

კურსის ხელმძღვანელი იაგო წულაძე ასოცირებული პროფესორი
საკონტაქტო ინფორმაცია ტელეფონი 599 77 68 65
ფაკულტეტი: საზღვაო საინჟინრო
მიმართულება: ზოგადსაინჟინრო დისციპლინათა ციკლი
სწავლების საფეხური ბაკალავრიატი
კურსის სახელწოდება: რისკების მართვა და დაზღვევა

რისკების მართვა და დაზღვევა (სალექციო კურსი)

განხილულია ბიზნესისა და მართვის ფაკულტეტის
საბჭოს სხდომაზე ოქმი №6. 7 მაისი 2011წ.

შესავალი

ქვეყანაში მიმდინარე რეფორმები და ცვლილებები თანაცხოვრების ყველა სფეროში მიმართულია სახელმწიფოს თავისუფალი ეკონომიკური ბაზრის, მოსახლეობის სოციალ-ეკონომიკური განვითარების მდგრადობის უზრუნველსაყოფად. თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობების დამკვიდრებამ, ბიზნესი საქართველოს ეკონომიკის ბუნებრივ შემადგენლ ნაწილად გახადა.

ქვეყნის, როგორც სამართლებრივი სახელმწიფოს აღმშენებლობის გზაზე, მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ქონებრივი და არაქონებრივი ინტერესების დაცვა და მისი გარანტიების შექმნა, რათა ის შეესაბამებოდეს საერთაშორისო სტანდარტებს. ყოველივე ეს უშუალო კავშირშია ქვეყნის სადაზღვევო ბაზრის შეუქცევად განვითარებასთან.

თანამედროვე საქართველოში სადაზღვევო კომპანიები მომხმარებელს სთავაზობენ მომსახურებას დაზღვევის ბევრ სახეობაში. მნიშვნელოვნად გაიზარდა დაინტერესება დაზღვევის ისეთი პროდუქტებით როგორცაა: ქონების დაზღვევა, სამედიცინო დაზღვევა, სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა და სხვა. მაგრამ საქართველოში, რომელიც თავის გეოსტრატეგიული მდებარეობით არის უპირველესად საზღვაოსნო ქვეყანა და მნიშვნელოვანი სატრანზიტო კვანძი ევრო-აზიის დამაკავშირებელ დერეფანთან. საზღვაო დაზღვევა, როგორც ახალი დარგი მოითხოვს შემდგომ და თანმიმდევრულ სრულყოფას.

დაზღვევის ინსტიტუტის ერთ-ერთი უძველესი დარგია საზღვაო დაზღვევა, რომელიც აღმოცენდა საზღვაო ვაჭრობისა და საზღვაო ტრანსპორტის ინტენსიურ განვითარებასთან ერთად.

ადამიანისათვის ზღვაოსნობა, ყველა დროში იყო და დღევანდელ პირობებშიც რჩება მაღალი რისკის საქმიანობად.

ტექნიკურმა პროგრესმა, თანამედროვე ნავიგაციურმა საშუალებებმა, ვერ შეძლეს ზღვაოსნობის დროს შექმნილი რისკების დაყვანა მინიმუმამდე, რადგანაც ეს რისკები უპირველესად პირდაპირ კავშირში არიან ზღვაზე წარმოშობილ ფორს-მაჟორულ სიტუაციებთან. ადამიანურ ფაქტორთან, რომელთა ნეგატიური გავლენა ზოგჯერ არის ავარიების და ზღვაზე სხვა შემთხვევების შედეგი. ასევე ზოგიერთი ქვეყნის არასტაბილური ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები უარყოფითად მოქმედებენ ზღვაოსნობის უსაფრთხოებაზე.

უკანასკნელი გამოკვლევებით საზღვაო ტრანსპორტზე ადამიანის ფაქტორით გამოწვეული რისკების შეფასება ცხადყოფს, რომ სტატისტიკის მიხედვით ავარიების 25% მოდის მეთაურთა შემადგენლობაზე, 16% - რიგით შემადგენლობაზე, 12% - კორპუსის დაზიანებაზე, 11% - დანადგარების გაუმართაობაზე, 10% - სანაპირო სამსახურებზე.

გარდა აღნიშნული რისკებისა არსებობს სხვა სახის ეკონომიკური ხასიათის პირობები, რომლებიც არიან არანაკლები რისკ-მატარებლები. კერძოდ: გადამზიდველი, როდესაც ეწევა ტვირთის გადაზიდვას ზღვით, იღებს თავის თავზე, ხელშეკრულების პირობების თანახმად ტვირთი მიიტანოს დანიშნულების ადგილას, უდანაკარგოდ და დათქმულ დროს. გადამზიდველი სახელშეკრულებო ურთიერთობით დაკავშირებულია: გემის ეკიპაჟთან, ტვირთგამგზავნთან, ტვირთმიმღებთან, მზღვეველებთან, გემის მოსამსახურე აგენტებთან, სტივიდორებთან, გემთშემკეთებელ წარმოებებთან. გარდა აღნიშნულისა გადამზიდველს კავშირი აქვს გემის დროშის საჯარო ხელისუფლებასთან, საკლასიფიკაციო საზოგადოებასთან და ასევე იმ ქვეყნების პორტების ადმინისტრაციასთან, რომელ პორტებშიც უწევს გემს შესვლა.

გადაზიდვის ხელშეკრულების მრავალმხრივი პირობები, გადაზიდვის პროცედურაში არის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხი. გადამზიდველს მიერ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულება ბევრად დამოკიდებულია გადაზიდვის პროცესში მონაწილე პირთა სამსახურებზე და გარეგან ფაქტორებზე, რომელთა გავლენითაც შესაძლებელია გადაზიდვაში მონაწილე მხარემ წამოჭრას პრეტენზია გადამზიდველის მიმართ.

ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი რისკების უკან დგას გარკვეული მატერიალური ზიანის ანაზღაურების კონკრეტული პირობები.

გემთმფლობელის ინტერესების დაცვა შედის კაპიტნის მოვალეობაში, რადგანაც კაპიტანი თავისი სამსახურეობრივი მოვალეობით ითვლება გემთმფლობელის უშუალო წარმომადგენლად.

გემთმფლობელის ინტერესების დაცვა საზღვაო მომსახურებით ვაჭრობის პროცესში წამოჭრილი პრეტენზიების და დავებისგან ბევრად არის დამოკიდებული კაპიტანზე თუ რამდენად სწორად, ის შეძლებს გემზე, მამტიციცებელი ბაზისთვის საჭირო საბუთების გაფორმებას, ასევე მომხდარი ფაქტის შემდეგ სათანადო პროცედურების დაცვით მის აღნუსხვას.

ზემო აღნიშნულ პირობებს აქვს დიდი მნიშვნელობა დავების სასამართლო და ან საარბიტრაჟო განხილვის დროს, ასევე კაპიტნის მიერ დაფიქსირებულ დოკუმენტებზე დაყრდნობით, გემთმფლობელს ეძლევა საშუალება შეიტანოს შეგებებული სარჩელი ან უგულველყოს ბრალდება.

სავაჭრო ფლოტის გემის კაპიტნის წინაშე დასმული მოვალეობებიდან უმთავრესია გემის მართვის უსაფრთხოების წესების ზედმიწევნით დაცვა. ამავე დროს მისთვის ძნელია კანონმდებლობის ყველა ნიუანსში ჩაწვდომა, რაც დაკავშირებულია საზღვაო გადაზიდვების და ზღვაოსნობის პერიოდში წამოჭრილ შემთხვევებთან. ამჟამად ელექტრონული კავშირის მაღალი გლობალიზაციის პირობებში, კაპიტანს საშუალება ეძლევა ზუსტად შეასრულოს გემთმფლობელის მითითებები ამა თუ იმ შექმნილ სიტუაციებში, მაგრამ არის შემთხვევები, რომლებიც მოითხოვენ კაპიტანებისაგან იმ ბაზისური სამართლებრივი ნორმების ცოდნას, რომლებიც დაკავშირებული არის გემთმფლობელის მიერ მასთან დადებულ ხელშეკრულებებთან. მათი ცოდნა კაპიტანს გარკვეული შემთხვევების წარმოქმნისას აძლევს საშუალებას იმოქმედოს სწორად, სამართლებრივ ჩარჩოებში.

საზღვაო დაზღვევა, დაზღვევის საერთო სისტემაში გამოირჩევა, ზღვაოსნობაში არსებული სპეციფიკური პირობებით. სადაზღვევო კომპანიის საზღვაო დაზღვევის კუთხით მომუშავე პირი რა თქმა უნდა, იყოს კომპეტენტური საზღვაო საკითხებში და ჩახედული საზღვაო სპეციფიკაში.

წინამდებარე სახელმძღვანელოში შევეცადეთ სწორედ ზემოთ მოყვანილი არგუმენტები გაგვეთვალისწინებინა, უპირველესად კი ის გარემოება, რომ უმაღლესი საზღვაო სკოლის სპეციფიკა გემთწამყვანის სპეციალობის სტუდენტთა, საზღვაო სამართლის, ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის სწავლების პროცესში დიდ ყურადღებას უნდა უთმობდეს, მომავალი საზღვაო ოფიცრების მომზადებას, საზღვაო დაზღვევის სპეციფიურ ნიუანსებში და როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული, სადაზღვევო შემთხვევების დადგომისას საბუთების სწორად შედგენაში, რომლებსაც სასამართლო განსჯადობისას ექნება მტკიცებულებითი ძალა. ასევე წინამდებარე სახელმძღვანელოში არის შეტანილი მოკრძალებული მცდელობა სადაზღვევო კომპანიების საქმიანობაში საზღვაო დაზღვევის საკითხებთან მიმართებაში, რადგანაც საზღვაო დაზღვევის სპეციფიკიდან გამომდინარე ზოგიერთი რისკების დამდგარი შედეგების შეფასებისა და განსჯისას მოითხოვს საზღვაო საქმის იმ სპეციფიური ნიუანსების ცოდნას, რომელიც ახლავს ზღვაოსნობას, მათ სამართლებრივ შეფასებას. აქედან გამომდინარე შევეცადეთ სახელმძღვანელოს მე-2 თავში ~საზღვაო დაზღვევის სამართლებრივი რეგულირება` _ ფართოდ საზღვაო ნიუანსების კუთხით გაგვეჩილა: საერთო და კერძო ავარია, მოგვეყვანა პრაქტიკული მაგალითები სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობიდან. გაგვეჩილა ~გემების შეჯახებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება”, ~გემთმფლობელების პასუხისმგებლობა მიყენებულ ზიანზე” და სხვა.

სახელმძღვანელოს მე-3 თავში განხილულია ~საზღვაო სავაჭრო ურთიერთობებში ქონებრივი ინტერესების სამართლებრივი უზრუნველყოფა”. მასში განხილული საკითხები,

გადამზიდველისათვის, მზღვეველისათვის, ზღვაოსნობაში ქონებრივ ინტერესების სამართლებრივ ჭრილში საკითხების მიმოხილვას შეიცავს.

როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული საზღვაო დაზღვევა, დაზღვევის სპეციფიური დარგია, ამიტომ სადაზღვევო შემთხვევების დადგომისას, მათი ფიქსირებისას დოკუმენტაციის სამართლებრივად სწორ შედგენას დიდი მნიშვნელობა აქვს, სახელმძღვანელოს მე-4 თავში, რეკომენდაციების სახით მოცემულია, საკითხების მიახლოებითი ნუსხა, რომლითაც უნდა იხელმძღვანელოს დამზღვევმა. ასევე მე-6 თავში მოკლედ არის აღწერილი საზღვაო დაზღვევის პრაქტიკა საზღვარგარეთის ქვეყნებში.

წინამდებარე სახელმძღვანელოში, საზღვაო დაზღვევის არსი, მისი სამართლებრივი ასპექტების და საზღვაო რისკებთან დაკავშირებული ზღვაოსნობის ზოგიერთი ნიუანსის განხილვა, საზღვაო დაზღვევაში სამართლებრივი საკითხების წამოჭრა, რეკომენდაციები ფაქტების დოკუმენტირებასთან დაკავშირებით, უპირველესად განპირობებულია შემდეგი კატეგორიის მკითხველზე - საზღვაო უმაღლესი სასწავლებლის ბაკალავრების და მაგისტრებისათვის. საზღვაო დაზღვევის მაგისტრებისათვის, დაზღვევის სფეროთი და საზღვაო გადაზიდვებით დაინტერესებული პირებისათვის.

სახელმძღვანელოში შეტანილი საკითხების განხილვა განპირობებული იყო ავტორების ~საზღვაო სამართლის~, ~სამართალმცოდნეობის და დაზღვევის~, ~დაზღვევის და რისკების~ სალექციო კურსების წაკითხვის მრავალწლიანი გამოცდილებიდან.

საზღვაო დაზღვევაში საქართველოში ბევრი სამართლებრივი და კორპორაციული საკითხი დასახვეწია. თვითონ საკითხი მისი სპეციფიკიდან გამომდინარე რთულია, თანაც ჩვენ შევეცადეთ ის კომპლექსურად მრავალწახნაგოვნად წარმოგვეჩინა: დაზღვევის, მასთან დაკავშირებული საზღვაო და სამართლებრივი სპეციფიკის კუთხით. რამდენად შევძელით შეფასება ეკუთვნის მკითხველს. წინამდებარე სახელმძღვანელო პირველი ცდაა საზღვაო დაზღვევაში ქართულ ენაზე გამოცემული ნაშრომის. ბუნებრივია ის დაზღვეული არ არის ხარვეზებისაგან.

საკითხები პოლემიკური ხასიათისაა, ზოგიერთი მოსაზრება შეიძლება სადავო იყოს. მიუხედავად ამისა, ვფიქრობთ, ნაშრომი მოკრძალებულ წვლილს შეიტანს საქართველოში ნაკლებად შესწავლილი პრობლემის კვლევაში.

მკითხველების ობიექტურ შეფასებას, შემჩნევის, ნოვაციას, ავტორები მადლიერების გრძნობით მიიღებენ და გაითვალისწინებენ შემდგომ მუშაობა

ქვეყანაში მიმდინარე რეფორმები და ცვლილებები თანაცხოვრების ყველა სფეროში, მიმართულია მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური მდგრადობის ხელშეწყობისაკენ. ასევე, ფიზიკური და იურიდიული პირების ქონებრივი თუ არაქონებრივი ინტერესების დაცვისა და გარანტიების შექმნისაკენ, რათა ის

შეესაბამებოდეს საერთაშორისო სტანდარტებს. ყოველივე კი უშუალო კავშირშია ქვეყნის სადაზღვევო ბაზრის განვითარებასთან.

დღეისათვის საქართველოში სადაზღვევო კომპანიები მომხმარებელს სთავაზობენ მომსახურებას დაზღვევის თითქმის ყველა სახეობაში. მნიშვნელოვნად გაიზარდა დაინტერესება დაზღვევის ისეთი პროდუქტებით, როგორცაა, ქონების დაზღვევა, სამედიცინო დაზღვევა და სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა.

წარმოდგენილ საინფორმაციო გამოცემაში შევეცადეთ გამჭვირვალედ წარმოგვედგინა საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე არსებული მდგომარეობა და იმ საკითხთა სპექტრი, რომელთა გადაწყვეტაც ხელს შეუწყობს სადაზღვევო ბიზნესის განვითარებას საქართველოში.

ვფიქრობთ, ეს გამოცემა დაინტერესებს როგორც დაზღვევის სფეროს სპეციალისტებს, ასევე მკვლევარებს, ამ სფეროს განვითარებით დაინტერესებულ პირებსა და ორგანიზაციებს.

თავი I . სადაზღვევო ბიზნესი საქართველოში

1.1. სადაზღვევო სფეროს მარეგულირებელი კანონმდებლობის ანალიზი

საქართველოში სადაზღვევო საქმიანობა შესაბამისი სადაზღვევო კანონმდებლობით რეგულირდება. ისევე როგორც ყველა სფეროში, სადაზღვევო ბიზნესშიც უმაღლესი მარეგულირებელი კანონი საქართველოს კონსტიტუციაა, ამას მოსდევს საერთაშორისო ხელშეკრულებები და შეთანხმებები. მაგრამ გარდა ამისა სადაზღვევო ბიზნესი 4 ძირითადი კანონით რეგულირდება, ესენია:

- საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ;
- საქართველოს კანონი არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის შესახებ;
- საქართველოს კანონი სამედიცინო დაზღვევის შესახებ;
- საქართველოს კანონი პარლამენტის წევრის სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ.

აღნიშნული კანონები ადგენენ ძირითად ჩარჩო პირობებს და პრინციპებს სადაზღვევო სფეროში მოთამაშე სუბიექტებისთვის.

საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ

კანონი დაზღვევის შესახებ აწესრიგებს ურთიერთობებს დაზღვევის სფეროში დაზღვევის ორგანიზაციებსა და იურიდიულ და ფიზიკურ პირებს შორის, აგრეთვე თვით დაზღვევის ორგანიზაციებს შორის, ადგენს სადაზღვევო საქმიანობის სახელმწიფო რეგულირების ძირითად პრინციპებს.

აღსანიშნავია, რომ ამ კანონის მოქმედება არ ვრცელდება სახელმწიფო სოციალურ და სახელმწიფო სავალდებულო სამედიცინო დაზღვევაზე.

დაზღვევის ობიექტი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ქონებრივი ან პირადი არაქონებრივი ინტერესი, რომელიც არ ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობას, მათ შორის:

- დაზღვევა, დაკავშირებული დაზღვეულის სიცოცხლესთან, ჯანმრთელობასთან, შრომისუნარიანობასთან, საპენსიო უზრუნველყოფასთან და სხვა პირად ინტერესებთან (პირადი დაზღვევა);
- დაზღვევა, დაკავშირებული ქონების ფლობასთან, განკარგვასთან და ქონებით სარგებლობასთან (ქონების დაზღვევა);
- დაზღვევა, დაკავშირებული დაზღვეულის მიერ მესამე (ფიზიკური ან იურიდიული) პირისათვის ან მისი ქონებისათვის მიყენებულ ზიანთან (პასუხისმგებლობის დაზღვევა).

ნებაყოფლობითი და სავალდებულო დაზღვევა

დაზღვევა ხორციელდება ნებაყოფლობითი და სავალდებულო ფორმებით.

ნებაყოფლობითი დაზღვევა ხორციელდება მზღვეველსა და დამზღვევს შორის დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე. ნებაყოფლობითი დაზღვევის სახეობები, პირობები და განხორციელების წესი დგინდება მზღვეველსა და დამზღვევს შორის დადებული ხელშეკრულებით.

რაც შეეხება სავალდებულო დაზღვევას, სავალდებულო დაზღვევა არის დაზღვევის ისეთი ფორმა, რომლის დროსაც დაზღვევის ობიექტი, სახეობები და განხორციელების წესი განისაზღვრება შესაბამისი კანონით სავალდებულო დაზღვევის შესახებ.

საქართველოს სადაზღვევო ორგანიზაციები ახორციელებენ ასევე გადაზღვევის ოპერაციებს. სადაზღვევო კომპანიას შეუძლია დამოუკიდებლად დადოს გადაზღვევის ხელშეკრულება უცხოეთის ერთ ან რამდენიმე კომპანიასთან. აღსანიშნავია, რომ საქართველოში უცხოური იურიდიული პირი სადაზღვევო ბროკერის საქმიანობას ახორციელებს ფილიალის ან წარმომადგენლობის მეშვეობით, რომელიც რეგისტრირებულია სათანადო წესით, ან უშუალოდ საქართველოს იურიდიულ პირებთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

1.2. სადაზღვევო საქმიანობის სუბიექტები

სადაზღვევო საქმიანობის სუბიექტები არიან დამზღვევი, მზღვეველი და დაზღვეული.

დამზღვევი არის პირი, რომელმაც მზღვეველთან დადო დაზღვევის ხელშეკრულება. დამზღვევი შეიძლება იყოს როგორც იურიდიული, ისე ფიზიკური პირი. მზღვეველი არის იურიდიული პირი, რომელსაც კანონით დადგენილი წესით მიღებული აქვს დაზღვევის შესაბამისი სახეობის განხორციელების ლიცენზია.

დაზღვეული არის პირი, რომლის მიმართაც ხორციელდება დაზღვევა. დამზღვევი შეიძლება იმავდროულად იყო დაზღვეული, თუ დაზღვევის ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

თუ დაზღვეული უარს იტყვის სადაზღვევო ანაზღაურების მიღებაზე, რომელიც მას ეკუთვნის დაზღვევის ხელშეკრულებით, სადაზღვევო ანაზღაურების მიღების უფლება გადადის დამზღვევზე.

დაზღვეულის გარდაცვალებისას, თუ იგი არ არის დამზღვევი, დაზღვევის ხელშეკრულება შეწყდება, თუ კანონმდებლობით ან ხელშეკრულებით არ არის გათვალისწინებული დაზღვეულის შეცვლა.

თუ დაზღვეულის გარდაცვალება იქნება ის სადაზღვევო შემთხვევა, რომელიც გათვალისწინებულია დაზღვევის ხელშეკრულებით, ხელშეკრულება წყდება მისი შესრულების შემდეგ.

დაზღვეულის გარდაცვალებისას, რომელიც არ არის დამზღვევი და რომლის სასარგებლოდაც დადებულია ქონების დაზღვევის ხელშეკრულება, დაზღვეულის უფლებები და მოვალეობები იმ ქონებრივ უფლებაზე, რომელიც არის დაზღვევის ხელშეკრულების ობიექტი, დამზღვევის თანხმობით გადადის გარდაცვლილი დაზღვეულის მემკვიდრეზე, თუ კანონმდებლობით ან ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული. თუ დამზღვევი არ არის თანახმა გარდაცვლილი დაზღვეულის შეცვლაზე, ან თუ მემკვიდრეები არ არიან თანახმა მიიღონ გარდაცვლილი დაზღვეულის უფლებები და მოვალეობები, ხელშეკრულება შეწყდება

გარდა ამისა, კანონი დაზღვევის შესახებ განსაზღვრავს მოსარგებლის ცნებას. მოსარგებლე არის ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც დაზღვევის ხელშეკრულების ან დაზღვევის შესახებ კანონმდებლობის თანახმად იღებს სადაზღვევო ანაზღაურებას. მოსარგებლე შეიძლება დადგინდეს როგორც პირადი, ისე ქონების დაზღვევისას.

საქართველოში სადაზღვევო საქმიანობის განხორციელებისა და მომსახურების მიღების უფლება აქვს ნებისმიერ პირს. უცხოელი მოქალაქე, მოქალაქეობის არმქონე პირი, საქართველოს ტერიტორიაზე უცხოური კაპიტალით შექმნილი იურიდიული პირი, უცხოური იურიდიული პირის ფილიალი და წარმომადგენლობა, რომლებიც თავიანთ საქმიანობას ახორციელებენ საქართველოს ტერიტორიაზე, აწარმოებენ დაზღვევას საქართველოს სადაზღვევო ორგანიზაციებში საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

დაზღვევის აგენტი და სადაზღვევო ბროკერი

მზღვეველს შეუძლია განახორციელოს სადაზღვევო საქმიანობა დაზღვევის აგენტისა და სადაზღვევო ბროკერის მეშვეობით.

დაზღვევის აგენტი არის იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელიც მოქმედებს მზღვეველის დავალებით და სახელით, მისთვის მზღვეველის მიერ მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში.

სადაზღვევო ბროკერი არის იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელიც ლიცენზიის შესაბამისად ახორციელებს დაზღვევის სფეროში საშუაშალო საქმიანობას, როგორც თავისი სამეწარმეო საქმიანობის სახეობას. სადაზღვევო ბროკერის ურთიერთობა მზღვეველთან და დამზღვევთან განისაზღვრება მათ შორის დადებული ხელშეკრულებით.

აკრძალულია მზღვეველის, დაზღვევის აგენტის ან სადაზღვევო ბროკერის მიერ უცხოეთის დაზღვევის ორგანიზაციის სახელით დაზღვევის ხელშეკრულების დადება, გარდა ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის ხელშეკრულებისა, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ საქართველოს ფარგლებს გარეთ.

მზღვეველის ფინანსური სიმყარის უზრუნველყოფა

მზღვეველის ფინანსური სიმყარის უზრუნველყოფის საფუძველია მისი საწესდებო კაპიტალის, სადაზღვევო რეზერვებისა და გადაზღვევის სისტემის არსებობა.

მზღვეველი და სადაზღვევო ბროკერი ვალდებული არიან დაიცვან საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის მიერ დაწესებული, ქვემოთ ჩამოთვლილი ეკონომიკური ლიმიტები:

- სადაზღვევო საქმიანობის განხორციელების ყველა ეტაპზე შევსებული საწესდებო კაპიტალის მინიმალური ოდენობა (მათ შორის, ფულადი ფორმით);
- სადაზღვევო რეზერვებისა და ფონდების შექმნის წესი;
- სადაზღვევო რეზერვებისა და ფონდების განთავსებისა და ინვესტირების წესი;
- აქტივებსა და აღებულ სადაზღვევო ვალდებულებებს შორის ზღვრული თანაფარდობა;
- მოზიდულ ფინანსურ საშუალებებსა და საკუთარ კაპიტალს შორის ზღვრული თანაფარდობა.

აღებული სადაზღვევო ვალდებულებების შესასრულებლად მზღვეველი სადაზღვევო შენატანების საფუძველზე ქმნის მოსალოდნელი სადაზღვევო ანაზღაურებისათვის აუცილებელ რეზერვებს. სადაზღვევო რეზერვებისა და ფონდების ნუსხას და მათი შექმნის წესს ადგენს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური.

სადაზღვევო რეზერვები, რომლებსაც ქმნის მზღვეველი, არ იბეგრება.

1.3. სადაზღვევო საქმიანობაზე სახელმწიფო ზედამხედველობის განხორციელება

სადაზღვევო საქმიანობაზე სახელმწიფო ზედამხედველობას ახორციელებს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური, რომელიც ანგარიშვალდებულია საქართველოს პრეზიდენტის წინაშე და ფინანსდება მზღვეველებისა და არასახელმწიფო საპენსიო სქემის დამფუძნებლების მიერ მოზიდული სადაზღვევო შენატანების (სადაზღვევო პრემიების) 1%-ით. აღნიშნული თანხა გადახდით უნდა იქნეს ყოველი კვარტლის მომდევნო თვის 20 რიცხვამდე. ამასთან, საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურისთვის განკუთვნილი, მზღვეველებისა და არასახელმწიფო საპენსიო

სქემის დამფუძნებლების წლიური შენატანი თითოეულისათვის არ უნდა იყოს 5000 ლარზე ნაკლები და 50 000 ლარზე მეტი.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის უფროსს ნიშნავს საქართველოს პრეზიდენტი.

საქართველოს პრეზიდენტი უფლებამოსილია შეაჩეროს ან გააუქმოს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის არამართლზომიერი გადაწყვეტილება.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური გადაწყვეტილებებს სესხის აღებასთან და თავდებობასთან დაკავშირებით, აგრეთვე სამტატო განრიგისა და ხელფასის ფონდის განსაზღვრის თაობაზე იღებს საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსთან შეთანხმების საფუძველზე ხოლო გადაწყვეტილებებს უძრავი ქონების შემენასთან, გასხვისებასა და დატვირთვასთან დაკავშირებით - საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური ვალდებულია საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით აწარმოოს საფინანსო საქმიანობის აღრიცხვა-ანგარიშგება და შეადგინოს წლიური ბალანსი.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის წლიურ ბალანსს ამოწმებს საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს მიერ დანიშნული დამოუკიდებელი აუდიტორი და ამტკიცებს საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის ფუნქციები: დაზღვევის სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის გატარება, მომხმარებელთა უფლებების დაცვა, სადაზღვევო ორგანიზაციების ქმედუნარიანობის უზრუნველყოფა.

აღნიშნული ფუნქციების შესასრულებლად იგი ახორციელებს შემდეგ საქმიანობას:

- მზღვეველების, დაზღვევის ბროკერების, არაკომერციულ დაზღვევის ორგანიზაციათა რეესტრის წარმოება;
- სადაზღვევო რეზერვებისა და ფონდების ფორმირებისა და განთავსების წესის დადგენა;
- ნორმატიული და მეთოდოლოგიური დოკუმენტაციის შექმნა სადაზღვევო საქმიანობის იმ საკითხებზე, რომლებიც ამ კანონის მიხედვით შედის საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის კომპეტენციაში, აგრეთვე მზღვეველების, დამზღვევეებისა და სხვა პირების მოთხოვნის შემთხვევაში მათთვის ამ საკითხების განმარტება;
- სადაზღვევო საქმიანობის პრაქტიკის განზოგადება, სადაზღვევო ურთიერთობების მარეგულირებელი კანონების და სხვა ნორმატიული აქტების პროექტების, არსებულებში კი ცვლილებებისა და დამატებების შეტანის პროექტების შემუშავება, რაც ხელს შეუწყობს სადაზღვევო

საქმიანობის განვითარებასა და სრულყოფას, საქართველოს ბაზრის განვითარებისათვის ზრუნვა.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური უფლებამოსილია:

- შეამოწმოს მზღვეველისა და სადაზღვევო ბროკერის მიერ ნორმატიული და მეთოდოლოგიური დოკუმენტაციის დაცვა და მათ მიერ განხორციელებული ანგარიშგების უტყუარობა, რისთვისაც მზღვეველისაგან და სადაზღვევო ბროკერისაგან გამოითხოვოს და მიიღოს დადგენილი ანგარიშგება ნორმატივების დაცვაზე კონტროლის მიზნით;
- მზღვეველის მიერ სადაზღვევო კანონმდებლობის დარღვევისას მიუთითოს ამ დარღვევის აღმოფხვრის შესახებ, ხოლო მითითების შეუსრულებლობისას შეაჩეროს ლიცენზიის მოქმედება გამოვლენილი დარღვევის აღმოფხვრის მომენტამდე საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის შესაბამისად სარჩელით მიმართოს შესაბამის სასამართლოს ლიცენზიის გასაუქმებლად.

1.4. სადაზღვევო საქმიანობის ლიცენზირება

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური გასცემს ლიცენზიას სადაზღვევო კომპანიებზე სადაზღვევო საქმიანობისა და გადაზღვევის ოპერაციების განსახორციელებლად.

სადაზღვევო საქმიანობის ლიცენზია შეიძლება გაიცეს მხოლოდ იმ იურიდიულ პირზე, რომლის საქმიანობის საგანია დაზღვევა, აგრეთვე კანონმდებლობით სადაზღვევო ორგანიზაციებისთვის განსაზღვრული სხვა საქმიანობა.

ლიცენზია გაიცემა პირადი, ქონების და პასუხისმგებლობის დაზღვევის როგორც ნებაყოფლობითი, ისე სავალდებულო ფორმით განხორციელებაზე, აგრეთვე გადაზღვევაზე. ამასთან, ლიცენზიაში კონკრეტულად უნდა იყოს მითითებული დაზღვევის სახეობა, რომლის განხორციელების უფლებაც აქვს მზღვეველს.

სადაზღვევო საქმიანობის ლიცენზია გაიცემა კონკრეტულ მზღვეველზე. მისი გადაცემა სხვა იურიდიული პირისათვის დაუშვებელია.

