონტროლზე უნდა დადგინდეს მისი პირობების დეტალური ანალიზის შედეგად. „გაყიდვის ოფციის“ ძალზე ფართო უფლებამოსილებამ შესაძლოა უცხოელ მოწილეს საშუალება მისცეს იგი გამოიყენოს არაერთ

შემთხვევაში, რამაც შესაძლოა მას მოაპოვებინოს უპირატესობა ისეთი საკითხების გადაწყვეტისას, რომელზეც მას როგორც წესი არც გადაწყვეტილების მიღების და არც ვეტოს პრეროგატივა არ უნდა გააჩნდეს. „გაყიდვის ოფცია“ უნდა გამოიყენებოდეს უშუალოდ უცხოელი მოწილის ინტერესის დასაცავად საწარმოს აქტივების გაუფასურებისას და იგი უნდა იყოს ამ მიზნის მისაღწევად აუცილებელი და პროპორციული ზომა. სხვა შემთხვევაში, ამგვარი უფლების დეტალური ანალიზია საჭირო.

2.2.4.7. დამატებითი წილების შესყიდვის უფლება

80. „ფუთ“ ოფციონი ან გარდაქმნის ოფციონი (conversion option) უცხოელ მოწილეს ანიჭებს შესაძლებლობას, შეისყიდოს საწარმოს დამატებითი წილები ან ვალდებულება გარდაქმნას წილად. დეტალურად უნდა იქნეს შესწავლილი ნებისმიერი დამატებითი უფლება, მათ შორის ხმის მიცემის უფლება, რომელსაც უცხოელი მოწილე მიიღებს ამგვარი ოფციონის შედეგად, ვინაიდან აღნიშნულმა შესაძლოა გავლენა იქონიოს საწარმოს მიმართ ეფექტური კონტროლის განხორციელებაზე.

2.2.4.8. ინვესტირების წინაპირობები

81. იმ შემთხვევაში, როდესაც უცხოელი მოწილე საწარმოში ინვესტირებას ახორციელებს გარკვეული პირობებით, მათი დეტალური ანალიზი აუცილებელია საწარმოზე ეფექტური კონტროლის განხორციელების კონტექსტში. დაწესებული პირობები გავლენას არ ახდენს საწარმოს მიმართ ეფექტურ კონტროლზე თუ კი აღნიშნული პირობები ემსახურება უცხოელი მოწილის ინვესტიციის დაცვის ინტერესს და ამ ინტერესის დასაცავად აუცილებელი და პროპორციული ზომაა.

82. ინვესტირების ისეთი პირობები, რომლებიც საჭიროებს მარეგულირებლის თანხმობას ან ექცევა საჯარო პოლიტიკის სფეროში, როგორც წესი, გავლენას არ ახდენს საწარმოს ეფექტურ მართვაზე.

83. საწარმოს ეფექტური კონტროლის საკითხზე გავლენას არ ახდენს მოწილის მიერ ინვესტირებამდე ისეთი პირობების დაწესება, რომლებიც ეხება საწარმოს ფინანსური მდგომარეობის ანალიზს, როგორცაა: წლიური ანგარიშების აუდიტი, გადახდისუნარიანობა, ვალების რესტრუქტურისა ან ინვესტირების პროცესის დასრულებამდე მნიშვნელოვან საკითხებზე კონსულტაციის მიღება, ვინაიდან აღნიშნული საკითხები ეხება საწარმოში არსებულ ფინანსურ მდგომარეობას ინვესტირებამდე და შესაბამისად, უცხოელი მოწილის ინვესტიციის ღირებულებას.

84. ინვესტირებასთან დაკავშირებული ისეთი პირობები, რომლებიც ეხება საწარმოს ბიზნეს გეგმას, მნიშვნელოვან პოზიციებზე პირთა დანიშვნას ან თანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულების გაფორმებას ნაწილობრივ შესაძლოა სამართლებრივად ან ფაქტობრივად ზღუდავდეს საწარმოს მმართველი ორგანოს უფლებამოსილებებს. საჭიროა ინვესტიციის დაწესებული პირობების ფართო ანალიზი საწარმოს ეფექტური კონტროლის კონტექსტში. არსებობს შემთხვევები, როდესაც უცხოელი მოწილის მიერ ინვესტიციის განხორციელების პირობაა მის მიერ მნიშვნელოვან სტრატეგიულ საკითხებზე გადაწყვეტილების მიღება იმგვარად, რომ საქართველოს მოქალაქე მოწილეების მიერ საწარმოს მმართველ ორგანოში გადაწყვეტილებების მიღება პრაქტიკულად ვერ განხორციელდეს. ანალიზისას აუცილებელია,

შეფასდეს ზუსტად რა საშუალებებითა და პროცედურების მეშვეობით ახორციელებს საქართველოს მოქალაქე მოწილე საწარმოზე ეფექტურ კონტროლს.

