

**განმარტებითი ბარათი**  
**საქართველოს კანონის პროექტზე**  
**„საქართველოს საჰაერო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“**

**ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:**

**ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:**

**ა.ა.ა) პრობლემა რომლის გადაჭრასაც მიზნად ისახავს კანონპროექტი:**

„საავიაციო ობიექტებთან დაკავშირებით მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ კეიპტაუნის 2001 წლის კონვენციას“, რომელიც აერთიანებს „მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციასა და „მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციის ოქმს „საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“ (შემდგომ - „კეიპტაუნის კონვენცია“), საქართველო შეუერთდა 2025 წლის 1 ივლისს (საქართველოს პარლამენტის დადგენილება N890-IIIრს-XIმპ). კეიპტაუნის კონვენციის 49-ე მუხლის შესაბამისად, აღნიშნული საერთაშორისო ინსტრუმენტი საქართველოსთვის ძალაში შევიდა 2025 წლის 1 დეკემბერს. შესაბამისად, საქართველოსთვის საჭიროა საკანონმდებლო ცვლილებების განხორციელება, რომლებიც უზრუნველყოფს კერძო პირთა მიერ კონვენციით გათვალისწინებული უფლებების ეფექტურ დაცვასა და გამოყენებას.

კეიპტაუნის კონვენცია წარმოადგენს კერძო საერთაშორისო სამართლის ინსტრუმენტს, რომელიც აწესრიგებს კერძო პირთა სახელშეკრულებო ურთიერთობებს საავიაციო ობიექტებთან მიმართებით დადებული შემდეგი კატეგორიის საერთაშორისო ხელშეკრულებების არსებობისას:

- ხელშეკრულება მოთხოვნის უზრუნველყოფის თაობაზე;
- პირობითი ნასყიდობის ხელშეკრულება;
- მშრალი (საოპერაციო) იჯარა;
- ნასყიდობა.

ამასთან, საავიაციო ობიექტებში მოიაზრება სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფიზიკალური, სამოქალაქო შვეულმფრენი და საავიაციო ძრავა.

კეიპტაუნის კონვენციის მიზანია საავიაციო ობიექტებთან დაკავშირებით დადებული კერძო საერთაშორისო ხელშეკრულებების პირობებში, კრედიტორთა უფლებების ეფექტური დაცვა ტრანსნაციონალური ერთგვაროვანი სამართლებრივი სისტემის ჩამოყალიბებით. ამ მიზნით, კონვენცია აფუძნებს საავიაციო ობიექტებთან დაკავშირებით არსებული საერთაშორისო ინტერესების (ქონებრივი უფლება) საერთაშორისო რეესტრს. იმისათვის, რომ კრედიტორმა ისარგებლოს კონვენციით მინიჭებული უფლებებით, აუცილებელია, მისი საერთაშორისო ინტერესი რეგისტრირებული იყოს საერთაშორისო რეესტრში. ამ მიზნით, კონვენციის ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს ეკისრებათ ვალდებულება, დანიშნონ საერთაშორისო რეესტრთან ურთიერთობაზე პასუხისმგებელი ეროვნული უწყება, რომელიც საერთაშორისო რეესტრისთვის საჭირო ინფორმაციას მიაწვდის საერთაშორისო რეესტრს (ე.წ. entry point). გარდა ამისა, კონვენცია ითვალისწინებს, სახელშეკრულებო დეფოლტის არსებობისას, კრედიტორის უფლებას, მოითხოვოს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღება და საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გატანა სასამართლოს მეშვეობით ან IDERA-ს (irrevocable de-registration and export request

authorization) დოკუმენტის წარდგენით. კონვენცია ითხოვს, რომ IDERA-ს დოკუმენტი (საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღებისა და ექსპორტის გამოუხმობადი უფლებამოსილება) დარეგისტრირდეს შესაბამის ეროვნულ ორგანოში და განსაზღვრავს სახელმწიფოს ვალდებულებებს, ამგვარი დოკუმენტის აღსრულებისას. შესაბამისად, წარმოდგენილი კანონპროექტი მიზნად ისახავს, კონვენციით განსაზღვრული საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციისა და საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღების მომწესრიგებელი ნორმების საქართველოს კანონმდებლობაში ასახვას.