ლიცენზია უვადოა და მოქმედებს საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე.
ლიცენზია გაიცემა განცხადების საფუძველზე, რომელსაც უნდა დაერთოს:

- სადამფუძნებლო დოკუმენტის ასლები;
- სახელმწიფო რეგისტრაციის დოკუმენტის ასლი, რომლის შესაბამისადაც მზღვეველი არის იურიდიული პირი;
- ცნობები შევსებული საწესდებო კაპიტალის შესახებ;
- მონაცემები ხელმძღვანელი პირების შესახებ;
- სალიცენზიო მოსაკრებლის გადახდის დამადასტურებელი საბუთი.

ლიცენზირებას არ საჭიროებს სადაზღვევო აგენტის საქმიანობა, აგრეთვე დაზღვევის სფეროში საკონსულტაციო და კვლევითი მომსახურება.

განცხადება ლიცენზიის მიღებაზე უნდა განიხილოს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურმა ერთ თვეში (გამონაკლის შემთხვევაში არა უმეტეს 3 თვიში).

ლიცენზია არ გაიცემა, თუ:

- ლიცენზიის მისაღებად წარდგენილი საბუთები არ აკმაყოფილებს დადგენილ მოთხოვნებს;
- ლიცენზიის მისაღებად მიმართა იურიდიულმა პირმა, რომელსაც არა აქვს საქართველოს ტერიტორიაზე სადაზღვევო საქმიანობის განხორციელების უფლება;
- დაზღვევის ორგანიზაციის ხელმძღვანელთან დაკავშირებით არსებობს სასამართლოს გადაწყვეტილება, რომელიც უკრძალავს მას სადაზღვევო საქმიანობას;
- ლიცენზიის მაძიებელს შეჩერებული აქვს ამავე ლიცენზირებად სფეროში მიღებული ლიცენზია და არ არის აღმოფხვრილი ლიცენზიის შეჩერების საფუძვლები.

ისევე როგორც ლიცენზიის გაცემას, მისი მოქმედების შეჩერებას ახორციელებს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის გადაწყვეტილებით შესაძლებელია დაზღვევის რამდენიმე ან ყველა სახეობაში ლიცენზიის მოქმედების შეჩერება. ლიცენზიის მოქმედების შეჩერება იწვევს მზღვეველისათვის დაზღვევის შესაბამის სახეობაში დაზღვევის ხელშეკრულების დადების აკრძალვას.

ლიცენზიის მოქმედება შეიძლება შეჩერდეს **სამ თვემდე** ვადით, შემდეგ შემთხვევებში:

- კანონმდებლობის დარღვევის აღმოფხვრაზე მითითების შეუსრულებლობისას;
- მზღვეველის მიერ კანონმდებლობით განსაზღვრული გადახდისუნარიანობის გარანტიების დაუცველობისას;
- მზღვეველის მიერ სავალდებულო დაზღვევის ხელშეკრულების დადებისას
- ისეთი პირობებით, რომლებიც უარეს პირობებს უქმნის დამზღვევს, დაზღვეულს ან მოსარგებლეს, ვიდრე განსაზღვრულია სავალდებულო დაზღვევის შესახებ კანონმდებლობით;
- მართლსაწინააღმდეგო დაზღვევის ხელშეკრულების დადებისას;
- მზღვეველის მიერ დაზღვევის ხელშეკრულებით ნაკისრ ვალდებულებათა სისტემატური დარღვევა ან შეუსრულებლობისას;
- მზღვეველის მიერ საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის კომპეტენციას მიკუთვნებული დოკუმენტების ამ უკანასკნელისათვის წარდგენაზე უარის თქმისას;

- მზღვეველის მიერ საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურისათვის განზრახ არასწორი ინფორმაციის მიწოდებისას;
- იმ გარემოების შექმნა, რომელიც იქნებოდა ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმის საფუძველი.

იმ გარემოებების აღმოფხვრის შემდეგ, რომელთა მიზეზითაც შეჩერდა ლიცენზიის მოქმედება, მზღვეველს უფლება აქვს მიმართოს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურს ლიცენზიის მოქმედების განახლებისათვის.

აღნიშნული მიმართვა განხილულ უნდა იქნეს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურში მისი წარდგენიდან ერთ თვეში, ხოლო ლიცენზიის მოქმედების განახლების გადაწყვეტილება მზღვეველს გაეგზავნება წერილობითი ფორმით.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური უფლებამოსილია გააუქმოს დაზღვევის შესაბამისი სახეობის (სახეობების) ლიცენზია, რომლის გაუქმების საფუძველებია:

- ლიცენზიის მფლობელის წერილობითი მოთხოვნა;
- სადაზღვევო ორგანიზაციის ლიკვიდაცია;
- ლიცენზიის მოქმედების შეჩერების ვადის გასვლა, თუ ამ ვადაში არ აღმოიფხვრა მისი შეჩერების საფუძველები.

ლიცენზიის გაუქმების გადაწყვეტილების მიღების მომენტიდან მზღვეველს არა აქვს უფლება განახორციელოს აკრძალული სახეობის სადაზღვევო საქმიანობა, გარდა იმ ვალდებულებების შესრულებისა, რომლებიც მას ადრე ჰქონდა აღებული დაზღვევის ხელშეკრულების თანახმად, მათი მოქმედების ვადის გასვლამდე.

მზღვეველი ლიცენზიის გაუქმების გადაწყვეტილების მიღების მომენტიდან 3 დღეში აბარებს ლიცენზიას საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურს.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის გადაწყვეტილების გასაჩივრება შესაძლებელია სასამართლოში.

1.5. არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევა

საქართველოში სახელმწიფო საპენსიო უზრუნველყოფისაგან დამოუკიდებლად ხორციელდება ასევე ფიზიკურ პირთა არასახელმწიფო საპენსიო უზრუნველყოფა. ამ სფეროში წარმომობილი ურთიერთობები წესრიგდება საქართველოს კონსტიტუციით და კანონით არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის შესახებ, რომელიც მიღებულია საქართველოს პარლამენტის მიერ 30.10.1998 წელს.

უპირველეს ყოვლისა, კანონი არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის შესახებ გვთავაზობს ისეთი ტერმინოლოგიის განმარტებას, რომლიც

უფრო ნატელს ხდის არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევის საქმიანობას, მის მონაწილეებს. ეს განმარტებულია:

არასახელმწიფო საპენსიო სქემა (შემდგომ - საპენსიო სქემა) - არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის სფეროში ფიზიკურ და იურიდიულ პირთა ურთიერთობის სისტემა;

არასახელმწიფო საპენსიო სქემის დამფუძნებელი - იურიდიული პირი, რომელიც აფუძნებს საპენსიო სქემას და უზრუნველყოფს ფიზიკურ პირებს არასახელმწიფო პენსიებით საპენსიო სქემით დადგენილი წესის შესაბამისად (*სადაზღვევო კომპანიები*);

მეანაბრე - ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც იხდის საპენსიო შენატანს საპენსიო სქემის მონაწილის სასარგებლოდ, საპენსიო სქემით დადგენილი წესის შესაბამისად;

საპენსიო სქემის მონაწილე - ფიზიკური პირი, რომლის სასარგებლოდაც ხდება საპენსიო შენატანების გადახდა და პენსიის გაცემა საპენსიო სქემით დადგენილი წესის შესაბამისად;

საპენსიო დანაგროვი - მონაწილის ან მონაწილეთა სახელობით საპენსიო ანგარიშზე აღრიცხული სახსრები;

საპენსიო შენატანი - ფიზიკურ პირთა არასახელმწიფო საპენსიო უზრუნველყოფის მიზნით საპენსიო სქემით დადგენილი შენატანი, რომელსაც იხდიან მეანაბრეები;

აქტივების მმართველი კომპანია - კომერციული ორგანიზაცია, რომელიც აწარმოებს საპენსიო დანაგროვთა მართვასა და ინვესტირებას შესაბამისი ლიცენზიის საფუძველზე;

ფიზიკურ პირთა არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის მიზნით განხორციელებული საქმიანობა გულისხმობს საპენსიო სქემების დაფუძნებას, საპენსიო შენატანების აკუმულირებას, აღრიცხვას, საპენსიო დანაგროვთა ფორმირებას და ფიზიკურ პირებზე პენსიების რეგულარულად გაცემას. დანაგროვი კი ეს არის მონაწილის ან მონაწილეთა სახელობით საპენსიო ანგარიშზე აღრიცხული სახსრები.

არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის სფეროში ყალიბდება ფიზიკურ და იურიდიულ პირთა ურთიერთობის სისტემა, რომელსაც აფუძნებს იურიდიული პირი და უზრუნველყოფს ფიზიკურ პირებს არასახელმწიფო პენსიებით, სქემით დადგენილი წესის შესაბამისად.

პენსიებით უზრუნველსაყოფად აუცილებელია საპენსიო დანაზოგი, იგი გროვდება ფიზიკური და იურიდიული პირების ე.წ. მეანაბრეების საპენსიო შენატანებით და საინვესტიციო მოგებით. საინვესტიციო მოგებად კი ითვლება საპენსიო დანაგროვის აქტივების მართვის შედეგად მიღებული შემოსავალი ხარჯების გამოკლებით.

ამ სფეროში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია აქტივების მმართველ ორგანიზაციას და სპეციალიზებულ დეპოზიტარს, რომლებიც წარმოადგენენ კომერციულ ორგანიზაციებს.

აქტივების მმართველი კომპანია აწარმოებს საპენსიო დანაგროვთა მართვას და ინვესტირებას, ლიცენზირების საფუძველზე.

სპეციალიზებული დეპოზიტარი ახორციელებს დოკუმენტირებული ფასიანი ქაღალდების მიღებას, შენახვას და საპენსიო დანაგროვთა აქტივების შემადგენელი არადოკუმენტირებული ფასიანი ქაღალდების აღრიცხვას.

არსებობს ასევე სამეთვალყურეო საბჭო, რომელიც ზედამხედველობს მოქალაქეთა არასახელმწიფო პენსიებით უზრუნველყოფას და კანონით გათვალისწინებულ შემთხვევებში იცავს მონაწილეთა ინტერესებს.

დამფუძვნებლები, აქტივების მმართველი კომპანიები და სპეციალიზებული დეპოზიტარები ვალდებული არიან იმოქმედონ მხოლოდ მონაწილეთა სასარგებლოდ.

დამფუძნებელსა და მეანაბრეს შორის ურთიერთობა ყალიბდება ხელშეკრულების საფუძველზე, რომელიც იდება ამ ორ პირს შორის საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად.

ხელშეკრულება იდება:

- დამფუძნებელსა და მეანაბრეს შორის, სხვა ფიზიკური პირის სასარგებლოდ.
- დამფუძნებელსა და მონაწილეს შორის, თუ მონაწილე ამავე დროს არის მეანაბრე თავის სასარგებლოდ.
- *damfuZnebelsa da sapensio sqemis muSakebs Soris, Tu damfuZnebeli amave dros aris meanabre Tavisi muSakebis sasargeblod.*

რაც შეეხება არასახელმწიფო პენსიებს, არის მუდმივი და განსაზღვრული ვადით გასაცემი პენსიები.

მუდმივი ეძლევა ფიზიკურ პირს გაცემის დაწყებიდან გარდაცვალებამდე, ხოლო განსაზღვრული ვადით გასაცემი პენსია ეძლევა ფიზიკურ პირს არანაკლებ 5 წლის განმავლობაში.

მუდმივი პენსია არის ინდივიდუალური და ერთობლივი. ინდივიდუალური ერიცხება მონაწილეს გარდაცვალებამდე, ერთობლივი კი საპენსიო სქემის წევრ მეუღლეებს პენსიის გაცემის დაწყებიდან გარდაცვალებამდე. განსაზღვრული ვადით გასაცემი პენსია მონაწილის გარდაცვალების შემთხვევაში საპენსიო უზრუნველყოფის ვადის დამთავრებამდე მიეცემა მის მემკვიდრეებს.

მონაწილეს პენსია მიეცემა საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი საპენსიო ასაკის მიღწევის შემდეგ, განცხადების წარდგენიდან ერთი თვის განმავლობაში, ან საპენსიო ასაკის მიღწევამდე თუ მან ნაწილობრივ ან მთლიანად დაკარგა შრომის უნარი.

საპენსიო დანაგროვთა აქტივების ინვესტირებას ახორციელებენ მხოლოდ აქტივების მმართველი კომპანიები საპენსიო დანაგროვთა აქტივების მართვის შესახებ შეთანხმების საფუძველზე. დამფუძნებელი თვითონ ირჩევს აქტივების მმართველ ერთ ან რამდენიმე კომპანიას, რომლებიც საქმიანობას ახორციელებენ საპენსიო სქემის დამფუძნებლის სახელით და საპენსიო დანაგროვი გადაეცემა ფულადი ფორმით თვითოეული საპენსიო სქემის მიხედვით ცალ-ცალკე.

აქტივების მმართველი კომპანია ვალდებულია აქტივების მართვის პროცესში საპენსიო დანაგროვების ინვესტირება განახორციელოს მხოლოდ სპეციალიზებული დეპოზიტარების მეშვეობით, რომელიც შეიძლება იყოს ლიცენზიის მქონე შპს ან სააქციო საზოგადოება და რომელიც ვალდებულია მიიღოს და შეინახოს საპენსიო დანაგროვების აქტივები კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

არსებობს ასევე პროფესიული საპენსიო სქემა. ეს არის დამსაქმებლის, დამსაქმებელთა გაერთიანების ან იურიდიული პირის მიერ დაფუძნებული საპენსიო სქემა, რომლის მეანაბრეც არის დასაქმებული.

პროფესიული საპენსიო სქემის მონაწილე შეიძლება იყოს 18 წელს მიღწეული პირი, რომელიც არანაკლებ 24 კალენდარული თვის განმავლობაში იმყოფება შრომით ურთიერთობაში მეანაბრე დამფუძნებელთან.

დამსაქმებელთა გაერთიანება არის არასამეწარმეო იურიდიული პირი, რომელსაც უფლება აქვს განახორციელოს არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევა. საპენსიო სქემით დადგენილი წესები შეთანხმებულია პროფესიული კავშირებით. მათი საქმიანობის წესს ადგენს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური. ასევე კონტროლის მიზნით იქმნება სამეთვალყურეო საბჭო, რომლის წევრთა ნახევარს მონაწილეთა წარმომადგენლები უნდა შეადგენდნენ, ისინი მოვალეობას გასამრჯელოს გარეშე ასრულებენ.

საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის მიერ გაცემული ლიცენზიებისა და რეგისტრირებული საპენსიო სქემების საფუძველზე კანონის შესაბამისად, არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევას ახორციელებენ ბანკებიც. ბანკი შეიძლება იყოს ერთი ან რამდენიმე საპენსიო სქემის დამფუძნებელი, აგრეთვე მეანაბრე თავის მუშაკთა სასარგებლოდ.

დამფუძნებელ ბანკს კანონმდებლობით დადგენილი წესით უფლება აქვს:

- დამოუკიდებლად განახორციელოს საპენსიო დანაგროვთა აქტივების მართვა.
- წარმართოს მის მიერ დაფუძნებული საპენსიო სქემების დეპოზიტური მომსახურება.

რაც შეეხება სადაზღვევო კომპანიას, ის შეიძლება იყოს, ერთი ან რამდენიმე საპენსიო სქემის დამფუძნებელი და მას უფლება აქვს განახორციელოს თავისი მუშაკების არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევა, როგორც დამსაქმებელ დამფუძნებელმა.

საპენსიო სქემის დამფუძნებელი, რომელიც არც ბანკია და არც სადაზღვევო კომპანია, ვალდებულია-თავისი საქმიანობა განახორციელოს კანონის შესაბამისად, საპენსიო დანაგროვების ინვესტირება აწარმოოს აქტივების მმართველი კომპანიის მეშვეობით და საპენსიო დანაგროვი შესანახად გადასცეს სპეციალიზებულ დეპოზიტარს. ასევე შექმნას სამეთვალყურეო საბჭო.

დამფუძნებელმა უნდა აწარმოოს მის მიერ დაფუძნებული ყველა საპენსიო სქემის აღრიცხვა ცალ-ცალკე და განაცალკევოს საპენსიო აქტივის დანაგროვი საკუთარი ქონებისაგან.

აუცილებელია შეფასდეს საპენსიო სქემის დამფუძნებლის ფინანსური მდგომარეობა. მან უნდა შექმნას საკუთარი რეზერვი საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის მიერ დადგენილი ნორმატივის შესაბამისად. მონაწილეთა ინტერესების დაცვის მიზნით დამფუძნებელი

ვალდებულია მონაწილეობა მიიღოს საგარანტიო, საკომპენსაციო, სადაზღვევო ან სხვა ფონდებში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესების შესაბამისად.

საპენსიო სქემიდან მონაწილის გასვლა

საპენსიო სქემიდან მონაწილის გასვლად ითვლება ხელშეკრულების ვადაზე ადრე შეწყვეტა, რის შედეგადაც წყდება საპენსიო სქემით განსაზღვრული ვალდებულებანი გამსვლელი მონაწილის მიმართ და იხურება გამსვლელი მონაწილის სახელობითი საპენსიო ანგარიში.

ხელშეკრულება უნდა ითვალისწინებდეს საპენსიო სქემიდან მონაწილის ნებაყოფლობითი გასვლის უფლებას, ამავე დროს მონაწილეს უნდა ჰქონდეს სახელობითი საპენსიო დანაგროვის შეუმცირებლად მიღების უფლება.

საპენსიო სქემის შეწყვეტის საფუძველია:

- დამფუძნებლის (სადაზღვევო კომპანიის) მიერ ყველა მონაწილის მიმართ პენსიების გაცემის ვალდებულების შესრულება;
- მონაწილეთა სხვა საპენსიო სქემებში გადასვლა;
- საპენსიო სქემიდან მონაწილეთა გასვლა;
- მეანაბრის (მონაწილის) მიერ ვალდებულებების შეუსრულებლობა;
- დამფუძნებლის (სადაზღვევო კომპანიის) გადაწყვეტილება;
- დამფუძნებლის (სადაზღვევო კომპანიის) მიერ არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის ვალდებულებების შეუსრულებლობა, რომელიც დასტურდება სასამართლოს გადაწყვეტილებით;
- დამფუძნებლის (სადაზღვევო კომპანიის) ფინანსური მდგომარეობის არამდგრადობა.

1.6. საქართველოს კანონი სამედიცინო დაზღვევის შესახებ

საქართველოს კანონი სამედიცინო დაზღვევის შესახებ უზრუნველყოფს საქართველოს მოქალაქეთა კონსტიტუციური უფლებების განხორციელებას, რომლებიც დაკავშირებულია ჯანმრთელობის დაცვასთან. იგი მიმართულია მოსახლეობის ჯანმრთელობის დასაცავად სახელმწიფოს, დამქირავებლის პასუხისმგებლობისა და დაინტერესების გაზრდისკენ. ეს კანონი არეგულირებს ურთიერთობებს დაზღვეულს – ვის სასარგებლოდაც ხორციელდება დაზღვევა, დამზღვევს – ვინც იხდის სადაზღვევო შენატანს დაზღვეულის სასარგებლოდ და მზღვეველს – სადაზღვევო ორგანიზაციას შორის.

სამედიცინო დაზღვევა ხორციელდება ხელშეკრულების საფუძველზე, რომელიც იდება დაზღვევაში მონაწილე სუბიექტებს შორის და გულისხმობს სადაზღვევო შენატანებისა და აკუმულირებული თანხის მეშვეობით სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას, სამედიცინო მომსახურეობის ხარჯების ანაზღაურებას. მასში სრულად უნდა იყოს ასახული:

- მხარეთა დასახელება;
- ხელშეკრულების მოქმედების ვადები და მის ვადაზე ადრე შეწყვეტის წესები და პირობები;
- დაზღვეულთა რაოდენობა;
- სადაზღვევო შენატანის ოდენობა, მისი გადახდის ვადები და წესები;
- სადაზღვევო პროგრამის შინაარსი;
- mxareTa ufleba-movaleobebi da pasuxismgeblobis zomebi.

მხარეები ვალდებული არიან ზუსტად შეასრულონ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებები. ხელშეკრულებითვე განისაზღვრება სამედიცინო დაზღვევის პოლისის მოქმედების სფეროც, რომელიც დაზღვეულს პირადად ეძლევა.

ხელშეკრულება დადებულიად ითვლება პირველი სადაზღვევო შენატანის გადახდის დღიდან, თუ მასში სხვა რამე არ არის გათვალისწინებული.

პირი, რომელიც დაზღვეულია სამედიცინო დაზღვევის პროგრამით, ღებულობს ამ დაზღვევის დამადასტურებელ დოკუმენტს - სამედიცინო დაზღვევის პოლისს, რომელიც დაზღვეულს პირადად ეძლევა. ამ პოლისის მოქმედების სფერო განისაზღვრება შესაბამისი სამედიცინო დაზღვევის ხელშეკრულებით.

სამედიცინო დაზღვევა საქართველოში ხორციელდება ნებაყოფლობითი და სავალდებულო ფორმით. სავალდებულო დაზღვევის ობიექტები არიან პარლამენტარები.

ნებაყოფლობითი სამედიცინო დაზღვევის უფლება აქვს საქართველოში მცხოვრებ ნებისმიერ ფიზიკურ ან იურიდიულ პირს და შეუძლია აირჩიოს ნებაყოფლობითი სამედიცინო დაზღვევის პროგრამა ლიცენზიის მქონე ნებისმიერ სადაზღვევო ორგანიზაციაში.

საქართველოში ყველა მცხოვრებს შეუძლია აირჩიოს ექიმი და სამედიცინო დაწესებულება სადაზღვევო ხელშეკრულების ფარგლებში და მიიღოს სამედიცინო მომსახურება დაზღვევის პოლისის სრული მოცულობით, მიუხედავად იმისა თუ რა რაოდენობის თანხა აქვს გადახდილი კონკრეტულ მომენტში.

მზღვეველს შეუძლია დაზღვევის პროგრამის შესასრულებლად თავად აირჩიოს ლიცენზიის მქონე ნებისმიერი სამედიცინო დაწესებულება, განსაზღვროს სადაზღვევო შენატანების ოდენობა და გადახდის პირობები, შეამოწმოს დაზღვეულის ყოფის პირობები, გამოიყენოს მიღებული შენატანები მხოლოდ კანონით განსაზღვრული წესით.

1.7. სადაზღვევო კომპანიები საქართველოში

საქართველოში დრესდლეისობით შემდეგი სადაზღვევო კომპანიები მოქმედებენ, რომლების სხვადასხვა სახის მომსახურებასა და პროდუქტს სთავაზობენ მომხმარებლებს.

საქართველოში მოქმედი სადაზღვევო კომპანიები:

ჯი პი აი ჰოლდინგი~ საქართველოს საპენსიო და სადაზღვევო ჰოლდინგი

მისია და მიზნები:

- საქართველოს მოსახლეობისთვის და კომპანიებისათვის თანამედროვე და
- მაღალი ხარისხის მომსახურების შეთავაზება.
- კერძო სექტორში დასაქმებულ, ახალგაზრდა და საშუალო ასაკის მოსახლეობისადმი განსაკუთრებული ყურადღების დათმობა.
- qarTuli sawarmoebis, maTi menejmentisa da sawarmoebisaTvis saimedo dazRvevis SeTavazeba, biznesis, sicocxlisa da janmrTelobis sferoSi.

ჰოლდინგს მაღალი ზრდის ტემპი აქვს საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე მოღვაწე კომპანიებს შორის. იგი სადაზღვევო სფეროში ერთ-ერთი ლიდერია.

2004 წელს გაფართოვდა `ჯი პი აი~ს მომსახურების არეალი. ჩამოყალიბდა კორპორაციული და ინდივიდუალური აგენტების ქსელი; 2004 წლის მნიშვნელოვანი სიახლე იყო, რომ `ჯი პი აი ჰოლდინგის~ საწესდებო კაპიტალი 1 მილიონი ლარით გაიზარდა და 3 მილიონი ლარი შეადგინა.

პროდუქტები

`ჯიპიაი ჰოლდინგი~ არის პირველი კომპანია საქართველოში, რომელიც ახორციელებს საპენსიო უზრუნველყოფას საქართველოში მოღვაწე კომპანიებისა და ინდივიდუალური პირებისათვის. ჰოლდინგის საპენსიო სქემაში დღეისათვის გაწევრიანებულია 3000-ზე მეტი მოქალაქე.

`ჯი პი აი ჰოლდინგი~ შემდეგი სახის პროდუქტს სთავაზობს კლიენტებს:

ინდივიდუალური პირებისათვის

- ქონება
- საავტომობილო
- პოლისი ბიზნესი
- პოლისი მინი ავტო
- პოლისი საპენსიო
- პოლისი ანდერძი
- პოლისი სამოგზაურო
- საოჯახო

კორპორაციული კლიენტებისთვის

- სოციალური პაკეტი
- ქონება
- საავტომობილო
- ჯანმრთელობა
- სამოგზაურო
- საავიაციო
- სამოქალაქო პასუხისმგებლობა
- ტვირთები და გადამზიდველის პასუხისმგებლობა
- უმუშევრობა
- ფინანსური რისკები
- უბედური შემთხვევა
- სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოები
- დანადგარები
- სხვა მომსახურება

მუნიციპალური დაზღვევის პროგრამა

2005 წლის 1 მარტიდან ქ. თბილისის მერია აფინანსებს მუნიციპალური ჯანმრთელობის დაზღვევის პროგრამას ქალაქში მცხოვრები სოციალურად დაუცველი ფენებისათვის. პროექტს უშუალოდ ახორციელებს და მართავს `ჯი პი აი~ ჰოლდინგი.

საპენსიო სქემების სახეობები

- ინდივიდუალური სქემები
- კორპორატიული სქემები

კომპანია მომხმარებელს სთავაზობს შემდეგი სახის პოლისებს:

- **პოლისი საპენსიო:** მათთვის, ვისაც ურჩევნია მცირე თანხებით დაიწყოს საპენსიო ფონდის შექმნა;
- **პოლისი ზრუნვა:** მათთვის, ვისაც სურს საპენსიო ფონდთან ერთად ჰქონდეს ფინანსური გარანტია ოჯახისათვის, უბედური შემთხვევისას;
- **პოლისი ევროპენსია:** მათთვის, ვისაც აქვს სოლიდური შემოსავალი და სურს შეიქმნას მსხვილი საპენსიო ფონდი;
- **პოლისი ანდერძი:** მათთვის, ვისაც სურს უანდერძოს სასურველ პირს 10 ჯერ მეტი თანხა, ვიდრე მას აქვს.

„აღდაგი BCI“

კომპანიის მუშაობის ძირითად პრინციპებს წარმოადგენს:

- ბიზნესის გრძელვადიანი ხედვა;
- მომხმარებელთა მოთხოვნების მაქსიმალური დაკმაყოფილება;
- რისკის ეფექტური მართვა.

კომპანია თანამშრომლობენ შემდეგ საერთაშორისო საბროკერო და გადამზღვევ ორგანიზაციებთან: Lloyd’s, Marsh, AON, Heath Lambert Group, Willis, PWS, Hannover Re, AIG, Munich Re, Swiss Re, SCOR, Allianz, QBE, Fund America Re, Ingosstrakh და ა.შ.

პროდუქტები

პროდუქტები ინდივიდუალური პირებისთვის – “ჩემები – დაზღვევა ჩვენი ოჯახებისთვის”:

1. ჩემები-ჯანმრთელობა – გამოყოფილია სამი პროდუქტი, რომლებიც განსხვავებულია, სამედიცინო დაფარვის ტიპებით და ფასით. აგრეთვე მოქმედებს პროგრამა “ოჯახის ექიმი”.

ჩემები-ჯანმრთელობა პატარებისთვის

ჩემები-ჯანმრთელობა ქალებისთვის

ჩემები-ჯანმრთელობა მამაკაცებისთვის

2. ჩემები-ავტო – არის ავტომობილების დაზღვევის ოთხი პროდუქტი განსხვავებული ფასებით და სადაზღვევო დაფარვებით:

ეკონომ ავტო

სტანდარტ ავტო

ვიპ ავტო

სმართ ლეიდი

3. ჩემები-სიცოცხლე – გულისხმობს ანაზღაურებას ბუნებრივი მიზეზით გარდაცვალებისას, უბედური შემთხვევით გამოწვეული გარდაცვალებისას, და კრიტიკული დაავადების შემთხვევაში: სიმსივნე, მიოკარდიუმის ინფარქტი, ინსულტი, კორონალური არტერიის ქირურგია, თირკმლის უკმარისობა, ორგანოთა ტრანსპლანტაცია, კიდურების პარალიზება, მხედველობის დაკარგვა, გაფანტული სკლეროზი.

4. ჩემები-სამოგზაურო – ანაზღაურდება გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების, სტომატოლოგიური მომსახურების, ოფთალმოლოგიური მკურნალობის, დაზღვეული პირის უახლოესი ნათესავის, მეგობრის ან კოლეგის მოგზაურობის, და რეპატრაციის ხარჯები. აგრეთვე გულისხმობს დამატებით მომსახურებას ბარგის დაკარგვისას, ბარგის დაგვიანებისას ან რეისის გადადებისას.

5. ჩემები-სახლი – სთავაზობს ქონებისა და შიგთავსის დაზღვევას, მესამე პირთა მიმართ პასუხისმგებლობის დაზღვევას, საცხოვრებელი ხარჯებისა და საიჯარო შემოსავლების დაკარგვის დაზღვევას, მოიჯარის პასუხისმგებლობის დაზღვევას.

პროდუქტები კორპორატიული კლიენტებისთვის:

1. ქონებასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევა

საწარმო საქმიანობის შეჩერებით გამოწვეული ზარალის დაზღვევა

მარაგების დაზღვევა

მანქანა-დანადგარების მწყობრიდან გამოსვლის დაზღვევა

ტვირთების დაზღვევა

2. ჯანმრთელობასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევა

ჩემი ოჯახის კლინიკა

სიცოცხლის დაზღვევა

უბედური შემთხვევებისგან დაზღვევა

3. მესამე პირთა წინაშე პასუხისმგებლობის დაზღვევა

დამსაქმებლის პასუხისმგებლობის დაზღვევა

გადამზიდველთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა

4. სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევა.

საწყალნაოსნო საშუალებების დაზღვევა

საავიაციო რისკების დაზღვევა

5. ფინანსური რისკების დაზღვევა

საპენსიო სქემების სახეობები

გასაცემი პენსიის 3 სახეობა:

1. მუდმივი პენსია – საპენსიო უზრუნველყოფის სახეობა, როდესაც მონაწილეს პენსია ეძლევა პენსიის გაცემის დაწყებიდან გარდაცვალებამდე პერიოდის განმავლობაში;

2. ვადიანი პენსია – საპენსიო უზრუნველყოფის სახეობა, როდესაც მონაწილეს პენსია ეძლევა ხელშეკრულებით განსაზღვრული პერიოდის განმავლობაში;

3. ერთჯერადი პენსია – საპენსიო უზრუნველყოფის სახეობა, როდესაც მონაწილეს პენსია ეძლევა მთლიანი აკუმულირებული საპენსიო დანაგროვის ნაწილის სახით ერთჯერადად, ხოლო დარჩენილ ნაწილს მონაწილე მიიღებს მუდმივი ან ვადიანი პენსიის სახით.

