

ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი
სამართლის ფაკულტეტი

სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება

ირაკლი კოჩაძე - სამართლის ფაკულტეტის III კურსის სტუდენტი

თბილისი 2012 წ.

შესავალი

ლოჯისტიკა -ეს არის მეცნიერება დაგეგმვის, ტრანსპორტირების, დასაწყობების და იმ სხვადასხვა მატერიალური და არამატერიალური ოპერაციების მართვის და კონტროლის შესახებ რომლებიც სრულდება ნედლეულის, მასალების და ნახევარფაბრიკატების სამრეწველო საწარმოებამდე მიზიდვის, შიგასაწარმოო გადამუშავების და მზა პროდუქციის მომხმარებლამდე მიტანის პროცესებში ამ უკანასკნელის მოთხოვნების შესაბამისად და აგრეთვე თანმხვედრი ინფორმაციის გადაცემის, დამუშავების და შენახვის შესახებ. ლოჯისტიკის ძირითად ამოცანას წარმოადგენს - მასალების, ენერჯის, ინფორმაციის, პერსონალის და წარმოების საშუალებების გამოყენების საფუძველზე შექმნას და მომხმარებელს მიაწოდოს პროდუქტი მოცემულ დროში, განსაზღვრული ხარისხით, მოცემულ ადგილზე, წინასწარ განსაზღვრული ფასით.¹

უფრო მარტივად **ლოჯისტიკა** - ეს არის საქონელბრუნვის ისეთი არხების პოვნა, რომელიც უზრუნველყოფს საქონლის მომხმარებელთან მიტანას მინიმალურ დროში მინიმალური დანახარჯებით. ინარჩუნებს წარმოების და კვლავწარმოების უწყვეტობას.

ლოჯისტიკის პრინციპებია:

1. თვითრეგულირება (წარმოების დაბალანსება).
2. მოქნილობა (ცვლილებების შეტანის შესაძლებლობა მასალების შესყიდვის გრაფიკში და მიწოდების დროებში).
3. მარაგების მოცულობების მინიმიზაცია.
4. საქონელბრუნვის მოდელირება.
5. კომპიუტერიზაცია(მატერიალური ნაკადების მართვა).
6. რესურსებით უზრუნველყოფის საიმედოობა.
7. ეკონომიურობა (რომელიც მიიღწევა - მომხმარებლის პროდუქციის მარაგების შემცირებით 30-45 % - მდე; ინფორმაციული მომსახურების დონის ამაღლებით, ტრანსპორტის ეფექტურად გაქმოყენების ფართო შესაძლებლობებით).

ლოჯისტიკის ერთ-ერთი მმთავარი მახასიათებელი პარამეტრია **ლოჯისტიკური ჯაჭვი**, რომელიც წარმოადგენს ფიზიკური და/ან იურიდიული პირების წრფივად მოწესრიგებულ სიმრავლეს, რომლებიც ასრულებენ ლოჯისტიკურ ოპერაციებს ერთი ლოჯისტიკური სისტემიდან მეორემდე გარე მატერიალური ნაკადის მისატანად. ლოჯისტიკური ჯაჭვის პარამეტრები შეიძლება იყვნენ:

¹ Л.Б . Миротин, В.И. Сергеев. (2000г.). *Основы логистики*. Москва: ИНФРА-М, . 21-23

რგოლურობის კოეფიციენტი - რომელიც აჩვენებს თუ რამდენჯერ იყო გაყიდული პროდუქცია;

სასაწყობო რგოლურობის კოეფიციენტი - რომელიც აჩვენებს თუ რამდენჯერ განიცადა პროდუქციამ გადატვირთვა იგივე გზაზე.

ლიჯისტიკაში როგორც სამეცნიერო დისციპლინაში შეიძლება გამოვყოთ შემდეგი ოთხი სფერო:

- ა) მომარაგების ლოჯისტიკა (logistics of supply);
- ბ) საწარმოო (სამრეწველო) ლოჯისტიკა (production logistics);
- გ) გასაღების ლოჯისტიკა (logistics of distribution);
- დ) სატრანსპორტო ლოჯისტიკა (traffic logistics).

ეს სფეროები ერთმანეთთან მჭიდროდ არიან დაკავშირებულნი, მიმდინარეობენ დროში და წარმოადგენენ მატერიალური ნაკადების მოძრაობის ერთიან ლოჯისტიკურ ჯაჭვს.

თითოეული სფერო წარმოადგენს რა გლობალურ ლოჯისტიკურ სისტემას, თავად შედგება მრავალი ქვესისტემისაგან და ცალკეული ელემენტებისაგან, რომელთა ნორმალური ფუნქციონირება ჯამში განსაზღვრავს მაღალი ეფექტურობით საბოლოო მიზნის მიღწევის შესაძლებლობას.

თავი 1. ტრანსპორტირების პროცესების როლი და ადგილი ლოჯისტიკურ სისტემებში

ტრანსპორტირება წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად ლოჯისტიკურ ფუნქციას, რომელიც დაკავშირებულია გარკვეული ტექნოლოგიით მიწოდებათა ჯაჭვში სატრანსპორტო საშუალებით პროდუქტის გადატანასთან და შედგება ისეთი ლოჯისტიკური ოპერაციებისა და ფუნქციებისაგან, როგორცაა ექსპედირება, ტვირთების გადამუშავება, შეფუთვა, ტვირთზე საკუთრების უფლების გადაცემა, რისკების დაზღვევა, საბაჟო პროცედურები და სხვა.

სატრანსპორტო-გადამზიდავი ფირმები (ისევე როგორც ტვირთზიდვის პროცესის სხვა მონაწილეები) ფუნქციონირებენ რა საბაზრო ეკონომიკის პირობებში, ორიენტირებულნი არიან ერთიანი ეკონომიკური შედეგის მიღწევაზე ლოჯისტიკურ ჯაჭვში. ამას ხელს უწყობს მრავალი ფაქტორი, რომელთა შორის აღსანიშნავია შემდეგი: ჩვენს ქვეყანაში ჩამოყალიბების პროცესში მყოფი სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარი, კონკურენცია სატრანსპორტო ფირმებისა და ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობებს შორის, მომხმარებელთა მხრიდან მოთხოვნათა გამკაცრება ტარიფებისადმი და სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხისადმი და სხვა.

ამრიგად, ტრანსპორტის მეშვეობით საქონელ მიმოქცევის ლოჯისტიკური პროცესი (დაწყებული ნედლეულის და მასალების მიმწოდებლებიდან, რომელიც მოიცავს სხვადასხვა ჯურის შუამავლებს, და დამთავრებული მზა პროდუქციის მომხმარებლებით) ტრანსფორმირდება ერთიან ტექნოლოგიურ ჯაჭვში, ხოლო ტრანსპორტი ხდება ერთიანი სატრანსპორტო ტექნოლოგიური პროცესის განუყოფელი ნაწილი. ამ ჯაჭვში ტრანსპორტირების ძირითად ფუნქციას ტვირთების გადაადგილება და მათი შენახვა წარმოადგენს.²

ტვირთების გადაზიდვა - ეს არის მათი ადგილმდებარეობის შეცვლა ეკონომიურობის პრინციპის დაცვით (ღირებულებითი და დროის დანახარჯების შემცირება). ეს პროცესი ეკონომიურად გამართლებული უნდა იყოს, რადგანაც ტვირთზიდვის დროს იხარჯება დრო, თანხები და ეკოლოგიური რესურსები. დროის

²

Кочадзе Т.П. и др. (2-5 November 2007.). О надежности транспортных процессов в единой логистической цепи товародвижения. XIV INTERNATIONAL SCIENTIFIC- TECHNICAL CONFERENCE trans&MOTAUTO'07. Ruse -Bulgaria.

ფაქტორის მნიშვნელობა იზრდება ლოჯისტიკური კონცეფციების გაჩენის გამო, რომლებიც მოითხოვენ იმ მასალების შემცირებას (მათ შორის იმ მარაგებისა, რომლებიც იმყოფებიან გზაში, ანუ გადაზიდვის პროცესში), რომლებიც საგრძნობლად ზღუდავენ მატერიალურ და სასაქონლო რესურსებს, ანუ „ბოჭავენ“ კაპიტალს. ტრანსპორტირება მოითხოვს გადამზიდავი ფირმის შიგა ფინანსურ რესურსებს საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებით ტვირთზიდვის განხორციელების შემთხვევაში და გარე დანახარჯებს ტვირთზიდვისათვის სხვა სატრანსპორტო ფირმების კუთვნილი ტრანსპორტის გამოყენების დროს.³

ამრიგად ტრანსპორტის მოცემული ფუნქცია განსაზღვრავს მის მთავარ მიზანს - მიიტანოს ტვირთი დანიშნულების ადგილზე რაც შეიძლება სწრაფად, იაფად და გარემოსადმი რაც შეიძლება ნაკლები ზიანის მიყენებით. აგრეთვე საჭიროა გადასაზიდი ტვირთების დანაკარგების და გაფუჭების მინიმიზაცია ტვირთმფლობელის მოთხოვნების შესაბამისად.

ტვირთების შენახვა, როგორც ტრანსპორტირების ერთ-ერთი ფუნქცია, გამოყენებული იქნება იმ შემთხვევაში, როდესაც:

1. სატრანსპორტო საშუალების შემდგომი დატვირთვა-განტვირთვა ეკონომიურად მიზანშეწონილია (დანახარჯები ამ ოპერაციებზე აჭარბებენ იმ დანაკარგებს, რომელიც შეიძლება განიცადოს გაჩერებულმა დატვირთულმა სატრანსპორტო საშუალებამ);
2. სასაწყობო ფართები არასაკმარისია;
3. საჭიროა ტვირთზიდვის მარშრუტის შეცვლა;
4. ტვირთზიდვა უნდა გაგრძელდეს სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალებით. დასაწყობების შემთხვევაში იზრდება ტვირთების გადაზიდვის დრო.

სატრანსპორტო ლოჯისტიკის და საერთოდ ლოჯისტიკის მთავარ მიზანს წარმოადგენს სატრანსპორტო დანახარჯების ოპტიმიზაცია. იგი მიიღწევა ტვირთზიდვის მასშტაბების და მარშრუტების სიგრძეების ოპტიმალური შერჩევის საფუძველზე. ეკონომია ტვირთების მასშტაბების მიხედვით უკავშირდება იმას, რომ რაც უფრო დიდია ტვირთი, მით ნაკლებია მის წონით ერთეულზე მოსული სატრანსპორტო დანახარჯები. ზუსტად ასევე ტრანსპორტის მძლავრი საშუალებები - სარკინიგზო და საზღვაო - გამოირჩევიან უფრო მეტი სიიარით გადასაზიდი ტვირთის წონის ერთეულზე, ვიდრე უფრო ნაკლებად მძლავრი - საავტომობილო და საავიაციო ტრანსპორტი.

³ Donald j. Boversox , David j. Closs . (1996). *Logistikal Manajement*. New York: THE MCGRAW – HILL COMPANIES. INC.

ცივილიზებული საზოგადოების არსებობა ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელია. ტრანსპორტი ეკონომიკური საქმიანობის ნაწილია, რომელიც დაკავშირებულია ადამიანის მოთხოვნილების დაკმაყოფილებასთან საქონლის (ტვირთის) ან ადამიანთა გეოგრაფიული ადგილის შეცვლის გზით. საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვები კვლავაც რჩება ქვეყანაში საინვესტიციო საქონლის შემოტანის ერთ-ერთ მთავარ წყაროდ, ასევე ასრულებენ ძირითად როლს მოსახლეობის სურსათით და სხვადასხვა სამომხმარებლო საქონლით მომარაგებაში. ტრანსპორტის ქსელის გაფართოება ხელს უწყობს ჩამორჩენილი რაიონების ეკონომიკურ აღმავლობას, სხვა რაიონების კულტურის კერებთან დაკავშირებასა და დაახლოებას.

საქართველო წარმოადგენს ევროპა-სამხრეთ კავკასია-ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო სისტემის საკვანძო ქვეყანას. ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე საქართველოს უჩნდება რეალური შანსი გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც საგრძნობლად გაზრდის ქვეყნის შემოსავლებს, შექმნის მეტ სამუშაო ადგილს, ხელს შეუწყობს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებას. რაც თავის მხრივ უმნიშვნელოვანეს როლს შეასრულებს ისეთი დარგების აღორძინებისათვის, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, ვაჭრობა, ტურიზმი. გამართული სატრანსპორტო სისტემა განაპირობებს მაღალი ხარისხის სერვისს, იაფ და ეფექტურ მიწოდების ქსელს.

საქართველოს საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარების ძირითად მატერიალურ საფუძველს წარმოადგენს სხვადასხვა სახის ტრანსპორტი. მისი დანიშნულებაა მსოფლიოს სხვადასხვა ბიზნეს-სტრუქტურებს შორის კავშირის დამყარება კოოპერაციის და კოორდინაციის, საერთაშორისო კონვენციებისა და სახელმწიფოთაშორისი ხელშეკრულების საფუძველზე.