დამატებით, წარმოდგენილი კანონპროექტით დგინდება, რომ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესს, ნორმატიული აქტით, ამტკიცებს სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში - სააგენტო). ამჟამად მოქმედ წესს ტექნიკური რეგლამენტის სახით ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა, თუმცა წესში ასახული არაერთი ცვლილება ცხადყოფს, რომ წესი აღარ აკმაყოფილებს „პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსით“ დადგენილ „ტექნიკური რეგლამენტის“ V თავით განსაზღვრულ კრიტერიუმებს. კერძოდ, „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-3 დანართიდან, რომელიც საფუძვლად ედო მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცებას, ტექნიკური ნორმები გადავიდა სააერნაოსნო მომსახურების პროცედურებში (ICAO PANS-MET). აღნიშნული პროცედურები ავსებს კონვენციის მე-3 დანართით დადგენილ სტანდარტებს და მოიცავს ძირითადად სახელმძღვანელო მასალას (guidance norms). შესაბამისად, აღნიშნული წესი შემუშავებაზე უფლებამოსილი ხდება სააგენტო.

#### **ა.ა.ბ) არსებული პრობლემის გადასაჭრელად კანონის მიღების აუცილებლობა:**

წარმოდგენილ საკითხთან დაკავშირებით, კანონის მიღების აუცილებლობა განპირობებულია კვიპტაუნის კონვენციასთან საქართველოს შეერთებით, აგრეთვე სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესში ასახული ბოლოდროინდელი ცვლილებებით, რომლებიც ქმნის საფუძველს იმისთვის, რომ წესს მოეხსნას ტექნიკური რეგლამენტის სტატუსი.

#### **ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:**

წარმოდგენილი კანონპროექტის მიღებით, უზრუნველყოფილი იქნება კვიპტაუნის კონვენციით განსაზღვრული კრედიტორის უფლება, საერთაშორისო რეესტრში დაარეგისტრიროს საავიაციო ობიექტთან დაკავშირებული საერთაშორისო ინტერესი (ქონებრივი უფლება), აგრეთვე, სახელშეკრულებო დეფოლტისას, შესაბამისი დოკუმენტების საფუძველზე, მოითხოვოს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან მყისიერი ამოღება, რაც გაზრდის საქართველოს საავიაციო ბაზრის სანდობას უცხოური ინვესტიციებისთვის და მკვეთრად შეამცირებს ქართულ ბაზარზე არსებული ავიაგადამზიდველებისთვის საავიაციო ობიექტის ფასს. გარდა ამისა, სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის შემუშავების

ვალდებულების სააგენტოსთვის მინიჭებით მას გაუუქმდება ტექნიკური რეგლამენტის სტატუსი.

**ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

წარმოდგენილი კანონპროექტი უზრუნველყოფს კვიპტაუნის კონვენციით განსაზღვრული კრედიტორის უფლებას, საერთაშორისო რეესტრში დაარეგისტრიროს საავიაციო ობიექტთან დაკავშირებული საერთაშორისო ინტერესი (ქონებრივი უფლება), აგრეთვე, სახელშეკრულებო დეფოლტისას, შესაბამისი დოკუმენტების საფუძველზე, მოითხოვოს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან მყისიერი ამოღება. წარმოდგენილი კანონპროექტი აგრეთვე ადგენს სააგენტოს ფუნქციებს საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციასთან დაკავშირებით, აგრეთვე IDERA-ს დოკუმენტის რეგისტრაციის ვალდებულებას. წარმოდგენილი კანონპროექტით იცვლება სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის შემმუშავებელი უწყება და მისი დამტკიცების ვალდებულება ეკისრება სააგენტოს.