2.2.4.9. ფინანსური კავშირი საწარმოსა და უცხოელ პარტნიორს შორის

85. უცხოელი მოწილის მიერ საწარმოში განხორციელებული ინვესტიციით საქართველოს მოქალაქე მოწილეები კარგავენ თუ არა საწარმოზე ეფექტურ კონტროლს უნდა დადგინდეს ამგვარი ინვესტირებით წარმოქმნილი ფინანსური დამოკიდებულების ფაქტორით. უცხოელი მოწილის მიერ საწარმოზე ეფექტური კონტროლის განხორციელების შესაძლებლობა იკვეთება იმ შემთხვევაში, როდესაც საწარმოს ფუნქციონირება სრულად ან მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებული ხდება აღნიშნული პირის მიერ უშუალოდ განხორციელებულ ან მოზიდულ ინვესტიციაზე, და როდესაც საქართველოს მოქალაქე მოწილეები, მიუხედავად იმისა, რომ იურიდიულად რჩებათ უფლება უარყონ უცხოელი პარტნიორის სტრატეგიული ინიციატივები, ფინანსური დამოკიდებულების გამო ვერ სარგებლობენ ამ უფლებებით.

86. შეფასებისას, შესწავლილ უნდა იქნას, უცხოელი პარტნიორის მიერ საწარმოში განხორციელებული ან მოზიდული ინვესტიცია პროპორციულია თუ არა მის წილთან კაპიტალში. თუ პროპორცია დაცულია, ეფექტური კონტროლის საკითხი დღის წესრიგიდან იხსნება, ვინაიდან წილის პროპორციული ინვესტიცია უცხოელ მოწილეს არ ანიჭებს ეფექტური მმართველობისთვის საჭირო გავლენის მოხდენის შესაძლებლობას, ანუ უცხოელ მოწილეს არ შეუძლია იმაზე მეტი გავლენა მოახდინოს საწარმოს მართვაზე, ვიდრე ამას მისი წილიდან გამომდინარე უფლებები ითვალისწინებს.

87. მაგალითისთვის განვიხილოთ საწარმო, რომლის საწესდებო კაპიტალი შეადგენს 100 მილიონ ევროს, საიდანაც საქართველოს მოქალაქე მოწილეები ფლობენ 60 მილიონი ევროს ღირებულების, ხოლო უცხოელი მოწილეები- 40 მილიონი ევროს შესაბამის წილებს. იმ შემთხვევაში, როცა საქართველოს მოქალაქე მოწილეები საწარმოს მიმართ გასცემენ გრძელვადიან სესხს საბაზრო პირობების გათვალისწინებით, რომლის ღირებულება შეადგენს 6 მილიონ ევროს (თანხა შეესაბამება მათი წილის 10%-ს), იმისათვის, რათა დაცულ იქნეს საწარმოში მოწილეებთან ფინანსური კავშირების კუთხით ბალანსი, უცხოელ მოწილეებს შეუძლიათ საწარმოს ფინანსირება მაქსიმუმ მხოლოდ 4 მილიონი ევროთი (კაპიტალში მათი წილის 10%-ის შესაბამისი ოდენობა).

88. აგრეთვე, მნიშვნელოვანია უცხოელი პარტნიორის მიერ მოზიდული ან განხორციელებული ინვესტიციის შედარება სხვა მოწილეების და გარე ფინანსირების წყაროებიდან მოზიდულ ინვესტიციებთან. მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული ფინანსირების ყველა ფორმა, როგორცაა: კაპიტალის ზრდა, სესხები, გარანტიები, ობლიგაციები, ვალის პატიება, თავდებობა (ბანკის მიერ საწარმოსთვის სესხის გაცემის სანაცვლოდ) და გრანტები. უნდა შეფასდეს უცხოელი მოწილის მიერ ინვესტირების განხორციელების შემდგომი ფინანსური კონტრიბუციები, აგრეთვე მოქმედი მოწილეებისა და ფინანსირების გარე წყაროებიდან მოზიდული ფინანსური შენატანები წილის გასხვისების მოსამზადებელ ეტაპზე (იგულისხმება წილის გასხვისება, რომლის შედეგადაც უცხოელი მოწილე შემოდის კაპიტალში).