ტრანსპორტის სფეროში ერთიან სახელმწიფო პოლიტიკას შეუქმნავენ და ამ სფეროში სახელმწიფო მმართველობას ახორციელებს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო. ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკურ რეგულირებას ახორციელებს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია, რომელიც არის საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება. ადმინისტრაციის ძირითადი ფუნქციებია: სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისას, ტვირთების გადაზიდვისას უსაფრთხოების ტექნიკური რეგლამენტების შემუშავება და დამტკიცება, ტექნიკური რეგლამენტის შესრულების ზედამხედველობა.

ტრანსპორტი შეიძლება წარმოვიდგინოთ ორი ქვესისტემის სახით: საერთო სარგებლობის ტრანსპორტი, რომელიც მომხმარებელს აწვდის სხვადასხვა სახის პროდუქციას და არასაერთო სარგებლობის ტრანსპორტი, რომელიც მასალებსა და სხვა სახის ნედლეულის მომოქცევის საშუალებაა, რომელსაც არა აქვს მიღებული საბოლოო პროდუქციის სახე და არის მოქცეული მიმოქცევის სფეროში.

საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეებია: სარკინიგზო, საზღვაო, საავტომობილო, საჰაერო და მილსადენი ტრანსპორტი. თითოეული ზემოაღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებული გადაზიდვა ხასიათდება გარკვეული სპეციფიკით და რეგულირდება შესაბამისი ნორმატიული აქტებით. მაგალითად, საჰაერო ხომალდით განხორციელებული გადაზიდვა სამართლებრივად წესრიგდება საჰაერო კოდექსით; საზღვაო გადაზიდვები – საზღვაო კოდექსით; საავტომობილო გადაზიდვები – საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ კანონით. ამასთან, ტრანსპორტის ყველა სახისათვის მოქმედებს საერთაშორისო კონვენციები და ხელშეკრულებები. აღნიშნული სამართლის წყაროები სარგებლობენ უპირატესობით ეროვნულ კანონმდებლობასთან მიმართებაში თუ ქვეყანა მიერთებულია საერთაშორისო სამართლებრივ აქტებთან.

სატრანსპორტო საშუალებები მონაწილეობენ ეკონომიკურ ურთიერთობებში და ეწევიან სპეციფიკურ მომსახურებას, რომლის მიზანია ტვირთის, მგზავრებისა და ბარგის გადაადგილება სივრცეში. არსებობს ტრანსპორტის რამდენიმე დამოუკიდებელი სახე. მათი დაყოფა განპირობებულია სატრანსპორტო საშუალებების განსხვავებით, რომლებიც გამოიყენება ტვირთის გადატანის და მგზავრთა გადაყვანისათვის (საჰაერო ხომალდი, გემი, სარკინიგზო შემადგენლობა, ავტომობილი), ასევე ექსპლუატაციისა და ბუნებრივი გარემოს განსხვავებებით (მაგ.: სამდინარო ან საზღვაო ტრანსპორტი). სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს სარკინიგზო, სამდინარო, საზღვაო, საავტომობილო , საჰაერო და მილსადენურ ტრანსპორტს.

თითოეული ზემოთ ჩამოთვლილი სატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებული გადაზიდვა-გადაყვანა ხასიათდება გარკვეული სპეციფიკით და რეგულირდება შესაბამისი ნორმატიული აქტებით. ტრანსპორტის ყველა სახისათვის მოქმედებს საერთაშორისო კონვენციები, ხელშეკრულებები.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი შეიცავს ნორმებს, რომლებიც საერთოა ყველა სახის გადაზიდვის ხელშეკრულებისათვის. თანამედროვე პირობებში შეუძლებელია ლაპარაკი გადაზიდვა-გადაყვანის მხოლოდ ერთ ხელშეკრულებაზე, რომელიც კონსტრუირებული იქნება რეალური ხელშეკრულების მოდელის შესაბამისად. ადგილი აქვს ხელშეკრულებათა სისტემას, რომელიც მოიცავს ტვირთის გადატანას, მგზავრთა გადაყვანას და ბარგის გადატანას. მითითებული სისტემა მისაღებია ტრანსპორტის ყველა სახისათვის.⁴

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე გადამზიდველი კისრულობს ვალდებულებას გამგზავნის მიერ მისთვის მინდობილი ტვირთი გადაიტანოს დანიშნულების ადგილზე და გადასცეს იგი ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილ პირს

⁴ ლ. ჭანტურია და სხვ. (2001წ.). *საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი წიგნი IV, ტომი I*. თბილისი: გამომცემლობა "სამართალი". გვ. 311-313

(მიმღებს), ხოლო გამგზავნი კი კისრულობს ვალდებულებას გადაიხადოს შეთანხმებული საზღაური. ასეთი ხელშეკრულება შეიძლება დაკვალიფიცირდეს როგორც რეალური კონსტრუქცია, რადგან გადამზიდველს პასუხისმგებლობა წარმოეშობა მხოლოდ ისეთი ტვირთის მიმართ, რომელიც გადასცა გამგზავნმა და მიიღო გადამზიდველმა დანიშნულების ადგილზე გადასატანად. სახეზეა ორმხრივი სახელშეკრულებო ვალდებულება, რადგან გარკვეული უფლებები და მოვალეობები გააჩნია როგორც გადამზიდველს, ისე გამგზავნს. გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობებში გამგზავნის და გადამზიდველის გარდა მონაწილეობს ტვირთის მიმღებიც, რომელსაც გააჩნია არა მარტო უფლებები, არამედ გარკვეული ვალდებულებებიც.

ხელშეკრულებები ტვირთის გადატანის უზრუნველყოფის სამუშაოების ორგანიზების შესახებ იდება სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო ორგანიზაციებს შორის სატრანსპორტო კანონმდებლობით განსაზღვრული წესით. ასეთი ხელშეკრულებები იდება ტვირთის გაგზავნის ადგილზე (რკინიგზის სადგური, ნავსადგური, აეროპორტი) ტვირთის მიღების, გადასაზიდად გადაცემის უზრუნველსაყოფად, როცა ტვირთს გადამზიდველს გადასცემს არა თავად გამგზავნი, არამედ სხვა სახის ტრანსპორტის სატრანსპორტო ორგანიზაცია. ტვირთის გადატანის უზრუნველყოფის სამუშაოების ორგანიზების შესახებ ხელშეკრულებით შეიძლება დარეგულირდეს ურთიერთობა სატრანსპორტო ორგანიზაციებს შორის, რომელიც წარმოიშობა ტვირთის გადატანის მთელი პროცესის განმავლობაში. ამ ხელშეკრულების განსხვავება სატრანსპორტო ორგანიზაციებს შორის ტვირთის გადატანის, მგზავრთა გადაყვანის და ბარგის გადატანის ორგანიზების შესახებ შეთანხმებებს შორის ისაა, რომ მის საფუძველზე რეგულირდება ტვირთის გადატანის ურთიერთობა სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის სატრანსპორტო ორგანიზაციებს შორის, რომელიც არ არის მოცული ერთიანი სატრანსპორტო დოკუმენტით.

თავი 2. სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება

2.1. გადაზიდვების მარეგულირებელი საერთაშორისო ორგანიზაციები

საერთაშორისო გადაზიდვების განვითარება ხელს უწყობს საერთაშორისო სატრანსპორტო პროფილის ორგანიზების როლისა და მნიშვნელობის ამაღლებას. ისინი სარგებლობენ სხვადასხვა კანონებითა და უფლებამოსილებებით. განსაკუთრებულ ადგილს იკავებენ სამთავრობათშორისი ორგანიზაციები, რომელთა დაარსება ხდება მრავალმხრივი საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე. ამ ორგანიზაციებმა,

მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანეს ნაოსნობის უსაფრთხოების საერთაშორისო - სამართლებრივი ნორმების ჩამოყალიბებაში; საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვებში საგარეო ვაჭრობის საკითხების რეგულირებაში და სხვა საკითხებში.

არასამთავრობო სანაოსნო ორგანიზაციები აქტიურ გავლენას ახდენენ საერთაშორისო კანონშემოქმედების პროცესზე, მსოფლიო სანაოსნო პოლიტიკაზე.

ძირითად საერთაშორისო ორგანიზაციებს, რომლებიც ამა თუ იმ ხარისხით გავლენას ახდენენ საერთაშორისო გადაზიდვების ორგანიზაციის პროცესზე მიეკუთვნება:

ლათინოამერიკული გემთმფლობელების ასოციაცია. შეიქმნა 1963 წ. აერთიანებს ლათინოამერიკული ქვეყნების გემთმფლობელების ეროვნულ ასოციაციებს. ამუშავებს და იღებს საზღვაო ტრანსპორტის საერთაშორისო კონვენციებს, საზღვაო სანაოსნო პოლიტიკის პრინციპებს, კონოსამენტის პროფორმებს და სხვა ფასიან ქაღალდებს, ამზადებს კადრებს, აქვეყნებს სტატისტიკურ და ანალიზურ მასალებს.

ბალტიის საერთაშორისო საზღვაო კონფერენცია (BIMKO). შეიქმნა 1905 წ. აერთიანებს 590-ზე მეტ წევრს - გემთმფლობელებს, ბროკერებსა და კლუბებს (გემთმფლობელების ინტერესების დაცვისა და ურთიერთდაზღვევის ასოციაცია). ვითარდება სამი მიმართულებით: საზღვაო სანაოსნო პრაქტიკა, სატრანსპორტო დოკუმენტაციის უნიფიკაცია, წევრების ინფორმირება საერთაშორისო ვაჭრობის სხვადასხვა საკითხებზე.

დუნაის კონფერენცია (DK). შეიქმნა 1921 წ. სამთავრობათშორისი ორგანიზაციაა, აერთიანებს მხოლოდ დუნაისპირა ქვეყნებს. აწარმოებს სანავიგაციო ჰიდროლოგიური, ჰიდრომეტეოროლოგიური, სტატისტიკური, იურიდიული საგამომცემლო საკითხების გადაწყვეტას, რომლებზედაც მუშაობა მთავრდება საერთაშორისო წესების მომზადებით.

საზღვაო ლოცმანების საერთაშორისო ასოციაცია (IMPA). შექმნილია 1970წ. წარმოადგენს საზღვაო ლოცმანების ორგანიზაციების გაერთიანებას, რომელიც მოქმედებს კერძო მეწარმეობის საფუძველზე. მუშაობს საკითხების ორ ჯგუფზე: ზღვაში და სრუტეებში გემების გასვლის უსაფრთხოებასა და გემების აღჭურვილობაზე ლოცმანების მისაღებად.

ტანკერების დამოუკიდებელი მფლობელების საერთაშორისო ასოციაცია (INTERTANCO). შეიქმნა 1971 წ. აერთიანებს სატანკერო ტონაჟის მფლობელთა 80%-ზე მეტს. აქტიურ მონაწილეობას იღებს სატანკერო განაკვეთების შკალების შედგენასა და გადასინჯვაში. სწავლობს ვალუტის დევალვაციისა და რევალვაციის პრობლემებს და ამუშავებს ღონისძიებებს ტანკერების მფლობელების დასაცავად ამასთან დაკავშირებული ზარალისაგან; ატარებს მუშაობას ახლის შესაქმნელად და არსებული ტანკერული ჩარტერების გასაუმჯობესებლად; განიხილავს ნაოსნობის უსაფრთხოებას

ტანკერებზე და კომბინირებულ გემებზე უსაფრთხოების ტექნიკის საკითხებს, იცავს თავისი წევრების ინტერესებს მთავრობათა წინაშე.

გემთმფლობელების საერთაშორისო ასოციაცია (INSA). შეიქმნა 1970 წელს. წევრებს წარმოადგენენ სანაოსნო საწარმოები ანდა გემთმფლობელების ეროვნული ასოციაციები. INSA - სწავლობს პრობლემებს, რომლებიც წარმოიშობიან გადაზიდვის ახალი ტექნოლოგიების დანერგვის შედეგად.

დაბინძურების შემთხვევაში **ტანკერების მფლობელების პასუხისმგებლობის შეზღუდვის საერთაშორისო ფედერაცია** შეიქმნა 1969 წელს. წევრებს წარმოადგენენ მსოფლიოს ტაკერული ფლოტის მფლობელების 99%. შეიქმნა, როგორც მთავრობებისადმი, გემთმფლობელების მიერ მიყენებული ზარალის ანაზღაურების სისტემა.

საერთაშორისო საზღვაო კომიტეტი. დაარსებულია 1897წ. წევრებს წარმოადგენენ ორმოცამდე ქვეყნის ეროვნული ასოციაციები, ამუშავებს კონვენციების პროექტებს, ხელს უწყობს მიღებული კონვენციების მოქმედებაში მოყვანას, განიხილავს მოქმედი კონვენციების სრულყოფის პრობლემებს. მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანა საერთაშორისო კერძო საზღვაო სამართლის ნორმების დამუშავებაში.