აღდაგი

პროდუქტები ფიზიკური პირებისთვის:

1. ბინებისა და აგარაკების დაზღვევა

2. ავტომობილების დაზღვევა

• ავტომობილების დაზღვევა (CASCO)

• ავტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის

• დაზღვევა

• უბედური შემთხვევისგან დაზღვევა

3. სიცოცხლის დაზღვევა

4. სამოგზაურო დაზღვევა

5. არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევა

- შენატანებით განსაზღვრული საპენსიო გეგმა
- პენსიის ოდენობით განსაზღვრული საპენსიო გეგმა
- ვადიანი პენსია
- mudmivi pensia

პროდუქტები კორპორატიული კლიენტებისთვის:

1. ავტომობილების დაზღვევა

- ავტომობილების დაზღვევა (CASCO)
- ავტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა
- უბედური შემთხვევისგან დაზღვევა

2. ქონების დაზღვევა – განსაკუთრებული პროგრამები:

- სახლის მეპატრონეთა დაზღვევა
- კომერციული ობიექტების დაზღვევა

3. მანქანა-დანადგარების დაზღვევა

4. ელექტროაპარატურის დაზღვევა

5. სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოების დაზღვევა

6. ტვირთების დაზღვევა

7. პასუხისმგებლობის დაზღვევა

- მესამე პირის მიმართ ზოგადი პასუხისმგებლობის დაზღვევა
- ავტოტრანსპორტთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა
- მენეჯერთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა
- სასტუმროს მფლობელთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა
- mwarmoeblis pasuxismgeblobis dazRveva

8. თანამშრომელთა სამედიცინო დაზღვევა

9. უბედური შემთხვევებისგან დაზღვევა

10. არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევა

- შენატანებით განსაზღვრული საპენსიო გეგმა
- პენსიის ოდენობით განსაზღვრული საპენსიო გეგმა
- ვადიანი პენსია
- mudmivi pensia

11. სამედიცინო დაზღვევა

ICGG-საქართველოს სადაზღვევო კომპანია

ICG-საქართველოს სადაზღვევო კომპანიაში დაზღვევის სახეებია:

- ავტომობილების დაზღვევა
- ქონების დაზღვევა
- უბედური შემთხვევებისგან დაზღვევა
- პასუხისმგებლობის დაზღვევა
- მშენებლობის დაზღვევა
- ტვირთების დაზღვევა
- სამოგზაურო დაზღვევა
- სიცოცხლის დაზღვევა
- ჯანმრთელობის დაზღვევა

კერძო პირები

- ავტომობილების დაზღვევა
- ქონების დაზღვევა
- სამოგზაურო დაზღვევა
- სიცოცხლის დაზღვევა

ორგანიზაციები

- ქონების დაზღვევა
- ტვირთის დაზღვევა
- ავტომობილის დაზღვევა
- სხვა

ICG-საქართველოს სადაზღვევო კომპანია აზღვევს ავტომობილებს შემდეგი რისკებისაგან:

- ავტომობილის დაზიანება ან დაკარგვა
- ავტომობილის გატაცება
- მესამე მხრისადმი მიყენებული ზიანი ან ზარალი (სამოქალაქო პასუხისმგებლობა)
- თქვენს ავტომობილში მგზავრების დაზიანება ან სიკვდილი (პირადი უბედური შემთხვევა)
- ჩვენ აგრეთვე გთავაზობთ ავტოტრანსპორტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას

შესაძლო სადაზღვევო ქონება:

- შენობები საინჟინრო და სხვა ტიპის კომუნიკაციები
- ავეჯი და საყოფაცხოვრებო ტექნიკა
- ინდუსტრიული მანქანა დანადგარები
- საოფისე მოწყობილობები
- საწყობში განთავსებული მარაგი

რისგან ეზღვევა:

- ხანძარი, მეხი, საჰაერო აპარატის ზეგავლენა
- აფეთქება
- წყლის შედეგად დატბორვა (გამოწვეული გაყვანილობის, კანალზაციის და ამგვარი მოწყობილობების დაზიანებით)
- წყალდიდობა
- შტორმი
- გამარცვა/გაქურდვა
- მიწისძვრა

ICG-საქართველოს სადაზღვევო კომპანია სთავაზობს წარმოებებსა და სხვა ორგანიზაციებს მათი თანამშრომლების უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევას.

ასეთი დაზღვევა იცავს თანამშრომლებს:

- დაზღვეულ პირს ფიზიკური შრომისუუნარობისაგან
- სხეულის დაზიანებისა და წარმოებაში მიღებული ტრამვისაგან

- დაზღვეული პირის გარდაცვალებისას - მისი უახლოესი ნათესავები მიიღებენ კომპენსაციას

მესამე მხარისადმი პასუხისმგებლობის დაზღვევა ჯანმრთელობისა/სიცოცხლის ჩათვლით, რომელიც შეიძლება წამოიჭრას პირადი და სამეწარმეო საქმიანობის პროცესში. ასეთი დაზღვევა დაკავშირებულია კერძო პირის თუ მეწარმის ქონების ან საქმიანობის შედეგად მესამე მხარისადმი მიყენებული ზარალის ანაზღაურებასთან. წინამდებარე დაზღვევა გიცავთ საქართველოს კანონმდებლობისაგან გამომდინარე პასუხისმგებლობისგან, რომელიც შეიძლება წამოიჭრას დაზღვევის პერიოდში და გამოიწვიოს მესამე მხარის ჯანმრთელობის დაზიანება ან თუნდაც სიკვდილი, მისი ქონების დაზიანება და სხვა ტიპის ზეგავლენა.

საინჟინრო სამუშაოების, შენებლობის, კონსტრუირების დაზღვევისას დაზღვეული შეიძლება იქნეს როგორც შემკვეთი ისე კონტრაქტორი. ასეთი დაზღვევა აუცილებელია იმ კონტრაქტორებისათვის, რომლებიც აწარმოებენ სამშენებლო თუ სხვა სახის სამუშაოებს, რათა დაცული იქნას სამშენებლო კომპანიის ინვესტიციები იმ შემთხვევაში თუკი რამე გაუთვალისწინებელ ზარალს ექნება ადგილი კონსტრუირების პროცესში.

ICG – საქართველოს სადაზღვევო კომპანიაში ტვირთის დაზღვევა ითვალისწინებს დაზღვევას მსოფლიო მასშტაბით.

სამოგზაურო დაზღვევის პოლისი მოიცავს შემდეგი სახის დაფარვებს:

- სასწრაფო სამედიცინო სამსახურით ტრანსპორტირება
- ჰოსპიტალიზაცია
- სამედიცინო ხარჯები
- გადაუდებელი სტომატოლოგიური დახმარება
- საქართველოში სამედიცინო ევაკუაცია

სადაზღვევო კომპანია `ირაო~

პროდუქტები და მომსახურება

ფიზიკური პირების დაზღვევა:

ქონების დაზღვევა;

ბანკიდან კრედიტის აღების შემთხვევაში იპოთეკური დაზღვევა;

ავტოტრანსპორტის დაზღვევა, რომელიც მოიცავს შემდეგ სადაზღვევო პროდუქტს:

- ავტომობილების დაზღვევა casco
- ავტომფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა – TPL
- მძღოლისა და მგზავრების უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევა – MA

ჯანმრთელობისა და უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევა – ამ პოლისის საშუალებით დაზღვეულებს შესაძლებლობა ეძლევათ, ისარგებლონ სამედიცინო მომსახურებით წამყვან სამედიცინო დაწესებულებებში. პროგრამა მოიცავს შემდეგი სახის მომსახურებებს:

- **ასისტანსი** – სადღეღამისო სატელეფონო კონსულტაცია;

- **ამბულატორიული მომსახურება** – პირადი ექიმის მომსახურება, კლინიკური და პარაკლინიკური გამოკვლევები, კონსულტაციები, ჯანმრთელობის მდგომარეობის მუდმივი მეთვალყურეობა, სამედიცინო რეკომენდაციები და სხვა;
- **აფთიაქი** – ამბულატორიული მკურნალობისათვის დანიშნული მედიკამენტების ხარჯების მნიშვნელოვანი ნაწილის ანაზღაურება;
- **სტაციონარი** – გეგმიური და ურგენტული ჰოსპიტალიზაციის ხარჯების ანაზღაურება;
- **სტომატოლოგია** – გეგმიური და ურგენტული სტომატოლოგიური მომსახურების ხარჯების ანაზღაურება;
- **სასწრაფო სამედიცინო დახმარება** – ურგენტული სამედიცინო მომსახურების ხარჯების ანაზღაურება სახელმწიფო პროგრამით გათვალისწინებული სტანდარტების დამატებით;
- **მშობიარობა** – მშობიარობის ხარჯების მნიშვნელოვანი ნაწილის ანაზღაურება;
- **უბედური შემთხვევა** – ითვალისწინებს დაზღვეულის გარდაცვალების ან სადაზღვევო პერიოდის განმავლობაში ქმედუუნარობის (I ჯგუფის ინვალდობა) სადაზღვევო ანაზღაურებას;
- **სამოგზაურო დაზღვევა** – უცხოეთში ყოფნისას ირას სამოგზაურო დაზღვევის პოლისის მფლობელებს 24 საათის განმავლობაში ემსახურება ირაო-ასისტანსი. დაზღვეული მიიღებს საჭირო ინფორმაციას სადაზღვევო პაკეტით გათვალისწინებული სამედიცინო მომსახურების შესახებ.

კორპორაციული კლიენტების დაზღვევა

1. ქონების დაზღვევა;
2. ბანკიდან კრედიტის აღების შემთხვევაში იპოთეკური დაზღვევა;
3. ავტოტრანსპორტის დაზღვევა, რომელიც მოიცავს შემდეგ სადაზღვევო პროდუქტს:

- ავტომობილების დაზღვევა ცასცო
- ავტომფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა – TPL
- მძღოლისა და მგზავრების უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევა – MA

4. **ტვირთის დაზღვევა** – ნებისმიერი სახის ტვირთის დაზღვევა მსოფლიოს თითქმის ყველა ქვეყნის ტერიტორიაზე. გამონაკლისია საომარი მოქმედებების ზონები და ქვეყნები, რომელზეც `გაეროს~ სანქცია ვრცელდება. ტვირთის დაზღვევა ითვალისწინებს ტვირთების გადაზიდვისას მისი სრული ან ნაწილობრივი განადგურების შემთხვევაში ტვირთის ღირებულების ანაზღაურებას, დაზღვევა მოქმედებს როგორც სახმელეთო ასევე საჰაერო და საზღვაო ტვირთების ტრანსპორტირებისას.

სადაზღვევო რისკებია:

- ხანძარი;
- ავარია;
- ჩაძირვა;

- სტიქიური უბედურებები;
- აფეთქება;
- განადგურება;
- ჩამოვარდნა;
- ძარცვა ყაჩაღობა და მესამე პირთა სხვა კანონსაწინააღმდეგო ქმედებები;

5. ჯანმრთელობისა და უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევა; ამ პოლისის საშუალებით დაზღვეულებს შესაძლებლობა ეძლევათ, ისარგებლონ სამედიცინო მომსახურებით წამყვან სამედიცინო დაწესებულებებში. ამავე დროს, კომპანია მაქსიმალურად უზრუნველყოფს საკუთარი პროგრამის ფარგლებში დაზღვეულების დაცვას ფინანსური და ორგანიზაციული პრობლემებისაგან.

ტრანსპორტის დაზღვევას ხორციელდება შემდეგი სახის რისკისაგან:

- უგზოუკლოდ დაკარგვა;
- დაზიანება – განადგურება;
- ავარია;
- მესამე პირის წინაშე საზღვაო ტრანსპორტის მფლობელთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა;
- საავიაციო ტრანსპორტის დაზღვევა `ირაო~ თვითმფრინავის მფლობელებსა და ოპერატორებს სთავაზობს საავიაციო ტრანსპორტის დაზღვევას, რომელშიც შედის:სავალდებულო სახის დაზღვევები:
- ეკიპაჟს დაზღვევა;
- მგზავრების დაზღვევა;
- მესამე პირისადმი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა;
- აგრეთვე ნებაყოფლობითი სახის დაზღვევები:
- თვითმფრინავის კორპუსის დაზღვევა;
- თვითმფრინავის მგზავრების მიმართ პასუხისმგებლობის დაზღვევა;
- უბედური შემთხვევის შედეგად მესამე პირთა წინაშე პასუხისმგებლობის დაზღვევა;
- აეროპორტის პასუხისმგებლობის დაზღვევა.

სადაზღვევო კომპანია `ქართუ~

სააქციო საზოგადოება `ქართუ ჯგუფი~ მრავალ კომპანიას აერთიანებს და მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში მრავალ კომპანიასთან აკავშირებს პარტნიორული ურთიერთობები.

სადაზღვევო კომპანია `ქართუს~ ბიზნეს-ინტერესები ვრცელდება ისეთ დარგებზე, როგორცაა:

- მსუბუქი მრეწველობა (ტყავ-ფეხსაცმელების წარმოება – `ისანი ქართუ~ დასამკერვალო ფაბრიკა – `რეა ქართუ~);
- საკვები და რძის პროდუქტების წარმოება (შპს `ქართუ უნივერსალი~ – სავაჭრო მარკა `თოლია~);
- საბანკო სფერო (სს `ბანკი ქართუ~);
- დაზღვევა (შპს `დაზღვევის კომპანია ქართუ~);

- ქიმიური მრეწველობა (CO₂-ის წარმოება – შპს `მესხეთის ნახშირორჟანგი~);
- მშენებლობა და საშენი მასალების წარმოება (შპს `ინტერსერვისი~);
- უძრავი ქონების მართვა (სს `ქართუ ჯგუფი~);
- სატერმინალო მომსახურება (შპს `მაცივარ-კომბინატი #3~);
- თხილის და ვაზის განამენიანება და გადამამუშავება (შპს “hcp company”);
- მედია ბიზნესი (ტელეკომპანია “მე9 არხი”).

IC-Group _ აი სი ჯგუფი
IC- Assistance _ აი სი ასისტანსი

პროდუქტები

ფიზიკური პირებისთვის:

- ავტომობილის დაზღვევა;
- უზრავი ქონების დაზღვევა;
- სამოგზაურო დაზღვევა;
- პასუხისმგებლობის დაზღვევა.

იურიდიული პირებისთვის:

- ქონებრივი რისკების დაზღვევა;
- ჯანმრთელობის დაზღვევა;
- პასუხისმგებლობის დაზღვევა;
- ტვირთების დაზღვევა;
- სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებათა დაზღვევა;
- საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა დაზღვევა;
- საწყალოსნო სატრანსპორტო საშუალებათა დაზღვევა;
- ფინანსური რისკების დაზღვევა;
- საბანკო ინსტიტუტების კომპლექსური დაზღვევა (B>B>B>);
- სამედიცინო დაზღვევა;
- საზღვაო რისკებისგან დაზღვევა;
- ავტომობილის დაზღვევა.

დაზღვევამ საქართველოში საკმაოდ გვიან მოიკიდა ფეხი. მანამდე ხომ დიადი საბჭოთა კავშირი იყო, რომელიც დაზღვევას, რა თქმა უნდა, არ საჭიროებდა. იქ ხომ ყველა დაზღვეული იყო, რისკი _ გაშუალედებული და მართული, ხოდა დაზღვევაც ყოვლად შეუსაბამო აღმოჩნდა მასთან.

სადაზღვევო ბაზარი სწრაფად ვითარდება, დღითიდღე იზრდება ინტერესი დაზღვევისადმი, შესაბამისად იზრდება კომპანიების მიერ შეთავაზებული პროდუქტების რიცხვიც.

ქართულმა საზოგადოებამ წარმატებით აუწყო ფეხი თანამედროვე მსოფლიოს და რისკების სამართავად ყველაზე ეფექტურ საშუალებას _ დაზღვევას მიმართა. ბაზრის განვითარებასთან ერთად სადაზღვევო კომპანიებს შორის მძაფრი კონკურენცია გაჩნდა. აღნიშნული კი მომხმარებლის მოთხოვნილებების მაქსიმალურ დაკმაყოფილებას უზრუნველყოფს. სადაზღვევო კომპანიების მიერ მზარდი ბაზრის პირობებში კომპანიები გაჩერებას არ აპირებენ, მათი აბსოლუტური უმრავლესობა საქართველოს ბაზრისთვის ახალი პროდუქტების შეთავაზებას გეგმავს. სულ მალე ქართველი მომხმარებლები სადაზღვევო ბაზარზე ისეთ პროდუქტებს

უნდა ელოდონ, როგორცაა: კრიზისების მართვა, სამშენებლო და სამონტაჟო რისკების დაზღვევა და სხვ.

სადაზღვევო კომპანიების მიერ შეთავაზებული ახალი და უფრო მოქნილი პირობები სულ უფრო ხშირად უბიძგებს მომხმარებელს სადაზღვევო მომსახურებით სარგებლობისაკენ.

თავი I I. საზღვაო დაზღვევა, მისი სამართლებრივი რეგულირება

2.1. საზღვაო დაზღვევის ისტორიიდან

სადაზღვევო საქმიანობის საწყისები ცნობილია ჯერ კიდევ ჩვ. წთ. მე-4-3 ათასწლეულებში. კერძოდ შუმერებმა, რომლებიც იმ დროინდელ ქვეყნებთან: ინდოეთთან, ეგვიპტესთან, ჩინეთთან ეწეოდნენ აქტიურ ვაჭრობას იმისათვის, რომ შეემცირებინათ დანაკარგები, რომლებიც ტვირთების დაკარგვასთან იყო დაკავშირებული, შემოიღეს ხელშეკრულებების, კონტრაქტების მაგვარი სისტემა, რომლის თანახმად, მხარე რომელიც აძლევდა მოვაჭრეს კაპიტალს, თანახმა იყო არ დაეკისრებინა თანხის გადახდა იმ საქონელზე, რომელიც ვაჭარმა იზარალა დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში. ასეთი პირობისათვის ვაჭარი, თანხის მსესხებელი იხდიდა გაცილებით მაღალ პროცენტს თანხის სესხებისათვის, რომელიც გამოისახებოდა ჩვეულებრივი ან დამატებითი სადაზღვევო პრემიის მაგვარი თანხით. ამგვარად ვაჭარი გარკვეულ წილად ამცირებდა თავის დანაკარგებს ტვირთის დაკარგვის შემთხვევაში, ხოლო კრედიტორი, იღებდა დამატებით სადაზღვევო შენატანებს, იმ შემთხვევაში როცა დანაკარგები იყო უმნიშვნელო, რჩებოდა მოგებული.

შუმერული ვაჭრების და კრედიტორების ამდაგვარი გარიგების შესახებ ცნობილი გახდა, ბერძნების, ფინიკიელების, ინდუსებისათვის და საბოლოოდ დაინერგა ძველ როდოსში. სწორედ როდოსში დაიწერა საყოველთაოდ ცნობილი „საზღვაო კანონების კოდექსი“, რომელიც შემდგომ ცნობილი გახდა როგორც „როდოსის კანონი“.

პირველად „როდოსის კანონში“ აისახა „ტვირთის გემიდან გადაყრის“ შესახებ პირობა, რომელიც დღემდე მოვიდა საერთო ავარიის სახელწოდებით. აღნიშნული აქტის არსი მდგომარეობდა იმაში, რომ ნაოსნობისათვის საშიშ ვითარებაში გემის მდგომარეობა, რომ დაეცვათ მას ათავისუფლებდნენ ტვირთისგან. ტვირთების ზღვაში დაგაყრის შედეგად დამდგარი ზარალის ანაზღაურება ხდებოდა იმ საერთო ფონდიდან, რომელიც იქმნებოდა ტვირთების საზღვაო გადაზიდვაში მონაწილე ვაჭრების შენატანებიდან.

ამგვარად იმ დროისათვის ჩაისახა პრინციპი „ზიანის განაწილების“, როდესაც ერთი ინდივიდუალის დანაკარგები კომპენსირდება რამოდენიმე ინდივიდის მიერ. საბოლოოდ აღნიშნულმა პრინციპმა ჰპოვა ასახვა ბერძნულ კანონებში, ადრეულ რომაულ სამოქალაქო კოდექსში და ბიზანტიის იმპერიის კანონებში.

საზღვაო ვაჭრობა, რომელიც სწრაფად ვითარდებოდა ხმელთაშუა ზღვაში, ხელს უწყობდა დაზღვევის საწყისების წარმოქმნას. ეს პრაქტიკა კარგად იყო განვითარებული ათენში, რაზეც მეტყველებს დემოსოფენეს ნაშრომები: „ვაჭარი, რომელმაც სესხად მიიღო თანხა, თუ განიცადა რაიმე სახის ზარალი, კრედიტორს უბრუნებს 30%-ზე ნაკლებ თანხას იმ რაოდენობიდან რომელიც ისესხა“-რა თქმა უნდა პროცენტი ძალზე დიდი იყო და ეს ჯერ კიდევ არ იყო დაზღვევა.

უკვე ცნობილია, რომ ანტიკურ სამყაროში, მუშები რომლებიც მუშაობდნენ პირამიდების, „სოლომონის ტაძრის“ მშენებლობაზე (დაახლოებით 970-930წ. ჩვ. წელ-მდე) ქმნიდნენ ე. წ. „ურთიერთდახმარების სალაროებს“ მათი ან მათი ოჯახების დასახმარებლად, ვინც მშენებლობის დროს ლეზულობდა დასახიჩრებას ან იღუპებოდა.

რომის იმპერიაში ხელისუფლების წარმომადგელები თვითონ დგებოდნენ გარკვეული რისკების გარანტად, გამოსცემდნენ „პროტოკოლებს“ და დებდნენ ხელშეკრულებებს

ვაჭრებთან და იმ პირებთან, რომლებიც იღებდნენ ვალდებულებებს მოემარაგებინათ ლეგიონერები ესპანეთში, კომპენსაციას აძლევდნენ დაკარგულ გემებზე, რომლებიც ეზიდებოდნენ იარაღს, მნიშვნელოვან სასიცოცხლო პროდუქციას, ხოლო როდესაც გემები ხმელთაშუა ზღვაში ასრულებდნენ დიდ მარშრუტებს მათ სესხს აძლევდა ხელისუფლება, გემის ან ტვირთის ღირებულების 50%-ზემით (*usura infitae*).

ისტორიულად ცნობილია, რომ XII-XIII საუკუნეები ხასიათდებოდა ეკონომიკის ზრდით. აღნიშნული გარემოებაარ გამოპარვია რომის კათოლიკურ ეკლესიას, რომელიც მაშინ სარგებლობდა განუსაზღვრელი ძალით. 1234 წ. რომის პაპმა გრიგორი IX გამოსცა დეკრეტი, რომელიც კრძალავდა ყოველგვარ მევახშეობის ოპერაციებს, მაგრამ შემდგომ თვით ეკლესიაც დარწმუნდა, რომ სესხების გარეშე ვაჭრობა და ეკონომიკა ვერ განვითარდება, ამიტომ თავიანთ მოთხოვნებში შეიტანენ ცვლილებების სახით პირობა, რომ სესხის მიმცემმა სანაცვლოდ უნდა დააწესოს „ზომიერი ნიხრი“.

დემოსოფონე-322წ. ჩვ.წელთ-მეცნიერი

ეკლესიის ასეთმა მოთხოვნებმა მოვაჭრეები აიძულა მოეფიქრებინათ რისკებიდან დაცვის ეფექტური საშუალებები-ანუ „სადაზღვევო ხელშეკრულების“ მსგავსი სისტემა. ასე მაგალითად წიგნში „ოქრო და სპეციები“ ჟან-ფაბიე აღწერს, რომ 1298წ. ვენეციელმა ვაჭარმა ვინმე ბენდეტო ზაქარია იყიდა 30 ტონა მარილი, რომელიც მას პორტ ბრიუგედან მოუტანა გემმა, მას გემის კაპიტანთან ჰქონდა დადებული პირობა, რომ პორტში ტვირთის მიტანის შემდეგ ის იხდიდა გაცილებით მეტ თანხას, ვიდრე ღირდა თვით ტვირთი. ამგვარად გემის მფლობელი, რომელიც ამავდროულად იყო გემის კაპიტანი, ასეთი გადაზიდვების დროს რისკს ეწეოდა მხოლოდ თავისი გემით. ამგვარმა პრაქტიკამ ხელი შეუწყო საზღვაო ვაჭრობისას, გაჩენილიყო ელემენტები, სადაზღვევო ხელშეკრულების დანერგვისათვის. ?

შემდგომში აღნიშნულმა პრაქტიკამ ფართო გამოყენება ჰპოვა. მიუხედავად ეკლესიის აკრძალვისა, ერთმანეთთან საქმიან ურთიერთობებს ამყარებდნენ, ტვირთ-გადამზიდები, ვაჭრები და მევახშეები. გადამზიდი უხდიდა ვაჭარს ან მევახშეს ე. წ. „რისკის ფასს“ - დამატებითი თანხის სახით, ეს თანხა გამომდინარეობდა, გემის ტიპის, ტვირთის და გადაზიდვის ხანგრძლივობიდან „რისკის ფასმა“ მიიღო სადაზღვევო პრემიის სახელწოდება ლათინური სიტყვიდან *Preamim*. ამგვარად ჩაისახა მზღვევის პროფესია.

ჩვენს დრომდე მოღწეული პირველი საზღვაო პოლისი იყო გამოცემული 1347წ. ტვირთის გადაზიდვაზე გემით „სანტა კლარა“ გენუიდან კუნძულ მაიორკაზე.

ეს ფაქტი მეტყველებს, იმაზე, რომ იმ დროს უკვე გარდა ურთიერთდაზღვევისა არსებობდა კომერციული დაზღვევის გარკვეული ელემენტები, რომლებიც გულისხმობდა გარკვეულ საფასურად (პრემიად) სადაზღვევო დაცვას.

დაზღვევის ჩასახვის საწყის ეტაპზე მზღვეველად ხდებოდა გარკვეული სჯულის საქმოსნები, რომლებიც თავის თავზე იღებდნენ პასუხიმგებლობას აენაზრატურებინათ ზარალი, სანაცვლოდ იპოთეკის სახით თავის ქონებას დებდნენ. მე-17 საუკუნის ბოლოს და მე-18 საუკუნის პირველ ნახევარში წარმოიშვა პირველი სადაზღვევო საზოგადოებები-ფირმები, რომლებიც სპეციალიზირდებოდნენ სადაზღვევო ხასიათის მომსახურების გაწევით. საზღვაო დაზღვევის ხაზით ცნობილია პირველი ასეთი ფირმები საფრანგეთში 1686წ. პარიზში და 1741 წ. იტალიაში ქ. გენუაში.

რაც შეეხება დაზღვევას, რომელიც გამოწვეული იყო ხანძრით მიყენებული ზარალით, პირველად წარმოიშვა ინგლისში, ხანძრისგან რისკების დაზღვევის გარემოება დაკავშირებული იყო 1666 წლის ლონდონის ტრაგიკულ მოვლენებთან, როდესაც ხანძრის შედეგად დაიწვა 13 200 შენობა, რომელიც განთავსებული იყო 436 აკრ ტერტორიაზე. 1680 წელს ინგლისში პირველად მსოფლიოში იქმნებოდა ხანძრისაგან დაზღვევის კომპანია, რის შემდეგ სადაზღვევო ბიზნესი გახდა პოპულარული და მომგებიანი.

საზღვაო ტვირთის საერთაშორისო დაზღვევაში მკვეთრად გამოიკვეთა ინგლისის სადაზღვევო კორპორაცია „ლოიდსი“ (*LLOYDS*), რომელმაც თავდაპირველად გააერთიანა

კერძო მზღვევლი ორგანიზაციები (ანდერაიტერები), რომლებიც დაზღვევას ეწეოდნენ პირადი ფინანსური შესაძლებლობების მიხედვით. „ლოიდის“ ისტორია დაიწყო ჯერ კიდევ მე-17 საუკუნეში. მის სათავეებთან იდგა ედვარდ ლოიდის, რომელიც თავდაპირველად შუამავლის როლში გამოდიოდა, 1871 წლამდე მას არ ჰქონდა იურიდიული სტატუსი.

1871 წელს დიდი ბრიტანეთის პარლამენტმა მიიღო კანონი, რომლის თანახმად „ლოიდის“ შემდგომ გამოდიოდა კორპორაციის სახელით.

დღეს „ლოიდის“ საერთაშორისო სადაზღვევო ბაზარზე თამაშობს მნიშვნელოვან როლს, ის არის უდიდესი ინფორმაციული ცენტრი საზღვაო ნაოსნობის და კომერციის დარგში.

თავი 2.2. საზღვაო დაზღვევის არსი და ფორმები

სადაზღვევო ურთიერთობების შესახებ ცნობილია ჩვენს წელთაღრიცხვამდე ორი ათასი წლის წინათ ბაბილონის მეფე „ხამურაბის კანონებში“. სადაც შეტანილია სადაზღვევო ურთიერთობების მარეგულირებელი ნორმები. სადაზღვევო ურთიერთობები არსებობდა მრავალ ქვეყანაში, კერძოდ იმისდა მიხედვით იმ დროისათვის, ქვეყანაში ვაჭრობის და ეკონომიკის რა სფეროს ანიჭებდნენ პრიორიტეტს. მაგალითად: ქარავნებით გადაადგილებული საქონლის დასაცავად, საზღვაო ტრანსპორტზე მომხდარი შემთხვევების შედეგად ზიანის ასანაზღაურებლად და სხვა.

მსოფლიო საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების ისტორიულმა გამოცდილებამ დაადასტურა, რომ წარმატებული კომერციული საქმიანობა შეუძლებელია მყარი სადაზღვევო გარანტიების გარეშე. ნებისმიერი სამეწარმეო საქმიანობა, დაწყებული პროდუქციის გამოშვებით, მომხმარებელის ადგილამდე ტრანსპორტირებითა და შემდგომი რეალიზაციით, ყოველითვის არის დაკავშირებული გარკვეულ რისკ-ფაქტორებთან. როგორცაა: ბუნებრივი კატაკლიზმებით გამოწვეული სტიქიური უბესდურებები (მიწისძვრები, წყალდიდობები, გვალვები, ქარიშხლები და სხვა), არასასურველი ფიზიკური ზემოქმედებების შედეგად გამოწვეული დანაკარგები (ხანძარი, ქურდობა, განზრახ განადგურება, ავარიები და ა.შ.), ასევე რეგიონის პოლიტიკური და ეკონომიკური არასტაბილურობითა და მასიური არეულობების შედეგად მიღებული დანაკარგები და სხვა.

ყოველივე ამ მნიშვნელოვანი არასასურველი უარყოფითი შედეგების თავიდან ასაცილებლად, საერთაშორისო და ეროვნული კანონმდებლობით, საგარეო კომერციულ ურთიერთობებში ფართოდ გამოიყენება სადაზღვევო გარანტიები, რომლის საფუძველზე სადაზღვევო ხელშეკრულებით გათვალისწინებული რისკის დადგომის შემთხვევაში, საქონლის მფლობელს ან სხვა დაზღვეულ პირს, უფლება აქვს მოითხოვოს სადაზღვევო კომპანიისგან მიყენებული ზიანის ანაზღაურება, ხელშეკრულებით დადგენილი პირობების გათვალისწინებით.