89. თუ უცხოელი მოწილე კაპიტალში საკუთარი წილის პროპორციულზე გაცილებით დიდ ფინანსურ კონტრიბუციას ახორციელებს, აღნიშნული საჭიროებს დეტალურ ანალიზს.

2.2.4.10. კომერციული თანამშრომლობა

90. კომერციული თანამშრომლობა შესაძლოა აღნიშნავდეს ორ საწარმოს (ავიაკომპანიებს) შორის თანამშრომლობას კოდ-ზიარის (code sharing) ხელშეკრულებით ან ერთობლივი მეწარმეობის ფორმით (joint venture) ან საწარმოსა და მის უცხოელ მოწილეს შორის პროდუქციით და მომსახურებით ვაჭრობას.

91. საწარმოსა და მის უცხოელ მოწილეს შორის ამგვარი თანამშრომლობის ხარისხზეა დამოკიდებული ამ უკანასკნელის გავლენა საწარმოს ეფექტურ კონტროლზე. შესაბამისად, იქ სადაც მსგავსი თანამშრომლობა იკვეთება, უნდა შეფასდეს, ხდება თუ არა საქართველოს მოქალაქე მოწილე იძულებული მხარი დაუჭიროს უცხოელი მოწილის გადაწყვეტილებებს სტრატეგიული მნიშვნელობის საკითხებზე.

92. არსებობს თანამშრომლობის თაობაზე შეთანხმებები, რომელთა ფარგლებშიც წინასწარ განისაზღვრება ორი საწარმოს მიერ ერთობლივად გადაწყვეტილების მიღების პროცედურა. ასეთი თანამშრომლობის ფორმაა ერთობლივი სამეწარმეო საქმიანობა (joint venture).

93. ზემოთ აღწერილი კრიტერიუმებით უნდა შეფასდეს შემთხვევა, როდესაც მსგავსი თანამშრომლობა წარმოადგენს უცხოელი მოწილის მიერ საწარმოში განსახორციელებელი ინვესტიციის წინაპირობას.

94. იგივე ვრცელდება შემთხვევაზე, როდესაც კომერციული თანამშრომლობის შესახებ შეთანხმების დარღვევა ან მისი შეწყვეტა გამოიწვევს უცხოელი მოწილის გასვლას კაპიტალიდან.

2.2.4.11. ეფექტური კონტროლის მონიტორინგი

95. N98 ბრძანება ითვალისწინებს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის გამცემი ორგანოს მიერ საწარმოს ეფექტური კონტროლის მოთხოვნასთან შესაბამისობის მუდმივი მონიტორინგის ვალდებულებას. აღნიშნულ მოთხოვნასთან ერთად, მოწმობის გამცემმა ორგანომ შესაძლოა საჭიროდ მიიჩნიოს საწარმოში მოწილეთა უფლებრივი მდგომარეობის უფრო ხშირი მონიტორინგი, მაგ. შეაფასოს მდგომარეობა ყოველ ერთ ან სამ თვეში ერთხელ ან უფრო მოკლე ინტერვალებით. აღნიშნული სიხშირე დამოკიდებულია საწარმოში უცხოელი მოწილის წილის ოდენობაზე.

96. საწარმოებმა, რომელთა წილები იყიდება საფონდო ბირჟებზე ან რომლებსაც ფლობს საინვესტიციო ინსტიტუტები, უნდა უზრუნველყონ მოწმობის გამცემი ორგანოს სრული ინფორმირება, რათა ეს უკანასკნელი დარწმუნდეს, რომ ეფექტური კონტროლის მხრივ საწარმო აკმაყოფილებს N98 ბრძანების მოთხოვნებს. ამ მიზნით, საწარმომ შესაძლოა აწარმოოს გაყიდული და შესყიდული წილების აღრიცხვა. აგრეთვე, საწარმოს სადამფუძნებლო დოკუმენტი შესაძლოა ითვალისწინებდეს დირექტორთა უფლებას აკონტროლონ მოწილეთა მოქალაქეობის საკითხი, აგრეთვე მოთხოვნას, რომ მაჟორიტარმა მოწილეებმა წარმოადგინონ მოქალაქეობის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

97. უცხოელი მოწილე ვალდებულია მოწმობის გამცემ ორგანოს წარუდგინოს ყველა საჭირო ინფორმაცია, რომელსაც ეს უკანასკნელი მოითხოვს საწარმოს მიერ უპირატესი საკუთრებისა და ეფექტური კონტროლის მოთხოვნასთან შესაბამისობის დასადგენად.

98. მოწმობის გამცემმა ორგანომ, შეფასებისას უნდა უზრუნველყოს საწარმოსგან მიღებული კომერციული ინფორმაციის საიდუმლოობა, ასეთის არსებობისას.