საზღვაო ნავთობკომპანიების საერთაშორისო ფორუმი. შეიქმნა 1970წ. წევრებს წარმოადგენენ კომპანიები, რომლებიც აწარმოებენ ნავთობპროდუქტებს, ანდა მათ გადაზიდვას ზღვით. აკონტროლებს ზღვით ტრანსპორტირებადი ნავთობის 85%-მდე. ფორუმი ძირითადად მუშაობს საკითხების ორ ჯგუფზე: საზღვაო გარემოს დაცვა დაბინძურებისგან და წევრების ინფორმირება საერთაშორისო სანაოსნო პოლიტიკის შესახებ.

საზღვაო თანამგზავრული კავშირის საერთაშორისო ორგანიზაცია (IN-MARCAT). შეიქმნა 1979 წელს, როგორც სამთავრობათშორისი ორგანიზაცია, მასში შედის ორმოცზე მეტი სახელმწიფო. პრაქტიკული საქმიანობა მიმართულია საზღვაო რადიოკავშირისა და ფლოტის ოპერატიული მართვის ხარისხის სრულყოფისაკენ, ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის, ზღვაში ადამიანთა ცხოვრების დაცვისა და ფლოტის მუშაობის ეფექტურობის ამაღლებისაკენ.

სარკინიგზო ტრანსპორტით საერთაშორისო გადაზიდვების სამართლებრივ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით წარმოიშობა სერიოზული პრობლემები. არსებული საერთაშორისო აქტები, რომლებიც რეგლამენტირებას უკეთებენ საქმიანობის ამ სახეს, შეიცავს მინიმუმებს ეროვნული ნორმების გამოყენებაზე. ევროპაში შექმნილია

სარკინიგზო ტრანსპორტის საერთაშორისო კომიტეტი. მისი საქმიანობის მიზანია - სარკინიგზო გადაზიდვების სფეროში სამართლებრივი ნორმების დამუშავება და სრულყოფა. კომიტეტის საქმიანობის ფარგლებში საერთაშორისო სატვირთო

მიმოსვლები რეგლამენტირებულია ბერნის კონვენციებით CIM – COTIF - ერთიანი სამართლებრივი მიწერილობები სარკინიგზო სატრანსპორტო ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების ხელშეკრულებისათვის.

საქართველო არ წარმოადგენს ბერნის სატვირთო კონვენციის მონაწილეს. 1951 წლიდან სამამულო ექსპორტიორები აფორმებენ სარკინიგზო დოკუმენტებს საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლების შეთანხმების შესაბამისად.

ზედდებულების გაფორმების ადგილი და წესი დადგენილია საერთაშორისო სარკინიგზო სატრანზიტო ტარიფის - სატარიფო სახელმძღვანელოს №31 (მოქმედებაში შევიდა 1991 წლის 1 იანვარს) ახალი რედაქციით.

საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი (IRU). დაარსებულია 1948 წლის 23 მარტს ჟენევაში და წარმოადგენს საერთაშორისო არასამთავრობო ორგანიზაციას, რომელიც აერთიანებს საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების ეროვნულ ასოციაციებსა და კავშირებს. ამ კავშირის მთავარ მიზანს წარმოადგენს ყველა ქვეყანაში ეროვნული და საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის დაცვა და განვითარება, პროფესიონალი ტრანსპორტელების ინტერესების დაცვა. ამ მიზნის რეალიზაციისათვის კავშირი იღებს ღონისძიებებს იმ პრობლემების შესწავლისა და გადაწყვეტისათვის, რომელიც დაკავშირებულია საავტომობილო ტრანსპორტთან; ამუშავებს სამართლებრივი ნორმების უნიფიკაციისა და რაციონალიზაციის საკითხებს, რომლებიც დაკავშირებულია საგზაო მოძრაობასთან, საბაჟო ფორმალობებთან, გადაზიდვების შესრულებასთან და ხელშეკრულებებთან, საგზაო უსაფრთხოებასთან და ა.შ.⁵

2.2. ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება

დოკუმენტები, რომლებიც არეგულირებენ ექსპორტულ-იმპორტული ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვებს დამატებით, იმ ნორმატიულ დოკუმენტებთან, რომლებიც არეგულირებენ ტვირთების გადაზიდვებს საქართველოში, შემდეგია:

- საქართველოს კანონი „საბაჟო ტარიფების შესახებ“;
- საქართველოს საბაჟო კოდექსი;
- საერთაშორისო სატვირთო კონვენცია (COTIF);
- გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის 1956 წლის კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ.

⁵ ლ. ბოცვაძე, ო. გელაშვილი, მ.მეზურიშვილი. (2007 წ.). *სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება*. თბილისი: საგამომცემლო სახლი "ტექნიკური უნივერსიტეტი". გვ.(32-36).

- 1961 და 1968 წწ. ევროპული შეთანხმება საშიში ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ;
- საბაჟო კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ TIR წიგნაკის გამოყენებით (კონვენცია TIR) 1975 წლის 14 ნოემბერი;
- საერთაშორისო სარკინიგზო სატრანსპორტო ტარიფი;
- შეთანხმება საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ;
- გაეროს კონვენცია ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების შესახებ (ჰამბურგის წესები);
- გაეროს კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო მულტიმოდალური გადაზიდვების შესახებ (1980 წლის ჟენევის კონვენცია);
- გაეროს კონვენცია საერთაშორისო ვაჭრობაში სატრანსპორტო ტერმინალების ოპერატორების ვალდებულებებზე (1991 წლის ვენის კონვენცია);
- ექსპედიტორთა ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაციებისათვის (FIATA) დოკუმენტები და სხვა საერთაშორისო მოთხოვნები.

საერთაშორისო გადაზიდვების ორგანიზაცია აგრეთვე რეგლამენტირებულია:

- საქონლის მიწოდების საბაზისო პირობებით;
- საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების სატრანსპორტო პირობებით;
- ტვირთების გადაზიდვის ხელშეკრულებით;
- გადაზიდვების დოკუმენტაციით.

საქონლის მიწოდების საბაზისო პირობები:

- გამყიდველისა და მყიდველის ვალდებულებები საქონლის მიწოდებაზე;
- გამყიდველიდან მყიდველზე საქონლის განადგურების, ან დაზიანების რისკის გადასვლის მომენტი;
- მხარე, რომელიც იღებს ხარჯებს გამყიდველიდან მყიდველამდე საქონლის ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებით.

მიწოდების ხელშეკრულების სატრანსპორტო პირობები რეგლამენტირებას უკეთებს:

- ტვირთის გადაზიდვის წესს;
- დატვირთვა-განტვირთვის პირობებსა და ვადებს;
- გადახდის სიდიდესა და წესს.

მიწოდების ხელშეკრულების სატრანსპორტო პირობების ფორმულირების დროს გავითვალისწინებული უნდა იყოს:

- გამოყენებული ტრანსპორტის სახე;
- გადაზიდვის შერჩეული ხერხი;
- გადასაზიდი ტვირთის სახე;
- დადებული გარიგების ტიპი;

- მიწოდების საბაზისო პირობები;
- პროდუქციის გადატვირთვის ვადები;
- მყიდველზე გამყიდველის მიერ პროდუქციის ჩაბარების ადგილი და წესი;
- გადამზიდავი, რომლის მომსახურების ყიდვა წარმოებს;
- პორტების, სარკინიგზო სადგურების, სახელმწიფო საზღვრების, გადატვირთვის პუნქტების რაოდენობა და ადგილმდებარეობა;
- გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილე მხარეთაგან, თუ რომელი იხდის დატვირთვა-განტვირთვის და სხვა სამუშაოთა ხარჯებს;
- მესამე ქვეყნის ტერიტორიაზე ტრანზიტად ტრანსპორტირებისათვის ანგარიშსწორების წესი;
- ანგარიშსწორების წესი აგენტებთან, ბროკერებთან, ექსპედიტორებთან, ოპერატორებთან, პროვადერებთან და სხვა შუამავლებთან;
- სატრანსპორტო რისკის დაზღვევის წესი (ტვირთის დაზღვევა, გადამზიდავის პასუხისმგებლობის დაზღვევა);
- ტვირთის თანმხლები დოკუმენტები.

კონოსამენტი - დოკუმენტი, რომელიც გაცემულია გემთმფლობელის (კაპიტნის) მიერ ტვირთგამგზავნზე, საზღვაო გზით გადაზიდვაზე, ტვირთის მიღების დადასტურებისათვის.

კონოსამენტის სახეები:

- სახელობითი;
- წარმომდგენზე;
- ორდერული.

კონოსამენტის ძირითადი ფუნქციებია:

- ადასტურებს გადაზიდვაზე ტვირთის მიღებას;
- წარმოადგენს საქონლის თანმხლებ დოკუმენტს;
- წარმოადგენს მოწმობას, საზღვაო გზით გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების შესახებ.

კონოსამენტი ადასტურებს იმ ფაქტს, რომ პროდუქცია მიღებულია გადაზიდვაზე და კონოსამენტის მფლობელს უფლება აქვს განკარგოს ტვირთი იმ დროს, როდესაც იგი იმყოფება გზაში.

2.3. გადაზიდვების მარეგულირებელი ნორმატიული დოკუმენტები

მიწოდების ხელშეკრულება

მიწოდების ხელშეკრულების საგანი - გამყიდველმა უნდა გადასცეს საგანი, ხოლო მყიდველმა უნდა გადაიხადოს საქონლისათვის განსაზღვრული თანხა.

მიმწოდებელი - გამყიდველი, რომელიც ვალდებულებას იღებს გადასცეს განსაზღვრულ ვადაში (ვადებში) მის მიერ წარმოებული ანდა შესყიდული პროდუქცია სამეწარმეო საქმიანობაში გამოსაყენებლად ანდა სხვა მიზნებისათვის.

პროდუქციის მყიდველზე გადაცემის ხერხები:

- პროდუქციის გადაცემა სატრანსპორტო ანდა კავშირგაბმულობის საწარმოზე, მყიდველისათვის შემდგომი მიზიდვისათვის;
- პროდუქციის მიტანა უშუალოდ მყიდველთან;
- პროდუქციის მიღება მყიდველის მიერ მიმწოდებლის საწყობიდან მისი ადგილმდებარეობის ადგილზე.

ძირითადი ნორმატიული დოკუმენტები, რომლებიც არეგულირებენ ტვირთების შიგა გადაზიდვებს, შემდეგია:

- საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი;
- საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი;
- საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის წესდება;
- საქართველოს საზღვაო კოდექსი;
- საქართველოს საჰაერო კოდექსი;
- ნორმატიული დოკუმენტები სხვადასხვა სახის ტრანსპორტზე გადაზიდვითი, სატრანსპორტო-საექსპედიციო და სხვა სახის საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ;
- საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“

ტრანსპორტირების ძირითად პირობებს არეგულირებს:

- გადაზიდვის ხელშეკრულება;
- სასაქონლო სატრანსპორტო ზედდებული;
- ანგარიშფაქტურა;
- საგზაო ფურცელი;
- სატრანსპორტო ზედდებული CMR (მხარეთა ურთიერთშეთანხმებები).⁶

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ადგენს ზედნადების შედგენის დროს გასათვალისწინებელ აუცილებელ მინიმალურ სტანდარტს და განსაზღვრავს, რომ ზედნადები უნდა შეიცავდეს შემდეგ მონაცემებს:

- გაცემის დღესა და ადგილს;

⁶ ლ. ბოცვაძე, ო. გელაშვილი, მ.მეზურიშვილი. (2007 წ.). სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება. თბილისი: საგამომცემლო სახლი "ტექნიკური უნივერსიტეტი". გვ.(27-31).

- გამგზავნის სახელსა და მისამართს;
- გადამზიდველის სახელსა და მისამართს;
- ტვირთის გაცემის დღესა და ადგილს, ასევე ტვირთის მიტანის ადგილს;
- მიმღების სახელსა და მისამართს;
- ტვირთის სახეობის ჩვეულებრივ სახელწოდებასა და შეფუთვის სახეს, საფრთხეშემცველი ტვირთების შემთხვევაში, მათ საყოველთაოდ აღიარებულ აღნიშვნას;
- გადასაზიდი ტვირთების რაოდენობას, ნიშნებსა და ნორმებს;
- ტვირთის წონას, ან სხვაგვარად აღნიშნულ რაოდენობას;
- გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ხარჯებს;
- საბაჟო და სხვა მსგავსი სამსახურების აღნიშვნებს;
- აღნიშვნას, რომ გადაზიდვა, მიუხედავად ორმხრივი შეთანხმებისა, მაინც ექვემდებარება ამ თავის ნორმებს.

კანონი ასევე განსაზღვრავს, რომ საჭიროებისას ზედნადები უდნა შეიცავდეს დამატებით მონაცემებს:

- სხვა ტრანსპორტზე გადაზიდვის აკრძალვას;
- ხარჯებს, რომელსაც გამგზავნი თავის თავზე იღებს;
- ტვირთის გაგზავნის დროს გადასახდელი ფასდანიშნის ოდენობას;
- ტვირთის ღირებულებას და მიწოდებისადმი განსაკუთრებული ინტერესის აღნიშვნას;
- გამგზავნის მითითებებს გადამზიდველის მიმართ ტვირთის დაზღვევის შესახებ;
- შეთანხმებულ ვადას, რომელშიც უდა დასრულდეს გადაზიდვა;
- გადამზიდველისთვის გადაცემული საბუთების ჩამონათვალს.