საქონლის, საზღვაო-ტრანსპორტით და სხვა გადაზიდვების, მომსახურების სამუშაოების შესრულებისა ან საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების სხვა სფეროებში დაზღვევა, არის ფიზიკური და იურიდიული პირის ან ქონებრივი ინტერესების დასაცავი მექანიზმი, სხვადასხვა ფულადი ფონდებისა და წყაროების ხარჯზე, გარკვეული გარემოებებისა და შემთხვევების დადგომისას მიყენებული ზიანის ასანაზღაურებლად, ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად, მყარად

დადგენილი (შეთანხმებული სადაზღვევო თანხის ოდენობით და არა მიყენებული ზიანის გათვალისწინებით) სადაზღვევო თანხით.

დაზღვევის შესახებ “საქართველოს კანონის” შესაბამისად: **დაზღვევა არის ურთიერთობა ფიზიკური და იურიდიული პირების პირადი და ქონებრივი ინტერესების დასაცავად, გარკვეული გარემოებების (სადაზღვევო შემთხვევის) დადგომისას, ამ პირთა მიერ გადახდილი სადაზღვევო შენატანებით (სადაზღვევო პრემიით) ფორმირებული ფულადი ფონდებისა და კანონმდებლობით, ნებადართული სხვადასხვა წყაროების ხარჯზე.** ზოგადად სადაზღვევო საქმიანობა არის მზღვეველის სააქმიანობა, დაკავშირებული დამზღვევსა და გადამზღვევის ხელშეკრულების დადებასა და განხორციელებასთან. ამ კანონის თანახმად, დაზღვევის ობიექტი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ქონებრივი ან პირადი არაქონებრივი ინტერესი რომელიც არ ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობას.

დაზღვევაში მონაწილეობს: მზღვეველი, დაზღვეული, სადაზღვევო ბროკერი, მოსარგებლე.

დაზღვეული არის პირი, რომლის მიმართაც ხორციელდება დაზღვევა. დამზღვევი შეიძლება იმავდროულად იყოს დაზღვეული, თუ დაზღვევის ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

მზღვეველი არის იურიდიული პირი, სადაზღვევო საქმიანობის განხორციელებისათვის და რომელსაც კანონით დადგენილი წესით მიღებული აქვს დაზღვევის შესაბამისი სახეობის განხორციელების ლიცენზია. მზღვეველის როგორც ორგანიზაციის რეგისტრაცია ხორციელდება საქართველოში იურიდიული პირის რეგისტრაციისათვის დადგენილი წესით.

სადაზღვევო ბროკერი არის იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელიც ლიცენზიის შესაბამისად ახორციელებს დაზღვევის სფეროში საშუამავლო საქმიანობას, როგორც თავის სამეწარმეო საქმიანობის სახეობას. სადაზღვევო ბროკერის ურთიერთობა მზღვეველთან და დამზღვევთან განისაზღვრება მათ შორის დადებული ხელშეკრულებით.

მოსარგებლე არის ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც დაზღვევის ხელშეკრულების ან დაზღვევის შესახებ კანონმდებლობის თანახმად იღებს სადაზღვევო ანაზღაურებას. მოსარგებლე შეიძლება დადგინდეს როგორც პირადი ქონების დაზღვევისას, ასევე სავალდებულო დაზღვევის დროს. დამზღვევი კი მოვალეა გადაიხადოს სადაზღვევო თანხა (პრემია). ?

სამოქალაქო კოდექსის 802-ე მუხლით დადგენილია მზღვეველის მოვალეობა: „დამზღვევს ჩააბაროს ხელმოწერილი საბუთი, სადაზღვევო მოწმობა(პოლისი), ხელშეკრულების დადების შესახებ. სადაზღვევო პოლისის ცნება განმარტებულია კანონში “დაზღვევის შესახებ”. რომლის თანახმად:

სადაზღვევო პოლისი არის „მზღვეველის მიერ გაცემული დაზღვევის ხელშეკრულება, რომელიც წარმოადგენს განხორციელებული დაზღვევის დამადასტურებელ საბუთს და დამზღვევს უფლება აქვს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას მოითხოვოს სადაზღვევო ანაზღაურება ან სადაზღვევო თანხა”. სადაზღვევო პოლისი უნდა შეიცავდეს შემდეგ მონაცემებს:

- a) ხელშეკრულების მხარეების ვინაობასა და მათ ადგილსამყოფელს (საცხოვრებელ ადგილს ან იურიდიულ მისამართს).
- b) დაზღვევის საგნისა და დაზღვეული პირის დასახელებას
- c) სადაზღვევო რისკის განსაზღვრას
- d) დაზღვევის დასაწყისს და ხანგრძლივობას

e) სადაზღვევო თანხის ოდენობას;

დაზღვევის ინსტიტუტის ერთ-ერთ უძველეს დარგს წარმოადგედა საზღვაო დაზღვევა, რომელიც აღმოცენდა საზღვაო ვაჭრობასა და საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებასთან ერთად.

საზღვაო ვაჭრობა დაკავშირებულია საკმაოდ მაღალ რისკებთან. საზღვაო ვაჭრობაში მონაწილე მხარეების ქონებას შეიძლება ემუქრებოდეს სხვადასხვა ხასიათის საშიშროება, როგორცაა დაზიანება, დაკარგვა და სხვა, რაც შეიძლება გამოწვეული იყოს სტიქიური მოვლენებით, ტექნიკური გაუმართაობით, ადამიანის ფაქტორით.

დანაკარგები ზღვაოსნობაში მონაწილე მხარეებისათვის შეიძლება იყოს საკმაოდ ფართო მასშტაბების. მაგალითად, ზარალი გემთმფლობელისათვის შეიძლება დაკავშირებული იყოს გემის მეჩქრზე დაჯდომით, ხანძრით, შეჯახებით, სამაშველო სამუშაოებით, ზიანის ანაზღაურებით სხვა გემთმფლობელებისათვის, როცა სახეზეა შეჯახებაში გემის ბრალეულობა, ასევე ტვირთმფლობელისათვის როდესაც სახეზეა ტვირთის დაზიანება, დაკარგვა, გამოწვეული გადამზიდის არასათანადო მზურნველობით ტვირთზე.

ამგვარად საზღვაო ვაჭრობისას ადგილი აქვს ისეთ პირობებს, რომლებიც ზიანის მიყენებასთან პირდაპირ კავშირში არიან, მაგრამ მათი კონტროლი და აღკვეთა წინასწარ შეუძლებელია. მაგალითად: დაუძლეველი ძალა, სამხედრო მოქმედებები, გაფიცვები სახალხო მღელვარება. ასევე შეიძლება დარჩეს შემთხვევები, როდესაც ადგილი აქვს გემების შემთხვევით შეჯახებას, ასეთ პირობებში ზიანის გადახდა ვერც ერთ მხარეს ვერ დაეკისრება, რადგან არ არსებობს მიყენებული მხარის ბრალეულობა. ზემოთ მოყვანილ პირობებში საზღვაო დაზღვევა, მოსალოდნელი ზიანის დადგომისას მნიშვნელოვან როლს თამაშობს.

ამგვარად საზღვაო ვაჭრობაში ქონების დაცვის უზრუნველყოფა განპირობებულია არამარტო გემთმშენებლობის ტექნიკის განვითარებით და გემების მართვის სისტემის გაუმჯობესებით, არამედ სამართლებრივი მოქმედების სრულყოფით, რომლებიც უზრუნველყოფს ბრალეული მხარის მიერ ზიანის სრულ ანაზღაურებას.

საერთაშორისო საზღვაო დაზღვევა ხორციელდება ორი ორგანიზაციული ფორმით: სახელშეკრულებო დაზღვევა და ურთიერდაზღვევა

სატრანსპორტო დაზღვევა შიგა ეკონომიკური საქმიანობის მიხედვით იყოფა “კასკო” დაზღვევად, “კარგო” დაზღვევად და “გადამზიდის პასუხისმგებლობის დაზღვევად”.

დღევანდელ პირობებში არსებობს სადაზღვევო ანაზღაურების მრავალი ფორმა, გემთმფლობელობელმა შეიძლება აინაზღაუროს ზარალი თუ მან ის განიცადა ყველა ქვემოთ აღნიშნული პირობების შემთხვევაში:

- დანაკარგები ექვემდებარება სადაზღვევო რისკს
- გემთმფლობელს შეუძლია წარადგინოს ზიანის გამომწვევი მიზეზების და დანაკარგების მტკიცებულება.

სადაზღვევო საქმიანობის მარეგულირებელი კანონმდებლობის შესაბამისად ანაზღაურება ხორციელდება, მხოლოდ ხელშეკრულებით განსაზღვრული პირობების გათვალისწინებით და სადაზღვევო შემთხვევის არსებობისას, ანუ სადაზღვეო რისკის – იმ საფრთხის დადგომის შედეგად, რომლისგანაც დაზღვეულია პიროვნება ან ქონება “დაზღვევის შესახებ” საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის I - პუნქტის შესაბამისად: ”სადაზღვევო რისკი არის მოვლენა, რომელიც შეიცავს მისი დადგომის შესაძლებლობას და შემთხვევითობის ნიშნებს და რომლის გამოც ხდება დაზღვევა”. ამ

ნორმებიდან გამომდინარე, დაზღვევის რისკი, რომელიც კონკრეტულად უნდა მიეთითოს სადაზღვევო ხელშეკრულებაში, შესაძლოა დადგეს მომავლაში და ის წინასწარ არ არის ცნობილი. სადაზღვევო ანაზღაურება ხორციელდება მხოლოდ მომავალში ამ შესაძლო სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შემდეგ. მიუხედავად იმისა, რომ დამზღვევემა დროულად გადაიხადა სადაზღვევო პრემია, ხელშეკრულება შეიძლება ისე გაუქმდეს, რომ სადაზღვევო შემთხვევა არც კი დადგეს.

კანონით გათვალისწინებულია რისკების დაზღვევის ცნება, რომელიც გულისხმობს სადაზღვევო კომპანიის მიერ სადაზღვევო რისკების გადაზღვევას, რისთვისაც სადაზღვევო კომპანია გადამზღვევ კომპანიას უხდის წინასწარ შეთანხმებულ საკომისიოს შესაბამისი რისკების ოდენობის ლიმიტებში გადაზღვევისათვის. სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას, გადამზღვევე კომპანია თავის თავზე იღებს ვალდებულებას, აანაზღაუროს შეთანხმებული თანხა. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ საქართველოში ჯერჯერობით არ არსებობს გადამზღვევი კომპანიები და მზღვეველები ახორციელებენ რისკის გადაზღვევას საერთაშორისო სადაზღვევო ბაზარზე.

ამრიგად საქართველოში სადაზღვევო საქმიანობის მარეგულირებელი საკანონმდებლო აქტებით დადგენილია სავალდებულო დაზღვევა, რომლის საფუძველზე დამზღვევეისათვის დაზღვევის ხელშეკრულების მოვალეობის დაკისრება საჯარო-სამართლებრივ ხასიათზე მიუთითებს. ყველა სხვა შემთხვევაში, დაზღვევა არის ნებაყოფლობითი, რის საფუძველზეც გაფორმებული ხელშეკრულებები არის კერძო სამართლებრივი. ამასთან ერთად, ფიზიკურ და იურიდიულ პირს, ამ შემთხვევაში კი დამზღვევს, უფლება აქვს ერთი და იმავე დაზღვევის ობიექტი დააზღვიოს, როგორც სავალდებულო დაზღვევით, ისე ნებაყოფლობით ფორმითაც.

საზღვაო დაზღვევა საქართველოში გარდა საქართველოს კანონისა “დაზღვევის შესახებ” საქართველოს სამოქალაქო კოდექსისა. ასევე რეგლამენტირებული არის საქართველოს საზღვაო კოდექსით.

2.3. საზღვაო დაზღვევაში გამოყენებული ტერმინები

მზღვევლი-პირი რომელიც ახორციელებს სადაზღვევო ოპერაციებს.

დამზღვევი-პირი რომელიც აზღვევს მზღვევლთან ქონებას ან ნებისმიერ სიკეთეს.

სადაზღვევო შემთხვევა-დაზღვევის ხელშეკრულებაში მითითებული შემთხვევა, რომელიც რეალურად დადგა.

სადაზღვევო ანაზღაურება-თანხა, რომელსაც უნაზღაურებს მზღვევლი დამზღვევს, იმ ზიანის ასანაზრაურებლად, რომელიც გათვალისწინებული იყო დაზღვევის ხელშეკრულებით.

სადაზღვევო ღირებულება-ფაქტობრივი (ნამდვილი) ღირებულება დაზღვეული ქონების ან სხვა მატერიალური ფასეულობის.

სადაზღვევო თანხა-თანხა, რომლითაც დამზღვევი აზღვევს სადაზღვევო ინტერესს.

სადაზღვევო პრემია-ფულადი შენატანი, რომელიც შეაქვს დამზღვევს თანახმად დაზღვევის ხელშეკრულებისა, მისი ინტერესის დაზღვევასთან დაკავშირებით.

პოლისი, სადაზღვევო სერთიფიკატი-დაზღვევაში ხშირად გამოყენებული დოკუმენტი, რომელიც ამტკიცებს სადაზღვევო ხელშეკრულების არსებობას და მასში ჩამოყალიბებულ პირობებს.

მოსარგებლე-მესამე პირი, რომელიც არ მონაწილეობს სადაზღვევო ხელშეკრულებაში, მაგრამ ხელშეკრულებით სარგებლობს სადაზღვევო ანაზღაურების მიღების უფლებით, რადგანაც დაზღვევა წარმოებს მის სასარგებლოდ.

საზღვაო დაზღვევის ობიექტი-ზღვაოსნობასთან დაკავშირებული ნებისმიერი ქონებრივი ინტერესი, როგორცაა მაგალითად გემის (მათ შორის მშენებარე) ტვირთი, ფრახტი, საიჯარო ქირა, მოგება, მზღვევლის მიერ თავის თავზე აღებული რისკი (გადაზღვევა)

დამფრახტავი-გემის დამქირავებელი.

განმფრახტავი-გემის გამქირავებელი.

ჩატერი-გემთმფლობელსა და გემის დამქირავებელს შორის დადებული ხელშეკრულება, გემის იჯარით აღების შესახებ.

ფრახტი-გემით ტვირთის გადაზიდვის ქირა.

ჩარტერი (ჩარტერ-პარტია)-ხელშეკრულება გემის მთლიანად ან მისი ნაწილების დასაქირავებლად, ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის დროს.

ფორს-მაჟორი (force majeure act of cod) დაუძლეველი ძალა, პირობები, რომლის დამღვევ არ შეეძლო ხელშეკრულებაზე პასუხისმგებელ მხარეს.

ტაიმ-ჩარტერი-გემის დაფრახტვა დროით (ლიზინგით არენდით) ექსპლოატაციის ხარჯებს, რომლის დროსაც იხდის დამფრახტველი.

კერძო ავარია-საზღვაო გადაზიდვის დროს შემთხვევითი დანახარჯები, გამოწვეული, გემის დაზიანებით ან გემის ტვირთის დაღუპვით. ხარჯებს იღებს დაზარალებული მხარე ან ის ვისაც დაეკისრება პასუხისმგებლობა.

საერთო ავარია (General Average)-განსაკუთრებულ ვითარებაში, წინდახედულად, განზრახ ზარალის გაღება, გემის, გემზე არსებული ტვირთის და ფრახტის (ტვირთის, გემის, ფრახტის) გადასარჩენად. ასეთ დროს ზარალი გადანაწილდება გემსა, ტვირთსა და ფრახტს შორის, მათი ღირებულების პროპორციულად.

დევიაცია (deviation)-გემის უფლება გადაუხვიოს დადგენილი საზღვაო ტრასიდან, რომელიც ჩადებულია ჩარტერის პირობებში სპეციალური პუნქტით. სასამართლო პრაქტიკაში მიღებულია, რომ გემის კურსის გაუთვალისწინებელი შეცვლის შემთხვევაში გემის მფლობელს ეკისრება გაფართოებული პასუხისმგებლობა დამფრახტველის წინაშე.

დისპაში-ავარიის შემთხვევაში ზარალის გაანგარიშება, რომელიც მოდის ტვირთსა, გემზე და ფრახტზე.

დისპაშორი-სურვეიერულ კომპანიაში რეგისტრირებული მომსახურე პირი, რომელსაც გააჩნია კომპეტენცია კერძო საზღვაო სამართლის და სავაჭრო ნაოსნობის სფეროში, რომელიც დაინტერესებულ პირთა განცხადების საფუძველზე ადგენს და ანგარიშობს ზიანის ხარჯებს, გემს, ტვირთსა და ფრახტს შორის.

ავარიული დისპაშა (Averg statment)-დისპაშორის მიერ შედგენილი დაწვრილებითი ანგარიში, რომელშიც მითითებულია ზარალის განაწილება საერთო და კერძო ავარიების მიხედვით. ასევე საერთო ავარიაში ყველა მხარის მონაწილეობის წილი და მათი ურთირთანგარიში მიღებული ზარალის პროპორციულად.

აბანდონი-(ფრანგ. Adandon) გემთმფლობელის ან ტვირთმფლობელის უარი თავისივე დაზღვეულ ტვირთზე მ ზღვევლის სასარგებლოდ.

კონოსამენტი-დოკუმენტი, რომლითაც განისაზღვრება სამართლებრივი ურთიერთობა, ტვირთის გადააზიდსა და მიმღებს შორის და რომელსიც აღნიშნულია ტვირთის ყველა რეკვიზიტი.

სათანადო მზრუნველობა-გემის ზღვაოსნობის უნარიანობის თვისებათა ერთობლიობა, რომლითაც უზრუნველყოფილია მისი შეუფერხებელი ცურვა.

-SOPEP-„გემზე ნავთობის დაღვრის აცილების ავარიული გეგმა“-შემუშავებული საერთაშორისო საზღვაო კონვენცია MARPOL 73/78-ბაზაზე 400 ტონა წყალწვის გემებისათვის.

ექსტრა-დაზღვევა - სადაზღვევო რისკის პირობებში (მაგალითად გემის ცუდი ტექნიკური მდგომარეობა) ნავიგაციის საშიშ პერიოდში, მზღვევლის მიერ ნორმალური პრემიის (გადასახადის) სიდიდეზე სპეციალური თანხის დამატება.

ზედაზღვევა-საქონლის მომსახურების (მაგალითად ზეფაქიზი სამეცნიერო აპარატურა, ხელოვნების მსხვრევადი ნიმუშები და სხვა) ტრანსპორტირების ერთ-ერთი სახე.

სუბროგაცია-დამზღვევის უფლების გადასვლა მზღვეველთან.

ჭარბობა დაზღვევაში: 1. სატრანსპორტო საშუალებათა ხარჯების პირველი ნაწილის თანხა, რომელსაც დაზღვევის პირობების თანახმად დაზღვევა ეწევა (მაგალითად ადმინისტრაციული ხარჯები, რომლებიც სადაზღვევო პრემიაში შედის). 2. რისკის ნაშთი, რომლის განლაგება სადაზღვევო ბაზარზე შეუძლებელია. რისთვისაც საჭირო ხდება დამატებითი ფულადი დაფარვა.

ფრანშიზა წარმოადგენს დაზღვევის ერთ-ერთ პირობას, რომელიც ათავისუფლებს მზღვეველს ზიანის ანაზღაურებისაგან, როდესაც ის არ აღემატება გარკვეულ ზღვარს. დგინდება პროცენტებით სადაზღვევო თანხასთან ან აბსოლუტურ განზომილებაში.

არსებობს ფრანშიზის ორი სახე: **პირობითი (რომელიც ვერ გამოითვლება) და უპირობო (ანაზღაურებადი).**

პირველ შემთხვევაში მზღვევლი თავისუფლდება მიყენებული ზიანის პასუხისმგებლობისაგან, რომელიც არ აღემატება ფრანშიზით დადგენილ თანხას, მაგრამ თუ ზიანით მიყენებული თანხა აღემატება ფრანშიზით დადგენილ ზღვარს, მაშინ მან უნდა აანაზღაუროს ზიანი მთლიანად. ხოლო უპირობო ფრანშიზის დროს ყველა შემთხვევაში ზიანი ექვემდებარება ანაზღაურებას დაზღვევით დადგენილი თანხის ოდენობის ფარგლებში.

გადამზიდველის პასუხისმგებლობის დაზღვევა გულისხმობს გადამზიდველის პასუხისმგებლობის დაზღვევას დამკვეთის ანუ ტვირთის მფლობელის წინააღმდეგ, როგორც წესი, გადამზიდველი წლის დასაწყისში ირჩევს პასუხისმგებლობის იმ ელემენტს, რაზეც უნდა დაეზღვიოს და იხდის შესაბამის წლიურ სადაზღვევო პრემიას.

სუბროგაციის აქტი (Subrogation form) დამზღვევის მიერ მზღვეველზე ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის გადაცემის დამადასტურებელი საბუთი.

დივიდენდი-არის თანაფარდობა საერთო ავარიისა და ქონების ღირებულებას შორის, რომლითაც უნდა დაიფაროს საერთო ავარიის ხარჯი ან თანაფარდობა კონტრიბუციულ კაპიტალს შორის.????????????

2.4. საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულების ცნება

საზღვაო დაზღვევა, გემების ტვირთების და სხვა ქონებრივი ინტერესების, არის ერთ-ერთი უძველესი ეკონომიკური და სამართლებრივი ინსტიტუტი. ჩვენს წელთა აღრიცხვამდე რამოდენიმე საუკუნის უკან ძველი ფინიკიელები დებდნენ „საზღვაო სესხების“ ხელშეკრულებებს, რომელიც დღევანდელი ტვირთების დაზღვევის პოლისის მაგვარია.

საერთო ავარიის დადგენა, მაშინდელი რომის იმპერატორის იუსტინიანეს განმარტებით ცნობილი იყო „როდოსის სამართალში“, ჯერ კიდევ ათასი წლით ადრე ქრისტეს შობამდე, რომელიც მიახლოებულია დღევანდელი საზღვაო ავარიის გათვლის წესებთან.

ინტერნაციონალური ვაჭრობის ზრდამ მე-15- მე-16 საუკუნეებში, კომერციული ურთიერთობების გამყარებამ კანონმდებლობაზე, ბიძგი მისცა დაზღვევის აღმოცენებას. ეს

პროცესი დაიწყო მე-16 საუკუნეში იტალიაში და შემდგომი სრულყოფა საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულებაში მონაწილე მხარეებთან დაკავშირებით განიცადა 1600 წელს ინგლისში, სადაც მიღებული იყო პირველი კანონი საზღვაო დაზღვევის შესახებ. ინგლისში დღესაც მცირედი ცვლილებები შევიდა 1906 წლის საზღვაო დაზღვევის კანონებში. აღნიშნული კანონის I თავში აღნიშნულია „საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულების თანახმად მზღვევლი კისრულობს ვალდებულებას, აუნაზღაუროს ზიანი დამზღვევს ხელშეკრულებაში მოცემული პირობებით, ანუ ზიანი რომელიც მას მიაღდა ზღვაოსნობის პროცესში“. საყურადღებოა, რომ ამ და შემდგომ კანონებში, რომლებიც საუკუნეების მანძილზე ყალიბდებოდა გამომუშავებულია ძირითადი პრინციპები, რომლებზეც ბაზირებს დაზღვევის ნებისმიერი ხელშეკრულება.

ინგლისის სამართალში არის ხუთი საბაზისო პრინციპი:

- ქონებრივი ინტერესი
- მხარეების უმაღლესი ნდობის საფუძველი
- ზიანის და შემთხვევის დადგომის მიზეზობრივი კავშირი
- ზიანის რეალურ ფარგლებში გადახდა, ანაზღაურება
- სუბროგაცია-მზღვევლის უფლება რომელმაც გადაიხდა სადაზღვევო შემთხვევის ხარჯები, მოსთხოვოს პასუხი მხარეს, რომლის მიზეზითაც მოხდა სადაზღვევო შემთხვევა

ფაქტობრივად, ზემოთ მოყვანილი პრინციპები შეესაბამება კლიენტის და მზღვევლის ურთიერთობების ეტაპებს:

- თუ არ არსებობს ქონებრივი ინტერესი მოლაპარაკებებიც არ დაიწყება
- თუ კლიენტმა არ აცნობა სრული ინფორმაცია მზღვევლს დასაზღვევ ობიექტზე შეუძლებელია კონკურენტუნარიანი პირობების გამომუშავება
- თუ არ დადგინდა ზიანის მიზეზი შეუძლებელია სადაზღვევო ხარჯის ანაზღაურება
- სადაზღვევო ანაზღაურება გაიცემა წინასწარ დათქმული თანხის ოდენობით, რომელიც არ აჭარბებს ფაქტიურ ზიანს
- მზღვევლი იხდის რა სადაზღვევო ანაზღაურება ღებულობს კლიენტისაგან უფლებას, რომ მიიღოს სათანადო ზომები ზიანის ასანაზღაურებლად, რომელიც, წარმოიქმნა მესამე მხარის ბრალეულობით.

ხელშეკრულება დაზღვევაში, ეს არის სადაზღვევო საქმიანობის იურიდიული საფუძველი.

საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულებაში დაზღვევის შემდეგი ობიექტებია გამოყოფილი:

- გემი, როგორც სატრანსპორტო საშუალება (hull)
- გემით გადასაზიდი ტვირთი (კარგო)
- გემთმფლობელის მოგება ფრახტიდან
- სამოქალაქო სამართლებრივი პასუხისმგებლობა გემთმფლობელის, გულგრილი ან დანაშაულებრივი მოქმედებისათვის.

2.5. სახელშეკრულებო დაზღვევა

სახელშეკრულებო დაზღვევა: საქართველოს საზღვაო კოდექსის თავი XV-მუხლი 231-რეგლამენტირებულია: „საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულების თანახმად მზღვევლი სათანადო საზღაურის (სადაზღვევო პრემია) მიღებით კისრულობს ვალდებულებებს ხელშეკრულებაში აღნიშნული საშიშროების ან შემთხვევის დროს (სადაზღვევო შემთხვევა) აუნაზღაუროს ზარალი (ზიანი) დამზღვევს ან სხვა პირს, ვის სასარგებლოდაც არის გაფორმებული ხელშეკრულება“.

საზღვაო დაზღვევაში, საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულებები ატარებენ დისპოზიციურ ხასიათს ანუ მათში მოთხოვნა, რომელიც ავალდებულებს გემთმფლობელს დააზღვიოს თავისი გემი არ არის მითითებული.

სადავო საკითხი სადაზღვევო ხელშეკრულებასთან ან მის შინაარსთან დაკავშირებით, შესაძლებელია წერილობითი მტკიცებულებების საფუძველზე, ასეთ წერილობით მტკიცებულებებს წარმოადგენს სადაზღვევო პოლისი, სერთიფიკატი ან სხვა სადაზღვევო დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს დაზღვევის პირობებს.

პოლისი არის ცალმხრივი დოკუმენტი, რომელსაც გასცემს მზღვევლი უკვე არსებული საზღვაო ხელშეკრულების არსებობის საფუძველზე. აღნიშნულთან დაკავშირებით საინტერესო იქნებოდა გაგვეკეთებინა ანალოგია კონოსამენტსა და პოლისს შორის. კონოსამენტიც არის ცალმხრივი საბუთი, რომელიც ასახავს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობის ფაქტს და მის პირობებს. უპირველესად სხვა სადაზღვევო დოკუმენტებისაგან განსხვავებით პოლისს გააჩნია მაღალი ბრუნველობითი ხასიათი. კერძოდ მზღვევლს შეუძლია საზღვაო ხელშეკრულება გააფორმოს არა თავის არამედ მესამე პირის სასარგებლოდ. მაგალითად საერთაშორისო სავაჭრო გარიგებებისას, რომლებიც სრულდება „სიფ“-ის პირობებით გამყიდველი აზღვევს საქონელს მყიდველის სასარგებლოდ. სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას ზარალი უნაზღაურდება იმ პირს ვის სასარგებლოდაც არის დადებული ხელშეკრულება, იმ პირობით, რომ ის პირი, წარადგენს ტვირთის კანონიერი მფლობელობის დამადასტურებელ სათანადო საბუთს.

საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულებაში მზღვეველმა შეიძლება საერთოდ არ მიუთითოს ვის სასარგებლოდ იდება ხელშეკრულება. ასეთ ვითარებაში მზღვევლი სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას სადაზღვევო ანაზღაურებას გასცემს, ნებისმიერ პირზე, ვინც წარადგენს პოლისს და მტკიცებულებას დაზღვეული ტვირთის კანონიერ მფლობელობაზე.

ამგვარად შეიძლება ითქვას რომ, მესამე პირი საზღვაო დაზღვევაში ითვლება მოსარგებლედ.

საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულება არის სადაზღვევო ინტერესის და ობიექტის ზუსტი განსაზღვრება, აღწერა იმ საფრთხეებისა და შესაძლო შემთხვევებისა, რომლებისგანაც იზღვევა გემთან ან ტვირთთან დაკავშირებული ინტერესი, (სადაზღვევო რისკი). დაზღვევის და სადაზღვევო თანხის გადახდის პირობები და აგრეთვე სადაზღვევო პრემიის ოდენობა.

დაზღვევის ობიექტი ან დაზღვევის ინტერესი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ქონებრივი ინტერესი დაკავშირებული საზღვაო ვაჭრობასთან, უფრო სწორად ნებისმიერი დანაკარგი დაკავშირებული საზღვაო ვაჭრობასთან. შეიძლება მოვიყვანოთ მიახლოებითი ჩამონათვალი სადაზღვევო ობიექტებისა ან დაზღვევის ინტერესთან დაკავშირებული ობიექტებისა:

- გემები, მათ შორის მშენებლობის პერიოდში მყოფი
- ტვირთი
- ფრახტი
- მგზავრობის თანხა
- საარენდო გადასახადი
- ტვირთთან დაკავშირებული მოსალოდნელი მოგება
- ცალკეუკი მოთხოვნები დაკავშირებული გემთან, ტვირთთან და ფრახტთან
- გამოუმუშავებელი თანხა და სხვა ჯილდოს სახით მიღებული თანხა კაპიტნის ან გემის ეკიპაჟის წევრების მიერ
- აგრეთვე რისკი, რომელიც მიიღო თავის თავზე დამზღვევმა (გადაზღვევა).

სადაზღვევო ინტერესი დაზღვევისას ეკუთვნის მას ვინც გაიღო რისკი გემის ან ტვირთის შესაძლო დაღუპვასთან დაკავშირებით. ეს პირი გამოდის როგორც დამზღვევი. გემის დამზღვევი შეიძლება იყოს გემის მეპატრონე ან მისი მფლობელი (მაგალითად სადაზღვევო კომპანია, რომელმაც დაფრახტა გემი ტაიმ-ჩარტერით, განსაკუთრებით დიმაიზ ჩარტერით, რომელზეც გადადის რისკი გემის ან ტვირთის შემთხვევით დაღუპვისას).