წარმოდგენილი კანონპროექტის მიხედვით:

1. კოდექსის პირველ მუხლს დაემატა ახალი „<sup>32</sup>“-„<sup>34</sup>“ ქვეპუნქტები, რომლებიც ითვალისწინებს სამი ახალი ტერმინის შემოღებას:
  - კვიპტაუნის კონვენცია განიმარტა, როგორც „საავიაციო ობიექტებთან დაკავშირებით მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კვიპტაუნის 2001 წლის კონვენცია, რომელიც აერთიანებს „მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციასა და მის ოქმს „საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე.“ შესაბამისად, კანონის ტექსტში, სადაც მითითებაა გაკეთებული კვიპტაუნის კონვენციაზე, იგულისხმება როგორც თავად ძირითადი კონვენციის ტექსტი, ასევე „მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციის ოქმი „საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე, რომელიც ავსებს და აკონკრეტებს კონვენციის დებულებებს, შესაბამისად, კონვენცია, მის ოქმთან ერთად განხილული უნდა იქნეს, როგორც ერთი მთლიანი სამართლებრივი ინსტრუმენტი;
  - საავიაციო ობიექტი განიმარტა, როგორც სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფიზიკური, სამოქალაქო შვეულმფრენი და საავიაციო ძრავა. ამასთან დაზუსტდა, რომ აღნიშნული ობიექტები უნდა აკმაყოფილებდეს კვიპტაუნის კონვენციით დადგენილ კრიტერიუმებს, რომელიც აზუსტებს მაგალითად რა ოდენობის მგზავრი ან ტვირთი უნდა გადაჰყავდეს/გადაჰქონდეს საჰაერო ხომალდს, რომ მასზე გავრცელდეს კონვენციის მოქმედება. წარმოდგენილ კანონპროექტში მხოლოდ მითითებაა აღნიშნულ კრიტერიუმებზე, ვინაიდან საჰაერო კოდექსში მათი დეტალურად ჩამოთვლა გამოიწვევდა კონვენციასთან მიმართებით არასაკმარის დუბლირებას;
  - IDERA-ს დოკუმენტი განიმარტა, როგორც საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღებისა და

ექსპორტის გამოუხმობადი უფლებამოსილების დამადასტურებელი დოკუმენტი, რომელსაც აწესრიგებს „მოდრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციის ოქმის „საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“ XIII მუხლი;