99. ეფექტური კონტროლის საკითხის განხილვისას, დამატებით მხედველობაში მიიღება ქვემოთ მოცემული ელემენტები.

100. საწარმოს მონიტორინგისას, მოწმობის გამცემი ორგანო შესაძლოა დარწმუნდეს, რომ საწარმოს მართვაში გამოვლენილი ცალკეული ელემენტი არ ქმნის უცხოელი მოწილის მიერ საწარმოზე ეფექტური კონტროლის განხორციელების საფუძველს, თუმცა პროცესების სამომავლო განვითარებამ შესაძლოა გამოიწვიოს საქართველოს მოქალაქე მოწილეების ჩამოშორება საწარმოს ეფექტური მართვიდან. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საწარმოს მართვის კონკრეტული ელემენტის განვითარება უნდა გახდეს მოწმობის გამცემი ორგანოს მუდმივი დაკვირვების საგანი, რათა მაქსიმალურად მოკლე დროში მოხდეს საქართველოს მოქალაქე მოწილეების მიერ საწარმოზე ეფექტური კონტროლის დაკარგვის ფაქტის აღმოჩენა.

101. ზემოაღნიშნულ შემთხვევაში, მოწმობის გამცემმა ორგანომ უნდა შეატყობინოს საწარმოს ეფექტური კონტროლის მხრივ არსებულის ეჭვის თაობაზე.

102. იმ შემთხვევაში, როდესაც საწარმო გადაწყვეტს კორპორატიული მმართველობის კუთხით ან სხვა რელევანტური ცვლილების განხორციელებას, შესაძლოა საჭირო გახდეს მოწმობის გამცემი ორგანოს შეტყობინება.

2.3. მოთხოვნები საწარმოს ბიზნეს გეგმის მიმართ

103. ავიაკომპანიის დაარსება რთული პროცესია. მომგებიანი ავიაკომპანიის მართვა- კიდევ უფრო რთული. სტარტაპ ავიაკომპანიებიდან დაწყებული ინდუსტრიის ლიდერებით დამთავრებული, პროცესი მუდმივ სწავლასა და ადაპტაციას გულისხმობს.

104. ცოტაოდენ ბიზნესს თუ აქვს იმდენი გამოწვევა, რამდენიც ავიაკომპანიებს. ავიაგადამზიდველი კაპიტალტევადი საწარმოა, ბაზარზე კონკურენცია კი საკმაოდ მაღალი. ავიაკომპანიები მკვეთრად არიან დამოკიდებული წიაღისეულ საწვავზე და ხშირად საწვავის ფასების ცვალებადობა განსაზღვრავს მათ მომგებიანობას ბაზარზე.

105. აუცილებელია, სტარტაპ ავიაკომპანიის დაფუძნებამდე და განსაკუთრებით ოპერირების დაწყებამდე, მმართველ გუნდს შესწავლილი ჰქონდეს კომერციული საავიაციო ბაზარი, განხორციელებული ჰქონდეს საჰაერო მიმოსვლის ზრდის/კლების უახლესი ტენდენციების (რეგიონალურ ფაქტორებთან ერთად) კვლევა და შერჩეული ჰქონდეს სათანადო საჰაერო ხომალდის ტიპები. აღნიშნული ინფორმაციის ანალიზსა და საჰაერო გადაყვანა გადაზიდვის ბაზრის განვითარების საფუძვლიან პროგნოზს უნდა ეფუძნებოდეს საწარმოს მიერ შემუშავებული ბიზნეს გეგმა.

106. სტარტაპ ავიაკომპანიის ბიზნეს გეგმის მთავარი კომპონენტები:

1. **ბიზნესის ზოგადი აღწერილობა:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში უნდა იყოს გადმოცემული ავიაკომპანიის მთავარი კონცეფცია და იგი უნდა მოიცავდეს შემდეგ კომპონენტებს:

- ავიაკომპანიის მთავარი კონცეფციის აღწერა (კომპანიის მისია, ხედვა, შემოსავლების და ხარჯების სტრუქტურა, მომსახურების სახეები, საჰაერო ხომალდების ტიპები, სამიზნე ბაზრები);
- სამიზნე მომხმარებლები და კომპანიის განვითარების შესაძლებლობები;
- კონკურენტული უპირატესობები ბაზარზე არსებულ ავიაკომპანიებთან შედარებით;
- ბაზრის სავარაუდო წილის მოლოდინები და კონკურენტული უპირატესობის მოპოვების სტრატეგია;
- მმართველი გუნდი და მისი გამოცდილება ავიაკომპანიის მართვის კუთხით;
- ფინანსური მაჩვენებლები: დაგეგმილი მოგების მარჟა და ა.შ.
- კაპიტალიზაციის გეგმა და ამონაგები ინვესტიციიდან.