საზღვაო ხელშეკრულებით გადაზიდული ტვირთები ხშირად არის დაზღვევის ობიექტი. სადაზღვევო ინტერესის მფლობელად უპირველეს ყოვლისა გვევლინება მისი მეპატრონე (გამყიდველი-ტვირთგამგზავნი, მყიდველი ტვირთმომღები) სადაზღვევო ინტერესი გადადის, ტვირთზე განკარგვის უფლებასთან ერთად. ტვირთთან დაკავშირებით ტვირთის განკარგვის უფლების ინტერესი შეიძლება გააჩნდეს ტვირთის შემნახველსაც, თუ ის თავის თავზე იღებს გემის შემთხვევით დაღუპვის ან ტვირთის დაზიანებისას. ტვირთგადამზიდი იღებს ტვირთზე რისკს თუ ის განლაგებულია გემბანზე, ასევე როდესაც ხდება ტვირთის გირაოს პირობით გადაზიდვა (საერთო ავარიის, გადამზიდისთვის კუთვნილი თანხის არასრული ანაზღაურებისას).

ფრახტს აზღვევს ტვირთგადამზიდი ან ტვირთმფლობელი იმისდა მიხედვით, ტვირთი ვის რისკზეა. საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობებით, დანაკარგები დაკავშირებული ფრახტთან, შეიძლება აისახოს ფრახტის არ მიღებით ან მის გადახდაში. მაგალითად იმ შემთხვევაში თუ გემი და ტვირთი იღუპება გზაში *lost or not lost*. მზღვევლი, რომელიც თავის თავზე იღებს რისკს ასევე, შეიძლება იყოს დაზღვევის ობიექტი. სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას მზღვევლი უხდის დაზღვევს სადაზღვევო ანაზღაურებას, რომელიც მისთვის წარმოადგენს ზიანს და ზიანი ზოგჯერ ძალზე დიდია (ტვირთის ან გემის დაღუპვისას). მზღვევლმა შეიძლება გადააზღვიოს თავისი შესაძლო ზიანი, სხვა მზღვევლთან, გადაზღვევის ხელშეკრულებით, რომელიც შეიძლება იყოს ერთჯერადი ან გენერალური, დადებული გარკვეული პერიდით სადაზღვევო ორგანიზაციებთან.

გემის მოწყობილობების დაზიანების შემთხვევაში გემთმფლობელმა ასევე შეიძლება მიიღოს კომპენსაცია. ყოველივე ეს მიუთითებს იმაზე, რომ გემთმფლობელს შეუძლია მოსთხოვოს გემის კაპიტანს და ეკიპაჟს მიიღონ ყველა ზომები და მინიმუმამდე დაიყვანონ ის ხარჯები, რომელსაც მზღვევლი იხდის კასკო დაზღვევისას.

თავი 2.6 ურთიერთდაზღვევის კლუბები და მათი წარმოშობის ისტორიული მიზეზები

ურთიერთდაზღვევის განვითარებას ბიძგი მიცა ინგლისის სასამართლოს 1836 წლის დადგენილებამ ამ საქმეზე “დე ვოქსი სალვადორის წინააღმდეგ” ორი გემების შეჯახების შემთხვევის განხილვისას, სასამართლომ ბრალი დასდო გემთმფლობელ ვოქსს, გემთმფლობელმა ვერ შესძლო სასამართლო პროცესზე დაემტკიცებინა სადაზღვევო კომპანიის ვალდებულება, რომელმაც კასკო დაზღვევის პირობით დააზღვია მისი გემი, რაც ითვალისწინებდა სხვა გემზე დაჯახებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურებას.

აღნიშნული დადგენილების გამოტანის შემდეგ სადაზღვევო კომპანიებმა გააფართოვეს დაცვის მექანიზმი, ანუ შემოიღეს პუნქტი წინა პირობით. “პასუხისმგებლობა შეჯახებაზე” (*collision liability clause*), ამით თავისი პასუხისმგებლობა დაიყვანეს 75%-მდე და დარჩენილი 25 % დატოვეს გემთმფლობელის რისკზე, რითაც, A როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული სტიმულირება მიეცათ გამოეხატათ ის, რომ კაპიტანებმა უნდა დაიცვან ნავიგაციის წესები მკაცრად და არ იყვნენ დაზღვევის იმედად.

დარჩენილი რისკის 25 % გემთმფლობელმა გადაწყვიტეს დაეზღვიათ ურთიერთდაზღვევით. ურთიერთდაზღვევის იდეას ბიძგი მიეცა 1846 წელს დიდი ბრიტანეთში ლორდ კემპბელის (*Lord Campbell's Fatal Accidents Act*) აქტით, მატერიალური კომპენსაციის უფლება მიეცათ კმაყოფაზე მყოფ პირებს, მესამე პირის ხარჯზე, ვისი ბრალეულობითაც მოხდა მარჩენალის დაღუპვა. აღნიშნულმა კანონმა განსაკუთრებული გავლენა იქონია გემთმფლობელებზე, რომლებსაც მასობრივი

მიგრაციის პერიოდში მგზავრები გადაჰყავდათ ევროპიდან ამერიკაში, რამაც მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია მათ ფინანსურ მდგომარეობაზე. ამას შედეგად მოჰყვა ურთიერთდაზღვევის ასოციაციების ჩამოყალიბება რომლებიც აზღვევდნენ ზემოთ მოყვანილ რისკებს. დაზღვევის ასეთმა სახემ მიიღო სახელწოდება “დაცვის დაზღვევა” (protection) და 1855 წელს წარმოიქმნა გემთმფლობელთა დაცვის სააზოგადოება. (the shipowners mutual protection society) 1870 წლის ინგლისში პრევენდენტმა სასამართლოს დადგენილების შესახებ როდესაც სასამართლომ პასუხისმგებლობა დააკისრა გადამზიდს მის მიერ გადასაზიდ ტვირთზე, იყო მიზეზი პირველი “ანაზღაურების” (indeminty) კლუბის შექმნისა, როდესაც ერთ-ერთ დაზღვევის საფუძველზე აზღვევდნენ გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის რისკებს გადასაზიდ ტვირთზე

ურთიერთდაზღვევის სპეციალური ასოციაციები ინგლისური ტერმინოლოგიით იწოდება ურთიერთ დაცვის და ანაზღაურების კლუბები (protecting & indemnity Clubs).

ურთიერთდაზღვევის ჯგუფებს გააჩნია დამატებითი ფუნქციები, კერძოდ კლუბები, ახორციელებენ სადაზღვევო დაცვას: სამხედრო რისკებისაგან, რომლის დროსაც ხდება ზარალის ანაზღაურება დანაკარგების ან დაზიანების შემთხვევაში, რაც დაკავშირებულია, გემების დაპატიმრებასთან, დატყვევებასთან, დაკავებასთან, მეკობრეების მიერ გატაცებასთან, ოფიციალური და არაოფიციალური სამხედრო მოქმედებებით, სამოქალაქო ძელგვარებასა და გაფიცვებთან დაკავშირებით.

უმეტეს ქვეყნებში ურთიერთდაზღვევის კლუბები არის ნაციონალური ან მათ რიგებში ღებულობენ თავისი ქვეყნის გემთმფლობელობებს. დიდ ბრიტანეთში სადაც არის ათეულობით (P&I) კლუბები არის უმეტესად ინტერნაციონალური, მათში წევრებად ღებულობენ სხვა ქვეყნების გემთმფლობელებს. კლუბს მართავენ დირექტორთა საბჭოები, რომლებიც ძირითადად მუშაობაში იყენებენ კერძო ფირმებს.

კლუბებში სადაზღვევო შენატანი ფორმდება სამი შემადგენლისაგან:

1. ავანსური საწევრო
2. დამატებითი საწევრო
3. ფიქსირებული ზარალის გადასაზღვევი საწევრო
4. ავანსური საწევროს რაოდენობა დამოკიდებულია გემთმფლობელის დანაკარგების სტატისტიკასთან ბოლო წლების პერიოდში და მათი განვითარების ტენდენციებთან (ზრდა კლება), ასევე ყურადღება ექცევა შემდეგ ფაქტორებს:

- სადაზღვევო პორტფელში გემების რაოდენობას
 - გემების ტიპს და სიდიდეს
 - გადასაზიდი ტვირთების სახეობებს
 - გემის დროშას, გემთმფლობელის რეპუტაციას, საწევროს სიდიდეს.
- მათ ამტკიცებს კლუბის დირექტორთა საბჭო წლის დასაწყისში.

საერთო საწევროს ოდენობა დიდი ზარალის გადასაზღვევად იანგარიშება კლუბის ყველა წევრებისათვის წინასწარ გაცხადებული თანხით, რომლის ოდენობა განისაზღვრება გემის ტიპით.

ამჟამად მსოფლიოში მოქმედებს ურთიერთ დაზღვევის 70-კლუბი, მათ შორის განსაკუთრებით არის შემდეგი 17:

1. American Steamship Owners mutual Protection and Indemnity Association
2. Assuranceforeningen Gard.

3. Assuranceforeningen Skuld
4. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
5. The Japan Ship Owners mutual Protection and Indemnity Association
6. The Licerpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Ltd
7. The London Steamship Owners, Mutual Insurance Association Limited.
8. The Newcastle Protection ann Indemnity Association .
9. The Nirth and England Protecting and Indemnity Association Limited.
10. The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg).
11. The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association Limited.
12. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited.
13. Sveriges Angfartygs Assurans Foreng (The Swedish Club).
14. Thr United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.
15. The West of England Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg).
16. British Marine Mutual Insurance Association Limited.
17. The ocean Marine.

ჩამონათვალში პირველი 15 კლუბი წარმოადგენს “ურთიერთდაზღვევის საერთაშორისო ასოციაციების ჯგუფს და მათ შორის მოქმედებს ხელშეკრულება ურთიერთდაზღვევაზე ანუ მოქმედებს ე.წ. გადასაზღვევი პული. აღნიშნული ჯგუფების მიერ მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვის ტონაჟის 90% არის დაზღვეული, მესამე პირთან პასუხისმგებლობის თაობაზე.

თავი 2.7 ურთიერთდაზღვევა და მისი არსი

დაზღვევის ამ ფორმას სახელშეკრულებო დაზღვევისგან განსხვავებით არ აქვს კომერციული საქმიანობის ხასიათი, ის არ ითვალისწინებს ამ ფორმით საქმიანობისას რაიმე სახის მოგების მიღებას.

როგორც წინა თავში იყო აღნიშნული გემთმფლობელებმა გემების ექსპლუატაციის დროს რომ გამოიჩინონ სათანადო მზრუნველობა და არ ჰქონდეთ მხოლოდ დაზღვევის იმედი, მომრიგებელი-მზღვეველი გემთმფლობელ-დამზღვევეს უნალდებს გემების შეჯახებით გამოწვეულ სადაზღვეო თანხას. არა მთლიანად არამედ სადაზღვეო თანხის 3/4-ს. დანარჩენი თანხის მეოთხედ ნაწილს მზღვეველი არ იხდის. რისთვისაც შეიქმნა ურთიერთდაზღვევის და დაცვის კლუბები. ურთიერთდაზღვევის კლუბების ძირითად ფუნქციებს წარმოადგენს:

- გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის დაზღვევა მესამე პირის წინაშე
- კლუბის წევრ გემთმფლობელებისადმი კვალიფიცირებული კონსულტაციის გაწევა საზღვაო სამართლის საკითხებთან და კომერციული საქმიანობასთან დაკავშირებით.
- კონტაქტების დამყარება: სტივიდორული, სასაწყობო, დაცვის კომპანიებთან და სათანადო ხელშეკრულების დადებაში ხელშეწყობა
- კლუბში დარეგისტრირებული გემების დაპატიმრების თავიდან აცილების ღონისძიებები, კლუბის საგარანტიო წერილის ან საბანკო ვექსილის გაცემის გზით.

ურთიერთდაზღვევის კლუბების სადაზღვეო რისკები ფართო ხასიათს ატარებენ, მათში გაცილებით მნიშვნელოვანია და პრაქტიკაში ხშირად გვხვდება შემდეგი რისკები:

- პასუხისმგებლობა ზიანის მიყენებაზე, უძრავი ან მცურავი ობიექტებისათვის ზიანის მიყენებაზე (გემოსაყუდარი პირსი, დოკი);
- პასუხისმგებლობა გემების ავარიით გამოწვეული ნარჩენების გატანაზე;
- პასუხისმგებლობა, ამწეების, ლიხტერების და სხვა დამტვირთავ-დამცველი მექანიზმების დაქირავების ხელშეკრულებაზე;
- პასუხისმგებლობა ტვირთების დაუცველობაზე;
- სხვადასხვა ხასიათის ჯარიმები, რომელიც ეკისრება გემთმფლობელს, სახელმწიფო ორგანოების, სასამართლო წესით, არბიტრაჟით (არ ანაზღაურდება ჯარიმის საზღაური, გემის დასაშვები მარკის ზემოთ დატვირთვის შემთხვევაში).
- ხარჯები საკარანტინო ღონისძიებებთან დაკავშირებით (ხარჯები დეზინფექციაზე და სხვა)
- საშიშროებანი, ზღვებში, მდინარეში, ტბებში და სხვა ნავიგაციურ წყლებში ცურვისას;
- ხანძარი, აფეთქება;
- ქურდობა ჩადენილი პირის მიერ, რომელიც არ არის ეკიპაჟის წევრი
- ტვირთის გადაყრა ბორტის გარეთ;
- სანაპირო სატრანსპორტო დანადგარებზე ან ნავსაყუდარზე შეხება;
- მეკობრეობის აქტი;
- მიწისძვრა, ვულკანის ამოფრქვევა, მეხი;
- შემთხვევები ჩატვირთვის ან გადმოტვირთვის დროს, როდესაც ადგილი აქვს ტვირთის მოწყვეტას ან საწვავის დაღვრას;
- საქვების აფეთქება, მუხლა ლილვის გატეხვა ან სხვა დაზიანებები, რომლებიც გამოწვეულია მანქანის ან გემის კორპუსის ფარულად დეფექტებით;
- დანაშაულებრივი დაუდევრობა, გემის კაპიტნის, გემის ოფიცრების და ლოცმანის;
- დაუდევრობა იმ პირებისა რომლებიც აწარმოებენ დაკვეთით რემონტს.
- ზიანი რომელიც მიაყენეს გემს, კაპიტანმა გემის ოფიცერმა ან ეკიპაჟის წევრებმა განზრახ ან დანაშაულებრივი დაუდევრობით,
- კონტაქტი მფრინავ საშუალებებთან ვერტმფრენებთან ან სხვა მის მსგავს საფრენ საშუალებებთან.
- ზღვის დაბინძურება, მათ შორის გემის დაზიანებით გამოწვეული პრევენციული ზომების მიღების შემთხვევაში.
- სამი მეოთხედი პასუხისმგებლობისა რომელსაც უხდის მესამე მხარეს გემების შეჯახების შემთხვევაში.
- ზარალი რომელიც გამოწვეულია გემის დანადგარების დაზიანებით ან გაუმართაობით
- დაზიანება მიყენებული მესამე მხარის დანადგარების ან ქონების მიმართ
- ზღვის დაბინძურება

კლუბი ეწევა პასუხისმგებლობას თავის წევრების მიმართ იმ ფარგლებში რა ფარგლებში პასუხისმგებელი არიან გემთმფლობელი-კლუბის წევრები მესამე პირის მიმართ. პრეტენზიები, რომლის პასუხისმგებლები არიან უშუალოდ გემთმფლობელები, კლუბს არ წარედგინება. ეს პრეტენზიები უნდა ეცნობოს იმ

გემთმფლობელს რომელმაც უნდა აანაზღაუროს დასაბუთებული პრეტენზია კლუბის სანქციით, რის შემდეგ კლუბი მას აუნაზღაურებს გადახდილ თანხას.

კლუბის წარმომადგენლები ადგილებზე სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას უწევენ კვალიფიცირებულ დახმარებას გემის ადმინისტრაციას, დანაკარგების შემცირებასთან დაკავშირებით. გემის ადმინისტრაცია ვალდებულია დროულად აცნობოს კლუბის ხელმძღვანელობას მოსალოდნელი ან უკვე დამდგარ სადაზღვევო შემთხვევის შესახებ, რომლებიც ეწევიან არსებული ვითარების ზედმიწევნით შესწავლის და აძლევენ სათანადო რეკომენდაციების კაპიტანს.

გემთმფლობელი მიიღებს დამზღვევისაგან, ანაზღაურებს თუ წარადგენს ყველა არსებულ მტკიცებულებას (მტკიცებულების ჩამონათვალი იხილეთ მე-9 თავში) გემის კაპიტანი და ოფიცრები ვალდებული არიან აკონტროლონ ყველა პირი რომელიც ინციდენტთან დაკავშირებით ამოდის გემზე და იჩენს ინტერესს სურვეიერის მიმართ. ხშირად სურვეიერი ან იურისტები, გემთმფლობელების მოწინააღმდეგე მხრიდან, იჩენენ ინტერესს რათა მოიპოვონ მტკიცებულებანი, რომლებსაც ისინი აღმოაჩენენ ან პირიქით მალავენ იმ პირების სასარგებლოდ ვისზეც მუშაობენ

2.8. საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულებაში მონაწილე მხარეების უფლებები და მოვალეობები

როგორც წინა თავში იყო აღნიშნული, მზღვევლის ძირითადი ვალდებულება არის აუნაზღაუროს დამზღვევს ან სხვა პირს, ვის სასარგებლოდაც არის დადებული სადაზღვევო ხელშეკრულება, ზიანი, თავის მხრივ დამზღვევი ვალდებულია გადაიხადოს სადაზღვევო პრემია, ამასთანავე გარდა აღნიშნულისა სადაზღვევო ხელშეკრულებაში მონაწილე მხარეებს კიდევ გააჩნიათ სხვა უფლებები და ვალდებულებები, კერძოდ:

დამზღვევის უფლებები და მოვალეობები:

უპირველესად ხელშეკრულების დადებისას დამზღვევი ვალდებულია დაასახელოს სადაზღვევო თანხის ოდენობა, რომელზეც ის აზღვევს თავის ინტერესს - ანუ „სადაზღვევო თანხა“. თუ მის მიერ გაცხადებული თანხა ნაკლებია სადაზღვევო ინტერესის თვით ღირებულებაზე - ანუ „სადაზღვევო ღირებულებაზე“, ასეთ შემთხვევაში მზღვევლი სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას ზიანზე პასუხს აგებს, „სადაზღვევო თანხის“ და „სადაზღვევო ღირებულების“ პროპორციულობის მიხედვით.

მაგალითი: დავუშვათ სადაზღვევო ღირებულებაა 300 000 ლარი, სადაზღვევო თანხა არის 200 000 ლარი, ქონების სრული განადგურების შემთხვევაში, სადაზღვევო ღირებულება შეადგენს 200 000 ლარს. ქონების ნწილობრივ დაზიანებისას, მაგალითად 60 000 ლარის ფარგლებში, სადაზღვევო ანაზღაურება შეადგენს $(200\ 000 : 300\ 000 = 40\ 000 : 60\ 000)$ 40 000 ლარს ანუ ამ შემთხვევაში 2/3 მიღებული ზიანისა.

თუ სადაზღვევო თანხა აღემატება სადაზღვევო ღირებულებას, მაშინ ხელშეკრულება ბათილად იცნობა იმ ნაწილში სადაც ადგილი აქვს სადაზღვევო თანხის და ღირებულების სხვაობას.

სადაზღვევო თანხამ არ შეიძლება გადააჭარბოს სადაზღვევო ღირებულებას, რადგანაც ეს პირობა ეწინააღმდეგება დაზღვევის არსს, ის დამზღვევს წარმოუქმნიდა ცდუნებას სადაზღვევო შემთხვევის დასადგომად.

მაგრამ, პრაქტიკულ საქმიანობაში ზოგჯერ შეიძლება ზემოთ მოყვანილ პირობებთან დაკავშირებით არსებობდეს გამონაკლისი, მაგალითად ტიპობრივი გენერალური პოლისის მიხედვით „იმპორტულ ტვირთებზე“ სადაზღვევო თანხა არ უნდა აღემატებოდეს

ზედდებულის ღირებულებას, ნეტო პლუს გადახდილი ან გადასახადი ფრაქტის ღირებულებას და ხარჯები, რომელიც გაღებული იყო ტვირთის გემბანზე განთავსებამდე.

სურვეერი (ინგ - surveyor) – ექსპერტი რომელიც ახდენს გემის, ტვირთის დათვალიერებას და იძლევა დასკვნას მათი მდგომარეობის და დაზიანების ოდენობა.

საექსპორტო ტვირთებზე და ტვირთებზე, რომლებიც გადაიზიდება უცხო ქვეყნის პორტებს შორის სადაზღვევო თანხა ცხადდება დამზღვევის მიერ. ამგვარად დასაშვები ხდება სადაზღვევო თანხის დასადგენად, საზღვაო ჩვევების გამოყენება, რომელიც ჩამოყალიბდა საზღვაო ვაჭრობასა და სადაზღვევო პრაქტიკაში. მაგალითად „ინტერკომსი -2000“ -ის -(CIF) პირობებით სადაზღვევო თანხა დგინდება, თანახმად ვაჭრობის ამა თუ იმ დარგის ჩვეულებებით და თუ ისინი არ არსებობენ, მაშინ უტოლდება ზედდებულს მიხედვით საქონლის ღირებულებისა. ???????????????????????????????????

როდესაც ხდება ერთი და იგივე ობიექტის (ინტერესის) დაზღვევა რამოდენიმე მზღვეველთან (ორმაგი დაზღვევა) სადაც სადაზღვევო თანხა ჯამში აჭარბებს ? თანხას, ყველა დამზღვევი ერთად აგებს პასუხს, მხოლოდ სადაზღვევო ღირებულების ფარგლებში, ხოლო ცალ-ცალკე ღვითეული მათგანი, სადაზღვევო ხელშეკრულებაში მითითებული სადაზღვევო ღირებულების პროპორციულად.

დავუშვათ, რომ ტვირთის ღირებულებაა 900 000 ლარი და დაზღვეულია მყიდველის სასარგებლოდ 800 000 ლარად. ტვირთის მყიდველი არის უცხო ქვეყნის მოქალაქე და არ იცის ტვირთის დაზღვევის ფაქტი. თავის ქვეყანაში იგინე ტვირტს ის აზღვევს თანხით, რომელიც ექვივალენტურია 400 000 ლარის. მთლიანობაში სადაზღვევო თანხამ შეადგინა 1 200 000 ლარი, როდესაც ტვირთის ღირებულება არის 900 000 ლარი.

სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის დროს, როდესაც ტვირთი მთლიანად დაიღუპა, მზღვევლები გადაიხდიან სადაზღვევო თანხას შემდეგი გაანგარიშების მიხედვით (800 000 : 1 200 000) გამრავლებული 900 000=600 000 ლარს და (400:1 200 000) გამრავლებული 900 000=300 000 ლარს. თუ შევაჯამებთ მიღებულ თანხებს 600 000 + 300 000 = 900 000 ლარს, ჩვენ მივიღებთ ტვირთის სრულ ღირებულებას.

თუ დავუშვებთ, რომ სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას ტვირთი ნაწილობრივ დაზიანდა და ზიანმა შეადგინა 540 000 ლარი, მაშინ ზემოთ მოყვანილი მაგალითის მიხედვით გაანგარიშება მოხდება (800 000 : 1 200 000) გამრავლებული 540 000 =360 000 ლარს. (400 : 1 200 000) და გამრავლებული 540 000 = 180 000 ლარს. ჯამში 360 000 + 180 000 =540 000 ლარს, რაც ზიანის ფასს შეადენს.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულება არის ორმხრივი ანუ ორივე ხელსეკრულებაში მონაწილე მხარეებზე აწესებს უფლებებს და მოვალეობებს.

დამზღვევის მოვალეობები-

სადაზღვევო ხელშეკრულების თანახმად დამზღვევი ვალდებულია:

დროულად გადაიხადოს სადაზღვევო პრემია. ? სადაზღვევო ხელშეკრულება, როგორც წესი ძალაში შედის სადაზღვევო პრემიის გადახდის მომენტიდან. უმოკლეს დროში როგორც კი მისთვის ცნობილი გახდება რაიმე სახის ცვლილება, რომელიც დაკავშირებულია დაზღვევის ობიექტთან აცნობოს მზღვევლს. (გადატვირთვა, გადაზიდვის სახეების შეცვლა, გადმოტვირთვის პუნქტის შეცვლა, დადგენილ საზღვაოსნო მარშრუტში ცვლილებების შეტანა და სხვა) პირობები, რომლებმაც შეიძლება გაზარდონ შესაძლო ზიანის დადგომის ალბათობა, დამზღვევს აძლევს უფლებას გადასინჯოს ხელშეკრულების პირობები.

სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას მიიღოს ყველა მასზე დამოკიდებული ზომები, რომლებიც შეამცირებენ მოსალოდნელი ზიანის ოდენობას. დაუყოვნებლივ აცნობოს მზღვევლს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის თაობაზე. ამ დროს მზღვევლს უფლება აქვს მონაწილეობა მიიღოს დაზღვეულო ქონების გადარჩენის და ზიანის შემცირების ღონისძიებებში. ის მონაწილეობს? დაზიანებული ტვირთის დათვალიერებაში. თუ მოხდა გემის დაზიანება , რომელსაც ესაჭიროება რემონტი?, მზღვევლთან შეთანხმებით უნდა

გადაწყდეს გემის სარემონტო სამუშაოებისათვის ობიექტის არჩევა. საქართველოს საზღვაო კოდექსის მუხლი 235-ით:

- ხელშეკრულების დადებისას დამზღვევი ვალდებული, მზღვევლს მიაწოდოს გარემოებათა რისკის ხარისხის დადგენისათვის საჭირო, მისთვის ცნობილი ყველა ინფორმაცია, ან ის ინფორმაცია, რომელიც მას უნდა სცოდნოდა, აგრეთვე სხვა ცნობები მზღვევლის მოთხოვნათა შესაბამისად.
- დამზღვევი თავისუფლდება ვალდებულებისაგან, რომ მზღვევლს მიაწოდოს საყოველთაოდ ცნობილი ინფორმაცია. და ის ინფორმაცია, რომელიც მისთვის ცნობილია, ან ცნობილი უნდა ყოფილიყო.
- დამზღვევის მიერ სათანადო ცნობების მიუწოდებლობის ან არასწორი ინფორმაციის მიწოდების შემთხვევაში მზღვევლს უფლება აქვს უარი თქვას ხელშეკრულებაზე.?
- დამზღვევი ვალდებულია გენერალური პოლისით გაფორმებული ყოველი ტვირთის გაგზავნის ცნობის მიღებისთანავე დაუყოვნებლივ მიაწოდოს მზღვევლს ყველა აუცილებელი ინფორმაცია, კერძოდ:
 - ა) ტვირთის გადამტანი გემის სახელწოდება;
 - ბ) ტვირთის გადამტანი მარშრუტი;
 - გ) სადაზღვევო თანხა.
- დამზღვევი არ თავისუფლდება ამ მუხლის პირველ ნაწილში აღნიშნული მოვალეობისაგან მაშინაც კი, როცა ის მიიღებს ცნობას, რომ ტვირთი დაუზიანებლად მივიდა დანიშნულების ადგილზე.
- დამზღვევის მიერ მზღვეველისათვის აუცილებელი ინფორმაციის მიუწოდებლობის ან დაგვიანებით მიწოდების შემთხვევაში, მზღვევლს უფლება აქვს უარი განაცხადოს შესაბამის ტვირთთან დაკავშირებული ზიანის ანაზღაურებაზე. ამასთან, მზღვევლი ინარჩუნებს უფლებას სადაზღვევო პრემიაზე, რომელსაც მიიღებდა, თუ დამზღვევი ვერ დაამტკიცებს, რომ ინფორმაციის მიუწოდებლობა ან დაგვიანებით მიწოდება არ იყო მისი განზრახ ქმედება.?
- თუ დამზღვევმა განზრახ დააყოვნა საჭირო ინფორმაციის მიწოდება მცდარი მონაცემები ტვირთისა და სადაზღვევო თანხის შესახებ, მზღვევლს უფლება აქვს უარი თქვას გენერალური პოლისის დაზღვევაზე, ამასთან, მზღვევლი ინარჩუნებს უფლებას სადაზღვევო პრემიაზე, რომელსაც მიიღებდა დამზღვევის მიერ სადაზღვევო ხელშეკრულების პირობების კეთილსინდისიერად და სრულად შესრულების შემთხვევაში.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის 258 მუხლით: დამზღვევის მოთხოვნით მზღვევლი ვალდებულია სადაზღვევო თანხის ფარგლებში წარმოადგინოს საერთო ავარიის შესატანი გადახდის უზრუნველყოფა.

მზღვევლი პასუხს აგებს აგრეთვე ერთმანეთის მომდევნო რამდენიმე სადაზღვევო შერმთხვევით გამოწვეული ზიანისათვის იმ შემთხვევაშიც კი, თუ მათი საერთო თანხა აღემატება სადაზღვევო თანხას.?

მაგალითად: გემი, რომლის ღირებულებაა 100 000 აშშ დოლარი დაზღვეული იყო სრული ღირებულებით. პირობით „პასუხისმგებლობა დაღუპვის ან დაზიანების შემთხვევაში“, მთელი რეისის მანძილზე გემს გადახდა ერთი მეორის მიყოლებით რამოდენიმე სადაზღვევო შემთხვევა: 1. მეჩჩუხე დაჯდომა, სამაშველო ოპერაციებმა და რემონტმა მოითხოვა 30 000 აშშ დოლარის ხარჯები. 2. შეჯახება მეორე გემთან, დაზიანების რემონტის ხარჯებმა შეადგინა 25 000 აშშ დოლარი. 3. ხანძარი გემზე, ზარალი შეფასდა 15 000 აშშ დოლარად. 4. რეისი დროს გემი მოხდა ძლიერ შტორმში, შტორმით დაზიანებამ შეადგინა 25 000 აშშ დოლარი და ბოლოს დანიშნულების პორტში შესვლისას გემი დაეჯახა ნავმისადგომს, საჯარიმო ხარჯებმა შეადგინა 17 000 აშშ დოლარი.

ამგვარად მზღვევლს მოუწია ზიანთან დაკავშირებული თანხების გადახდა 107 000 აშშ დოლარის რამაც გადააწარმა სადაზღვევო თანხას.

აღნიშნული მაგალითიდან სჩანს, თითქოს დაზღვეულ ქონებაზე ყველა უფლება უნდა გადმოსულიყო მზღვევლზე, მაგრამ ამის თაობაზე საუბარიც ზედმეტია, რადგან მსგავს ფაქტებზე რეგლამენტირებს ზემოთ მოყვანილი საზღვაო კოდექსის მუხლის მოთხოვნები და სხვაგვარი მიდგომა თვითონ დაზღვევის არსს არ შესაბამებ, რადგან დაზღვევა მოწოდებულია დაიცვას ადამიანების ქონება და იძულებით მზღვევლის ქონებაზე უფლების მირება დაუშვებელია.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის მუხლი 257-ით:

1. დამზღვევი ვალდებულია სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისთანავე მიიღოს ყველა მასზე დამოკიდებული ზომა ზიანის გამომწვევი მიზეზების თავიდან ასაცილებლად და შესამცირებლად, დაუყოვნებლივ შეატყობინოს მზღვევლს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომა და თუ მზღვეველისაგან აქვს მითითება, შეასრულოს იგი.
2. თუ დამზღვევმა უხეში გაუფრთხილებლობით, ან განზრახ ქმედებით არ მიიღო ღონისძიება ზიანის თავიდან ასაცილებლად და შესამცირებლად, მზღვევლი თავისუფლდება მირებული ზიანის ანაზრაურების პასუხისმგებლობისაგან.