2. კოდექსის 9<sup>1</sup> მუხლის მე-3 ნაწილის ახალი რედაქცია აზუსტებს, რომ კეიპტაუნის კონვენციიდან გამომდინარე სააგენტოს მიერ მიღებული სამართლებრივი აქტის მოქმედებას არ აჩერებს მისი სასამართლოში გასაჩივრება. აღნიშნული დანაწესი კეიპტაუნის კონვენციით გათვალისწინებულ კრედიტორს აძლევს შესაძლებლობას, სწრაფად აღიდგინოს წვდომა საავიაციო ობიექტზე, რაც წარმოადგენს IDERA-ს, აგრეთვე სასამართლოს ბრძანების საფუძველზე მისი უფლების დაცვის დროებითი ღონისძიების, გამოყენების მიზანს;
3. კოდექსის მე-14 მუხლის მე-3 ნაწილით დგინდება, რომ სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესს ამტკიცებს სააგენტო. აღნიშნული ცვლილებით მოქმედ წესს ეკარგება ტექნიკური რეგლამენტის სტატუსი, ვინაიდან იგი აღარ აკმაყოფილებს „პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსით“ დადგენილ „ტექნიკური რეგლამენტის“ V თავით განსაზღვრულ კრიტერიუმებს.
4. კოდექსის 23-ე მუხლის პირველ ნაწილს ემატება „ბ“ ქვეპუნქტი, რომელიც ითვალისწინებს კეიპტაუნის კონვენციით გათვალისწინებული უფლებამოსილი პირის (კრედიტორის) მოთხოვნის შემთხვევაში, საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღებას.
5. კოდექსს ემატება ახალი 28<sup>1</sup> მუხლი, რომელიც ადგენს თუ რა შემთხვევაშია საჭირო კეიპტაუნის კონვენციით დადგენილ საერთაშორისო რეესტრში საავიაციო ობიექტთან დაკავშირებული საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციისთვის სააგენტოს მიერ გაცემული ელექტრონული კოდის გამოყენება. კერძოდ,
  - 5.1. 28<sup>1</sup> მუხლის პირველი ნაწილი ეროვნულ კანონმდებლობაში ასახავს საქართველოს მიერ კეიპტაუნის კონვენციის შეერთების დროს გაკეთებულ დეკლარაციას, რომლის მიხედვითაც, საავიაციო ობიექტთან დაკავშირებული საერთაშორისო ინტერესის (ქონებრივი უფლების) საერთაშორისო რეესტრში რეგისტრაციის მიზნით, საერთაშორისო რეესტრს ინფორმაცია უნდა მიეწოდოს სააგენტოს მეშვეობით (იხ.: საქართველოს პარლამენტის დადგენილება N890-IIIრს-XIმპ, დეკლარაცია XIX(1) მუხლის მიხედვით, იმ უფლებამოსილი ორგანოს განსაზღვრის შესახებ, რომელიც ვალდებულია საერთაშორისო რეესტრს მიაწოდოს ინფორმაცია საჰაერო ხომალდებისა და ვერტიკალური რეესტრაციის მიზნით). აღნიშნული დეკლარაციის საფუძველია „მოდრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციის ოქმის „საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“ XIX (1) მუხლი, რომელიც ადგენს, რომ

სახელმწიფომ უნდა დაადგინოს კონკრეტული სახელმწიფო ორგანო (ე.წ. entry point), რომელიც საჭირო ინფორმაციას მიაწვდის საერთაშორისო რეესტრს, საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციისთვის. ამასთან, საერთაშორისო რეესტრის მუშაობის მარეგულირებელი წესები<sup>1</sup>, რომელსაც შეიმუშავებს საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაცია (ICAO), ადგენს, რომ სახელმწიფოს მიერ დასახელებულ ორგანოს, შესაძლოა ჰქონდეს ორიდან ერთი ფუნქცია: საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციისთვის, დაინტერესებული პირის განცხადების საფუძველზე, გასცეს ელექტრონული კოდი (authorization entry point), რომლის გამოყენებითაც დაინტერესებული პირი თავად განახორციელებს საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციას, ან თავად შეიტანოს საჭირო ინფორმაცია საერთაშორისო რეესტრში, საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციისთვის (direct entry point). საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, უმჯობესია სააგენტომ გასცეს მხოლოდ რეგისტრაციისთვის საჭირო ელექტრონული კოდი. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ ზემოხსენებული მიდგომა აქვს გათვალისწინებული კეიპტაუნის კონვენციის ხელშემკვრელი სახელმწიფოების აბსოლუტურ უმრავლესობას. შესაბამისად, 28<sup>1</sup> მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, სააგენტოს ეკისრება მხოლოდ ელექტრონული კოდის გაცემის ფუნქცია;

5.2. 28<sup>1</sup> მუხლის მე-2 ნაწილი ადგენს საავიაციო ობიექტების იმ ვიწრო წრეს, რომელთა დაკავშირებითაც არსებული საერთაშორისო ინტერესის საერთაშორისო რეესტრში რეგისტრაციისთვის აუცილებელია სააგენტოს მიერ გაცემული კოდის გამოყენება. კერძოდ, ესენია საავიაციო ობიექტები, რომლებიც შეტანილია საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში ან რომელთა სამომავლო რეგისტრაციაზეც ამავე რეესტრში თანხმდებიან კეიპტაუნის კონვენციით განსაზღვრული შეთანხმების მხარეები. თუ საავიაციო ობიექტი ჯერ არ არის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში შეტანილი, მაგრამ კეიპტაუნის კონვენციით გათვალისწინებული გარიგების მხარეები თანხმდებიან (თავად ამ გარიგებით ან ცალკე დადებული შეთანხმებით), რომ საავიაციო ობიექტი დაარეგისტრირონ საქართველოში, ამ ობიექტთან დაკავშირებული საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციისთვის აუცილებელია სააგენტოს მიერ გაცემული ელექტრონული კოდის გამოყენება. აღნიშნული დანაწესი გამომდინარეობს „მოდრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციის ოქმის „სავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“ IV (1) მუხლის მოთხოვნიდან.