ამ მონაცემების არსებობა ზედნადებზე დამოკიდებულია ასევე მხარეთა შეთანხმებაზე და მიზნად ისახავს მხარეთა ინტერესების უკეთ რეალიზაციის შესაძლებლობას, ისე, რომ ამით არ იყოს (მომავალში) დარღვეული მათი უფლებები. მნიშვნელოვანია, რომ ზუსტად ამ პრინციპზე დაყრდნობით, კანონმდებლობა განამტკიცებს მხარეთა უფლებას, რომ ჩაწერონ ზედნადებში სხვა მონაცემებიც, რომლებსაც ისინი მიზანშეწონილად მიიჩნევენ.⁷

ტვირთების გადაზიდვის ხელშეკრულება - ესაა შეთანხმება ტვირთგამგზავნისა და გადამზიდის შორის, რომლის შესაბამისადაც გადამზიდავმა უნდა მიიტანოს ტვირთი

⁷ თუმანიშვილი, გ. გ. (2010წ.). *შესავალი საქართველოს კერძო სამართალში ნაწ. II*. თბილისი : ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი. გვ.(86-87).

დანიშნულ ადგილზე დადგენილ დროში, ხოლო გამგზავნა უნდა მიაწოდოს ტვირთი და გადაიხადოს ტრანსპორტის ღირებულება;

ლიცენზია (სპეციალური) ნებართვა - დოკუმენტი, რომელიც მის მფლობელს უფლებას აძლევს განსაზღვრული სახის მოქმედების შესრულებაზე (კერძოდ საერთაშორისო გადაზიდვების განხორციელებაზე), მასში დადგენილი ვადის განმავლობაში სალიცენზიო მოთხოვნებისა და პირობების სავალდებულო დაცვის დროს.

ლიცენზიის სახეები:

- **სტანდარტული** - ტვირთების გადაზიდვაზე კომერციულ საფუძველზე ქვეყნის ფარგლებში; სტანდარტული ლიცენზია უფლებას იძლევა აგრეთვე ტვირთების გადაზიდვაზე საკუთარი საჭიროებისათვის;
- **სტანდარტული საერთაშორისო** - საერთაშორისო მიმოსვლებში ტვირთების გადაზიდვაზე;
- **შეზღუდული** - საწარმოო მიზნებისათვის ტვირთების გადაზიდვაზე ქვეყნის ფარგლებში.⁸

თავი 3. საერთაშორისო და შიგა ვაჭრობაში სატრანსპორტო - ლოჯისტიკური ოპერაციების განხორციელების სამართლებრივი საფუძველი

საერთაშორისო ვაჭრობაში საქონლის მიზიდვის სამართლებრივი რეგულირების დამახასიათებელი თავისებურება მდგომარეობს იმაში, რომ ძირითადი საკითხები გადაწყვეტილია საერთაშორისო შეთანხმებებში. ეს შეთანხმებები შეიცავს უნიფიცირებულ ნორმებს, ცალსახად განსაზღვრავს ტრანსპორტირების პირობებს და საქონლის მიზიდვასთან დაკავშირებულ სხვა ოპერაციებს. ჩვეულებრივ ასეთი შეთანხმებები შეიცავს გადაზიდვის დოკუმენტებისადმი წაყენებულ მოთხოვნებს, განსაზღვრავს გადაზიდვაზე ტვირთების მიღებისა და დანიშნულების პუნქტში მისი გაცემის ნორმებს; გადამზიდავის პასუხისმგებლობის პირობებს, გადამზიდავისადმი პრეტენზიებისა და სარჩელების წაყენების პროცედურებს.

საქართველო მონაწილეობს მრავალ საერთაშორისო კონვენციაში, რომელთა ნორმები ატარებენ იმპერატიულ ხასიათს. შესაბამისად, საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის

⁸ Майкл Линдерс, Фрейзер Джонсон, Анна Флинн, Гарольд Фирон. (2007г.). *Управление закупками и поставками*. Москва: Юнити. (253-256).

ქართველი მონაწილეები ექსპორტულ-იმპორტულ ოპერაციებში უნდა ხელმძღვანელობდნენ საერთაშორისო კონვენციების დებულებებითა და ნორმებით.

საერთაშორისო სამართლის წყაროები, რომლებიც ეხება ლოჯისტიკის საკითხებს, ესაა: საერთაშორისო შეთანხმებები და ხელშეკრულებები; საერთაშორისო ორგანიზაციების რეზოლუციები საკითხებზე, რომლებიც დაკავშირებულნი არიან სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ ოპერაციებთან;

ხელშეკრულებები და კონვენციები, რომლებიც ეხება საერთაშორისო გადაზიდვებს და ლოჯისტიკის სხვა საკითხებს, საკმაოდ მრავალია. აქ ჩვენ განვიხილავთ მათგან მხოლოდ იმას, რომლებიც ატარებენ კომერციულ-ორგანიზაციულ ხასიათს, და მეორე, ეხება საქართველოს საგარეო ეკონომიკური ორგანიზაციებისა და კომპანიების მიერ სატვირთო ექსპორტ-იმპორტული გადაზიდვების შესრულებას.⁹

გადაზიდვების შესრულების პროცესში ხელშეკრულების ძირითად სახეს წარმოადგენს გადაზიდვის ხელშეკრულება. ამ დოკუმენტის მიხედვით, ერთ მხარე (ტვირთგამგზავნი) გადასცემს ტვირთს სხვა მხარეს (გადამზიდავს). თავის მხრივ, გადამზიდავი თავის თავზე იღებს ვალდებულებას მიიტანოს საქონელი განსაზღვრულ ადგილზე განსაზღვრულ დროში განსაზღვრულ ფასად.

ამრიგად გადაზიდვის ხელშეკრულების საგანს წარმოადგენს ტვირთის გადაადგილება. ხელშეკრულების მხარეებს წარმოადგენს: გამგზავნი (ტვირთმფლობელი ან მის მიერ უფლებამოსილი პირი), გადამზიდავი (სატრანსპორტო კომპანია) და მიმღები(ანდა მის მიერ უფლებამოსილი პირი).

გამგზავნის ძირითადი მოვალეობაა - ტვირთის დროული წარდგენა გადაზიდვაზე და გადამზიდავის მოქმედებათა ანაზღაურება. გადამზიდავის ძირითადი მოვალეობაა - სრულად და დაცულად ტვირთის მიზიდვა და მიმღებზე მისი დროული გადაცემა. მიმღების მოვალეობაა - ტვირთის მიღება, მისი გადმოტვირთვის უზრუნველყოფა და გადაზიდვის გადასახდელებზე დამატება (საჭიროების შემთხვევაში).

მიმღების ვალდებულება - მიიღოს ტვირთი წარმოადგენს უპირობოს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მისი ხარისხი გაფუჭების ანდა დაზიანების გამო შეიცვალა იმდენად, რაც გამორიცხავს მისი სრული ანდა ნაწილობრივი გამოყენების შესაძლებლობას. მიმღების მიერ ამ ვალდებულების შეუსრულებლობის შემთხვევაში ეს მოვალეობა გადადის გამგზავნზე.¹⁰

⁹ ლ. ბოცვაძე, ო. გელაშვილი, მ.მეზურიშვილი. (2007 წ.). სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება. თბილისი: საგამომცემლო სახლი "ტექნიკური უნივერსიტეტი". გვ.(40)

¹⁰ Майкл Линдерс, Фрейзер Джонсон, Анна Флинн, Гарольд Фирон. (2007г.). *Управление закупками и поставками*. Москва: Юнити. (520-524).

3.1. საერთაშორისო რეგულირება საზღვაო ტრანსპორტზე

საზღვაო ტრანსპორტი ყველაზე უფრო რეგულირებადია საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებში. საზღვაო ტრანსპორტის მიერ რეალიზდება მსოფლიო საქონელტობრუნვის 80%-ზე მეტი, რომლის საერთო ღირებულება 1,5 ტრილიონ დოლარს შეადგენს. საზღვაო ნაოსნობის რეგულირების საერთაშორისო პრაქტიკა 100 წელზე მეტს ითვლის.

ძირითადი შეთანხმებები საერთაშორისო გადაზიდვების სფეროში, რომელიც ატარებს კომერციულ-ორგანიზაციულ ხასიათს შემდეგია: საერთაშორისო კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ, რომელიც დადებულია ბრიუსელში 1922 წელს. ბრიუსელის კონვენცია კონოსამენტის შესახებ, ზოგიერთი წესების უნიფიკაციის შესახებ (ჰააგის წესები). განსაკუთრებულ ინტერესს იწვევს 1978 წელს მიღებული გაეროს კონვენცია ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების შესახებ და მის მიერ ჰამბურგის წესების მიღება.

ჰამბურგის წესები შეიცავს საზღვაო გადამზიდვის, ტვირთგამგზავნის, ტვირთმიმღების, თვით ტვირთის, საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების, გადაზიდვის ხელშეკრულებაში მხარეთა პასუხისმგებლობის ზღვრის, სარჩელებისა და პრეტენზიების წარდგენისა და განხილვის წესის განმარტებას. ჰამბურგის წესები ძალაში შევიდა 1992 წელს. თუმცა საქართველო არ წარმოადგენს ამ კონვენციის მონაწილეს, მისმა პირველმა დებულებამ ასახვა ჰპოვა საზღვაო კოდექსში, რომელიც მიიღო საქართველოს პარლამენტმა.

ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებას სატრამპო ნაოსნობაში წარმოადგენს ჩარტერი (Charter Party), სახაზოში კი კონოსამენტი (Bill of Lading).

გადაზიდვის სპეციფიკიდან გამომდინარე, სხვადასხვა ტვირთებისა და ცალკეული მიმართულებებისათვის გამოიყენება სტანდარტული ჩარტერების რიგი ფორმები და პროფორმები. ისინი დამუშავებულია ფრახტმფლობელების (გემთმფლობელების) და დამფრახტველების (ტვირტმფლობელების) მიერ. ჩარტერების სტანდარტული ფორმები გამოიყენება განსაზღვრული სახის საქონლისათვის. მაგალითად, მადნის, ნახშირის, ნავთობის, შაქრის და ა.შ. ჩვეულებრივ ჩარტერის სტანდარტული პროფორმები მოწონებულია საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციების, ტრადიციული საზღვაო სახელმწიფოთა ეროვნული ორგანიზაციების მიერ.

განასხვავებენ ჩარტერის ორ სახეს - სუფთას და ღიას. ტერმინი „სუფთა ჩარტერი“ იხმარება მაშინ, როდესაც დოკუმენტზე ხელმოწერა წარმოებს სტანდარტული ფორმის ცვლილების გარეშე. ღია ჩარტერი - ესაა დოკუმენტი, რომელშიც არაა მითითებული არც ტვირთის სახე და არც დანიშნულების პუნქტი. ეს ფორმა გამოიყენება, როცა

დამფრახტველმა არ იცის ზუსტად ანდა სურს შეინახოს საიდუმლოდ, სად და რა ტვირთით მიემართება გემი.

ჩარტერის აუცილებელ პირობებს მიეკუთვნება:

- ჩარტერის ხელშეკრულების გაფორმების დრო და ადგილი;
- მხარეთა სრული დასახელება;
- გემის ანდა გემების ჯგუფის ტექნიკურ-საექსპლუატაციო მახასიათებლები;
- უფლება შეიცვალოს გემი სხვა გემით, მაგრამ ანალოგიური ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლებით;
- გემის ადგილმდებარეობა გადაზიდვის ხელშეკრულების გაფორმების მომენტში;
- ტვირთის სახე და მისი გადაზიდვის ხერხი;
- სატვირთო ოფციები (გადახრა გემის დატვირთვის ზუსტი ციფრიდან);

მაგალითად, შეუძლებელია აბსოლუტურად ზუსტად განისაზღვროს, თუ მასიური ანდა თხევადი ტვირთების რა რაოდენობაა დატვირთული გემზე. ხშირად დატვირთული ტვირთის რაოდენობის აღრიცხვა ხორციელდება მხოლოდ გემის დაჯდომის დონის მიხედვით. ამრიგად, მსოფლიო პრაქტიკაში დგინდება დატვირთული და გადმოტვირთული ტვირთის რაოდენობაში შესაძლო დასაშვები გადახრა.

- პირობა ტვირთის რაოდენობის შესახებ;
- სატვირთო ოპერაციებზე ხარჯების დაფარვა;
- დატვირთვისა და განტვირთვის პორტები;
- სატვირთო ოპერაციებისადმი გემის მზადყოფნის შესახებ შეტყობინებათა მიწოდების წესი;
- კურსიდან გემის გადახრის შესაძლებლობა (დევიაცია);
- დრო, რომელიც გამოყოფილია დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოებზე. (სტალიური დრო).
- ფორსმაჟორული შენიშვნები;
- დავისა და პრეტენზიების გადაწყვეტის საკითხები.