საზღვაო დაზღვევის პრაქტიკაში არის შემთხვევები, როდესაც ქონება დაზღვეულია დალუპვისაგან, დამზღვევმა და სარგებლის მიღებმა შეიძლება უარი თქვან დაზღვეული ქონების უფლებებზე (აბანდონი) და მიიღონ მთელი სადაზღვევო თანხა, აღნიშნული რეგულირდება საქართველოს საზღვაო კოდექსის მუხლი 265-ით.

1. დამზღვევს შეუძლია უარი უთხრას მზღვევლს დაზღვეულ ქონებაზე, მის უფლებებზე (აბანდონი) და მოთხოვოს მას სრული თანხა, თუ:
 - ა) გემი უგზო-უკვლოდ დაიკარგა;
 - ბ) ეკონომიურად მიზანშეუწონელია დაზღვეული გემის აღდგენა ან რემონტი (სრული კონსტრუქციული დალუპვა);
 - გ) ეკონომიურად მიზანშეუწონელია დაზღვეული ტვირთის დაზიანების მიზეზის აღმოფხვრა ან მისი დანიშნულების ადგილზე მიტანა;
 - დ) გემი ან ტვირთი შეპყრობილია, ორივე კი დაზღვეულია აღნიშნული საფრთხისაგან, ხოლო ძალადობა გრძელდება ორი თვის განმავლობაში.
2. სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი გემის აბანდონი შეიძლება განხორციელდეს მხოლოდ კოდექსის 44-ე მუხლის შესაბამისად.
3. მხარეთა შეთანხმება, რომელიც ეწინააღმდეგება ამ მუხლს, ბათილია.

მას შემდეგ, რაც დამზღვევი აბანდონის წესით გადასცემს თავის უფლებებს, ის ვალდებულია გადასცეს ასევე მზღვევლს ყველა საბუთი და მტკიცებულებები და აცნობოს ყველა ინფორმაცია, რომელიც საშუალებას მისცემს მზღვევლს განახორციელოს თავისი უფლებები.

გემის უგზო-უკვლოდ დაკარგვის შემთხვევაში მზღვევლი პასუხს აგებს სრული სადაზღვევო თანხით. ამიტომ მნიშვნელოვანია რა შემთხვევაში და როდის ითვლება გემი უგზო-უკვლოდ დაკარგულად? საქართველოს საზღვაო კოდექსის 264 მუხლით:

- გემი უგზო-უკვლოდ დაკარგულად ითვლება, თუ მის შესახებ არავითარი ცნობა არ არსებობს სამი თვის განმავლობაში, ხოლო თუ ცნობის მიღებას ხელი შეუშალა მიმდინარე სამხედრო მოქმედებებმა, მაშინ ეს ვადა ექვს თვემდე იზრდება.
- თუ გემი გარკვეული ვადითაა დაზღვეული, საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულების მიხედვით, მზღვევლი პასუხს აგებს გემის უგზო-უკვლოდ დაკარგვისათვის, თუ გემის შესახებ უკანასკნელი ცნობა მირებულია ხელშეკრულების ვადის გასვლამდე.

ამგვარად, ისმის კითხვა, აბანდონის შესახებ დამზღვევმა რა ვადებში უნდა გააკეთოს განცხადება? საქართველოს საზღვაო კოდექსით დამზღვევმა აბანდონის შესახებ უნდა განაცხადოს ზემოთ მოყვანილი კოდექსის 264 და 265 მუხლებში მითითებულ ვადის დამთავრების მომენტიდან (გარემოებათა დასაწყისი) ექვსი თვის განმავლობაში. ექვსი თვის გასვლის შემდეგ დამზღვევი კარგავს აბანდონის უფლებას, მაგრამ შეუძლია მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება საერთო საფუძველზე. საქართველოს საზღვაო კოდექსის 266 მუხლით: 3.დამზღვევის მიერ აბანდონის შესახებ განცხადება არ შეიძლება იყოს პირობითი და დაუშვებელია შემდეგ მასზე უარის თქმა. 4.მხარეთა შეთანხმება, რომელიც ეწინააღმდეგება ამ მუხლს ბათილია.

საზღვაო სავაჭრო ფლოტის ექსპლოატაციისას არის შემთხვევები, როდესაც საზღვაო ინცინდენტის შესახებ არაზუსტი ინფორმაციის ან ვითარების არასრული ფლობის შედეგად ირკვევა, რომ გემი, რომელიც მიაჩნდათ დაღუპულად და გაიცა სადაზღვევო შემთხვევასთან დაკავშირებით ანაზღაურება ფაქტიურად არ დაღუპულა. ამგვარად ფაქტებთან დაკვირვებით საზღვაო კოდექსის მუხლი 267 რეგლამენტირებას:

თუ მზღვეველისაგან ანაზღაურების მიღების შემდეგ გაირკვა, რომ გემი არ დაღუპულა ან შეპყრობილი გემი და ტვირთი გათავისუფლდა, მზღვეველს შეუძლია დაზღვევისაგან, მისთვის ქონების დატოვებით, დაიბრუნოს სადაზღვევო ანაზღაურება ზიანის გამოკლებით, თუკი დაზღვევამ ასეთი რამ განიცადა.

თუ დამზღვევს ზიანი აუნაზღაურა მესამე პირმა, მზღვეველი იხდის მხოლოდ სხვაობას დამზღვევის ხელშეკრულების მიხედვით გადასახდელ თანხასა და მესამე პირისაგან მიღებულ თანხას შორის.

დამზღვევის მოთხოვნით მზღვეველი ვალდებულია სადაზღვევო თანხის ფარგლებში წარმოადგინოს საერთო ავარიის შესატანი გადახდის უზრუნველყოფა.

საზღვაო დაზღვევის პრაქტიკაში, გარდა იმისა, რომ დამზღვევს შეუძლია დაზღვეულ ქონებაზე უფლებები გადასცეს მზღვეველს ასევე მას შეუძლია, სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურების უფლების მოთხოვნა მესამე პირისაგან.

ასეთი უფლებების გადაცემა მზღვეველზე ხორციელდება შესაბამისი აქტის შედგენით სუბროგაციის შესახებ (Subrogation form).

დამზღვევის მიერ მზღვეველზე ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის გადაცემის უფლებას ეწოდება სუბროგაცია.

მზღვევის უფლებები და მოვალეობები

სადაზღვევო ხელშეკრულების თანახმად, მზღვევი სათანადო საზღაურის (სადაზღვევო პრემია) მიღებით კისრულობს ვალდებულებას, ხელშეკრულებაში აღნიშნული საშიშროების დროს (საზღვევო შემთხვევა **???**) აუნაზღაუროს ზიანი დამზღვევს **///** ან სხვა პირს ვის სასარგებლოდაც არის გაფორმებული ხელშეკრულება.

მზღვევის პასუხისმგებლობა ვრცელდება მხოლოდ იმ ზიანის ანაზღაურებაზე რომელიც მოხდა ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ნაოსნობის რაიონში ან რეისის შესრულების დროს. თუ გემი გავიდა ხელშეკრულებით გათვალისწინებული რაიონიდან სხვა რაიონში ან შეიცვალა კურსი, მაშინ დაზღვევა წყდება. მაგრამ არის გამონაკლისი აღნიშნულიდან, როდესაც მზღვეველს შეუძლია ძალაში დატოვოს ხელშეკრულება იმ შემთხვევაში თუ დამზღვევი დროულად აცნობებს მას, ცვლილება შეაქვს გემის ცურვის რაიონში და მსვლელობის კურსში და თანახმაა გადაიხადოს დამატებითი თანხები, რომლებიც წარმოიშვა მოსალოდნელი ცვლილებებით. ასევე არის ერთი მნიშვნელოვანი გარემოება, როდესაც ცურვის რაიონის და კურსის შეცვლა არ ახდენს რაიმე სამართლებრივ გავლენას საზღვაო ხელშეკრულებაზე, კერძოდ: 1) თუ ეს გამოწვეულია ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენასთან ზღვაზე; 2) ან გამოწვეულია რეისის უსაფრთხოების პირობებით.

მზღვეველი არ აგებს პასუხს ზიანზე, რომელიც შედგა დაზღვეული ტვირთის ბირთვული აფეთქების შემთხვევაში. კერძოდ; საქართველოს საზღვაო კოდექსი მუხლი 254:

მზღვეველი პასუხს აგებს ბირთვული აფეთქებისას რადიაციით ან რადიაქტიური დაზიანებით გამოწვეული ზიანისათვის, თუ შეთანხმებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

ასევე კოდექსის მუხლი 255 რეგლამენტირებს:

მზღვეველი პასუხს აგებს სამხედრო მოქმედებით ან სამხედრო ღონიძიებებით გემის შეპყრობით, მეკობრეთა თავდასხმით, სახალხო მღელვარებით, გაფიცვით, აგრეთვე სამხედრო ან სამოქალაქო ბრძანებით ტვირთის ან გემის კონფისკაციით, რეკვიზიციით, დაპატიმრებით, ან გემისა და ტვირთის განადგურებით გამოწვეული ზიანისათვის.

ასევე მზღვეველი პასუხს არ აგებს:

მზღვეველი პასუხს არ აგებს ასევე გემისა და მისი აღჭურვილობის სიძველით, ბუნებრივი ცვეთით, ისევე, როგორც ფეთქებადი და თვითაალებადი ნივთიერებებით გამოწვეული ზიანისათვის, თუ ასეთი ტვირთი დატვირთეს დამზღვევის შეუთანხმებლად.

საზღვაო კოდექსის მუხლი 250-ით რეგლამენტირებულია: „მზღვეველი პასუხს არ აგებს ზიანისათვის, რომელიც გამოწვეულია, დამზღვევის, ტვირთის გაგზავნის, მიღების ან მათი წარმომადგენლების უხეში დაუდევრობით ან განზრახ ქმედებით. რაც შეეხება ტვირთის ან მოსალოდნელი მოგების დაზღვევას, ზემოთ მოყვანილი კოდექსის მუხლი 250-ში აღნიშნული შემთხვევების გარდა, მზღვეველი პასუხს არ აგებს თვით ტვირთის ბუნებრივი თვისებებიდან გამომდინარე (შიდა გაფუჭება, დაკლება, დაჟანგვა, დაობება, გატეხვა ან გაყინვა, თვითაალება და ა. შ.) და არასათანადო შეფუთვით გამოწვეული ზიანისათვის.

მზღვეველი გემის დაზღვევისას ზემოთ მოყვანილი კოდექსის 250-ე მუხლში აღნიშნული შემთხვევების გარდა, პასუხს არ აგებს არასანაოსნო მდგომარეობაში მყოფ გემის რეისში გაგზავნის შედეგად გამოწვეული ზიანისათვის თუ ეს მდგომარეობა ფარული ნაკლის შედეგი არ იყო.

გემთმფლობელის ყველაზე მნიშვნელოვანი ვალდებულებაა გემის დაკომპლექტება ეკიპაჟით და გემის აღჭურვა უსაფრთხო ნაოსნობისათვის, წინააღმდეგ შემთხვევაში რაიმე საზღვაო ინციდენტის სასამართლო წესით განხილვისას, შეიძლება სასამართლომ სცნოს, რომ გემი სათანადოდ არ იყო უზრუნველყოფილი სანაოსნოდ. ამის კლასიკურ მაგალითად შეიძლება ჩაითვალოს: პლიმუტში მიმავალი გემის „Takred-ის“ შემთხვევა, როდესაც რეისი განხორციელებისას, რომელიც არახელსაყრელ პირობებში მიმდინარეობდა, ერთ-ერთ სატვირთო ტრიუმში ტვირთი იყო დასველებული. სასამართლომ პასუხისმგებლობა ამ ტვირთის გაფუჭებაზე დააკისრა გადამზიდს იმ საფუძველზე, რომ გემი რეისში გავიდა კაპიტნის პირველი თანაშემწის და მეორე მექანიკოსის გარეშე. ამ შემთხვევაში გემთმფლობელს წაერთვა დაუძლეველ ძალის ფაქტორის არგუმენტირების საშუალება, რადნაც მან არ გამოხატა ზაჭირო ზრუნვა გემის სანაოსნო მდგომარეობაში მოსაყვანად. საზღვაო კოდექსის მუხლი 260-ით.

1. სადაზღვევო შემთხვევის წარმოქმნისას მზღვეველს უფლება აქვს სრული სადაზღვევო თანხის გადახდის გზით გათავისუფლდეს საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულებით დაკისრებული მოვალეობისაგან. იგი ვალდებულია ამ უფლების გამოყენების აცნობოს დამზღვევს სადაზღვევო შემთხვევის შესახებ უკანასკნელი ცნობის მიღებიდან შვიდი დღის განმავლობაში, აგრეთვე ვალდებულია აანაზღაუროს აღნიშნული ცნობის მიღებამდე დამზღვევის მიერ ზიანის შემცირებისა და თავიდან აცილების მიზნით გაწეული ხარჯები.
2. ამ მუხლით გათვალისწინებულ შემთხვევაში სადაზღვევო თანხის გადახდით მზღვეველი არ იღებს უფლებას დაზღვეულ ქონებაზე.

აღნიშნულ მუხლში მითითებულია დამზღვევის მიერ ზიანის შეასმცირებელი ხარჯები, რომ გავრკვეთ რა ხარჯებზე არის ლაპარაკი განვიხილოთ საზღვაო პრაქტიკიდან

შემდეგი მაგალითი: ინგლისის დოშით მცურავი გემი „Ekson“ მარმარილოს ზღვის სანაპიროზე დაჯდა მეჩეჩზე, გემი და მასზე მყოფი ტვირთი იყო დაზღვეული. ავარიის შედეგად გემის კორპუსმა მიიღო დაზიანება. კაპიტანმა განიხილა ვითარება და მივიდა დასკვნამდე, რომ თუ ამინდმა დაიწყო გაუარესება შეიძლება დიზელის საწვავის ცისტერნები დაზიანდნენ, ხოლო ტრუმში იმყოფება კასრები შხამქიმიკატის შემცველობით (რომ არ მოხდეს გარემოს დაბინძურება - და როგორც ცნობილია ზღვის დაბინძურებასთან დაკავშირებული ჯარიმები საკმაოდ მაღალ ფულად ანაზღაურებასთან არის დაკავშირებული, სადაც ათობით და ათასობით მილიონ დოლარზე მიდის ანგარიში), ამიტომ მან გამოიძახა ლიხტერი, რომელმაც მიიღო ცისტერნებიდან დიზელის საწვავი თავის ბორტზე და შხამ ქიმიკატის კასრები. სწორედ აღნიშნული ოპერაციის ხარჯები შეიძლება ჩაითვალოს ზარალის შესამცირებელ ხარჯებად.

აქვე ისმის ლოგიკური კითხვა, როგორი წესით ხდება ზემოთ აღნიშნული ხარჯების ანაზღაურება? აღნიშნულთან დაკავშირებით საზღვაო კოდექსის 261-მუხლით რეგლამენტირებულია:

1. მზღვევლი ვალდებულია დამზღვევს აუნაზღაუროს ზიანის შესამცირებლად ან თავიდან ასაცილებლად გაწეული ხარჯები, რომლებიც გაწეულია მზღვევლის მითითებათა შესასრულებლად, იმ ზიანის სიდიდის გასარკვევად და დასადგენად, რომელიც უნდა აანაზღაუროს მზღვევლმა, ასევე საერთო ავარიის დისპაშის შესადგენად.
2. ამ მუხლში მითითებული ხარჯების ანაზღაურება ხდება სადაზღვევო თანხის დაზღვევის ღირებულებასთან შეფარდების პროპორციულად.

აქვე ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, ის გარემოება როდესაც მზღვევლი ზიანისათვის პასუხს აგებს მხოლოდ სადაზღვევო თანხის ფარგლებში, ამასთან კოდექსის 261-ე მუხლში მითითებულ ხარჯებსა და საერთო ავარიის გადასახადს აანაზღაურებს მზღვევლი. მიუხედავად იმისა ზემოთ აღნიშნული თანხა და ზიანი ერთად გადააჭარბებს თუ არა სადაზღვევო თანხას.

მზღვევლი ვალდებულია დამზღვევის მოთხოვნით გენერალურ პოლისს დაქვემდებარებული ტვირთის ცალკეული გაგზავნისას გასცეს პოლისი ან სადაზღვევო სერტიფიკატი.

პოლისის ან სადაზღვევო სერტიფიკატის შინაარსის გენერალური პოლისის შინაარსთან შეუთანხმებლობის შემთხვევაში უპირატესობა ენიჭებათ პოლისსა და სადაზღვევო სერტიფიკატს.

მზღვევლი ვალდებულია დამზღვევის მოთხოვნის შესაბამისად გადასცეს თავისი ხელმოწერილი დოკუმენტი, რომელშიც ასახული იქნება საზღვაო დაზღვევის პირობები (პოლისი, სადაზღვევო სერტიფიკატი და ა. შ.)

საზღვა დაზღვევაში ზოგჯერ ადგილი აქვს პირობას, როდესაც მზღვევლი თავისუფლდება სადაზღვევო თანხის გადახდისაგან. არსებობს აგრეთვე ზარალის სხვა სახეობები, რომლებიც მზღვევლის მიერ ანაზღაურებას არ ექვემდებარება. მაგალითად, პასუხისმგებლობა გემების ავარიით გამოწვეული ნარჩენების გატანაზე, რომლის დროსაც გემთმფლობელის ბრალეულობას ან არაბრალეულობას არავითარი მნიშვნელობა არ ენიჭება (გემთმფლობელი, რომელთა გემები ჩაიძირა პორტის აკვატორიაში ან მის ფორვატერზე ვალდებული არიან ნარჩენების ამოღება აწარმოონ საკუთარი სახსრებით).

თავი 2.9 სადაზღვევო ხელშეკრულების დადება, შეწყვეტა, ნამდვილობა

სადაზღვევო ხელშეკრულება დადებული მეორე პირთან მას შემდეგ რაც მხარეებმა ჩამოაყალიბეს მათთვის მისაღები პირობები და ხელი მოაწერეს

ხელშეკრულებას, არასაკმარისია იმისათვის, რომ ეს ხელშეკრულება ჩაითვალოს დადებულ ხელშეკრულებად, ის უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ იურიდიულ მოთხოვნებს:

პირველი – ხელშეკრულება ჩაითვლება დადებულად თუ მხარეების მიერ შეთანხმებულია ხელშეკრულების დადების ყველა პირობა. ეს პირობები სამი ტიპისაა:

- პირობა ხელშეკრულების არსზე
- პირობები რომლების მითითებულია კანონში, როგორც აუცილებელი ასეთი ტიპის ხელშეკრულებისათვის.
- ყველა ის პირობა, რომლითაც ერთ-ერთი მხარის მოთხოვნით იქნება მიღწეული შეთანხმება.

დაზღვევაში როგორც წესი ხელშეკრულებები არის ტიპიური, ანუ ტექსტი არის წინასწარ შედგენილი მაგრამ ტექსტში არის ცარიელი არეები დატოვებული იმ დამატებითი პირობების ჩასაწერად რომელ პირობებზე შეიძლება შეთანხმდნენ მხარეები.

მეორე - პირობები რომლებზეც თანხმდება მხარეები გულისხმობს რომ ხელშეკრულება შესრულებული უნდა იყოს კანონით დაშვებულ ფორმებში. არსებობს ხელშეკრულების დადების შემდეგ ფორმები:

- ზეპირი
- წერილობითი
- ნოტარიული

წერილობითი ფორმის გააჩნია თავისი სახეები, მაგალითად, ხელშეკრულება შეიძლება შევადგინოთ ფაქსით თუ მეორე მხარემ ხელი მოაწერა ფაქსით მიღებულ ხელშეკრულებას და ასლს და ასლი გადმოაგზავნა, ხელშეკრულების პირობები ითვლება იურიდიულად შეთანხმებულად აღნიშნული ფორმის მიხედვით.

a) რეალური და კონსენსუალური ხელშეკრულება

ყველა პირობებზე შეთანხმების მიღწევა არის აუცილებელი უპირველესად იმისათვის რომ ხელშეკრულება იურიდიულად ჩაითვალოს დადებულად. ბევრი ხელშეკრულებებისთვის ეს პირობები არის საკმარისი ასეთი სახის ხელშეკრულებები იწოდება კონსენსუალურად. ე.ი. ხელშეკრულება ურთიერთ შეთანხმებით მიღწეული (ლათინური სიტყვიდან consensus). ასევე არსებობს მეორე ტიპის ხელშეკრულებები, რომელთა დადებისას არ არის საკმარისი მხოლოდ მხარეების შეთანხმება. ასეთი სახის ხელშეკრულებების დადებისას საჭიროა რომ ერთმა მხარემ მეორეს გადასცეს რამე სახის ქონება. ასეთი სახის ხელშეკრულებები იწოდება რეალურ ხელშეკრულებად. მაგალითად სესხის აღების ხელშეკრულება, ასეთი ტიპის ხელშეკრულება დადებულად ჩაითვლება მხოლოდ იმ მომენტიდან, როდესაც მსესხებელი მიიღებს სესხს. მიუხედავად იმისა, რომ ხელშეკრულ მხარეებს უკვე ჰქონდათ ხელი მოწერილი ხელშეკრულებაზე.

b) დაზღვევის ხელშეკრულების დადება

დაზღვევის ხელშეკრულება რომ ჩაითვალოს დადებულად მზღვეველსა და დამზღვევს შორის უნდა შედგეს ყველა მნიშვნელოვან პირობაზე შეთანხმება, რომელიც ხელშეკრულებაში წერილობით ფორმით უნდა დაფიქსირდეს, რადგანაც დაზღვევის ხელშეკრულება შეიძლება შესრულდეს მხოლოდ წერილობითი ფორმით.

წერილობითი ფორმით ხელშეკრულების შესრულება შეიძლება ორი სხვადასხვა ვარიანტის სახით.

პირველი - ჩვეულებრივი მხარეების მიერ მოწერილი საბუთი დასახელებით “ხელშეკრულება” სადაც მითითებულია ყველა შეთანხმებული პირობა.

მეორე - დამზღვევი მზღვეველს მიმართავს წერილობით ან ზეპირი განცხადებით, ამ განცხადების საფუძველზე მზღვეველი დამზღვევეს აძლევს პოლისს, მოწმობას, სერთიფიკატს, ხელმოწერილს დამზღვევის მიერ. ამავედროულად დამზღვევი აცნობებს მზღვეველს პირობებს რომელთა მიხედვით დაიდება ხელშეკრულება. თვითონ ფაქტი რომელიც მიუთითებს იმაზე, რომ მზღვეველმა მიიღო დამზღვევის მიერ შემოთავაზებული პირობები- იურიდიულად განიხილება რომ დამზღვევი თანახმაა მზღვეველის მიერ შემოთავაზებული პირობებით დადოს სადაზღვევო ხელშეკრულება.

გ) სადაზღვევო პოლისი, სადაზღვევო სერთიფიკატი არ არის სადაზღვევო ხელშეკრულება. ეს არის მხოლოდ დოკუმენტი, რომელიც ამტკიცებს სადაზღვევო ხელშეკრულების არსებობას და არ არის სავალდებულო რომ მასში მოცემული იყოს ხელშეკრულების ყველა პირობა ხშირად სადაზღვევო პრაქტიკაში სადაზღვევო ხელშეკრულებაზე ხელის მოწერა ხდება მხოლოდ ერთ დოკუმენტზე, ხოლო პოლისი და სერთიფიკატები შეიძლება გაიცეს დაზღვევის მოსარგებლებზე.

დ) სადაზღვევო ხელშეკრულების მოქმედების დრო სადაზღვევო ხელშეკრულების მოქმედების დაწყების დრო... სადაზღვევო პოლისის როლი.

ხელშეკრულება ძალაში შედის და სავალდებულო ხდება მხარეებისათვის მისი დადების მომენტიდან, მაგრამ დაზღვევის ხელშეკრულებას აქვს თავისი სპეციფიკა რითაც ის განსხვავდება სხვა ხელშეკრულებისაგან “სადაზღვევო ხელშეკრულება, თუ მასში სხვა რამ არ იგულისხმება შედის ძალაში, სადაზღვევო პრემიის ან პირველი საწევროს შეტანის მომენტიდან: როგორც აღნიშნული განმარტებიდან ჩანს სადაზღვევო ხელშეკრულების ძალაში შესვლის დრო და მისი დადების მომენტი სხვადასხვა მცნებებია ანუ სადაზღვევო ხელშეკრულება რომ ძალაში შევიდეს არ არის საკმარისი მასზე ხელის მოწერა საჭიროა აგრეთვე სადაზღვევო პრემიის გადახდა სასამართლო პრაქტიკაში ხშირია ერთი და იგივე ტიპის საქმეების განხილვა, მაგალითად როდესაც მხარეები ხელს აწერენ დაზღვევის ხელშეკრულებას და არ უთითებენ დროს როდემდე შედის ის ძალაში. ასეთ შემთხვევაში როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული ხელშეკრულება შედის ძალაში პრემიის გადახდის მომენტიდან. როდესაც ხელშეკრულებაში მხარეებმა მიუთითეს რომ პრემია ამა თუ იმ თანხის ოდენობით შეტანილი უნდა იყოს სრულად. თუ შეიქმნა ისეთი ვითარება რომ მზღვეველს არ გააჩნია გადასახდელი სრული თანხა და ის იხდის პრემიის ნახევარს და გარკვეული დროს შემდეგ მეორე ნახევარს. მაგრამ ნახევარი პრემია ეს პრემიას არ ნიშნავს და არც მისი პირველი ნაწილია რადგანაც მხარეების შეთანხმებით უნდა გადახდილი უნდა ყოფილიყო და არა ნაწილ ნაწილ არამედ სრული თანხა, აქედან ცხადია, რომ სადაზღვევო ხელშეკრულება არ შევიდა ძალაში პირველი ნაწილი პრემიის გადახდის შემთხვევაში. და არც მეორე ნაწილის გადახდის შემთხვევაში სადაზღვევო პრემიები განთავისუფლებული არის დღგ-საგან. მაგრამ საგადასახადო სამსახური მოყვანილ მაგალითში არ თვლის მოყვანილ თანხას პრემიად და ითხოვს დღგ-ს გადახდას. რადგანაც სადაზღვევო ხელშეკრულება თუ ძალაში არ შევიდა გადახდილი თანხა პრემიად არ ჩაითვლება. ასეთ შემთხვევაში სასამართლო იჭერს საგადასახადო სამსახურის პოზიციას, რადგანაც თვლის, რომ ხელშეკრულება არ შევიდა ძალაში არც პირველ ნაწილი პრემიის გადახდისას და არც მეორე ნაწილის გადახდისას. მაგრამ აღნიშნული ვითარებიდან გამოსავალი მარტივია: თუ დამზღვევეს არ გააჩნია გადასახადი სრული თანხა და მზღვეველი

თანახმაა სრული თანხის ნაცვლად მიიღოს ის ნაწილ-ნაწილად, ამისათვის საჭიროა ხელშეკრულებასთან დამატებით შედგეს შეთანხმების საბუთი, რომლითაც დადგენილი იქნება პრემიის შეტანის გადავადების საკითხი. ასეთ შემთხვევაში პრემიის პირველი ნაწილის შეტანისას ხელშეკრულება შედის ძალაში და ყოველგვარი პრობლემები საგადასახადო სამსახურებთან იხსნება.

მაგრამ ხელშეკრულების ძალაში შესვლა პრემიის გადახდის მომენტიდან არ არის კანონის იმპერატიული მოთხოვნა მხარეებს შეუძლიათ შეცვალონ ხელშეკრულების ძალაში შესვლის დრო და თვითონ დაადგინონ ის ხელშეკრულებაში ჩვენებით. მაგალითად ჩაწერონ რომ ხელშეკრულება შედის ძალაში ხელმოწერის მომენტიდან. მაგრამ დაზღვევაში მონაწილე მხარეებმა და განსაკუთრებით დამზღვევემა კარგად უნდა იცოდეს რომ თუ ხელშეკრულებაში არ არის მითითებული დაზღვევის ხელშეკრულება რა მომენტიდან შედის ძალაში, რა მომენტიდან ითვლება დადებულ ხელშეკრულებად, მაშინ დაზღვევის ხელშეკრულება ჩაითვლება მოქმედ ხელშეკრულებად იმ მომენტიდან როდესაც გადახდილი იქნება პრემია. წინააღმდეგ შემთხვევაში ასე რომ მხარეების მიერ ხელმოწერილი სადაზღვევო ხელშეკრულება იურიდიულად არ არის მოქმედი ხელშეკრულება ეს არის დეკლარაცია მხარეების განზრახვაზე.

2.10 სადაზღვევო ტვირთების გადაზიდვისას დაზღვევის მეთოდოლოგია

სადაზღვევო გადასახადების ნიხრები დიფერენცირებული არიან, გადაზიდვების სახეობების და დაზღვევის პასუხისმგებლობის ტიპების მიხედვით.

საწყალასნო ტრანსპორტით გადაზიდვების დროს დაზღვევის ნიხრები დამოკიდებულკუია ტვირთების ადგილმდებარეობაზე. კერძოდ: ტრიუმშიში, გემბანზე. სადაზღვევო კომპანიის შეუძლია გაზარდოს ან შეამციროს დაზღვევის ნიხრი, როდესაც ეს განპირობებულია გადაზიდვის პირობებით, კერძოდ მანძილით გადაზიდვის რაინი, სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობით და სხვა ფაქტორებით.

როდესაც ხელშეკრულება იდება დამატებით პასუხისმგებლობით მაშინ, შეიძლება გამოყენებული იქნას გადახდის ინდივიდუალური ნიხრები, დამატებით პასუხისმგებლობის სპეციფიკის და გადასაზიდი ტვირთის სახეობის მიხედვით.

მხარეების ურთიერთდამოკიდებულება სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას განისაზღვრება შემდეგ მოთხოვნებით: დამზღვევემა უნდა მიიღოს ყველა შესაძლებელი ზომები ტვირთის დაზიანების და მის გადარჩენასთან დაკავშირებით, და ასევე უზრუნველყოს სადაზღვევო ორგანიზაციის უფლება რეგრესზე დამნაშავე მხარისადმი. როგორც კი გახდა ცნობილი სადაზღვევო შემთხვევის შესახებ აცნობოს სადაზღვევო კომპანიას. ერთი დღის განმავლობაში სადაზღვევო კომპანიამ, როდესაც მიიღებს შესაბამის დოკუმენტებს, არა უგვიანეს 3 დღის დაიწყებს სადაზღვევო აქტის შეადგენას და ზარალის დაანგარიშებას.

გემების დაზღვევის ნიხრები დიფერენცირებულია შემდეგ გარემოებების გათვალისწინებით: გემების დასახელებით (სავაჭრო სამეურნეო, სამგზავრო, სპორტული, ყინულმჭრელი და სხვა) გემის კორპუსის მასალისაგან, გემის კლასის, გემის ხნოვანებიდან, ძრავის ტიპიდან, ცურვის რაიონიდან (ოკეანე, ზღვა მდინარე). გარდა ამისა საზღვაო გემების ნიხრი განისაზღვრება მათი სპეციალიზაციით (ტანკები, მშრალი ტვირთმზიდი, კონტეინერმზიდი და სხვა).

