

საქართველოს იურისტთა კავშირი  
GEORGIAN LAWYERS' UNION

СОЮЗ ЮРИСТОВ ГРУЗИИ

# სამართალი

LAW



ПРАВО

ISSN 0868-4537

№8  
2003

მეცნიერება  
კუბლიცისტიკა  
პრაქტიკა

SCIENCE  
PUBLICISM  
PRACTICE

НАУКА  
ПУБЛИЦИСТИКА  
ПРАКТИКА

საქართველო. თბილისი  
GEORGIA. TBILISI  
ГРУЗИЯ. ТБИЛИСИ



დავით გეფერიძე

**ავიაკომპანიების მიერ კოდების ერთობლივი  
გამოყენება**

სწრაფად ცვლად მსოფლიო ეკონომიკაში და სულ უფრო გართულებული კონკურენციის პირობებში საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტმა მუდამ უნდა ეძებოს არსებულ ტენდენციებში ადაპტაციის გზები. კოდების ერთობლივი გამოყენების და ერთობლივი თანამშრომლობის სხვა ფორმები სულ უფრო ხშირად გამოიყენება საერთაშორისო ავიაგადამზიდველების მიერ იმ მიზნით, რომ სულ უფრო ფართოდ მოიცვან გლობალური გადაზიდვები და შეინარჩუნონ თავისი მდგომარეობა ბაზარში მზარდი კონკურენციის პირობებში. ტენდენციები აჩვენებენ, რომ მათი რიცხვი არ მცირდება.

მიუხედავად ამისა, კოდების ერთობლივი გამოყენების პრაქტიკა არ მიიღო ყველა ავიაგადამზიდველმა, ზოგიერთმა კი კატეგორიულად უარყო. პრაქტიკამ აჩვენა, რომ კოდების ერთობლივი გამოყენება არ არის მხოლოდ მარკეტინგი ან საექსპლუატაციო მეთოდები, იგი მოიცავს რეგულირების გრაფიკულ პოტენციურ პრობლემებს, რომლებიც, ძირითადად, დაკავშირებულია მომხმარებელთან. ამასთან, ეს პრაქტიკა წარმოადგენს შედარებით ახალ მეთოდს და სიტუაცია საკმაოდ სწრაფად და მუდმივად იცვლება. ამდენად, უფლებამოსილმა ორგანოებმა, რომლებიც არეგულირებენ ავიასატრანსპორტო პროცესს, მუდმივად უნდა მიაქციონ მას ყურადღება.

კოდების ერთობლივი გამოყენება, რომლის შესაბამისად ერთი ავიაკომპანია უფლებას აძლევს მეორე ავიაკომპანიას გამოიყენოს მისი კოდი ერთი რეისის მიმართ, როცა ორი ავიაკომპანია ერთობლივად იყენებს ერთი და იგივე კოდს ერთი რეისის მიმართ, შეიძლება მიიღოს სხვადასხვა ფორმა. მაგალითად, დიდი ავიაკომპანია ერთობლივად იყენებს თავის კოდს შედარებით მცირე დამხმარე ავიაკომპანიასთან ერთ-

თად; ან ორი საერთაშორისო გადამზიდველი იყენებს ერთი და იგივე კოდს საერთაშორისო რეისის ერთობლივად მომსახურებისათვის ან რეისის შეპირაპირებისათვის.

კოდების ერთობლივ გამოყენებასთან ხშირად უშუალოდაა დაკავშირებული ავიაკომპანიების საქმიანობის სხვა ხერხები. მაგალითად, ადგილების დაჯავშნა, თვითმფრინავის იჯარა ეკიპაჟთან ერთად, უპირატესობის მინიჭება, ერთობლივი მომსახურება და ე.წ. „პული“ („POOL“ არის ინგლისური სიტყვა და ნიშნავს „გაერთიანებულ ფონდს“, იგი წარმოადგენს ავიაკომპანიებს შორის კომერციული შეთანხმების განსაკუთრებულ ტიპს).

იკაო-ს მიერ ჩატარებული გამოკვლევები და ანალიზი აჩვენებს, რომ იშვიათი გამონაკლისის გარდა, კოდების ერთობლივი გამოყენების შეთანხმების რეალიზაციის შედეგად წყვილ ქალაქებს შორის არსებული რეისების ბაზარზე რაიმე მნიშვნელოვანი ცვლილებები არ მომხდარა. ხოლო იქ, სადაც ადგილი ჰქონდა ცვლილებებს, აღინიშნებოდა კონკურენციის შემცირების ტენდენცია ბაზარზე მოქმედი ექსპლუატანტების რაოდენობის თვალსაზრისით.