2. **ინდუსტრია და სამიზნე ბაზარი:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში უნდა აისახოს ინდუსტრიის სათანადო კვლევა, რომელიც აჩვენებს, რომ საწარმოს მმართველ გუნდს სათანადოდ ესმის საავიაციო ინდუსტრიის სპეციფიკა და იმ ბაზრის თავისებურებები, რომელზეც დაგეგმილია ოპერირება. აუცილებელია, მოყვანილ იქნეს დამატებითი დამხმარე დოკუმენტაცია (მასალები) და სათანადო სტატისტიკური ინფორმაცია, რათა არჩეული ბაზრის მიმზიდველობა საკმარისად იქნეს დასაბუთებული. ამ მიზნით, გამოყენებული უნდა იქნეს უახლესი მონაცემები, რომლებიც გაამყარებენ ბიზნეს გეგმაში მოცემულ არგუმენტაციას. ბიზნეს გეგმის ეს ნაწილი უნდა შედგებოდეს შემდეგი კომპონენტებისგან:

- ინდუსტრიის მიმოხილვა;
- სამიზნე ბაზრის ანალიზი:
 - ქვეყნის ეკონომიკის მიმოხილვა (მშპ);
 - დემოგრაფია/მოსახლეობა;
 - შემოსავლების სტატისტიკა;
 - ზრდის მაჩვენებელი;
 - საჰაერო ტრანსპორტის ბაზრის მოცულობა და ტენდენციები;
 - საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების მოლოდინები;
 - მგზავრის/ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვის მიმართ ბაზარზე არსებული მოთხოვნა, გამგზავრების და დანიშნულების (O&D) პუნქტების მიხედვით.

3. **კონკურენტული ანალიზი:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში უნდა აისახოს ბაზარზე უკვე მოქმედი კონკურენტების ანალიზი, მათი ძლიერი და სუსტი მხარეები, რას სთავაზობენ ისინი ბაზარს და როგორ (რა მეთოდებით) აპირებს სტარტაპ ავიაკომპანია მათთვის კონკურენციის გაწევას. ბიზნეს გეგმის ეს ნაწილი უნდა მოიცავდეს ბაზარზე არსებული მთავარი კონკურენტების საქმიანობის ანალიზს, შემდეგი ელემენტების გათვალისწინებით:

- სამიზნე ბაზარზე მოქმედი ავიაკომპანიების მიმოხილვა;
- კონკურენტების ბაზრის წილი მარშრუტების მიხედვით;
- კონკურენტების მიერ შეთავაზებული მომსახურების ანალიზი (მომსახურება, საჰაერო ხომალდების ასაკი, ტიპები და ა.შ.);
- მოქმედი კონკურენტების ფრენის სიხშირეები და განრიგი;
- ფასის შედარება მომსახურების კლასისა და მარშრუტის მიხედვით;
- ბაზარზე შესვლის ბარიერები (სლოტები, საჰაერო მიმოსვლის ორმხრივი შეთანხმებები და ა.შ.).

4. **განვითარების შესაძლებლობები:** სამიზნე ბაზრისა და კონკურენტების შეფასების შემდეგ, ბიზნეს გეგმის ეს ნაწილი უნდა შეიცავდეს საწარმოს ხედვას ბაზარზე მორგების თვალსაზრისით. როგორია თქვენი კომპანიის და სამიზნე ბაზრის განვითარების პერსპექტივა? აპირებთ ისეთი განსაკუთრებული მახასიათებლები შეიტანოთ არსებულ ბაზარზე, რომლებიც აქამდე არ ყოფილა შეთავაზებული? კონკრეტულად რომელ ბაზარზე აპირებთ შესვლას და რატომ? გთხოვთ დამატებითი დეტალები წარმოადგინოთ შემდეგ საკითხებზე:

- თქვენი დაგეგმილი ბაზრის წილი ბაზრის/მარშრუტების მიხედვით;
- ბილეთის (მომსახურების) საფასური კლასების/მარშრუტების მიხედვით;
- დატვირთვის კოეფიციენტები მომსახურების სახეების/მარშრუტების მიხედვით;
- მოსალოდნელი საოპერაციო შემოსავლები, ხარჯები და მოგების განაკვეთები;
- მოგების (შემოსავლების) ზრდის პოტენციალი და სტაბილურობა;
- მომგებიანობის ანალიზი სხვადასხვა სცენარის გათვალისწინებით.