ტვირთის და გემის დაზღვევასთან მჭიდროდ არის დაკავშირებული ფრახტის დაზღვევა. ფრახტის პირობებიდან გამომდინარე დამზღვევად გამოდის გადამზიდი ან გემთმფლობელი ან ორივე. თუ გადაზიდვის პირობების მიხედვით ფრახტი ნებისმიერი შემთხვევის დადგომისას იქნება გადახდილი თუნდაც მაშინ როცა გემი და ტვირთიც დაილუპება, აქედან გამომდინარე დაზღვევით დაინტერესებული გამოდის უპირველესად გადამზიდი რადჰკანაც ტვირთის (ან მისი ნაწილის დაკარგვისას) ის ღებულობს გადაზიდვისათვის განკუთვნილ თანხას.

იმ შემთხვევაში თუ ხელშეკრულების პირობით ფრახტი უნდა იყოს გადახდილი ტვირთის დანიშნულების პორტში მიტანის შემდეგ, ფრახტის დაზღვევა შედის როგორც გადამზიდის (გემთმფლობელის) ასევე ტვირთმფლობელის ინტერესებში, რომელმაც უნდა აანაზღაუროს ფრახტის ღირებულება ტვირთის პორტში მიტანის, თუნდაც ტვირთი დარჩეს ნაწილობრივ დაზიანებული.

გადამზიდი დაინტერესებულია ფრახტის დაზღვევით იმ შემთხვევაში: როდესაც გემი მიდის დატვირთვაზე სხვა პორტში და გზაში მიიღებს დაზიანებას რომელიც შეუქმნის შეფერხებას, რის გამოც ვერ მოახერხებს ხელშეკრულებით დანიშნულ დროში გადაზიდვის განხორციელებას.

ზღვაოსნობა დაკავშირებულია გემთმფლობელის პასუხისმგებლობასთან, მიყენებული ზარალთან დაკავშირებით, რომელიც შეიძლება წარმოიშვას გემის საპორტო დანადგარებთან დაკავშირებით, ნავთობის დაღვრასთან დაკავშირებით, ასეთი სახის პასუხისმგებლობა ადრე ოუპ???? გემის დაზღვევასთან დამატების სახით. ამჟამად პასუხისმგებლობის დაზღვევა გამოიყო ცალკე დაზღვევად.

დღგ- დამატებითი ღირებულება

თავი 2.11 საერთო და კერძო ავარია

საერთო ავარიად იგულისხმება ზიანი რომელიც გამოწვეულია საერთო საფრთხეში მყოფი გემის, ფრახტის და გადასაზიდი ტვირთის გადარჩენის მიზნით, განზრახ და შეგნებულად საგანგებო ხარჯების გაღების ან შეწირვის შედეგად.

საერთო ავარიის ძირითადი პრინციპი “ნაწილის შეწირვა მთლიანის გადასარჩენად” ცნობილი იყო უძველეს დროში ასე მაგალითად მე-6 საუკუნეში რომის იმპერატორის იუსტინიანეს კოდექსში მითითებული იყო “გემის მდგომარეობის გადარჩენის მიზნით, ბორტის გარეთ გადაყრილი ტვირთების ხარჯები უნდა აანაზღაუროს ყველამ კონტრიბუციული წესით იმ ხარჯის დასაფარავად რაც გამოწვეული იყო საერთო ინტერესებით”

ჩვეულებრივად ავარიის ქვეშ იგულისხმება ნებისმიერი: გატეხვა, დაჯახება, დაზიანება, გემის მეჩეჩზე დაჯდომა.

საზღვაო სამართალში სიტყვა “ავარია” მიიღო სხვა მნიშვნელობა. ავარიის ქვეშ აქ არ იგულისხმება შემთხვევა, არამედ ამ შემთხვევის შედეგად წარმოშობილი ხარჯები რომლებიც განიცადა ზღვაოსნობაში მონაწილე მხარეებმა.

საერთოდ ავარიის ნორმების უნიფიცირება გამოიხატა 1846წ იორკის წესებში (ქალაქის სახელი სადაც ჩატარდა კონფერენცია) 1877 წელს ანტვერპენის კონფერენციაზე მოხდა ამ წესების გადამუშავება და მიიღო სახელწოდება იორკ-

ანტვერპენის წესები, ეს სახელწოდება შენარჩუნებულია დღემდე. ეს წესები ბევრჯერ იქნა შესწორებული ბოლო რედაქტირება მათ განიცადეს 2004 წლის ვანკუვერის კონფერენციაზე, სადაც მიიღეს იორკ-ანტვერპენის წესების ახალი რედაქცია. უნდა აღინიშნოს რომ იორკ-ანტვერპენის წესებში ყველა ახალი ცვლილება არ ცვლის ადრე ჩადებულ წესებს, აქედან გამომდინარე საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულებაში შეიძლება ნებისმიერი წლის წესები იყოს გამოყენებული იორკ-ანტვერპენის წესების თავისებურება გამოიხატება იმაში რომ ისინი არ წარმოადგენენ საერთაშორისო კონვენციას, რომელიც უნდა ექვემდებარებოდეს რატიფიკაციას. ფაქტობრივად ისინი წარმოადგენენ კომერციული საქმიანობის ჩვეულებების კრებულს და გამოიყენება მხარეების ნებასურვილით.

თავისი სტრუქტურით იორკ-ანტვერპენის წესები იყოფა ასობგერებით A- და G-მდე, ციფრობრივად I დან XXII-მდე. ასობგერებით წესებში მითითებულია საერთო ავარიის განსაზღვრა, ხოლო სხვა მონაცემები ატარებენ საერთო ხასიათს, ციფრობრივი მონაცემები განსაზღვრავენ ზოგიერთ ტიპური სახის საერთო ავარიას და მასთან დაკავშირებულ ზარალს.

ზარალი საერთო ავარიის შედეგად ნაწილდება საზღვაო საქმიანობაში მონაწილე მხარეებს შორის, პროპორციულად მათი ქონების ღირებულებისა.

თანახმად 1990 წელს შესული ცვლილებებისა იორკ-ანტვერპენის წესებში (თავი 6 “გადარჩენა”) სპეციალური კომპენსაციის გაცემას ითვალისწინებს მაშველებისათვის, გემთმფლობელის მიერ გარემოზე მიყენებული ზარალის შემცირებასთან დაკავშირებით რა შრომაც გაწია მაშველებმა, ეს თანხა საერთო ავარიით განაწილებას არ ექვემდებარება.

ტვირთების გადაზიდვების დროს წარმოშობილი ზარალი რომელიც არ ჩაითვლება საერთო ავარიად, იწოდება კერძო ავარიად. ზარალი გამოწვეული კერძო ავარიით არ გადანაწილდება: გემს ფრახტს და გადასაზიდ ტვირთს შორის. ეს ზარალი ეკუთვნის იმ პირს ვინც ის განიცადა ან იმ პირს ვისი ბრალეულობაც გამოიკვეთა ამ შემთხვევით.

საერთო ავარიის ნიშნები:

- a) საზღვაო დაზღვევა, დაზღვევის საერთო სისტემაში გამოირჩევა, ზღვაოსნობაში არსებული სპეციფიკური პირობებით. სადაზღვევო კომპანიის საზღვაო დაზღვევის კუთხით მომუშავე პირი უნდა იყოს კომპეტენტური საზღვაო საკითხებში. მაგრამ საზღვაო დაზღვევაში ზოგიერთი რისკი არა მარტო საზღვაო საქმის ცოდნას და გამოცდილებას მოითხოვს, რომელსაც ზოგჯერ დამდგარი სადაზღვევო შემთხვევის შეფასებისას აქვს დიდი მნიშვნელობა. ჩვენი აზრით ასეთ მნიშვნელოვან სპეციფიკური საკითხის ფართოდ გაშუქებას, დაზღვევის ჭრილში მივიჩნევთ როგორც საერთო და კერძო ავარიას.

როგორც საერთო ავარიის განმარტებიდან ირკვევა ზარალი რომ საერთო ავარიას მივაკუთვნოთ ხარჯები და ზარალი უნდა იყოს:

- განზრახ
- შეგნებულად
- საგანგებო ხასიათის

ისინი გაღებული უნდა იყოს, როდესაც საფრთხე ემუქრება გემს, ტვირთს, ფრაბტს.

1. განზრახ გაწეული ხარჯები და ზარალი საერთო ავარიის დროს ???გულისხმობს რაიმე შემთხვევის გამო გაწეულ ხარჯებს და ზარალს კი არა არამედ ადამიანის მიერ გააზრებულ განზრახ მოქმედებას. საერთო ავარიად არ ჩაითვლება მოქმედებას. საერთო ავარიად არ ჩაითვლება მოქმედება რომლის შესრულებისგან შეიძლება თავის შეკავება ან რომლებიც წარმოიქმნა ადამიანის ნების მიუხედავად. მაგალითად შეგნებულად განზრახ გემის მეჩქრზე დაჯენა მისი გადარჩენის მიზნით ჩაითვლება საერთო ავარიად, მაგრამ თუ გემი გემთწამყვანის შეცდომით მოხდა მეჩქრზე ეს შემთხვევა მიეკუთვნება კერძო ავარიას. მაგალითად თუ გემი ვიწრო სრუტეში გასვლისას მოხდა ფსკერით რაიმე ქვის მასივს და მიიღო ტრიუმის დაზიანება, საიდანაც დაიწყო წყალმა შეღწევა გემში. კაპიტანმა გემის და ტვირთის გადარჩენის მიზნით მიიღო გადაწყვეტილება გემი დაეჯინა შეგნებულად მეჩქრზე. აღნიშნული მაგალითიდან ჩანს, რომ ამ შემთხვევაში ადგილი აქვს როგორც კერძო, ისე საერთო ავარიას. კერძო ავარიად ჩაითვლება ვიწრო სრუტეში ქვის მასივზე დაჯახებით გამოწვეული ზარალი რომელსაც გაიღებს გემთმფლობელი და საერთო ავარიად ჩაითვლება ის ხარჯები რაც გამოიწვია გემის მეჩქრზე დაჯდომამ და მისი მეჩქრიდან მოხსნამ.

2. შეგნებულად გაღებული ხარჯები და ზარალი

ეს არის ერთ-ერთი პირობა საერთო ავარიის აღიარებისათვის და ასევე ეს უნდა იყოს გამართლებული შექმნილი სიტუაციიდან გამომდინარე, მაგალითად თუ გემთმფლობელის განკარგულებით გემმა რომელმაც დაკარგა ღუზა მისი შექმნის მიზნით, შეცვალა კურსი და 7 დღით დააგვიანა ტვირთის მიტანა, გემთმფლობელმა განიცადა დამატებითი ხარჯები. ასეთი ხარჯები არ შეიძლება ჩაითვალოს გამართლებულ ხარჯებად.

3. ზარალის და ხარჯების საგანგებო ხასიათი

საგანგებო ხარჯებად და ზარალად მიიჩნევა ისეთი ხარჯები, რომლებიც არ წარმოიქმნა ჩვეულებრივი საზღვაო პირობების დროს და ჩვეულებრივ ვითარებაში, ასეთ ხარჯებს და ზარალს უნდა ჰქონდეს ექსტრაორდინალური ხასიათი.

4. საერთო საშიშროებით გამოწვეული ზარალი რომელიც გაწეულია ტვირთის, ფრაბტის გემის გადასარჩენად.

როგორც წესი ზღვაზე წარმოშობილი საშიშროების უმეტესობას არ შეუძლია ზიანი მიაყენოს მარტო გემს ყველა ისინი მთლიანობაში ტვირთის უსაფრთხოებას ემუქრება.

განსაკუთრებულ გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევა როდესაც გემით გადასაყვან ცხოველებში გაჩნდა საშიში დაავადება რის გამოც ნაწილი ცხოველების დაიხოცა, გემის ხელმძღვანელობამ, გასცა განკარგულება დაავადებული, დაუძღურებული ცხოველები გადაეყარათ გემიდან რათა გადაერჩინათ გემზე სხვა დარჩენილი ცხოველები. ასეთ შემთხვევაში წარმოქმნილი ზარალი არ შეიძლება მივაკუთვნოთ საერთო ავარიას რადგანაც საფრთხე ემუქრებოდა მხოლოდ ტვირთს.

5. საშიშროების ხასიათი. იმისათვის, რომ წარმოშობილი ხარჯები და ზარალი მიეკუთვნოს საერთო ავარიას საჭიროა, რომ მოსალოდნელი საშიშროება იყოს რეალური და საკმაოდ სერიოზული.

მაგალითად, გემი ძირით შუიხო წყალქვეშა ობიექტს, კაპიტანმა არ იცის დაზიანების ხასიათი, ამიტომ გადაწყვიტა შევიდეს პირველსავე ახლომდებარე პორტში.

ასეთი მოქმედება შეიძლება ჩაითვალოს, გააზრებულ მოქმედებად, საშიშროება რომელიც შეიძლება დადგომოდა გემს და ტვირთს რეალური და საკმაოდ სერიოზული, მაგრამ არ შეიძლება ეწოდოს გარდაუვალი.

საერთო ავარიის ძირითადი სახეები:

1. ტვირთის გადაგდება. ასეთი სახის დანაკარგები ჩაითვლება საერთო ავარიად თუ ტვირთის გადატანა წარმოებდა მიღებულ საერთაშორისო ვაჭრობის ჩვეულებებით.

2. ზიანი რომელიც დადგა გემს შემთხვევით მეჩქრზე დაჯდომით, მიუხედავად იმისა მოხდა ეს კაპიტნის შეცდომით თუ დაუძლეველი ძალით იყო გამოწვეული, ჩაითვლება ყოველთვის კერძო ავარიად. არ მიეკუთვნება საერთო ავარიას ზიანი, რომელიც დაადგა გემს და ტვირთს მიუხედავად იმისა, რომ კაპიტანმა გემი განზრახ დააჯინა მეჩქრზე, მაშინ როცა დაჯდომა მეჩქრზე გარდაუვალი იყო და თვითნებურად მოხდებოდა.

3. ზარალი მიყენებული გემზე ხანძრის ჩაქრობით.

საერთო ავარიას განეკუთვნება არა ყველა ზიანი ხანძრისგან მიყენებული, არამედ მიყენებული მიზანმიმართული და გონივრული მოქმედებების შედეგად, რომელიც დაკავშირებულია ხანძრის ჩაქრობის ან მისი შედეგების ლიკვიდაციასთან, ასეთ მოქმედებებს მიეკუთვნება ხანძრის ჩაქრობა, ტვირთის ან გემის ნაწილის ნგრევა ხანძრის ჩაქრობის მიზნით, სახანძრო დანადგარების დაზიანება, ცეცხლმოკიდებული ტრიუმების დატბორვა.

გემის განზრახ ცეცხლმოკიდებული გემის მეჩქრზე დაჯდომა.

ამავე დროს გემის ბორტზე ხანძრის ჩაქრობისას კვამლით, ჭვარტლით და სიმხურვალით მიყენებული ნებისმიერი ზიანი ყოველთვის განეკუთვნება კერძო ავარიას.

4. ზარალი მიყენებული გემის ან ტვირთის მიმართ გემის მეჩქრიდან ტვირთს მეჩქრიდან მოხსნის დროს. ????

ყველა დანაკარგები, რომლებიც დაადგა გემს ტვირთის მეჩქრიდან მოხსნის დროს, მიუხედავად იმისა განეკუთვნება ისინი შემთხვევას, რომლის დროსაც მოხდა გემის განზრახ ან შემთხვევით მეჩქრზე დაჯდომისას განეკუთვნებიან საერთო ავარიას. არ აქვს აგერთვე მნიშვნელობა იმას, გემი მოიხსნა მეჩქრიდან საკუთარი ძალებით თუ სხვა გემების დახმარებით.

ხარჯები რომლებიც უკავშირდება გემის თავშესაფარის საძიებელ პორტში შესვლას

5. ხარჯები, რომელიც განიცადა გემმა იძულებითი შესვლით თავშესაფარის საძიებლად პორტში, ხარჯები რომელიც დაკავშირებული იყო ტვირთის, გემის ფრაბტის უსაფრთხოებასთან გაიცემა საერთო ავარიის ანგარიშით.

6. შემცველი ხარჯები. ეს ისეთი ხარჯებია რომლებიც თავისი ნიშნებით არ მიეკუთვნებიან საერთო ავარიას, მაგრამ მათი დახარჯვა მოხმარდა საერთო ავარიას კერძოდ, გემის ბუქსირებას თავშესაფარის პორტიდან, პორტში სადაც მოხდება მისი მნიშვნელოვანი რემონტი

თანამედროვე საზღვაო სავაჭრო ურთიერთობებში იორკ-ანტვერპენის წესებს აქვთ დისპოზიტიური ხასიათი და გამოიყენება მაშინ როდესაც ჩარტერში არის ამის შესახებ აღნიშვნა. ეს წესები იმპლემენტირებულია თითქმის ყველა ქვეყნის ნაციონალურ კანონმდებლობაში, ამიტომ დამფრთხალები ყოველთვის ცდილობენ ჩარტერში გააკეთოს აღნიშვნა რომ საერთო ავარიის გადანაწილების ხარჯები გამოითვლება გემის დროშის სახელმწიფო კანონებით. განსაკუთრებით ყურადღება ეთმობა დისპაშის შედგენის ადგილის განსაზღვრას.

საერთო ავარიის განაწილება

საერთო ავარიის გამოთვლის პროცესი არის შრომატევადი და მოითხოვს სპეციფიურ ცოდნას და გამოცდილებას საზღვაო დარგში. უმეტეს ქვეყნებში დისპაშორებებზე ანუ ექსპერტების სახით გამოდიან სპეციალურად დანიშნული პირები. მაგალითად ინგლისის კანონმდებლობით საერთო ავარიას ამოწებს საზღვაო დაცვის ინსპექტორი ან საბაჟოს მაღალ ჩინოსანი. ეს შემოწმება ატარებს პირველად მოკვლევის ხასიათს.

საერთო ავარიის არსებობას ადგენს დისპაშორი, რომელიც ამავდროულად ახდენს ავარიის ხარჯების გადანაწილებას საერთაშორისო ტერმინით საერთო ავარიით გამოწვეულ ხარჯების გამონათვალს ეწოდება “დისპაშა”.

დისპაშას დისპაშოები ადგენენ დაინტერესებული მხარეების წერილობით მოთხოვნით.

შედგენილ დისპაშას ხელს აწერს დისპაშორი და აღნიშნავს მის შედგენის თარიღს დისპაშა ამ მომენტიდან ითვლება კანონიერად და აქვს მტკიცებულების ძალა. დაინტერესებულ მხარეს შეუძლია არ დაეთანხმოს დისპაშის შედეგს. ნებისმიერი დავა უნდა გადაწყდეს სასარჩელო პროცედურით.

თუ იმ დროში რომელიც დამტკიცებულია სდასარჩელო ვადად დისპაშა არ იქნა გაპროტესტებული მაშინ ის ექვემდებარება შესრულებას იძულების წესით. მანამდე მასზე უნდა იყოს სანოტარო ხელწერა, რაც ნიშნავს იმას რომ ნოტარიულ კანტორაში დამოწმება რომ დისპაშა კანონით დადგენილ დროში არ იყო გაპროტესტებული რაც ნოტარიულად დამტკიცდება.

საზღვაო დაზღვევაში დივიდენტი

ეს არის თანაფარდობა საერთო ავარიასა და ქონების ღირებულებას შორის რომლითაც უნდა დაიფაროს საერთო ავარია, ან თანაფარდობა კონტრიბუციულ კაპიტალს შორის. ამგვარად როგორც ცნობილია საერთო ავარია ნაწილდება: გემის ქობასთან, ტვირთთან და ფრახტთან მათი ღირებულების პროპორციულად. გამოთვლილი თანხების მიხედვით ის ნაწილდება მხარეებს შორის მაგალითად, დაუშვათ რომ გემი რომლის გემბანზე იყო 8 მილიონი ლარის ტვირთი დაჯდა მეჩქრზე, რის შედეგად მიიღო კორპუსის დაზიანება. გემის ღირებულება არასადაო ვითარებიდან გამომდინარე შეფასდა 3 მილიარდ ლარად, რემონტის ღირებულებამ შეადგინა 200 ათასი ლარი. კორპუსის დაზიანების დროს ბორტის გარედან ტრიუმში შევიდა წყალი, რომელმაც საქონელს მიაყენა ზიანი, ზარალმა შეადგინა 100 ათასი ლარი. გემის დაზიანების რემონტისას მაშველებმა, რომ შეემსუბუქებინათ მისი კონსტრუქცია და ადვილად მოეხსნათ იგი მეჩქრიდან ბორტს გარეთ გადაყარეს 150 ათასი ლარის საქონელი. სამაშველო სამუშაოს ხარჯმა შეადგინა 450 ათასი ლარი.

როგორც მაგალითად ჩანს საერთო ავარიის ყველა ნიშნები არსებობდა, გემს, ტვირთს, ფრახტს ემუქრებოდა საერთო საშიშროება, კაპიტნის გადაწყვეტილება გამოეძახა მაშველები და ტვირთის ნაწილი გადაყარა ბორტიდან ატარებდა: გონივრულ, გამიზნულ და უკიდურეს ვითარების ხასიათს. აღნიშნული ღონისძიებების შედეგად ფრახტი ტვირთი და გემი იყო გადარჩენილი. ამის შემდეგ მიმდინარეობს დისკაშის შედეგნა (იხ. დისკაშა) ზარალის გადანაწილება საერთო და კერძო ავარიაზე. იორკ-ანტვერპენის წესების 20-ე მუხლის თანახმად დაითვლება თანხა, რომლითაც ანგარიში უნდა გასწორდეს სამაშველო სამუშაოებისათვის, გამოითვლება საერთო ავარიით გამოწვეული თანხა და მას გამოაკლდება ფრახტის საერთო თანხა. ამგვარად ვლებულობთ ზარალს რომელიც განიცადა ფრახტმა. სხვაობას რომელსაც გაანგარიშებით მივიღებთ, იხდის ის ვის რისკზეც იმყოფებოდა ფრახტი. თუ ჩარტერის პირობებით ფრახტზე იყო რისკი პასუხისმგებლობა ეკისრება ტვირთმფლობელს, მაშინ ფრახტის იმ ნაწილს იხდის ტვირთმფლობელი ან სადაზღვეო კომპანია სადაც ტვირთი იყო დაზღვეული. თუ რისკზე პასუხისმგებლობა ეკისრებოდა გემთმფლობელს, მაშინ გემთმფლობელზე დაანგარიშებულ საერთო თანხას აკლდება ზემოთ მოყვანილი ფრახტის სხვაობის თანხა.

2. 12. სატრანსპორტო ტვირთების დაზღვევა (დაზღვევა კარგო)

დაზღვევა კარგო წარმოადგენს სატრანსპორტო ტვირთების დაზღვევას. როგორც ცნობილია უმეტეს შემთხვევებში დაზღვევის ხელშეკრულება არის სავაჭრო გარიგების ერთ-ერთი მდგენელი ნაწილი. საკითხი იმის შესახებ ვინ და ვის ხაარჯზე ახდენს დაზღვევას წყდება სწორედ სავაჭრო გარიგებების პერიოდში.

საგარეო ეკონომიკურ ურთიერთობების პროცესში, როდესაც ადგილი აქვს მომსახურებას ან ყიდვა-გაყიდვას, როგორც წესი ადგილი აქვს მთელ რიგ ხელშეკრულებების დადებას, ერთ-ერთ ასეთ ხელშეკრულებას საზღვაო ვაჭრობაში წარმოადგენს ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება.

ამგვარად, საქონელი და ტვირთი არის მოლაპარაკების ობიექტი. პირველი მათგანი არის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების ობიექტი, მეორე კი ხელსეკრულება ტვირთის საზღვაო გადაზიდვაზე.

ჯერ კიდევ მე-20 საუკუნის დასაწყისში საქმიანი სამყარო დადგა საერთაშორისო ვაჭრობაში გამოყენებული პირობებისა და მათი აღმნიშვნელი ტერმინების სტანდარტიზაციის საჭიროების წინაშე. 1963 წელს საერთაშორისო სავაჭრო პალატამ პირველად გამოაქვეყნა კომერციული პირობების განმარტებათა საერთაშორისო წესების კომპლექსი ეს პირობები ცნობილია როგორც „ინტერკომსი“ (ICOTEMS-2000) საერთაშორისო ვაჭრობაში მისი ფორმების მრავალფეროვნებასთან ერთად გამომუშავებულია ვაჭრობის ძირითადი პირობები და მათთვის შესაბამისი სავაჭრო კონტრაქტების პროფორმები, ამ პროფორმებში, გათვალისწინებულია საქონლის ფასწარმოების მექანიზმი და მოქმედება, რომელსაც იღებენ თავის თავზე გარიგებაში მონაწილე მხარეები.

ინტერკომსით განისაზღვრება საჭირო გარიგების 3 ძირითადი ელემენტი, ადგილი: სადაც აწოდებს გამყიდველი მყიდველს საქონელს, ხარჯები: რა ხარჯები აქვს გამყიდველს საქონლის მოწოდებამდე, რისკი: როდის გადასცემს გამყიდველი მყიდველს სატრანზიტო რისკს. „ინტერკომსში“ 13 ძირითადი პირობაა დაჯგუფებული 4 განსხვავებულ კატეგორიად. გამყიდველის მიერ გაყიდულ საქონელზე პასუხისმგებლობის ზრდის მიხედვით.

უმთავრესად გავრცელებულია ოთხი ძირითადი სავაჭრო გარიგება, რომელიც გამოიხატება შემდეგი აბრავიატურით: „Cif“ (Cif-cost, insurance freight)-named port of destination-დან იმუნულების პორტის დასახელება, ღირებულება, დაზღვევა და ფრახტი.

ეს არის კონტრაქტის განსაკუთრებული სახე, რომელშიც სპეციალური პირობების საფუძველზე წყდება ყიდვა-გაყიდვის შემთხვევით გემის დაღუპვის, საქონლის დაზიანების, რისკის გადასვლის საკითხები, ურთიერთანგარიშის და სხვა საკითხები.

„Cif“-პირობითი გაყიდვის შემთხვევაში გამყიდველი ვალდებულია მიიტანოს ტვირთი გადაზიდვის დანიშნულების პორტში, დატვირთვის ის გემის ბორტზე, დაფრახტოს ტონაჟი და გადაიხადოს ფრახტი, დააზღვიოს ტვირთი საზღვაო ???

ტერმინი „საზღვაო ვაჭრობა“ გამოიყენება ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების დადებისას, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებად ტვირთის გადატანის დროს გამოიყენება საზღვაო გემი.

რისკებისაგან, გადაზიდვის მთელი მანძილის პერიოდში, მისი გადამზიდის მიერ მიმღებზე ჩაბარებამდე, რის შემდეგ გადაუზღავნოს ყველა აუცილებელი საბუთი, რომელიც დაკავშირებულია გაგზავნასთან. ????

აღსანიშნავია, რომ ამ პირობებით საქონლის გაყიდვისას გამყიდველს არ მოეთხოვება ფიზიკურად გადასცეს ტვირთი გადატვირთვის პორტში მყიდველს. საკმარისია მყიდველს გადაეზღავნოს აღნიშნული გარიგების, დამადასტურებელი საბუთები, რის საფუძველზეც მყიდველს ეძლევა საშუალება განკარგოს ტვირთი მის მიღებამდე. ამასთან აღსანიშნავია, რომ გამყიდველის მიერ ხორციელდება ისეთი დანახარჯების აღიარება მინიმალური ოდენობით თუ მყიდველის ინტერესები და მოთხოვნები მეტია ვიდრე ეს გათვალისწინებულია გადმოტვირთვის შესაძლო პირობებით, მაშინ საჭიროა აღნიშნული დეტალურად იქნეს განხილული ხელშეკრულებაში. თუ ასეთის მიღწევა შეუძლებელია მყიდველი თავისი სახელით და ხარჯით ახორციელებს დაზღვევის მაღალი დონით დაფარვას ასეთი სახით ტრანსპორტირებისას.

აღნიშნული ტერმინის გამოყენება შესაძლებელია საქონლის (ტვირთის) მხოლოდ საზღვაო ან შიდა წყლის ტრანსპორტით გადატვირთვის დროს.

-გარიგება პირობით „კეფ“- cef (const and frei qnt) ღირებულება და ფრახტი.

აღნიშნული გარიგების პირობით გამყიდველმა საკუთარი სახსრების ხარჯზე უნდა დადოს ხელშეკრულება ტვირთის საზღვაო გადაზიდვაზე კონტრაქტით მითითებულ პორტამდე ტვირთის მიტანაზე და დატვირთვის საქონელი გემის ბორტზე დაზღვევის აუცილებლობა ეკისრება მყიდველს.

-გარიგება -(FOB) სახელწოდება მიიღო ინგლისური ტერმინიდან free on board – „ბორტის გასწვრივ“ ამ გარიგების სახეობის პირობა ითვალისწინებს, რომ გამყიდველმა უნდა დატვირთოს საქონელი გემის ბორტზე, რომელსაც ფრახტავს მყიდველი, მანვე უნდა დააზღვიოს საქონელი დატვირთვის პორტამდე და შემდგომ ტვირთის მიტანის საბოლოო პუნქტამდე.

-გარიგება FAC – free alongside ship - თავისუფლად გემის ბორტის გასწვრივ.

გარიგება FAC და FOB-ის პირობები ჰგავს ერთმანეთს, მაგრამ მათი განსხვავება მდგომარეობს იმაში, რომ გამყიდველი ვალდებულია დატვირთოს საქონელი გემის ბორტზე და მას შემდეგ რაც ტვირთი გადაკვეთს გემის ბორტს რისკი გადადის მყიდველზე. FAC – გარიგებისას კი გამყიდველი ტვირთს დაალაგებს ნავმისადგომზე ბორტის გასწვრივ და შემდგომი პასუხისმგებლობა ტვირტზე მას ეხსნება და გადადის მყიდველზე.

საერთაშორისო პრაქტიკით დადგენილია ტვირთების დაზღვევის ოთხი კლასი-ფიკაცია:

1. გენერალური ტვირთების დაზღვევა
2. ჩამოსასხმელი, ნაყარი ტვირთების დაზღვევა
3. სასოფლო სამეურნეო და სხვა სახის ცხოველების დაზღვევა
4. სპეციალური დაზღვევა - (ზვირფასი მეტალის, ბანკის ჩეკების,?? მონეტების)

საგარეო ვაჭრობაში, გადასაზიდი ტვირთების კლასიფიცირება ხდება შემდეგნაირად:

1. საექსპორტო ტვირთების დაზღვევა
2. იმპორტული ტვირთების დაზღვევა
როგორც ცნობილია საზღვაო დაზღვევაში, დაზღვევის ობიექტი შეიძლება იყოს
 1. გემი (როგორც სატრანსპორტო საშუალება)
 2. გემით გადასაზიდი ტვირთი (კარგო)
 3. ფრახტი (მოგება რომელიც ფრახტიდან მიიღო გემთმფლობელმა)
 4. გემთმფლობელის ან გადამზიდის სამართლებრივი (სამოქალაქო) პასუხისმგებლობა, ტვირთის მიმართ გულგრილი ან დანაშაულებრივი მოქმედებისათვის.

როგორც ცნობილია, სადაზღვევო ხელშეკრულების დადებისას დამზღვევი და მზღვეველი, საზღვრავენ დაზღვევის ობიექტს ანუ მოლაპარაკების საგანი დამზღვევთან არის ტვირთი, გადაზიდვის ღირებულება და მოსალოდნელი მოგება.