ხაზობრივ ნაოსნობაში საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულებას წარმოადგენს კონოსამენტი. მას აქვს სამი ფუნქცია:

- გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობის მტკიცებულება;
- საქონლის განკარგვის დოკუმენტი;
- გადაზიდვაზე ტვირთის მიღების მტკიცებულება.

კონოსამენტის მფლობელი წარმოადგენს ტვირთის იურიდიულ მფლობელს. ეს აძლევს მას უფლებას განახორციელოს ტვირთით სხვადასხვა გარიგებები, გადასცეს სხვა პირს, დააზღვიოს და უფლებრივად დატვირთოს.

კონოსამენტის გაცემა დასაშვებია მხოლოდ გადაზიდვაზე ტვირთის მიღების შემდეგ. ის გაცივდა ერთხელ ტვირთის მოცემული რაოდენობის გადაზიდვისათვის. კონოსამენტის მეორადი გაცემა ერთსა და იმავე ტვირთზე ნებადართულია მხოლოდ გადამზიდვისათვის გამგზავნის მიერ გაცემული ეგზემპლარების დაბრუნების შემთხვევაში. ამ წესის დაუცველობა იწვევს გადამზიდვის ქონებრივ პასუხისმგებლობას.

გამგზავნაზე კონოსამენტის გაცემის დროზე დამოკიდებულებით გამოიყენება კონოსამენტის ორი სახე: ტვირთისათვის, რომელიც მიღებულია გადაზიდვაზე (received for shipment) და ტვირთისათვის, რომელიც მიღებულია ბორტზე (on board ან shipped on board). პირველი სახე პრაქტიკაში მიღებულია ბაზისური პირობების FAS და ხაზობრივი გადაზიდვების დროს. ამ დროს ტვირთი მიიღება საწყობში მისი შემდგომი გაგზავნისათვის განრიგით გათვალისწინებულ შემდგომ გემზე. კონოსამენტის მეორე სახე გაცივდა ბორტზე დატვირთულ საქონელზე. რიგ შემთხვევებში ხელშეკრულების პირობები მოითხოვს, რომ კონოსამენტზე იყოს დამატებითი წარწერა „ბორტზე“ (on board). კონოსამენტები, რომლებიც გამოიყენება საქართველოს საგარეო ვაჭრობაში, ჩვეულებრივ გამოიწერება გემზე უკვე დატვირთული საქონლისათვის.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის თანახმად, კონოსამენტი შეიცავს შემდეგ რეკვიზიტებს:

- გემის დასახელება;
- გადამზიდვის დასახელება (გემთმფლობელი საწარმოს);
- დატვირთვის პორტი და ქვეყანა;
- გამგზავნის დასახელება;
- მიმღების დასახელება;
- გადაზიდვაზე გადასახადების სიდიდე;
- ტვირთის დასახელება და მისი მარკირება;
- კონოსამენტის გაცემის დრო და ადგილი;
- ეგზემპლარების რაოდენობა;
- კაპიტნის ხელწერილი.

კონოსამენტის შედგენის შემდეგ გამოიწერება დოკუმენტი, რომელიც იწოდება მანიფესტად. ის გამოიყენება საგარეო ვაჭრობის გადაზიდვებში და წარმოადგენს გემზე დატვირთული საქონლის აღწერას კონოსამენტის მიხედვით.¹¹

გადაზიდვის ურთიერთობების სამართლებრივი რეგლამენტაციისას განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს გადამზიდველის პასუხისმგებლობის

¹¹ ლ. ბოცვაძე, ო. გელაშვილი, მ.მებურიშვილი. (2007 წ.). სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება. თბილისი: საგამომცემლო სახლი "ტექნიკური უნივერსიტეტი". გვ.(74-79).

მარეგულირებელ ნორმებს. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686-ე მუხლი ითვალისწინებს გადამზიდველის პასუხისმგებლობას ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის. ტვირთი დაზიანებულად ითვლება, თუ დანიშნულების ადგილზე მიტანილი ტვირთის ხარისხი არ შეესაბამება მის პირველად ხარისხს, რაც მითითებულია სატრანსპორტო დოკუმენტაციაში. ამდენად, გადამზიდველი პასუხისმგებელია მისთვის გადასაზიდად გადაცემული ტვირთის შენარჩუნებისათვის მისი მიღების მომენტიდან მიმღებისათვის დანიშნულების ადგილზე ჩაბარებამდე. გადამზიდველმა უნდა აანაზღაუროს მისთვის გადასაზიდად მიცემული ტვირთის დაზიანებით გამოწვეული ზიანი. ამასთან, ტვირთის დაზიანებისას გადამზიდველმა უნდა გადაიხადოს ის საზღაური, რომლითაც შემცირდა ტვირთის ღირებულება. იმ შემთხვევაში, თუ დაზიანების შედეგად მთელი ტვირთი გაუფასურდა, მაშინ ანაზღაურება არ უნდა აღემატებოდეს იმ თანხას, რომელიც უნდა გადახდულიყო ტვირთის მთლიანად დაკარგვის შემთხვევაში. თუმცა საქართველოს სამოქალაქო კანონმდებლობისგან ზიანის ანაზღაურების განსხვავებულ ფორმულირებას გვთავაზობს საერთაშორისო საზღვაო კანონმდებლობის მიხედვით გათვალისწინებული საერთო ზარალის (General Average) პრინციპი.

მოვიყვანო ერთ კონკრეტულ მაგალითს: 2012 წლის 14 ივლისს კონტეინერში იდმა MSC Flaminia (Mediterranean Shipping company S.A.), რომელიც მიემართებოდა ჩარლსტონიდან (ა.შ.შ.) ანტვერპენში (ბელგია) დაახლოებით ნახევარ გზაზე, ატლანტიკის ოკეანეში განიცადა კატასტროფა. ქიმიური ფეთქებადსაშიში ტვირთის აფეთქების გამო გაჩნდა ძლიერი ხანძარი და ტვირთის დიდი ნაწილი განადგურდა. დაიღუპა ეკიპაჟის ორი წევრი და მოხდა ევაკუაცია. გაგზავნილი სპეციალიზირებული სამაშველო გემების და ტექნიკის გამოყენებით მოხერხდა ხანძრის ჩაქრობა და 9 სექტემბერს გემი ბუქსირების საშუალებით შეყვანილი იქნა გერმანიაში. გემზე დატვირთული იყო 2,876 კონტეინერი, საიდანაც დიდი ნაწილი განადგურებულია, მათ შორის 149 კონტეინერში იყო ფეთქებადსაშიში ნივთიერებები. გემის მფლობელებმა მოახდინეს (General Average) მდგომარეობის დეკლარირება და აამოქმედეს შესაბამისი საერთაშორისო კანონი, რომლის მიხედვითაც თუ გემი განიცდის კატასტროფას ან/და იღუპება, ზიანდება და ნადგურდება ტვირთი, მთლიანი ზარალი, რომელიც ასევე მოიცავს სამაშველო ოპერაციების ღირებულებას - პროპორციულად ნაწილდება, როგორც ტვირთის მფლობელებზე (მიუხედავად იმისა, განადგურდა თუ გადარჩა ტვირთი) ასევე გემის მფლობელებზე. ზემოაღნიშნულ კონტეინერში იდზე იმყოფებოდა კომპანია კავკასიის ავტო იმპორტის კონტეინერები, რომელთა საშუალებითაც კომპანია ახორციელებდა ავტომობილების საქართველოში იმპორტს თავისი კლიენტებისთვის. კომპანიამ გერმანიაში გააგზავნა თავისი წარმომადგენელი, რომელიც მონაწილეობდა

ზარალის შეფასებაში და მისი ინფორმაციით კომპანიის კლიენტების ავტომობილები განადგურებულია.

კომპანია კავკასიის ავტო იმპორტმა დაიქირავა ავტორიტეტული იურიდიული კომპანია ამერიკის შეერთებულ შტატებში, რომელიც სწავლობს გემის მფლობელი / ოპერატორი კომპანიების ბრალეულობის საკითხს და ასეთის გამოვლენის შემთხვევაში შეიტანს სარჩელს შესაბამისი იურისდიქციის სასამართლოში ზარალის სრული ანაზღაურების მოთხოვნით.

3.2. საერთაშორისო რეგულირება სარკინიგზო ტრანსპორტზე

საერთაშორისო ვაჭრობაში მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს სარკინიგზო ტრანსპორტი. საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების სფეროში უძველეს ორგანიზაციას წარმოადგენს რკინიგზების საერთაშორისო კავშირი, რომელი შეიქმნა 1922 წელს. კავშირის მიზანია - მონაწილე ქვეყნების საერთაშორისო და შიდა მიმოსვლებში სარკინიგზო ტრანსპორტის მშენებლობისა და ფუნქციონირების პირობების გაუმჯობესება. კავშირს აქვს გაეროს უწყების სტატუსი. მნიშვნელოვან დოკუმენტს, რომელიც რეგლამენტირებას უკეთებს საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების კომერციულ-ორგანიზაციულ საკითხებს, წარმოადგენს სარკინიგზო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის საერთაშორისო კონვენცია, იგი მიღებულია შვეიცარიაში, ქ. ბერნში 1890 წელს. 1980 წელს გამოვიდა ამ კონვენციის ახალი რედაქცია, რომელმაც მიიღო სახელწოდება - კონვენცია საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების შესახებ (COTIF). მისი მიზანია კონვენციის მონაწილე ქვეყნებს შორის პირდაპირ და შერეულ მიმოსვლებში, ტვირთების, მგზავრებისა და ბარგის გადაზიდვებში გამოყენებული ერთიანი სამართლებრივი სისტემის შექმნა. ამ კონვენციის მონაწილეს წარმოადგენს ევროპის პრაქტიკულად ყველა ქვეყანა, ამერიკისა და აზიის რიგი ქვეყნები. საქართველო არ შედის კონვენციის მონაწილე ქვეყნების რიცხვში, თუმცა განიხილება საქართველოს მიერთება ამ კონვენციასთან.¹²

სარკინიგზო გადაზიდვების სფეროში მნიშვნელოვან საერთაშორისო სამართლებრივ დოკუმენტს წარმოადგენს შეთანხმება საერთაშორისო სატვირთო მიმოსვლების შესახებ.

საქართველოს რკინიგზის წესდებით განსაზღვრულია, რომ გამგზავნი წარადგენს რა ტვირთს გადაზიდვაზე, გაგზავნის სადგურს თითოეულ გზავნილზე წარუდგენს საბუთების კომპლექტს, იგი წარმოადგენს გადაზიდვის ძირითად დოკუმენტს. კომპლექტი შედგება ოთხი დოკუმენტისაგან. ზედღებული, საგზაო უწყისი, საგზაო

¹² Майкл Линдерс, Фрейзер Джонсон, Анна Флинн, Гарольд Фирон. (2007г.). *Управление закупками и поставками*. Москва: Юнити. (246-250).

უწყისის ყუა და ქვითარი გადაზიდვაზე ტვირთის მიღების შესახებ. გამგზავნმა, წარადგენს რა ტვირთს გადაზიდვაზე, უნდა შეავსოს ყველა - ოთხივე დოკუმენტი.

დოკუმენტებში პირველ გვერდზე გამგზავნი უთითებს დანიშნულების სადგურსა და გზას, გამგზავნისა და მიმღების დასახელებას, საფოსტო მისამართს, შეფუთვის სახეს, ტვირთის მასას.

მითითებული დოკუმენტაციის გაფორმების შემდეგ გამგზავნი იღებს ქვითარს გადაზიდვაზე ტვირთის მიღების შესახებ. ქვითარი - მნიშვნელოვანი იურიდიული დოკუმენტია, რომელიც ადასტურებს რკინიგზის მიერ ტვირთის მიღებას. ტვირთთან ერთად დანიშნულების სადგურამდე მიდის ზედდებული და საგზაო უწყისი. საგზაო უწყისზე მიმღები ხელს აწერს ტვირთის მიღებაზე, ხოლო ზედდებულის მიხედვით იღებს ტვირთს. იმ შემთხვევაში თუ ტვირთის მიმღებ რკინიგზის სადგურში ტვირთის (ვაგონის, კონტეინერის) გადმოტვირთვა დაყოვნდა ტვირთმიმღების მიზეზით, რასაც მოჰყვება ტვირთის დაზიანება ან რკინიგზის სადგურზე ტექნიკური სიძნელების წარმოშობა, ქონებრივი პასუხისმგებლობა შესაბამისად ეკისრება ტვირთმიმღებს.