5. **შეთავაზებული მომსახურება (მომსახურების სახეები):** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილს გააჩნია განსაკუთრებული მნიშვნელობა, ვინაიდან ის აღწერს მმართველი გუნდის ხედვას საწარმოს საქმიანობის მიმართ (აღსანიშნავია, რომ შეთავაზებული მომსახურებიდან გამომდინარე იცვლება საწარმოს ხარჯების სტრუქტურა). ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში წარმოდგენილი უნდა იყოს დეტალური ინფორმაცია თუ რა ტიპის ავიაკომპანიის დაფუძნება იგეგმება და რა ტიპის მომსახურება უნდა შესთავაზოს მან მომხმარებლებს. აუცილებელია დეტალური ინფორმაციის წარმოდგენა შემდეგ საკითხებზე:

- ზოგადი კონცეფცია;
- მისია/ხედვა;
- ოპერირების არეალი (შიდა, რეგიონული, საერთაშორისო);
- რომელ ბაზრებზე იგეგმება შესვლა;
- მთავარი ოფისი/საოპერაციო ბაზა(ები)

- სამიზნე მომხმარებლის სეგმენტი;
- მარშრუტის სტრუქტურა (ადგილობრივი, ჰაბი, წერტილიდან წერტილამდე);
- განრიგი;
- სინშირე;
- შეთავაზებული პროდუქტი/მომსახურება:
 - სავარძლებს შორის მანძილი (seat pitch);
 - სავარძლების განლაგება;
 - ჩასხდომის პროცესი;
 - მომსახურების კლასი (ეკონომ, ბიზნეს, პირველი);
 - კვება (შეზღუდული, ბორტზე გაყიდვა, მხოლოდ სასმელი და ა.შ.);
 - საჰაერო ხომალდის ინტერიერი (ტყავის სალონი, განათება, სკამების განლაგება და ა.შ.);
 - Duty-free/ბორტზე ვაჭრობა;
 - ფრენის დროს გასართობი პროგრამა (ინტერნეტი, თამაშები, ფილმები);
 - ონლაინ რეგისტრაცია/დახლთან რეგისტრაცია;
 - აეროპორტის ლაუნჯი;
 - მომხმარებლის ერთგულების პროგრამა;
 - დამატებითი აღჭურვილობა (ბალიშები, პლედეები, ყურსასმენები და ა.შ.).
- საჰაერო ხომალდების შერჩევა:
 - მაქსიმალური ტევადობა (სამგზავრო/სატვირთო) რომ დააკმაყოფილოს მოთხოვნა;
 - საფრენი მანძილი;
 - რენტაბელობის ანალიზი;
 - ტექნიკური მომსახურების ხარჯები;
 - საწვავის მოხმარების ეფექტურობა;
 - სანდობა;
 - საჰაერო ხომალდის ძრავი;
 - საკუთრება/იჯარა/ლიზინგი;
 - ასაკი (ახალი/მეორადი);

- დაზღვევა;
 - ხმაური/გამონაბოლქვი.
 - ალიანსი ან პარტნიორობა სხვა ავიაკომპანიებთან, კოდ-ზიარი;
 - ბაზარზე შესვლა და ზრდის სტრატეგია;
 - მდგრადი კონკურენტული უპირატესობა.
6. **მარკეტინგი და მიწოდების გეგმა:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში წარმოდგენილი უნდა იყოს კომპანიის მარკეტინგული და ფასწარმოქმნის სტრატეგია, გაყიდვების და მიწოდების გეგმა, წამახალისებელი და სარეკლამო კამპანიები, რომლებიც შეიძლება მოიცავდეს შემდეგ საკითხებს:
- მარკეტინგის სტრატეგია;
 - 4Ps სტრატეგია:
 - პროდუქტი (შეთავაზებული მომსახურების სახეები) – (განიხილეთ აქ თუ წინა სექციაში არ გაქვთ სრულყოფილად წარმოდგენილი);
 - ფასი/ფასწარმოქმნა (ტარიფები):
 - ✓ ტარიფის სტრუქტურა;
 - ✓ შემოსავლების მართვა;
 - ✓ ფასწარმოქმნა/შემოსავლიანობა;
 - ადგილი (გაყიდვები და მომსახურების მიწოდება):
 - ✓ ინტერნეტი (პირდაპირი);
 - ✓ ინტერნეტი (საბითუმო/მესამე პირის მეშვეობით);
 - ✓ ქოლ ცენტრი;
 - ✓ ბილეთების გაყიდვების ოფისი;
 - ✓ აეროპორტის გაყიდვების ოფისი;
 - ✓ გლობალური დისტრიბუციის სისტემა (GDS);
 - ✓ ტურისტული სააგენტოები;
 - ✓ კორპორატიული გაყიდვები;
 - ✓ გადახდის მეთოდები;
 - წამახალისებელი და სარეკლამო კამპანია (რეკლამა).
7. **საოპერაციო გეგმა:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში წარმოდგენილ უნდა იქნეს კომპანიის ორგანიზაციული სტრუქტურა და ადამიანური რესურსის მართვის გეგმა, შესაბამისი დეპარტამენტებისა და მათი უფლება-მოვალეობების აღწერით (რა შესაძლებლობები