5.3. 28<sup>1</sup> მუხლის მე-3 ნაწილის მიხედვით, საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციისთვის აუცილებელი ელექტრონული კოდის გაცემის წესს შეიმუშავებს სააგენტო;

6. კოდექსს ემატება ახალი 28<sup>2</sup> მუხლი, რომელიც ადგენს სახელმწიფო დეფოლტის არსებობისას, კეიპტაუნის კონვენციით განსაზღვრული კრედიტორის უფლებას,

<sup>1</sup> Doc 9864 “Regulations and Procedures for the International Registry

მოითხოვოს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღება. კერძოდ:

6.1.28<sup>2</sup> მუხლის პირველი ნაწილით განისაზღვრა, რომ თუ კი სახეზეა კვიპტაუნის კონვენციით განსაზღვრული სახელმეკრულებო დეფოლტი, სააგენტო ვალდებულია, კრედიტორის მოთხოვნის საფუძველზე, უზრუნველყოს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღება. მუხლის ეს ნაწილი აზუსტებს, რომ კრედიტორის უფლება, მოითხოვოს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღება შესაძლოა განხორციელდეს ორი გზით:

ა) სასამართლოსთვის მიმართვის გზით მოიპოვოს შესაბამისი ბრძანება; ან

ბ) გამოიყენოს IDERA-ს დოკუმენტი.

მუხლის ეს ნაწილი აზუსტებს სააგენტოს ვალდებულებას, უზრუნველყოს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღება აღნიშნული დოკუმენტების წარდგენიდან 5 სამუშაო დღის ვადაში. აღნიშნული გამომდინარეობს „მოდრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციის ოქმის „სავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“ IX(1), IX(5) და XI(8) მუხლების დანაწესებიდან. აქვე აღსანიშნავია, რომ 5 სამუშაო დღის ვადას ოქმი ადგენს მხოლოდ სასამართლო ბრძანების საფუძველზე წარდგენილი მოთხოვნის შემთხვევაში, თუმცა კონვენცია არაფერს ამბობს IDERA-ს დოკუმენტის გამოყენებისას ადმინისტრაციული ორგანოებისთვის დაწესებულ ვადაზე. საქართველო ამ მხრივ იზიარებს საერთაშორისო პრაქტიკას (ინდოეთი, კანადა, ახალი ზელანდია) და IDERA-ს დოკუმენტის აღსრულების მიზნებისთვისაც ადგენს 5 სამუშაო დღიან ვადას;

6.2.28<sup>2</sup> მუხლის მე-2 ნაწილით განისაზღვრა, კრედიტორის ვალდებულება, დაარეგისტრიროს IDERA-ს დოკუმენტი სააგენტოში. ამასთან, დოკუმენტის სააგენტოში რეგისტრაცია უკავშირდება გარკვეულ ფორმალობებს, მაგ.: IDERA-ს დოკუმენტი უნდა აკმაყოფილებდეს კონვენციით დადგენილ ფორმას. აღნიშნულ საკითხებს კანონპროექტის მიხედვით, დაარეგულირებს სააგენტო შესაბამისი ნორმატიული აქტით. აღნიშნული მოთხოვნა გამომდინარეობს „მოდრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციის ოქმის „სავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“ XIII მუხლის დანაწესიდან. 28<sup>2</sup> მუხლის მე-2 ნაწილი აგრეთვე ადგენს, რომ IDERA-ს დოკუმენტის აღსრულების მოთხოვნის წარდგენისას, კრედიტორმა უნდა დაასაბუთოს, რომ არ არსებობს მისი საერთაშორისო ინტერესის მიმართ რეგისტრირებული უპირატესი საერთაშორისო ინტერესი, ან თუ არსებობს, მის მფლობელს გაცხადებული აქვს თანხმობა საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღებასა და საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გატანაზე. საერთაშორისო ინტერესებს შორის უპირატესობის წესს ადგენს თავად კონვენცია. აღნიშნული გამომდინარეობს

„საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“ ოქმის IX(2) და IX(5)(b) მუხლების დანაწესიდან;

6.3.28<sup>2</sup> მუხლის მე-3 ნაწილის მიხედვით, თუ საავიაციო ობიექტის საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გატანის თაობაზე არსებობს შესაბამისი უწყების მიერ გაცემული თანხმობა, დაუშვებელია ამ საავიაციო ობიექტის გატანისთვის ხელშეშლა (მაგ.: აეროპორტში დაყოვნება ან საფრენი სლოტის გაცემაზე უარის თქმა ან დაყადაღება) იმ მიზეზით, რომ კრედიტორს გააჩნია მესამე პირთა მიმართ ვადამოსული ვალდებულებები. მესამე პირებში კონვენცია მოიაზრებს როგორც სახელმწიფო უწყებებს, ისე კერძო სამართლის სუბიექტებს. აღნიშნული გამომდინარეობს კონვენციის 39 (1) (ბ) პუნქტის დანაწესიდან, რომელიც ადგენს, რომ თუ სახელმწიფოს სურს მესამე პირთა მიმართ არსებული ვალდებულებების აღსრულების მოტივით საავიაციო ობიექტის „დაკავება“, მან აღნიშნულის თაობაზე უნდა გააკეთოს შესაბამისი დეკლარაცია. საქართველოს აღნიშნული დეკლარაცია კონვენციასთან შეერთებისას არ გაუკეთებია, ვინაიდან საქართველოს კანონმდებლობა არ იცნობს საავიაციო ობიექტის დაკავების (arrest) ინსტიტუტს.

**ა.დ) კანონპროექტის კავშირი სამთავრობო პროგრამასთან და შესაბამის სფეროში არსებულ სამოქმედო გეგმასთან, ასეთის არსებობის შემთხვევაში (საქართველოს მთავრობის მიერ ინიცირებული კანონპროექტის შემთხვევაში):**

ასეთი არ არსებობს.

**ა.ე) კანონპროექტის ძალაში შესვლის თარიღის შერჩევის პრინციპი, ხოლო კანონისთვის უკუძალის მინიჭების შემთხვევაში - აღნიშნულის თაობაზე შესაბამისი დასაბუთება:**

კანონპროექტის ის მუხლები, რომლებიც უზრუნველყოფს კეიპტაუნის კონვენციის დებულებების ასახვას საქართველოს კანონმდებლობაში, ამოქმედდება 2026 წლის 1 აგვისტოდან, რათა მაქსიმალურად მოკლე დროში მოხდეს საქართველოს კანონმდებლობის კეიპტაუნის კონვენციასთან შესაბამისობაში მოყვანა, ხოლო სააგენტოს ეძლევა ვადა 2026 წლის 1 ივლისამდე, რათა მოამზადოს „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესი“ ნორმატიული აქტის სახით. ამასთან, კანონპროექტის მე-2 მუხლი, რომელიც ითვალისწინებს გარდამავალ დებულებებს, ამოქმედდება გამოქვეყნებისთანავე, ვინაიდან პროექტის ამოქმედების დროისთვის უზრუნველყოფილი იყოს კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების ამ კანონთან შესაბამისობა. კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

**ა.ვ) კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვის მიზეზები და შესაბამისი დასაბუთება (თუ ინიციატორი ითხოვს კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვას):**

კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვა არ არის მოთხოვნილი.