მაგალითისათვის აქვე მინდა მოვიყვანო საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 30 აგვისტოს გადაწყვეტილება №ას-1014-950-2012.¹³

შპს „ს. რ-მ“ (საქართველოს რკინიგზა) სარჩელი აღძრა სასამართლოში შპს ფირმა „პ-ის“ მიმართ საერთო სარგებლობის ლიანდაგებში დაყოვნებული ვაგონებისა და ტვირთის შენახვისათვის დარიცხული დავალიანების – 25979 ლარის ანაზღაურების მოთხოვნით შემდეგ გარემოებათა გამო:

შპს „ს. რ-მ“ 2004 წლის იანვრიდან 2004 წლის ივნისის ჩათვლით განახორციელა მოპასუხე შპს „პ-ის“ კუთვნილი ტვირთების სარკინიგზო გადაზიდვა. მოსარჩელემ კეთილსინდისიერად, ჯეროვნად და დროულად შეასრულა გადაზიდვის ვალდებულება, მაგრამ საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს ფინანსური პოლიციის დავალების შედეგად შპს „ს. რ-ის“ გენერალური ინსპექციის მიერ ბათუმის სატვირთო სადგურში ჩატარებული შემოწმებით, საერთო სარგებლობის ლიანდაგებში დაყოვნებული ვაგონების გამოყენებისა და ტვირთის შენახვისათვის მოპასუხე შპს „პ-ს“ შპს „ს. რ-ის“ სასარგებლოდ დაერიცხა დავალიანება 25979 ლარის ოდენობით, რომელიც ანაზღაურებული არ არის. აღნიშნული გარემოებისა და სამოქალაქო კოდექსის 316-ე, 317-ე და 991-ე მუხლების გათვალისწინებით მოსარჩელემ მოითხოვა მოპასუხის მიერ უკანონოდ დაზოგილი თანხის - 25979 ლარის ანაზღაურება.

მოპასუხემ სარჩელი არ ცნო და მის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის საფუძველად მიუთითა შემდეგ გარემოებებზე:

საქმეში წარმოდგენილი მტკიცებულებებით მოსარჩელის მითითება, რომ შპს „პ-მა“ დროულად ვერ უზრუნველყო ვაგონების გამოთავისუფლება, არ დასტურდება. ასევე

¹³ საკასაციო საჩივარი, №ას-547-515-2012 (საქართველოს უზენაესი სასამართლო 2012 წლის 11 ივნისი).

არ დასტურდება მოსარჩელის ვაგონებით სარგებლობის საფასურისა და მოცდენის ხარჯის გადახდის მართლზომიერება და გაანგარიშების სიზუსტე. სასარჩელო მოთხოვნა ასევე ხანდაზმულია, თანახმად „საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების შესახებ“ 1951 წლის 1 ნოემბრის საერთაშორისო შეთანხმების 31-ე და სამოქალაქო კოდექსის 699-ე მუხლებისა. ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2012 წლის 15 მარტის გადაწყვეტილებით შპს „ს. რ-ის“ სარჩელი არ დაკმაყოფილდა, რაც სააპელაციო წესით გაასაჩივრა მოსარჩელემ.

ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 16 მაისის განჩინებით შპს „ს. რ-ის“ სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდა, საქალაქო სასამართლოს გასაჩივრებული გადაწყვეტილება უცვლელად იქნა დატოვებული შემდეგი დასაბუთებით:

სააპელაციო პალატამ დადგენილად მიიჩნია, რომ შპს „ს. რ-ა“ 2004 წლის იანვრიდან 2004 წლის ივნისის ჩათვლით ახორციელებდა მოპასუხის კუთვნილი ტვირთების რკინიგზის ვაგონებით გადაზიდვას. შპს „ს. რ-მ“ სარჩელი ფირმა „პ-ის“ მიმართ 25979 ლარის დაკისრების მოთხოვნით აღძრა 2010 წლის 29 აპრილს. ვაგონების დაყოვნებისათვის თანხის დაკისრების მოთხოვნის უფლება მოსარჩელეს წარმოეშვა 2004 წლის იანვრიდან 2004 წლის ივნისის ჩათვლით.

სასამართლომ იხელმძღვანელა სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის პირველი, მე-3 ნაწილებით, 103-ე მუხლის პირველი ნაწილით და აღნიშნა შემდეგი: უდავოა ის გარემოება, რომ აპელანტის (მოსარჩელის) მიერ ფაქტობრივ გარემოებად არ არის მითითებული იმ ვაგონების ჩამონათვალი, რომელთა მოცდენის გამოც ის მოითხოვდა მოპასუხისათვის თანხის დაკისრებას. გაზიარებულ იქნა ასევე პირველი ინსტანციის სასამართლოს მსჯელობა, რომ მოცემულ შემთხვევაში აპელანტმა (მოსარჩელემ) ვერ დაადასტურა ფირმა „პ-ის“ მიერ 2004 წელს მოსარჩელის კუთვნილი ვაგონების დაყოვნების ფაქტი, რის გამოც არ არსებობდა მოპასუხისათვის ვაგონების დაყოვნების გამო ვაგონით სარგებლობისა და ტვირთის შენახვის საფასურის დაკისრების საფუძველი. სასამართლო დაეთანხმა გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნას სასარჩელო მოთხოვნის ხანდაზმულობასთან დაკავშირებითაც, თანახმად სამოქალაქო კოდექსის 128-ე მუხლის პირველი ნაწილის, 129-ე მუხლის პირველი ნაწილისა და 130-ე მუხლისა. სასამართლოს განმარტებით, მხარეთა შორის სადაო ურთიერთობა წარმოიშვა გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან, რის გამოც ვაგონის დაყოვნებისას ვაგონით სარგებლობისა და ტვირთის შენახვისათვის დადგენილი საფასურის ანაზღაურებაზე ვრცელდება ხანდაზმულობის სამწლიანი ვადა. საქმის მასალების თანახმად კი, მოსარჩელემ სარჩელი აღძრა 2010 წლის 29 აპრილს, ხოლო მოთხოვნის ხანდაზმულობა დაიწყო 2004 წლიდან, იმ დროიდან, როდესაც მოსარჩელეს ვაგონების დაყოვნებისათვის თანხის დაკისრების მოთხოვნის უფლება წარმოეშვა.

სააპელაციო სასამართლოს განჩინება საკასაციო წესით გაასაჩივრა სს „ს. რ-მ“, მოითხოვა გასაჩივრებული განჩინების გაუქმება და ახალი გადაწყვეტილებით სარჩელის დაკმაყოფილება შემდეგი საფუძვლებით:

სააპელაციო სასამართლომ არ გამოყენა კანონები, რომლებიც უნდა გამოეყენებინა და არასწორად განმარტა კანონის გამოყენებული ნორმები, რასაც შედეგად მოჰყვა არასწორი გადაწყვეტილების მიღება. სს „ს. რ-მ“ კეთილსინდისიერად, ჯეროვნად და დროულად შეასრულა გადაზიდვის ვალდებულება, მაგრამ მოპასუხე შპს ფირმა „პ-მა“ დაარღვია სამოქალაქო კოდექსის 361-ე და 668-ე მუხლებით განსაზღვრული ვალდებულება.

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 18 ივლისის განჩინებით სს „ს. რ-ის“ საკასაციო საჩივარი წარმოებაში იქნა მიღებული სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 396-ე მუხლითა და ამავე კოდექსის 391-ე მუხლის შესაბამისად, დასაშვებობის შესამოწმებლად.

სააპელაციო სასამართლოს მიერ საქმე არ არის განხილული მნიშვნელოვანი საპროცესო დარღვევებით, ვერც კასატორი მიუთითებს რაიმე ისეთ საპროცესო დარღვევაზე, რომელსაც შეეძლო არსებითად ემოქმედა საქმის განხილვის შედეგზე, რის გამოც საკასაციო საჩივარს არა აქვს წარმატების პერსპექტივა.

ამასთან, საკასაციო საჩივრის განხილვისა და საკასაციო სასამართლოს ახალი გადაწყვეტილების მიღების საჭიროება არ არსებობს არც სამართლის განვითარებისა და ერთგვაროვანი სასამართლო პრაქტიკის ჩამოყალიბების აუცილებლობის თვალსაზრისით, აღნიშნულ საკითხზე არსებობს საქართველოს უზენაესი სასამართლოს მიერ დამკვიდრებული მყარი ერთგვაროვანი პრაქტიკა (იხ. სუსგ 11 ივნისი, 2012 წელი, №ას-547-515-2012).

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 391-ე მუხლის საფუძველზე, საკასაციო სასამართლო არ არის უფლებამოსილი დაუშვას სს „ს.რ-ის“ საკასაციო საჩივარი, რის გამოც მას უარი უნდა ეთქვას განხილვაზე.

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 401-ე მუხლის მესამე ნაწილის თანახმად, თუ საკასაციო საჩივარი დაუშვებლად იქნება მიჩნეული, პირს დაუბრუნდება მის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის 70%. ამდენად, საკასაციო პალატა თვლის, რომ კასატორ სს „ს. რ-ს“ უნდა დაუბრუნდეს სახელმწიფო ბაჟის სახით მის მიერ 2012 წლის 26 ივნისს №553 საგადახდო დავალებით გადახდილი 1298.95 ლარის 70% – 909.265 ლარი.¹⁴

¹⁴ საკასაციო საჩივარი, №ას-1024-1055-2011 (საქართველოს უზენაესი სასამართლო 2012 წლის 30 აგვისტო).

საკასაციო საჩივარი, №ას-581-549-2011 (საქართველოს უზენაესი სასამართლო 2012 წლის 05 სექტემბერი).

3.3. საავტომობილო გადაზიდვების საერთაშორისო რეგულირება

არსებობს ორმოცამდე საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომლებიც მუშაობენ საავტომობილო ტრანსპორტის საკითხებზე. მათ შორის ყველაზე ცნობილია გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის შიგა ტრანსპორტის კომიტეტი და საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი.

შიგა ტრანსპორტის კომიტეტში ასახვა ჰპოვა ისეთმა საკითხებმა, რომელთა გადაჭრის გარეშე შეუძლებელია საერთაშორისო საავტომობილო მოძრაობის, ტვირთების გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაცია.

საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი დაარსდა 1948 წელს ევროპის საგზაო და ავტოსატრანსპორტო ასოციაციის ინიციატივით. მასში შედის 150-ზე მეტი ასოციაცია და კავშირი მსოფლიოს 45 ქვეყნიდან. ასოციაციები უკრაინიდან, ლიტვიდან, ლატვიიდან, ესტონეთიდან, 5 საერთაშორისო ორგანიზაცია, 95 ასოციაციის ნამდვილი და 56 ასოცირებული წევრი.

ორგანიზაციის საქმიანობა გულისხმობს შემდეგი ძირითადი პრობლემების გადაწყვეტას.

- საავტომობილო ტრანსპორტით სახელმწიფო საზღვრების გადაკვეთის საკითხების გადაწყვეტა და გადასახადებისა და მოსაკრებლების გაუქმება;
- საერთაშორისო და ეროვნული საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების ღონისძიებების კოორდინაცია და მხარდაჭერა, სტატისტიკური საცნობარო და საინფორმაციო ხასიათის მასალების შექმნა.

ზემოხსენებულმა ორგანიზაციებმა ერთად დაამუშავა რამდენიმე მნიშვნელოვანი დოკუმენტი, რომელიც ეხება საავტომობილო სატრანსპორტო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულებას (1956 წ.). კონვენცია საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულების შესახებ (1975 წ.) კონვენცია საგზაო სატრანსპორტო საშუალებების გადასახადებით დაბეგვრის შესახებ, რომელიც გამოიყენება ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვებისათვის (1950 წ.); საბაჟო კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ საერთაშორისო საგზაო გადამზიდვის წიგნაკის გამოყენებით 1975წ. (კონვენცია TIR), რომელსაც დაწვრილებით ქვემოთ შევხებით.

საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების სამართლებრივ საფუძველს წარმოადგენს ორმხრივი სამთავრობო შეთანხმებები.

ტვირთების შიგა გადაზიდვების დროს ხელშეკრულებას წარმოადგენს საავტომობილო ანდა საგზაო ფურცელი.

საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლებში გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება, როგორც საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანსპორტო ზედდებული, იგი

ოპერატიულ ტერმინოლოგიაში ცნობილია, როგორც CMR ზედდებული. ზედდებული დგება სამ ორიგინალ ეგზემპლარში, ეგზემპლარებს ხელს აწერს გამგზავნი და მიმღები.

გამგზავნი ზედდებულში მიუთითებს:

- გაგზავნის ქვეყნის დასახელება და მისამართი;
- ტვირთის განტვირთვის ქვეყანა და ადგილი;
- ნიშნები, ნომრები, ადგილების რაოდენობა, შეფუთვის სახე და ტვირთის დასახელება. (თუ ტვირთი საშიშია, მაშინ მიეთითება საშიშროების ხარისხი და გადაზიდვის პირობები);
- წონა ბრუტო და ტვირთის მოცულობა მ³-ში;
- ტვირთის გაცხადებული ღირებულება;
- გადახდის პირობები;
- ზედდებულის შევსების თარიღი და ადგილი;

გადამზიდავი ზედდებულში უთითებს:

- გადამზიდავის დასახელებასა და ქვეყანას;
- შემდგომი გადამზიდავის (თუ ეს ნავარაუდევია) დასახელება, ქვეყანა და მისამართი;
- გადამზიდავის მოსაზრებები და შენიშვნები;
- ტვირთის მიღების თარიღი.