იქნება სხვადასხვა დეპარტამენტს, როგორ გეგმავს კომპანია ახალი თანამშრომლების აყვანას და მათ უზრუნველყოფას შესაბამისი სასწავლო კურსებით, როგორი იქნება თანამშრომელთა რიცხოვნობა დეპარტამენტების მიხედვით მომდევნო 3 წლის განმავლობაში, აპირებს თუ არა კომპანია კადრების აუტოსორსინგს):

- დასაქმებული პირები:
 - ხელფასი;
 - ბონუსი/პრემია;
 - შიდა/გარე წყაროები (აყვანა);
 - გაერთიანებები (ხელშეკრულებები);
- ადმინისტრაცია:
 - განაწილება;
 - აეროპორტის ოპერაციები;
 - მომხმარებელთა მომსახურება;
 - ტექ-მომსახურება;
- მიწისზედა ოპერირება;
- ფრენების უზრუნველყოფა (dispatch);
- საფრენოსნო ოპერაციები;
- სწავლება;
- საწვავის შეძენა/რისკების დაზღვევა/პოლიტიკის შემუშავება;
- ტექნოლოგიები (IT);
- ტვირთი/ფოსტა;
- ობიექტები/აღჭურვილობა.

8. **მმართველი გუნდი:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში კომპანიამ უნდა დაასაბუთოს, რომ ჰყავს ძლიერი და კარგად ორგანიზებული მმართველი გუნდი შესაბამისი კვალიფიკაციითა და გამოცდილებით. ბიზნეს გეგმის ეს ნაწილი უნდა მოიცავდეს შემდეგ საკითხებს:

- ორგანიზაციული სტრუქტურა;
- მოკლე ბიოგრაფია/რეზიუმე შემდეგი 5 მიმართულების მმართველისათვის:
 - აეროპორტის ოპერაციები;
 - საფრენოსნო ოპერაციები;
 - ტექნიკური მომსახურების ოპერაციები;

- ფინანსები;
- მარკეტინგი და მიწოდება;
- სხვა ტოპ მენეჯერები (ვიცე პრეზიდენტები და ა.შ.);
- დამოუკიდებელი დირექტორთა საბჭო;
- პროფესიონალი მრჩევლები/კონსულტანტები.

9. **რისკები და მათი დაზღვევის გეგმა:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში წარმოდგენილი უნდა იქნეს საწარმოსთან დაკავშირებული ყველა რისკი და მათი დაზღვევის მექანიზმები. უნდა იქნეს გაანალიზებული ყველა შესაძლო რისკი იმგვარად, რომ დაინტერესებული პირი დარწმუნდეს, რომ კომპანიას კარგად აქვს ისინი შეფასებული და გააჩნია ამ რისკების მართვის გეგმა. გარკვეული სახის რისკები მოცემულია ქვემოთ, მაგრამ შესაძლებელია არსებობდეს სხვა სახის რისკებიც, რომლებიც უშუალოდ კონკრეტულ საწარმოს ეხება:

- ბიზნეს მოდელის რისკი;
- ბაზარზე შესვლის რისკი;
- საწვავის ფასები;
- უსაფრთხოება;
- ამინდი;
- გეოპოლიტიკური მდგომარეობა;
- ეკონომიკა;
- რეგულაციები;
- ტერორიზმი;
- ინფრასტრუქტურა;
- თავისუფალი სლოტების და „გეითების“ არსებობა.