ეკონომიკური სარგებლიანობის თვალსაზრისით, ზოგიერთ შემთხვევაში, ავიაკომპანიები, რომლებიც წარმოადგენენ უფრო ფართო გაერთიანებათა მონაწილეებს, ღებულობენ გარკვეულ სარგებლობას დამატებითი გადაზიდვების და დამატებითი შემოსავლების სახით. ამასთან, ეს ხდება სხვა ავიაგადამზიდველების ხარჯზე, რადგან გადაზიდვები პრაქტიკულად არ იცვლება და ლაპარაკია მხოლოდ გადაზიდვების გადანაწილებაზე.

აეროპორტებისა და მგზავრებისათვის კოდების ერთობლივი გამოყენება თავისთავად, ავტომატურად,



ყოველთვის არ წარმოადგენს სასარგებლოს განსაკუთრებით მაშინ, როცა ბაზარზე არის რამდენიმე კონკურენტი გადამზიდველი და იძულებული ხდება გამოვიდნენ ამ ბაზრიდან.

ავიაკომპანიების მიერ კოლხის ერთობლივად გამოყენების პრაქტიკამ შეიძლება სარგებლობა მოუტანოს განვითარებულ ქვეყნებს (იგი შეეხება საქართველოსაც), რადგან მისი რეალიზაციისას იქმნება „სუსტი“ მარშრუტების მომსახურების შესაძლებლობა მინიმალური ხარჯებით და აქამდე გამოყენებული უფლების გამოყენებით. ეს არის ასევე განვითარებადი ქვეყნების ავიაკომპანიებისათვის საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებში მონაწილეობის მექანიზმი.

საჭიროა ამ მექანიზმმა ამ ქვეყნებისათვის მოიპოვოს ფართო აღიარება შესაძლო პოტენციური მოგების მიღებასთან ერთად.

ავიაკომპანიების მცდელობამ გააფართოვოს ბაზარზე დაშვება კომერციული გაერთიანების შექმნით და ერთობლივი კოდეხის გამოყენების საშუალებით სულ უფრო მეტ ყურადღებას იქცევს რეგულირების წესების თვალსაზრისით, რადგან ეს პრაქტიკა განიხილება, როგორც ირიბი საშუალება ბაზარზე გასაფართოვებლად. ამჟამად, საერთო აღიარებული პრაქტიკით ითვლება, რომ საერთაშორისო მასშტაბით კოდეხის ერთობლივი გამოყენების საკითხი განიხილება ორმხრივ მოლაპარაკებებზე და, რომ გადაზიდვების ჩარჩოებში საჭიროა დამტკიცდეს ნებისმიერი რეისისათვის. ზოგიერთ შემთხვევაში, ორმხრივ ხელშეკრულებებში შეიძლება შეტანილი იქნეს მოთხოვნა კონკრეტული დებულებების საჭიროების შესახებ, განსაკუთრებით თუ მონაწილეობს მესამე მხარე.

კონკურენციასთან დაკავშირებით კოდეხის ერთობლივად გამოყენება შეეხება ორ ასპექტს: ან კონკურენციის გაზრდა დამატებითი და გაუმჯობესებული მომსახურების გამოყენების გზით ან, კონკურენციის შემცირება ძალთა კონცენტრაციის გზით, რომლებიც თამაშობენ წამყვან როლს ბაზარზე. კოდეხის ერთობლივად გამოყენების განხილვა კონკურენციის მომხრედ თუ საწინააღმდეგოდ საჭიროა განხორციელდეს ყოველი კონკრეტული რეისისათვის ცალკე.

კოდეხის ერთობლივად გამოყენების პრაქტიკამ შეიძლება გამოიწვიოს გაურკვეველობა ავიაგადამზიდველების პასუხისმგებლობის საკითხებში. წარმოიქმნება სხვადასხვა იურიდიული ხასიათის პასუხისმგებლები ავიაკომპანიების მიერ ერთი კოდის გამოყენების შემთხვევაში, ავიაგადამზიდველ ექსლპუატანტთან მიმართებაში, ზარალის ანაზღაურების სხვადასხვა წესის გამო და ა.შ. ყველა შემთხვევაში პარტნიორები, სანამ განახორციელებენ მომსახურებას კოდის ერთობლივად გამოყენებით, უნდა შეთანხმდნენ და გამოიყენონ პასუხისმგებლობის საკითხი ისე, რომ ისინი გახდნენ გადაზიდვის პირობების ნაწილი.

გამოკვეთილი ზღვრების დადგენა ანგარიშგებასა და პასუხისმგებლობის მიმართ კოდეხის ერთობლივად გამოყენების ხელშეკრულებაში წარმოადგენს საფუძველს საავიაციო უშიშროების ფორმალუბების გაიოლების უზრუნველსაყოფად, რადგან ერთი ავიაკომპანია-პარტნიორის ტექნიკური და საექსპლუატაციო წესები შეიძლება მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს მეორე ავიაკომპანიის შესაბამისი წესებისაგან მათი რეგისტრაციის სახელმწიფოს წესების შესაბამისად.

#### გამოყენებული ლიტერატურა:

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის ცირკულარი (269- AT/110);  
მონრეალი. კანადა.