ზედდებულის პირველი ეგზემპლარი გადაეცემა გამგზავნს, მეორე რჩება გადამზიდავთან, მესამე ეგზემპლარი თან ახლავს ტვირთს და განკუთვნილია მიმღებისათვის. თუ გადაზიდვას დაქვემდებარებული ტვირთი დატვირთული უნდა იქნას რამდენიმე სატრანსპორტო საშუალებაზე, ანდა თუ იგზავნება სხვადასხვა ტვირთები, მაშინ გამგზავნს ანდა გადამზიდავს უფლება აქვს მოითხოვოს იმდენი ზედდებულის შევსება, რამდენი სატრანსპორტო საშუალებაც გამოიყენება გადაზიდვისათვის, ანდა რამდენი სახის ტვირთი ექვემდებარება გადაზიდვას.

გამგზავნი პასუხს აგებს ყველა ხარჯისა და დანაკარგისათვის, რომელიც მიადგა მას ზედდებულში ანდა ინსტრუქციაში უზუსტობის ან არასაკმარისი ინფორმაციის გამო. გამგზავნი ვალდებულია დაურთოს ზედდებულს ანდა გადასცეს გადამზიდავს ყველა საჭირო დოკუმენტი და შეატყობინოს მონაცემები საბაჟო ან სხვა ფორმალობათა შესასრულებლად.¹⁵

¹⁵ ლ. ბოცვაძე, ო. გელაშვილი, მ.მეზურიშვილი. (2007 წ.). სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება. თბილისი: საგამომცემლო სახლი "ტექნიკური უნივერსიტეტი". გვ.(83-85)

3.4. საჰაერო გადაზიდვების საერთაშორისო რეგულირება

საავიაციო ტრანსპორტის სფეროში ყველაზე ავტორიტეტულ და წარმომადგენლობით ორგანიზაციას წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია. ეს არის გაეროს სპეციალიზირებული ორგანო, რომელიც აერთიანებს 150-ზე მეტ ორგანიზაციას. ორგანიზაცია შეიქმნა ჩიკაგოს კონვენციის საფუძველზე 1944 წელს, რომელმაც რეგლამენტირება გაუკეთა საჰაერო სივრცეს სატრანსპორტო მიზნებისათვის (IKAO).

IKAO-ს საქმიანობა ხორციელდება შემდეგი ძირითადი მიმართულებების მიხედვით: თვითმფრინავების მართვა, საჰაერო გადაზიდვების ორგანიზაცია, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის კოდიფიკაცია, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნორმების დამუშავება კონვენციებისა და შეთანხმებების პროექტის სახით, ტექნიკური დახმარების აღმოჩენა და რიგი სხვა საკითხები. IKAO-ს უმნიშვნელოვანესი ამოცანაა ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

უსაფრთხო, რეგულარული და ეკონომიკურად მომგებიანი საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების ხელშეწყობის მიზნით, ავიასაწარმოების (კომერციული საწარმოების) წახალისების, მათი საქმიანობის ეკონომიკური შედეგების გაუმჯობესებისაკენ მიმართული ღონისძიებების მხარდაჭერის მიზნით 1945 წელს შეიქმნა საავიაციო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (IATA). ეს საერთაშორისო სამთავრობათშორისი ორგანიზაციაა, სადაც 230-მდე ავიაგადამზიდავია გაწევრიანებული, რომელიც საერთაშორისო რეისების 93%-ს ასრულებს.

IATA ამუშავებს რეკომენდაციებს ტარიფების დონის, მათი აგებისა და ავიაკომპანიებში გამოყენების წესების შესახებ, ამტკიცებს ავიაგადაზიდვების ერთიან წესებს, რეგლამენტირებას უკეთებს ტარიფებთან დაკავშირებული შეღავათებისა და ფასდაკლებების გამოყენების წესებს, ამუშავებს მგზავრთა მომსახურების სტანდარტებს.

ძირითადი ორმხრივი დოკუმენტები, რომლებიც არეგულირებენ საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებს, შემდეგია:

- სამთავრობათშორისი შეთანხმებები საჰაერო მიმოსვლების შესახებ;
- შეთანხმებები ავიაკომპანიებს შორის საჰაერო მიმოსვლების შესახებ;
- კომერციული შეთანხმებები ავიაკომპანიებს შორის.

საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვა ფორმდება ზედდებულით. ეს დოკუმენტი ადასტურებს გადაზიდვის ხელშეკრულების გაფორმებას გამგზავნისა და გადამზიდავს შორის.

გამგზავნი სრულად აგებს პასუხს გადამზიდავის წინაშე სატვირთო ზედდებულში მითითებული მონაცემების სისრულის, სისწორისა და სიზუსტისათვის. ეს წარმოებს იმ შემთხვევაში, როდესაც სატვირთო ზედდებული შევსებულ იქნა გადამზიდავის მიერ გამგზავნის თხოვნით. გამგზავნი ვალდებულია აანაზღაუროს ის ზარალი, რომელიც

მიადგა გადამზიდავს სატვირთო ზედდებულში მოყვანილი მონაცემების უზუსტობის გამო.

თუ გადაზიდვაზე ჩასაბარებელ ტვირთს აქვს განსაკუთრებული თვისებები ანდა მოთხოვს გადაზიდვის განსაკუთრებულ პირობებს, გამგზავნმა უნდა მიუთითოს ეს ზედდებულში.

საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების დროს ფორმდება საერთაშორისო საავიაციო ზედდებული - (Airway Bill).

საერთაშორისო ავიაზედდებული წარმოადგენს 12 ეგზემპლარისაგან შემდგარ კომპლექტს.

სატვირთო ზედდებული შეიძლება შეკრებილ იქნას თვით გადამზიდავის მიერ და ამ შემთხვევაში ჩაითვლება, რომ გადამზიდავი მოქმედებდა გამგზავნის სახელითა და დავალებით.

საერთაშორისო ნიმუშის სატვირთო ზედდებული უნდა შეივსოს ინგლისურ ენაზე. გასწორება და ამოშლა ზედდებულში დაუშვებელია. პრაქტიკაში ხშირად ზედდებული ივსება ექსპედიტორის მიერ.

3.5. საშიში და მალფუჭებადი ტვირთების გადაზიდვების საერთაშორისო რეგულირება

საშიში ტვირთების გადაზიდვების საერთაშორისო რეგულირების აუცილებლობა აღიარებულ იქნა ჯერ კიდევ 1929 წელს ადამიანთა სიცოცხლის დაცვის საერთაშორისო კონფერენციაზე. 1964 წელს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციამ (IMO) დაამტკიცა საშიში ტვირთების გადაზიდვის საერთაშორისო კოდექსი. IMO აგრძელებს მუშაობას კოდექსის სრულყოფისათვის, მასში შეაქვთ შესწორებები. ორგანიზაციამ მოიწონა რეგულაციები იმ გემების კონსტრუქციისა და მოწყობილობების შესახებ, რომლებიც აწარმოებენ საშიში ქიმიური სითხეებისა და თხევადი გაზის გადაზიდვებს.

ევროპაში ყველა სახის შიგა ტრანსპორტზე საშიში ტვირთების გადაზიდვის წესებს ამუშავებს გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის, შიდა ტრანსპორტის კომიტეტის საშიში ტვირთების გადაზიდვების ექსპერტთა ჯგუფი.

კომიტეტმა დაამუშავა რიგი უნიფიცირებული წესები საშიში ტვირთების საერთო გადაზიდვების შესახებ. კერძოდ ევროპული შეთანხმება საშიში ტვირთების საზღაო გადაზიდვების შესახებ. იგი ძალაში შევიდა 1968 წელს და ეხება საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვებს.

სარკინიგზო ტრანსპორტით მალფუჭებადი ტვირთების გადაზიდვის საკითხებს აწესრიგებს Interfrigo - საერთაშორისო სარკინიგზო საზოგადოება. ამ ორგანიზაციის საქმიანობის ძირითადი მიზანია, ამ საზოგადოებაში შემავალი ორგანიზაციების-

რკინიგზების კუთვნილი რეფრიჟერატორული ვაგონების საერთო პარკის გამოყენების რეგულირება.

3.6. ტვირთების საბაჟო გაფორმების თავისებურებები

საბაჟო საკითხებისადმი მიძღვნილი კონვენციები და შეთანხმებები ყველაზე რთულია, ეროვნულ კანონმდებლობათა შორის, მნიშვნელოვან განსხვავებებთან დაკავშირებით.

ამასთან ერთად, იქიდან გამომდინარე თუ რამდენადაა გამარტივებული და უნიფიცირებული საბაჟო პროცედურები, მასზე მნიშვნელოვანწილადაა დამოკიდებული სატრანსპორტო საშუალებების მოცდენა სასაზღვრო გადასასვლელებზე, გადაზიდვის ხარჯები შემოსატან და გასატან ბაჟზე და მოსაკრებლებზე. ეს პირდაპირ მოქმედებს თვითღირებულებაზე და როგორც შედეგი გადამზიდავის საქმიანობის ეფექტურობაზე.

ამჟამად მოქმედებს საერთაშორისო გადამზიდავის წიგნაკის გამოყენებით, ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების საბაჟო კონვენცია TIR (1975).

საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების დოკუმენტით (TIR - Transports International Routers) საქონლის ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმის შესაბამისად გადასაზიდად არ არის საჭირო რაიმე ზედმეტი დოკუმენტაციის წარდგენა, ვინაიდან TIR-კარნეტს/წიგნაკს აქვს საბაჟო დეკლარაციის ძალა.

TIR-კარნეტის მოქმედი კონვენცია მიღებულ იქნა 1975 წლის 14 ნოემბერს ჟენევაში, ხოლო საქართველო 1994 წლის 24 სექტემბრიდან მიუერთდა ამ კონვენციას (რეტიფიცირების გარეშე). ეს კონვენცია აწესრიგებს წევრ-ქვეყნებს შორის საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებს როგორც საბაჟო, ასევე ტექნიკური პროცედურების კუთხით. კერძოდ, კონვენციის დებულებები აიოლებენ და ამარტივებენ საბაჟო გაფორმების პროცედურებს კონვენციის ხელმომწერ ქვეყნებში საავტომობილო ტრანსპორტით საქონლით გადაზიდვების დროს. ეს ეხება როგორც საქონლის დათვალიერებას, დოკუმენტების შემოწმებას, ასევე, საბაჟო გადასახდელების გადახდის საგარანტიო უზრუნველყოფას.

TIR-კარნეტით საქონლის გადაზიდვა, როგორც წესი, ხორციელდება საავტომობილო ტრანსპორტით შუალედური გადატვირთვის გარეშე.

წევრი ქვეყნის გამომგზავნი საბაჟოდან წევრი ქვეყნის დანიშნულების საბაჟომდე საქონლის ტრანსპორტირება შესაძლებელია არა მხოლოდ საავტომობილო, არამედ საზღვაო, სარკინიგზო, საჰაერო ტრანსპორტით. თუმცა TIR - კარნეტის აუცილებელი პირობა ის არის, რომ მთელი გზის გარკვეულ ნაწილზე საქონლის ტრანსპორტირება აუცილებლად საავტომობილო ტრანსპორტით უნდა ხდებოდეს.

საინტერესოა ის ფაქტი, რომ გაუთვალისწინებელი ფორს-მაჟორული სიტუაციების დროს, როდესაც შეუძლებელია მულტიმოდალური გადაზიდვებისას საავტომობილო ტრანსპორტის გამოყენება, რომელიც, როგორც აღვნიშნეთ, ერთ-ერთი ძირითადი პირობაა TIR-კარნეტით საქონლის გადაზიდვის დროს, მხარეების საბაჟო ორგანოებმა მაინც უნდა მიიღონ TIR-ის შესაბამისი წიგნაკები და უნდა აღსრულდეს საგარანტიო უზრუნველყოფის ვალდებულებები.¹⁶

TIR-კარნეტის კონვენციის მიხედვით, საავტომობილო ტრანსპორტით, მათ შორის კონტეინერებით გადაზიდვა ხორციელდება თუ შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალება აკმაყოფილებს დადგენილ მოთხოვნებს. დადგენილ მოთხოვნაში იგულისხმება სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციისა და მოწყობილობების შესაბამისობა TIR-ის სტანდარტებთან. ამასთან, ზოგიერთი სატრანსპორტო საშუალება ითვლება საქონლად და მის მიმართ გამოიყენება TIR-ის შესაბამისი წიგნაკი. ეს სატრანსპორტო საშუალებები საკუთარი სვლით გადაადგილდებიან. მაგ. ავტოცისტერნები, ამწეები, მოსავლის ამღები მანქანები, ბეტონმრეველები და სხვა.