**ბ) კანონპროექტის ფინანსური გავლენის შეფასება საშუალოვადიან პერიოდში (კანონპროექტის ამოქმედების წელი და შემდგომი 3 წელი):**

**ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყარო:**  
კანონპროექტით გათვალისწინებული ღონისძიებების დაფინანსების წყარო, როგორც ამოქმედების წელს (2026 წელი), ასევე საშუალოვადიან პერიოდში (2026-2029 წლები) იქნება სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს საკუთარი შემოსავლები.

**ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:**

წარმოდგენილი კანონპროექტით, სააგენტო უზრუნველყოფს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღებას, თუ კრედიტორი წარმოადგენს სასამართლოს ბრძანებას საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღების, როგორც კეიპტაუნის კონვენციით გათვალისწინებული უფლების დაცვის დროებითი ღონისძიების გამოყენების თაობაზე. აღნიშნული გამოიწვევს სასამართლოსთვის სახელმწიფო ბაჟის გადახდას, რაც გამოიწვევს სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილის გაზრდას. ბიუჯეტის აღნიშნული ნაწილის ზრდის მოცულობა დამოკიდებული იქნება სასამართლოში სასარჩელო მიმართვის სიხშირეზე.

ამასთან, საერთაშორისო ინტერესის საერთაშორისო რეესტრში რეგისტრაციისთვის საჭირო ელექტრონული კოდის გაცემას სააგენტო განახორციელებს ყოველგვარი საფასურის გარეშე. ასევე, IDERA დოკუმენტის რეგისტრაციას სააგენტო განახორციელებს საფასურის გარეშე.

**ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:**

კანონპროექტის მიღება გავლენას არ იქონიებს სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე.

კანონპროექტით გათვალისწინებული „კეიპტაუნის კონვენციით განსაზღვრული ელექტრონული კოდის გაცემისა და IDERA-ს დოკუმენტის რეესტრის წარმოების წესის“ შემუშავება სააგენტოს მიერ განხორციელდება სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს საკუთარი შემოსავლების ფარგლებში.

**ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები, კანონპროექტის გავლენით სახელმწიფოს ან მის სისტემაში არსებული უწყების მიერ მისაღები პირდაპირი ფინანსური ვალდებულებების (საშინაო ან საგარეო ვალდებულებები) მითითებით:**

კანონპროექტის მიღება არ ითვალისწინებს სახელმწიფოს მიერ ახალი ფინანსური ვალდებულებების აღებას.

**ბ.ე) კანონპროექტის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება, იმ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე გავლენის**

**ბუნებისა და მიმართულების მითითებით, რომლებზედაც მოსალოდნელია კანონპროექტით განსაზღვრულ ქმედებებს ჰქონდეს პირდაპირი გავლენა:**

წარმოდგენილი კანონპროექტი გაზრდის საქართველოს საავიაციო ბაზრის სანდოობას უცხოური ინვესტიციებისთვის და მკვეთრად შეამცირებს ქართულ ბაზარზე არსებული ავიაგადამზიდველებისთვის საავიაციო ობიექტის ფასს.

ამასთან, წარმოდგენილი კანონპროექტით, სააგენტო უზრუნველყოფს საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღებას, თუ კრედიტორი წარმოადგენს სასამართლოს ბრძანებას საავიაციო ობიექტის საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან ამოღების, როგორც კეიპტაუნის კონვენციით გათვალისწინებული უფლების დაცვის დროებითი ღონისძიების გამოყენების თაობაზე. აღნიშნული გამოიწვევს კრედიტორის მიერ სასამართლოსთვის სახელმწიფო ბაჟის გადახდას (50 ლარის ოდენობით), შესაბამისად იქონიებს მასზე (კრედიტორზე) ფინანსურ ზეგავლენას.