10. **ფინანსური და საოპერაციო გეგმა (3 წელი):** ბიზნეს გეგმის ეს ნაწილი გულისხმობს 3 წლის ფინანსურ გეგმას (დაგეგმილ ფინანსურ უწყისებს), რომელიც მოიცავს ყველა დასაბუთებულ ვარაუდს. ფინანსური გეგმა და მასში გამოყენებული დაშვებები და ვარაუდები უნდა იყოს გონივრული. უნდა იყოს წარმოდგენილი სხვადასხვა სცენარის ანალიზი, რომელშიც მოვლენათა ყველა შესაძლო განვითარება იქნება გათვალისწინებული (კარგი, საწყისი, ცუდი სცენარი). ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილმა უნდა მოიცვას:

- ნავარაუდები გარემოებები:
 - დაგეგმილი საჰაერო ხომალდების ფლოტი წლების მიხედვით;
 - ავიაკომპანიის საოპერაციო სტატისტიკა წლების მიხედვით;

✓ ASKs, RPKs, დატვირთვის კოეფიციენტები, შემოსავალი მგზავრზე/ტვირთზე, ფრენა-საათების რაოდენობა და ა.შ.;

○ სხვა ვარაუდები საწვავის ფასთან და მოხმარებასთან დაკავშირებით, ინფლაციასთან და გაცვლით კურსთან დაკავშირებით და ა.შ.;

- დაგეგმილი მოგება-ზარალის უწყისი;
- დაგეგმილი საბალანსო უწყისი;
- დაგეგმილი ფულადი სახსრების მოძრაობის უწყისი;
- ფინანსური ინდიკატორები (ratios);
- სხვადასხვა მოსალოდნელი სცენარის ანალიზი.

11. **გეგმის განხორციელების განრიგი:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში უნდა განისაზღვროს ავიაკომპანიის განვითარების ეტაპები და ფაზები, რომელიც დროში იქნება გაწერილი:

- საბაზისო განვითარების ფაზა:
 - ბიზნეს გეგმის დახვეწა;
 - ფინანსური მოდელის დახვეწა;
 - მმართველი გუნდის ჩამოყალიბება;
 - საჰაერო ხომალდების შერჩევა;
 - ინვესტიორების დაინტერესება.
- დაწყების ფაზა - ზოგადად 12-18 თვე:
 - ფინანსების მოძიება;
 - სერტიფიცირება;
 - საჰაერო ხომალდების მოძიება;
 - სერტიფიცირება;
 - თანამშრომლების აყვანა;
 - აღჭურვილობა;
 - საჰაერო ოპერაციების დაწყება - 0-12 თვე.
- საწყისი ზრდის ფაზა - ზოგადად 3 დან 5 წლამდე.

12. **კაპიტალიზაციის გეგმა:** ბიზნეს გეგმის ამ ნაწილში უნდა მოიცვას კომპანიის ხედვა კაპიტალის მოზიდვის თვალსაზრისით. მეწარმეს, რომელსაც არ უნდა ან არ შეუძლია საკუთარ საწარმოში თანხის ჩადება, ნაკლებად სავარაუდოა რომ ვინმე დაარწმუნოს მის საწარმოში ინვესტიციის განხორციელებაზე. მნიშვნელოვანია ინვესტიორებისთვის,

საჰაერო ხომალდის მეიჯარეებისთვის, ბანკირებისათვის და ყველა დაინტერესებული პირისთვის, რომ გამჭვირვალე იყოს და იცოდნენ რა რაოდენობის კაპიტალის ინვესტირება მოხდა კომპანიაში, კაპიტალის წარმოშობა და დრო, თუ როდის მოხდა ინვესტირება. კაპიტალიზაციის გეგმის აღწერის მიზნით, შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს შემდეგი ელემენტები:

- კაპიტალის სტრუქტურა:
 - მმართველი გუნდის ინვესტიცია;
 - ავიაკომპანიის საწყისი ხარჯებისთვის საჭირო ფინანსები;
 - საწყისი კაპიტალის წყაროები;
 - საჰაერო ხომალდის დაფინანსება;
 - საწარმოს დაფინანსება;
- საწესდებო კაპიტალი:
 - ინვესტორების მხრიდან სავალდებულო ნაღდი ფულის შენატანი;
 - კაპიტალში შესვლა ინვესტირების გზით;
 - სავარაუდო ამონაგები ინვესტიციიდან;
 - ინვესტორის გასვლის სტრატეგია.

===

© დოკუმენტი შემუშავებულია 2022 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სპეციალიზებული ჯგუფის მიერ.

მასალის გამოყენების პირობები: საავიაციო დარგისათვის დამახასიათებელი კონტექსტის, სპეციფიკის და გარკვეული ტერმინოლოგიის სირთულის გათვალისწინებით, დაუშვებელია დოკუმენტის, ტექსტში მოყვანილი ცალკეული თავების, ინფორმაციის ან მისი ნაწილის მედია გაშუქება, სხვა ვებ-გვერდებზე, თუ ბეჭდურ გამოცემებში გამოქვეყნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

0114, თბილისი, I ხეივანის ქუჩის დასაწყისი, საქართველო

www.gcaa.ge