TIR-კარნეტის კონვენციის მონაწილე ქვეყნების წარმომადგენლებს შორის ტრანზიტის ოპერაციის განხორციელების დროს შესაძლებელია წარმოიშვას გარკვეული უთანხმოებები და გაურკვევლობები. ეს დავები უნდა გადაიჭრას მხარეებს შორის პირდაპირი მოლაპარაკებების გზით.

იმ შემთხვევაში, თუ კონვენციის შესაბამისი მუხლებისა და დებულებების განსხვავებული ინტერპრეტაციის გამო ვერ მოხერხდა კონსენსუსის მიღწევა, მაშინ ერთ-ერთი მხარის თხოვნით საქმე გადაეცემა საარბიტრაჟო სასამართლოს. დავის თითოეულ მონაწილეს დაეგზავნება მოთხოვნა მათ მიერ დასანიშნი არბიტრის შესახებ. თუ დავის მონაწილე მხარემ მოთხოვნის მიღებიდან სამი თვის ვადაში არ დანიშნა თავისი არბიტრი, მაშინ დავის მონაწილეს უფლება აქვს მიმართოს თხოვნით გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს, რათა მან დანიშნოს შესაბამისი არბიტრი. ეს წესი ვრცელდება იმ შემთხვევაში, თუ მხარეების მიერ დანიშნული არბიტრები ვერ ირჩევენ თავმჯდომარეს. ამ შემთხვევაში გაეროს გენერალური მდივანი უფლებამოსილია დანიშნოს საარბიტრაჟო სასამართლოს თავმჯდომარე.

16

საქართველოს პარლამენტის ეროვნული ბიბლიოთეკა. (2012 წლის 17 10). დაბრუნებული 2012 წლის 25 11, <http://www.nplg.gov.ge>: <http://www.nplg.gov.ge/gsd/cgi-bin/library.exe?e=d-01000-00---off-0ekonomik--00-1--0-10-0---0--0prompt-10---4-----0-11--11-ka-50---20-help---00-3-1-00-0-11-1-0utfZz-8-00&a=d&cl=CL4.1&d=HASH269649572349b874df47cf.2.3-დან>

საარბიტრაჟო სასამართლო თვითონ ადგენს თავისი მუშაობის წესებს და საქმის განხილვის პროცედურებს. მას გადაწყვეტილება გამოაქვს ხმათა უმრავლესობით, ხოლო მიღებული გადაწყვეტილება სავალდებულოა შესასრულებლად დავაში მონაწილე მხარეებისათვის.

3.6. სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ოპერაციების განხორციელების სამართლებრივი საფუძვლები საქართველოს საერთაშორისო და შიგა ვაჭრობაში

საქართველოს სატრანსპორტო სამართალი არაა უნიფიცირებული სხვადასხვა სახის ტრანსპორტთან მიმართებაში. გარდა ამისა საქართველოს კონსტიტუციის (1995) თანახმად საერთაშორისო და ეროვნულ კანონმდებლობას შორის წინააღმდეგობისას უპირატესობა ენიჭება საერთაშორისო სამართლის ნორმებს. მაგრამ ეს ხდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ რომელიმე საერთაშორისო კონვენცია ან შეთანხმება ხელმოწერილია და რატიფიცირებულია საქართველოს საკანონმდებლო ორგანოს მიერ. საქართველოს კოლიზიური სამართლის შესაბამისად საჭირო ნორმების არარსებობის შემთხვევაში, რომლებიც არეგულირებენ ლოჯისტიკურ ოპერაციებთან დაკავშირებულ საკითხებს, მისი მონაწილეები ხელმძღვანელობენ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით.

საქართველოში არსებულ სამართლის წყაროებს, რომელიც პირდაპირ ან ირიბად ეხება სატრანსპორტო და საქონლის მიზიდვასთან დაკავშირებული ოპერაციების ორგანიზაციასა და განხორციელებას მიეკუთვნება:

- საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი (1997 წლის 26 ივნისი);
- საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის და სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის ნორმები მოქმედ რედაქციაში;

ეროვნული სამართლის ნორმებს, რომლებიც ეხება ტრანსპორტის კონკრეტულ საკითხებს, მიეკუთვნება:

- საქართველოს საზღვაო კოდექსი (1997წ.);
- საქართველოს საჰაერო კოდექსი (1996წ.);
- საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი (2002წ.);
- საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ (2005);
- საქართველოს საბაჟო კოდექსი.

კანონქვემდებარე აქტებს მიეკუთვნება:

- სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაზიდვაზე ტვირთების მიღების წესები;
- ტარიფები სატვირთო სარკინიგზო გადაზიდვებზე.

ქართულ და საერთაშორისო საკანონმდებლო პრაქტიკაში მნიშვნელოვანი ადგილი ეთმობა საზღვაო სავაჭრო პორტების ჩვეულებებს. ჩვეულებები - ესაა ქცევის წესები,

რომელიც სანქცირებულია სახელმწიფოს მიერ და საბოლოოდ ჩამოყალიბებულია საქმიან ურთიერთობებში ხანგრძლივი გამოყენების შედეგად.

გამოყოფენ საერთოდ მიღებულ ჩვევებს, რომელთა მოქმედება ვრცელდება გადაზიდვის პროცესის ყველა მონაწილეზე, დამოუკიდებლად მათი ადგილმდებარეობისა და რეგიონალური ჩვევებისა.

ძირითადი დასკვნები

1. მიმდინარე საუკუნის პირველი ათწლეულისათვის მსოფლიოს ეკონომიკის განვითარების ერთ-ერთი დამსახასიათებელი ნიშანი ის არის, რომ სამრეწველო ცენტრების ინტენსიური ზრდა - განვითარება ხდება აღმოსავლეთ აზიაში, კერძოდ კი ჩინეთში, ინდოეთში და ინდოჩინეთის ქვეყნებში, რამაც ბუნებრივია მოითხოვა ამ რეგიონების სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კავშირების სწრაფი განვითარება როგორც ევროპა- აზიის, ასევე მსოფლიოს სხვა ქვეყნებთან და კონტინენტებთან.

საქართველოზე გამავალი ევროპის და აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფანი „ტრასეკა“(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) აღიარებულია როგორც პრიორიტეტული და დატანილია გლობალური სატრანსპორტო ქსელების ევრაზიულ რუქებზე. ამ სატრანსპორტო დერეფანში შავ ზღვას ერთ-ერთი ძირითადი ადგილი უჭირავს. მასზე გადის ევროპისა და აზიის ქვეყნების დამაკავშირებელი სახმელეთო - საზღვაო მაგისტრალები, საქართველოს საზღვაო პორტები კი წარმოადგენენ უმნიშვნელოვანეს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ ცენტრებს. ჩვენი სამშობლო აღნიშნული სატრანსპორტო დერეფნის ერთ-ერთი საკვანძო ქვეყანაა, რადგანაც საქართველოს ფარგლებში ტვირთი იცვლის ტრანსპორტის რამდენიმე სახეს. აქედან გამომდინარე როგორც სახელმწიფოს, ასევე კერძო გადაზიდვების მხრიდან

განსაკუთრებული ყურადღება უნდა დაეთმოს საქართველოს სატრანსპორტო სისტემების ყოველმხრივ განვითარებას და მათ გონივრულ ინტეგრაციას ევრაზიის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ სისტემებში.

2. საქართველოში როგორც შიგა, ასევე საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარი ჯერ კიდევ არ არის სრულყოფილი და ახლაც ჩამოყალიბების პროცესშია. ქვეყანაში ცოტაა სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის მქონე ისეთი მსხვილი სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ფირმები და ლოჯისტიკური ცენტრები, რომლებსაც უნარი შესწევთ თავიანთი მაღალ ხარისხიანი სატრანსპორტო მომსახურებით საერთაშორისო ბაზარზე კონკურენციაში შევიდნენ ცნობილ გადამზიდავ ფირმებთან, მიუხედავად იმისა, რომ ამის წინაპირობებს მათ ყოველმხრივ უქმნის ქვეყნის მიმზიდველი გეოგრაფიული მდებარეობა.

ამის ერთ-ერთ მთავარ მიზეზს სამამულო გადამზიდავი ფირმების და ლოჯისტიკური ცენტრების თანამედროვე დონის ტექნიკური საშუალებებით აღჭურვის და სატრანსპორტო სისტემების მართვაში ლოჯისტიკური მენეჯმენტის მეთოდების გამოყენების დაბალი დონე წარმოადგენს, რაც გვამღევეს სატრანსპორტო-გადამზიდავი ფირმის მიერ შესრულებული გადაზიდვების პროცესის დაბალ ეფექტურობას და გამვირებას; ეს კი საბოლოო ჯამში არამიმზიდველს ხდის მათ მიერ გაწეულ მომსახურებას როგორც შიგა, ასევე საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე

3. ქვეყნის შესაბამისი კომპეტენტური ორგანოების მიერ ჯერ კიდევ ბევრი სამუშაოებია ჩასატარებელი სატრანსპორტო კანონმდებლობის დასახვეწად, როგორც სხვადასხვა სახის ტრანსპორტიით გადაზიდვების პროცესების რეგულირების თვალსაზრისით, ასევე მათი ჰარმონიული შესაბამისობის მისაღწევად საერთაშორისო თანამეგობრობის მიერ აღიარებული კონვენციების და შეთანხმებების მოთხოვნებთან.

4. ქვეყნის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კომპლექსების თანამედროვე ტექნიკურ - ინტელექტუალურ დონეზე აღჭურვა, უმოკლესი და უსწრაფესი გადაზიდვების სისტემის უზრუნველყოფა, საბაჟო შეზღუდვების შერბილება, მოწესრიგებული და უნიფიცირებული საკანონმდებლო ბაზა არის ის მთავარი ფაქტორი, რაც აამაღლებს როგორც შიდასახელმწიფოებრივი, ისე საერთაშორისო გადაზიდვების ხარისხს და მნიშვნელოვნად გაზრდის გადაზიდვების მოცულობას.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. Donald j. Boversox , David j. Closs Logistikal Manajement._ New York: THE McGRAW – HILL COMPANIES. INC., 1996.
2. ლ.ბოცვაძე და სხვ. სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება. თბილისი, სტუ. 2007 წ.
3. Майкл Линдерс, Фрейзер Джонсон, Анна Флинн, Гарольд Фирон Управление закупками и поставками, М.: Юнити. 2007г.
4. Кочадзе Т.П. и др. О надежности транспортных процессов в единой логистической цепи товародвижения. XIV INTERNATIONAL SCIENTIFIC- TECHNICAL CONFERENCE trans&MOTAUTO'07, Ruse -Bulgaria. 2-5 November 2007.
5. Л.Б . Миротин, В.И. Сергеев Основы логистики, М.: ИНФРА-М, 2000г.
6. გიორგი გ. თუმანიშვილი, შესავალი საქართველოს კერძო სამართალში ნაწ. II, ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი 2010წ.
7. ლ. ჭანტურია და სხვ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი წიგნი IV, ტომი I. გამომცემლობა „სამართალი“ 2001წ.

ნორმატული მასალა:

- საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი;
- საზღვაო კოდექსი;
- სარკინიგზო კოდექსი;
- საჰაერო კოდექსი;
- საბაჟო კოდექსი;
- კანონი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ;
- კონცენცია ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების შესახებ.

გამოყენებული საქმეების სია:

- სუსგ 11 ივნისი, 2012 წელი, №ას-547-515-2012;
- სუსგ 30 აგვისტო, 2012 წელი, №ას-1014-950-2012;
- სუსგ 30 აგვისტო, 2012 წელი, №ას-1024-1055-2011;
- სუსგ 05 სექტემბერი, 2012 წელი, №ას-581-549-2011.

სარჩევი

83.

შესავალი -----	2
თავი 1. ტრანსპორტირების პროცესების როლი და ადგილი ლოჯისტიკურ სისტემებში -----	4
თავი 2. სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სამართლებრივი რეგულირება -----	8
2.1. გადაზიდვების მარეგულირებელი საერთაშორისო ორგანიზაციები -----	8
2.2. . ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება -----	11
2.3 გადაზიდვების მარეგულირებელი ნორმატიული დოკუმენტები -----	13
თავი 3. საერთაშორისო და შიგა ვაჭრობაში სატრანსპორტო - ლოჯისტიკური ოპერაციების განხორციელების სამართლებრივი საფუძველი -----	16
3.1. საერთაშორისო რეგულირება საზღვაო ტრანსპორტზე -----	18
3.2. საერთაშორისო რეგულირება სარკინიგზო ტრანსპორტზე -----	22
3.3. საავტომობილო გადაზიდვების საერთაშორისო რეგულირება -----	26
3.4. საჰაერო გადაზიდვების საერთაშორისო რეგულირება -----	28
3.5. საშიში და მალფუჭებადი ტვირთების გადაზიდვების საერთაშორისო რეგულირება -----	29
3.7. ტვირთების საბაჟო გაფორმების თავისებურებები -----	30
3.8. სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ოპერაციების განხორციელების სამართლებრივი საფუძვლები საქართველოს საერთაშორისო და შიგა ვაჭრობაში -----	32
ძირითადი დასკვნები -----	33