საერთაშორისო ინტერესის საერთაშორისო რეესტრში რეგისტრაცია ფასიანი მომსახურებაა და მის ოდენობას განსაზღვრავს თავად საერთაშორისო რეესტრი. მომსახურების ღირებულება პერიოდულად იცვლება. ამჟამად იგი შეადგენს 120 აშშ დოლარს. საერთაშორისო ინტერესის რეგისტრაციაზე უფლებამოსილი პირია როგორც კრედიტორი, ასევე მოვალეც, კრედიტორის თანხმობით, შესაბამისად აღნიშნული ფინანსურ გავლენას იქონიებს კრედიტორზე, რიგ შემთხვევებში კი-მოვალეზე.

ამასთან, საქართველოს სახელმწიფო რეესტრიდან საჰაერო ხომალდის ამოღებისთვის კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს რაიმე საფასურს, შესაბამისად იგი არ იქონიებს გავლენას დაინტერესებულ პირებზე.

**ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის (ფულადი შენატანის) ოდენობა შესაბამის ბიუჯეტში და ოდენობის განსაზღვრის პრინციპი:**

კანონპროექტი არ ითვალისწინებს გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის შემოღებას.

**ბ<sup>1</sup>) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:**

კანონპროექტის მიღება არ იქონიებს ზეგავლენას ბავშვთა უფლებრივ მდგომარეობაზე.

**ბ<sup>2</sup>) ქალისა და მამაკაცის თანასწორობის მდგომარეობაზე კანონპროექტის მოსალოდნელი ზეგავლენის შეფასება:**

კანონპროექტს არ აქვს მოსალოდნელი ზეგავლენა ქალისა და მამაკაცის თანასწორობის მდგომარეობაზე.

**გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:**

**გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის სამართალთან:**

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის სამართალს.

**გ.ბ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებთან:**

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებს.

**გ.გ) კანონპროექტის მიმართება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებთან და შეთანხმებებთან, აგრეთვე, ისეთი ხელშეკრულების/შეთანხმების არსებობის შემთხვევაში, რომელსაც უკავშირდება კანონპროექტის მომზადება, - მისი შესაბამისი მუხლი ან/და ნაწილი:**

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს და შეთანხმებებს. მისი მიღება გამომდინარეობს „საავიაციო ობიექტებთან დაკავშირებით მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ კეიპტაუნის 2001 წლის კონვენციასთან“ („მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენცია და „მოძრავი მოწყობილობების მიმართ საერთაშორისო გარანტიების შესახებ“ კონვენციის ოქმი „საავიაციო მოწყობილობების თაობაზე“) საქართველოს შეერთებით. წარმოდგენილი პროექტით საქართველოს კანონმდებლობაში განხორციელდება აღნიშნული ოქმის IX-XI, XIII და XIX მუხლებით გათვალისწინებული მოთხოვნების ასახვა.

**გ.დ) არსებობის შემთხვევაში, ევროკავშირის ის სამართლებრივი აქტი, რომელთან დაახლოების ვალდებულებაც გამომდინარეობს „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებიდან“ ან ევროკავშირთან დადებული საქართველოს სხვა ორმხრივი და მრავალმხრივი ხელშეკრულებებიდან:**

ასეთი არ არსებობს.

**დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები:**

**დ.ა) სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტი, სამუშაო ჯგუფი, რომელმაც მონაწილეობა მიიღო კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:**

ასეთი არ არსებობს.

**დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის/დაწესებულების, სამუშაო ჯგუფის, ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:**

ასეთი არ არსებობს.

**დ.გ) სხვა ქვეყნების გამოცდილება კანონპროექტის მსგავსი კანონების იმპლემენტაციის სფეროში, იმ გამოცდილების მიმოხილვა, რომელიც მაგალითად იქნა გამოყენებული კანონპროექტის მომზადებისას, ასეთი მიმოხილვის მომზადების შემთხვევაში:**

ასეთი მიმოხილვა არ მომზადებულა.

**ე) კანონპროექტის ავტორი:**

საქართველოს ეკონომიკისა მდგრადი განვითარების სამინისტრო და საქართველოს ეკონომიკისა მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

**ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:**

საქართველოს მთავრობა.