სადაზღვევო შემთხვევები ტვირტების დაზღვევისას კლასიფიცირდება შემდეგნაირად: სტიქიური უბედურების შედეგით გამოწვეული, ბუნებრივი ძალებით, მიწისძვრა, წყალდიდობა, ცუნამი და ა. შ.

ყველა ეს რისკები დაკავშირებულია ბუნებრივ მოვლენებთან, რომლებიც განეკუთვნებიან დაუძლეველი ძალის კატეგორიას. აბსოლუტურად უმრავლეს ალნიშნულთან დაკავშირებულ შემთხვევების დროს დამზღვევი?? პასუხისმგებელია მათ მოქმედებაზე. გამონაკლისს წარმოადგენს ფიზიკო-ქიმიური პროცესები.

სადაზღვევო შემთხვევების მეორე კატეგორიას განეკუთვნება, ადამიანის მოქმედების შედეგები. ისინი განისაზღვრება, როგორც რისკები, რომლებიც მომდინარეობენ მესამე პირებისაგან სხვა სიტყვებით, ეს პირებია, რომლებიც აწარმოებენ გადაზიდვას ან პირები, რომლებსაც არ აქვთ კავშირი გადაზიდვასთან (მაგალითად ბოროტმოქმედებთან)

ხელშეკრულება საზღვაო დაზღვევაზე წარმოებს დამზღვევის წერილობითი განაცხადის საფუძველზე, რომელშიც მითითებული უნდა იყოს: ტვირთის ზუსტი დასახელება, შეფუთვის ტიპი, ადგილების რაოდენობა, ტვირთის მასა, კონოსამენტების ნომრები და რიცხვი ან სხვა ტვირთთან დაკავშირებული საბუთები, დასახელება, აშენების წელი, დროსა და ტონაჟი გემის, ტვირთის გემზე განაწილების საშუალება (ტრიუმში, ნაყარი, თხევადი და ა. შ.) გადაზიდვის პუნქტი, გემის გამგზავრების რიცხვი, დაზღვევის თანხა, დაზღვევის პირობები. ყველა მითითებული მონაცემები აუცილებელია, რომ განისაზღვროს ტვირთების გადაზიდვის შესაბამისობა, რომლებიც სხვადასხვა დასახელების ტვირთისათვის მოიცავს განსხვავებულ მოთხოვნებს, ტვირთის შეფუთვისათან, მის გემზე დასაწყობებასთან დაკავშირებით და თვით გემისადმი მოთხოვნებს და სხვა. ზემოთ მოყვანილი მოთხოვნები ამა თუ იმ მოდიფიკაციით შეესაბამებიან „ლონდონის მზღვეველთა“ მოთხოვნებს, რომლებიც იწოდებიან:

1. ყველა რისკზე პასუხისმგებლობის პირობით
2. პასუხისმგებლობით კერძო ავარიასზე
3. დაზიანებაზე პასუხისმგებლობის არიდების პირობით (გარდა გემის გამნადგურების) ალნიშნულ პირობებს შეესაბამება გამომუშავებული სატარიფო განაკვეთები.

ყველა რისკზე პასუხისმგებლობის პირობა

ეს პირობა არის საზღვაო დაზღვევაში ყველაზე ფართოდ გამოყენებული, მაგრამ ის არ ფარავს ყველა რისკებს. ამ პირობიდან გამოირიცხება ტვირთის დაზიანება და დაკარგვა ყოველგვარი სამხედრო მოქმედებების შედეგად, მეკობრეების მოქმედებით, კონფისკაციით

ან დაკავებით, ხელისუფლების მოთხოვნით ტვირტების განადგურება (ეს რისკები შეიძლება იქნეს ცალკე დამატებითი თანხის გადახდით იყოს დაზღვეული). გამოირიცხება რადიაციის შედეგად რისკები ასევე განზრახ ან უხეში წინდაუხედაობით დამზღვევის ან მისი წარმომადგენლის მიერ, გადაზიდვის დადგენილი წესების დარღვევა, ასევე ტვირტების შენახვის შეფუთვის შეუსაბამობა და მზღვევლთან შთანხმების გარეშე ძირითად ტვირტთან ფეთქებად საშიში ან მოწამლავი ნივთიერების შენახვა.

დაზღვევის პირობა კერძო ავარიზე პასუხისმგებლობით

ზემოთ მოყვანილი პირობისაგან განსხვავებით, დაზღვევას კერძო ავარიის პასუხისმგებლობით გააჩნია რისკების მყარი ჩამონათვალი, რომელთა მიხედვით მზღვევლს ეკისრება პასუხისმგებლობა. ამგვარად მზღვევლის პასუხისმგებლობის მოცულობა აქ ნაკლებია. აღნიშნული პირობის პასუხისმგებლობიდან ამოღებულია ის რისკები რომლებიც არ იფარებიან პირობით „ყველა რისკები“

დაზღვევა დაზიანებაზე პასუხისმგებლობაზე არიდების პირობით

გემის განადგურების სადაზღვევო შემთხვევების ჩამონათვალით, რომლებითაც ანაზღაურებას ექვემდებარება დანაკარგები მთლიანად ემთხვევა პირობებს, რომლებიც ჩადებულია კერძო ავარიის პასუხისმგებლობაში. განსხვავება მდგომარეობს იმაში, რომ უკანასკნელი პირობით მზღვეველი ჩვეულებრივ ვითარებაში პასუხისმგებელია მხოლოდ მთელი ან ნაწილობრივი ტვირტის დაღუპვით, ხოლო ტვირტის დაზიანებაზე პასუხს აგებს მხოლოდ რაიმე შემთხვევის დადგომისას (მთლიანად რაც იწოდება განადგურებად) სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებით.

ყველა ზემოთ ჩამოთვლილ სამივე პირობის დროს მზღვეველი ანაღდებს ზარალს და დანახარჯებს საერთო ავარიის პირობით. აქ წარმოიქმნება აუცილებლობა განიმარტოს „კერძო“ და „საერთო ავარიის“ – (general average) ?? არსი: ავარიის ქვეშ ჩვეულებრივად იგულისხმება ნებისმიერი გატეხვა, დაზიანება რაც შეიძლება მოუვიდეს დანადგარებს, ნაგებობებს ხმელეთზე, ზღვაში, გემების დაზიანება, მეჩქრზე დაჯდომა, შეჯახება და სხვა.

საზღვაო სამართალში სიტყვა „ავარია“ მიიღო სხვა მნიშვნელობა: ავარიის ქვეშ აქ იგულისხმება არა შემთხვევა, არამედ ამ შემთხვევის შედეგად წარმოშობილი ხარჯები, რომლებიც განიცადა ზღვაოსნობის მონაწილეებმა. ეს ხარჯები იყოფა, დანაკარგებზე, რომლებიც გამოწვეულია საერთო ავარიით, ეს ხარჯი ნაწილდება საზღვაო შემთხვევაში მონაწილე მხარეებს შორის და კერძო ავარიის, რომელიც ეკისრება დაზიანებული ქონების მეპატრონეს.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის XVI თავი რეგლამენტირებას უკეთებს საერთო ავარიის მოთხოვნებს: მუხლი 271

1. საერთო ავარიად იგულისხმება ზიანი, რომელიც გამოწვეულია საერთო საფრთხეში მყოფი გემის, ფრახტისა და გადასაზიდი ტვირტის გადარჩენის მიზნით განზრახ და შეგნებულად საგანგებო ხარჯების გაღების ან შეწირვის შედეგად.
2. საერთო ავარია ნაწილდება გემს, ფრახტსა და ტვირტს შორის მათი ღირებულების, ამ რეისი დამთავრების ადგილისადა დროის მიხედვით.
3. ამთავში ფრახტად იგულისხმება, აგრეთვე მგზავრთა გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის ღირებულება.

საერთო ავარიის ძირითადი ნიშნებია:

- ბორტს იქით ტვირტის ან გემის მოწყობილობათა გადაგდებით მიყენებული ზიანი, ასევე საერთო სამაშველო ღონისძიებათა ჩატარებისა გემის ან ტვირტის დაზიანებისგან მიყენებული ზიანი. რომელიც გამოწვეულია ტვირტის გადასაგდებად გაღებული ლიუკებიდან ან ამ მიზნით გაკეთებული ხვრელებიდან ტრიუმში წყლის შეღწევის შედეგად;
- გემზე ხანძრის ჩაქრობით გამოწვეული გემის და ან ტვირტის ზიანი, ამ მიზნით ცეცხლმოდებული გემის განზრახ დატბორვის ან ნაპირზე გამორიყვის ჩათვლით;

- გემის მეჩქრზე განზრახ დაჯდომითა და მოხსნით გამოწვეული ზიანი, იმის მიუხედავად, რომ შესაძლებელი იყოს გემის მეჩქრზე თვითნებურად დაჯდომა;
- გემის მეჩქრიდან მოხსნის მცდელობისას ძრავების, გემის სხვა მანქანებისა და საქვაბეების დზიანებით გამოწვეული ზიანი;
- გემის მეჩქრზე დაჯდომისას ტვირთის, საწვავის ან სხვა მარაგის ლისტერებში გადატვირთვის, მათი გემზე უკან გადმოტვირთვის და ლისტერების დაქირავების საგანგებო ხარჯები;
- ტვირთის, საწვავის ან მარაგის დაღუპვის ან დაზიანების შედეგად მიღებული ზიანი, რომელიც გამოწვეულია მათი გემზე გადაადგილების, გემიდან გადმოტვირთვის, ხელმეორედ დატვირთვის ან დალაგების, აგრეთვე სენახვის შედეგად, თუ ამ ოპერაციების შესასრულებლად გაწეული ხარჯები აღიარებულია საერთო ავარიად;
- ხარჯი, რომელიც გაწეულია დაზიანების აღმოსაჩენად როგორც ხელშეკრულებით, ისე უამისოდ, იმ მოცულობით, რომლითაც სამაშველო ოპერაციები ხორციელდება გემის, ფრახტის და ტვირთის საფრთხისაგან დასაცავად;
- ტვირთის დაკარგვით გამოწვეული ფრახტის დაკარგვა - იმ შემთხვევაში, როცა ტვირთის დაკარგვა ანაზღაურდება საერთო ავარიის განაწილების წესით, ფრახტს გამოაკლდება ხარჯი, რომელიც უნდა მიეღო ტვირთის გადამზიდს, ფრახტის მიღების მიზნით, მაგრამ შეწირვის გამო ასეთ ხარჯს ადგილი არ ჰქონია.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის 274-ე მუხლი რეგლამენტირებს შემდეგ პირობებს, რომლებიც საერთო ავარიას განეკუთვნება ან უთანაბრდება:

- ხარჯი, რომელიც გამწვეულია უბედური შემთხვევის გამო გემის თავშესაფარში იძულებითი შესვლის ან დატვირთვის ადგილზე დაბრუნებით ან სხვა რაიმე განსაკუთრებული გარემოების გამო გამოწვეული ხარჯი, როდესაც ასეთი შესვლის აუცილებლობა ან დაბრუნება საერთო უსაფრთხოებითაა განპირობებული;
- ხარჯი, რომელიც გამოწვეულია გემის პირველსაწყისი ტვირთით ან მისი ნაწილით თავშესაფრიდან ან გასვლის ნავსადგურიდან გასვლით, სადაც იგი იძულებული იყო დაბრუნებულიყო;
- შესვლისა ან გასვლის ნავსადგურებში ან თავშესაფარში ტვირთის, საწვავის ან მარაგის გადაადგილებასთან დაკავშირებული ხარჯი, რომელიც გაირეს საერთო უსაფრთხოების მიზნით ან დაბრუნებული გემის შესაკეთებლად, რაც გამოწვეული იყო უბედური შემთხვევით ან სხვა განსაკუთრებული გარემოებით, თუ ეს შეკეთება აუცილებელი იყო რეისის უსაფრთხო გაგრძელებისათვის;
- შენახვის ხარჯი, რომელიც გამოწვეულია, დასაბუთებული დაზღვევის ჩათვლით, ამ მუხლის „გ“ ქვეპუნქტში აღნიშნული გარემოებების პირობების გადმოტვირთული და გადაადგილებული საწვავის, ტვირთის ან მომარაგების საგნების ხელახლა დასატვირთად და დასწყობად, - თუ გემი მიჩნეულია სანაოსნოდ უვარგისად ან თუ მან არ გააგრძელა დაწყებული რეისი, შენახვის ხარჯი მიჩნეულია საერთო ავარიად გემის სანაოსნოდ უვარგისად აღიარების, რეისზე უარის თქმის ან ტვირთის გადმოტვირთვის დამთავრების თარიღამდე - თუ გემი მიჩნეულია სანაოსნოდ უვარგისად ან ამ თარიღამდე უარი განაცხადა რეისის გაგრძელებაზე;
- ამ მუხლის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებში აღნიშნულ გარემოებებში გემის თავშესაფარში შესვლის ან ნავსადგურში დაბრუნების შედეგად რეისის გაგრძელებასთან დაკავშირებით ხელფასის, გემის ეკიპაჟის შენახვის, საწვავის და მომარაგების საგნებზე გაწეული ხარჯი - თუ გემი მიჩნეულია სანაოსნოდ უვარგისად, ან თუ მან არ გააგრძელა დაწყებული რეისი: აღნიშნული ხარჯი მიჩნეულია საერთო ავარიად გემის სანაოსნოდ უვარგისად აღიარების, რეისზე უარის თქმით ან ტვირთის გადმოტვირთვის დამთავრების თარიღამდე, - თუ გემი მიჩნეულია სანაოსნოდ უვარგისად ან უარი განაცხადა რეისის გაგრძელებაზე ამ თარიღამდე;
- საერთო უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე უბედური შემთხვევის შედეგად ან სხვა რაიმე განსაკუთრებული გარემოების გამო, ან ასეთი გარემოებების

გამო დაზიანებული გემის შეკეთებით, თუ ეს შეკეთება აუცილებელია რეისის უსაფრთხო გაგრძელებისათვის; გემის რომელიმე ადგილას შეყოვნებასთან დაკავშირებული დანახარჯები, ხელფასის და ეკიპაჟის შენახვის, ნავსადგურის საწვავისა და მომარაგების საგნებზე გაწეული ხარჯები, წარმოშობილი შეყოვნების გამო, ანაზღაურდება საერთო ავარიის განახლების წესის მიხედვით, იმ ხარჯების გამიკლებით, რომელიც წარმოიშვა გემის საერთო ავარიას მიკუთვნებული შეკეთებით;

- გემის დროებითი რემონტი, რომელიც საერთო უსაფრთხოების გამო ჩატარდა დატვირთვის, შესვლის ან თავშესაფარ ადგილზე, ასევე იმ დაზიანებათა დროებითი რემონტი, რომელიც შედის საერთო ავარიაში. ამასთან, შემთხვევით დაზიანებათა დროებითი შეკეთების, რომელიც აუცილებელი იყო მხოლოდ აღნიშნული რეისის დამთავრებისათვის, ღირებულების ანაზღაურება ხება მხოლოდ თავიდან აცილებული იმ ხარჯების ფარგლებში, რომელიც უნდა მიკუთვნებოდა საერთო ავარიას, თუ აღნიშნული შეკეთება არ ჩატარდებოდა;
- ყველა საგანგებო ხარჯი, რომელიც გაწეულ იქნა სხვა ხარჯების მაგივრად და რომელიც შეიძლებოდა მიკუთვნებოდა საერთო ავარიას. ამასთან, მისი ანაზღაურება ხდება მხოლოდ თავიდან აცილებული ხარჯის ფარგლებში, საერთო ავარიის რომელიმე მონაწილისაგან ასეთი ხარჯის შედეგად მიღებული ეკონომიკის შეუფარდებლად.

საერთო ავარიის არსებობას ადგენენ დისპაშორები, რომლებიც ამავდროულად ახდენენ ავარიის ხარჯების გადანაწილებას, დანახარჯების გამონათვალს საერთაშორისო ტერმინით ეწოდება **დისპაშა** და ადგენენ მას დისპაშორები დაინტერესებული მხარეების წერილობითი მოთხოვნის საფუძველზე.

ქონების საერთო ღირებულება, რომლითაც უნდა დაიფაროს საერთო ავარია იწოდება **კონტრიბუციულ კაპიტალად**. დისპაშის შედგენისას, როდესაც კანონის ძირითადი მოთხოვნები არ შეესაბამება მომხდარს დისპაშორები ხელმძღვანელობენ საზღვაო ვაჭრობის საერთაშორისო ჩვეულებების მოთხოვნებით, იორკ-ანტვერპენის წესებით, რომლებშიც მოცემულია საერთო ავარიის მოთხოვნათა ჩამონათვალი.

საქართველოს კანონმდებლობით: საერთო ავარიის გამნაწილების მომთხოვნ მხარეს ევალება დაამტკიცოს, რომ გაცხადებული ზიანი ან ხარჯები ნამდვილად იყო აღიარებული საერთო ავარიად.

ყველა ის მასალა, რომლის საფუძველზეც ხდება დისპაშის შედგენა, მიმოხილვისათვის ხელმისაწვდომი უნდა იყოს. დისპაშორი ვალდებულია დაინტერესებულ პირებს:

- მოთხოვნისას მისცეს ამ მასალების დამოწმებული ასლები მათივე ხარჯზე;
- დისპაშის შედგენისათვის იხდიან საფასურს, რომელიც შედის დისპაშში და უნაწილდება ყველა დაინტერესებულ პირს საერთო ავარიაში მათი მონაწილეობის პროპორციულად;
- დაინტერესებულ პირებს შეუძლიათ სასამართლოში გაასაჩივრონ დისპაში 6 თვის განმავლობაში, რის შესახებც უნდა ეცნობოს დისპაშორს და გაეზავნოს სასარჩელო განცხადების ასლი.
- თუ დისპაში არ გასაჩივრდა ზემოთ მოთითებულ ვადაში ან გასაჩივრდა, მაგრამ სასამართლომ იგი ძალაში დატოვა, მისი ზღვევინება შეიძლება სანოტარო საშემსრულებლო წარწერის საშუალებით, რისთვისაც სანოტარო კანტორაში წარდგენილი უნდა იქნეს დისპაში და დისპაშორის ცნობა იმის შესახებ, რომ სასამართლოს დისპაში არ გაუუქმებია და არ შეუცვლია;
- ავარიის სახეობის დადგენის, საერთო ავარიის ოდენობის გამოთვლისა და დისპაშის შედგენისას, თუ კანონი სრული არ არის, დისპაშორი ხელმძღვანელობს სავაჭრო ნაოსნობის საერთაშორისო ჩვევებით.

დისპაშას ხელს აწერს დისპაშორი და აღნიშნავს მისი შედგენის თარიღს. ამ მომენტიდან ის ითვლება კანონიერად და აქვს მტკიცებულების ძალა. დაინტერესებულ

მხარეებს შეუძლიათ არ დაეთანხმონ დისპაშის შედეგს, ნებისმიერი დავა უნდა გადაწყდეს სასარჩელო პროცედურით. თუ იმ დროში რომელიც დამტკიცებულია სასარჩელო ვადად დისპაშა არ იქნა გაპროტესტებული, მაშინ ის ექვემდებარება შესრულებას ოპულეტი წესით, მასზე სანოტარო ხელწერით. ამიტომ ნოტარიალურ კანტორაში წარადგენენ დისპაშას და დისპაშორის ცნობას მასზე, რომ დისპაშა არ იყო გაპროტესტებული.

ყველა დანაკარგები, რომლებიც არ ექვემდებარებიან საერთო ავარიის განსაზღვრა ითვლებიან კერძო ავარიად. საქართველოს საზღვაო კოდექსის 275-ე მუხლი რეგლამენტირებს: კერძო ავარიით გამოწვეული ზიანი არ ნაწილდება გემს, ტვირთს და ფრახტს შორის. კერძო ავარიის შდეგად მიყენებული ზარალი ადგება მეპატრონეს ვის ქონებასაც ის ეხება ან პირს ვისაც დაეკისრება პასუხისმგებლობა ამ ზარალის მიყენებაზე.

დამზრვევი, როგორც წესი პასუხს აგებს ზიანზე, მხოლოდ დაზღვევის თანხის ფარგლებში. მაგრამ საერთო ავარიის სედეგად ზიანი ანაზღაურდება იმ შემთხვევაშიც კი როდესაც ის აჭარბებს სადაზღვევო თანხას.

ტვირთმფლობელი ტვირთის მიღებისას ვალდებულია გადამზიდს აუნაზღაუროს ყველა აუცილებელი დანახარჯები, რომლებიც მან გასწია ტვირთმფლობელის ხარჯზე, ხოლო საერთო ავარიის შემთხვევაში შეიტანოს ავარიული შესატანი ან წარმოადგინოს სათანადო უზრუნველყოფა (გადამზიდს გირაოს უფლებით შეუძლია სათანადო თანხის გადახდამდე არ გასცეს ტვირთი).

საერთო ავარიის დროს ვინ წარმოადგენს მხარეებს და როგორ განისაზღვრება ის?

საერთო ავარიის დროს ინცინდენტში ჩართულია რამოდენიმე მხარე: გემი, ტვირთი, ფრახტი. შეწირვის და დამატებითი ხარჯების გაღების გზით შესაძლებელი ხდება საზღვაო საქმიანობის გადარჩენა.

საზღვაო საქმიანობის მონაწილე მხარეებს წარმოადგენენ გემთმფლობელი, ტვირთმფლობელი და დამფრახტველი, რომლებიც უზრუნველყოფენ მატერიალურ კომპენსაციას, მხარეს რომელმაც განიცადა ზარალი, რათა გადაერჩინა საერთო საზღვაო საქმიანობა, თავისი ინტერესების ღირებულების პროპორციულად.

გემთმფლობელის ინტერესი აღნიშნულ საქმიანობაში, გამოიხატება გემის ღირებულებაში, ამ საქმიანობის დასრულების მომენტისათვის. აღნიშნულ ვითარებაში ტაიმ-ჩარტერის ღირებულება, როგორც წესი ამოღებულია გემთმფლობელის ინტერესებიდან, ხოლო რეისობრივი ჩარტერის ბუნკერის რაოდენობა, რომელიც დარჩა გემის ბორტზე, უნდა ჩაერთოს ღირებულების განსაზღვრაში.

დამფრახტველის ინტერესი შედგება გემზე დარჩენილი ბუნკერის და ფრახტის ღირებულებისაგან.

ტვირთმფლობელის ინტერესი გამოიხატება ტვირთის საბაზრო ღირებულებით გადმოტვირთვის ადგილას.

ყველა მხარის მიერ გაღებული საგანგებო ხარჯების ან შეწირვის განსაზღვრა იწოდება **დისპაშად** (ფრანგ. Dispatch) რომელსაც როგორც წესი ადგენს **დისპაშორი**.

დისპაშორი ინიშნება გემთმფლობელის მიერ, რომელიც აგროვებს ინცინდენტთან დაკავშირებულ ფაქტებს, საჭირო საბუთებს, ასევე მხარეების საგარანტიო წერილებს გადმოტვირთვის დაწყებამდე. დისპაშორს გააჩნია ყველა ფაქტები და ციფრები, რომ გააკეთოს გათვლები თვითთელი მხარის შესახებ და შეადგინოს დისპაშა.

განცხადებას საერთო ავარიის შესახებ აკეთებს, როგორც წესი გემთმფლობელი, მაგრამ ზოგიერთი ქვეყნების კანონმდებლობით ასეთი განცხადება შეიძლება გააკეთოს ნებისმიერმა მხარემ. განცხადება უნდა გაკეთდეს ტვირთის გადაცემამდე. გემთმფლობელმა შეიძლება გასცეს ნებართვა ტვირთის გაცემაზე მას შემდეგ, რაც დაინტერესებული მხარე დაფარავს ზარალის თავის წილს ან წარადგენს სათანადო უზრუნველყოფას.

საერთო ავარიის გაფორმება

საერთო ავარიის დროულად გაფორმებას აქვს დიდი მნიშვნელობა, რომ გადამზიდს, რომელმაც საზღვაო საქმიანობის განხორციელებისას გაიღო ხარჯები ან განიცადა ზარალი მიეცეს სათანადო კომპენსაცია.

აღნიშნულთან დაკავშირებით უპირველესად საჭიროა მტკიცებულების მოპოვება იმის შესახებ, რომ აღნიშნული ზარალი მიეკუთვნება საერთო ავარიას. და გარდა ამისა უნდა უზრუნველყოფილი იყოს ტვირთმფლობელისგან ავარიული გადასახადის მიღება, რომელიც დისპაშით განეკუთვნება ტვირთზე მოსულ წილს.

საერთო ავარიის განსაზღვრისას მხედველობაში მიიღება შემდეგი საბუთები:

-გემის ჟურნალი - გემის ჟურნალში გაკეთებული ჩანაწერი არის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დოკუმენტური მტკიცებულება საერთო ავარიის აქტის შესახებ. ჩანაწერებში უნდა იყოს საკმაოდ თანმიმდევრულად და დეტალურად აღწერილი ვითარება და პირობები, რამაც გამოიწვია აუცილებლობა იმისა, რომ გაეღოთ საგანგებო ხარჯები, ასევე დაფიქსირებული უნდა იყოს ის ფაქტები, რომლებიც წინ უძღოდა საერთო ავარიის აქტს და მის შემდგომ პერიოდს. მაგალითად გემის მეჩქვზე მიზნობრივად გარიყვისას უნდა ჩანდეს ჩანაწერებში რა ვითარებამ ან გარემომამ აიძულა კაპიტანი, რომ წასულიყო ასეთი აქტის ჩატარებაზე, მაგალითად გემის იძულებითი პორტში შესვლისას - ჩანაწერებში უნდა იყოს მოყვანილი სათანადო არგუმენტები, რამაც აიძულა გემი შესულიყო პორტში (მაგალითად ძირითადი ძრავის მწყობრიდან გამოსვლა, ტვირთის მონაცვლეობა, კორპუსის დაზიანება. საწვავის მარაგის გათავება და ა. შ.).

ავარიული ხელწერილი - ტვირთმიმღების წერილობითი განაცხადი სადაც ის იღებს ვალდებულებას გადაიხადოს იმ ხარჯების წილი, რომელიც დაეკისრება მას საერთო ავარიის ხარჯების განაწილებისას.

საერთო ავარიის ხარჯების უზრუნველსაყოფად შეიძლება შემოტანილი იქნას ფულადი დეპოზიტი. მხარეების მოლაპარაკებით ფულადი დეპოზიტი შეიძლება შეიცვალოს **საბანკო გარანტიით**. ზოგიერთ შემთხვევაში შეიძლება მოთხოვნილი იყოს შედარებით სოლიდური ბანკის **კონტრგარანტია SURVEYER** (სურვერის) მიერ დგება ავარიული კომისრების საბუთი, სადაც აღწერილია მიზეზი და ზარალის ოდენობა ნებისმიერ სადაზღვევო შემთხვევის დროს და ასევე სხვა მონაცემები, რომლებიც იძლევა საშუალებას იმსჯელონ მზღვევლის პასუხისმგებლობაზე.

ავარიული სერტიფიკატი - საერთაშორისო კანონმდებლობით სადაზღვევო თანხის გადახდის შემდეგ დამზღვევზე (გადახდილი თანხის ფარგლებში) გამოდის დამნაშავე მხრისადმი ე. წ. **რეგრესიული მოთხოვნის უფლება**, ასეთ შემთხვევაში მზღვეველმა დროულად უნდა გადასცეს დამზღვევს თავისი უფლებები, რომ მან განახორციელოს უფლება რეგრესზე.

საზღვაო პროტესტი - რეისი დროს რაიმე სახის შემთხვევის დადგომისას, რომელიც გამოწვეული შეიძლება იყოს სტიქიური ძალებისაგან, გემის კაპიტანი ირებს ზომებს, რომ მოიხსნას მომხდარი შემთხვევის შედეგად: გემის ან ტვირთის დაზიანებისაგან გამოწვეულ ზიანზე პასუხისმგებლობა. ის პირველად შესულ პორტში კომპეტენტურ ორგანოებს მიმართავს წერილობითი ე. წ. საზღვაო პროტესტით, რომელშიც ის აღწერს მომხდარს, მიუთითებს ყვალა იმ ღონისძიებებს, რომელიც მან და გემის ეკიპაჟმა განახორციელა ტვირთის გადასარჩენად. პროტესტი ისახავს მიაზნად აჩვენოს - დაამტკიცოს ის გარემოება, რომ მიუხედავად მიღებული ყველა აუცილებელი ზომებისა ეკიპაჟმა ვერ შეძლო ტვირთის გადარჩენა და გამოწვეული იყო ზიანი სტიქიური ზალების გამო. აღნიშნულთან დაკავშირებით ის პროტესტს აცხადებს, რომ კაპიტნის ან გემთმფლობელის მიმართ მომხდართან დაკავშირებით რაიმე პრეტენზია იქნეს წამოყენებული.

ამგვარად, საერთო ავარიის დადგენისას ყველა ზემოთ მოყვანილ საბუთებს აქვს გადამწყვეტი მნიშვნელობა.

თავი 2.13 საზღვაო ტრანსპორტზე კასკო დაზღვევა

საზღვაო დაზღვევა, ტვირთების გემების და სხვა ქონებრივი ინტერესები არის ერთ-ერთი უძველესი ეკონომიკური და სამართლებრივი ინსტიტუტი.

გემების დაზღვევა კასკო - არის საზღვაო დაზღვევის ერთ-ერთი სახეობა, რომელიც უზრუნველყოფს გემთმფლობელების სადაზღვევო დაცვას იმ შემთხვევაში თუ ზიანი მიადგა ან განადგურდა მათი ქონება. ან მათთან იურიდიულად დაკავშირებული გემების, მათი ქონების ექსპლოატაციის პერიოდში მიადგა ზიანი კასკო დაზღვევა გულისხმობს:

- ❖ გემის კორპუსს (ინგ:Hull, გერ:Kasko) მის ძრავებს, დანადგარებს, ტაკილაჟს
- ❖ ფრახტს (ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის საფასური)
- ❖ გემის აღჭურვის და სხვა ხარჯები დაკავშირებული გემის ექსპლოატაციასთან
- ❖ მშენებარე გემებს

გემების კასკო დაზღვევის პირობები არ არის ერთიანი მთელ მსოფლიოში, ისინი სხვადასხვანაირია. ყველაზე გავრცელებულ პირობად ითვლება ინგლისური პირობები, “ლონდონის მზღვეველთაA ინსტიტუტის” რომლებიც ცნობილია წინაპირობების სახით.

მიუხედავად არსებული განსხვავებული პირობებისა, მსოფლიო სადაზღვეო ბაზარზე ყველა სადაზღვევო კომპანია გემთმფლობელებს სადაზღვევო ანაზღაურებას უნაღდებს შემდეგი სამი ზარალის კატეგორიაზე:

1. უშუალოდ გემის ფიზიკური დაღუპვისაგან, კორპუსის დამტვრევასა და დაზიანებასთან, გემის მანქანების ან დანადგარების დამტვრევასთან დაკავშირებით.
2. მესამე პირის წინაშე წარმოშობილ ვალდებულებებზე.
3. გემთმფლობელების მიერ დანაკარგების შემცირებასთან დაკავშირებულ ხარჯებთან დაკავშირებით

ზემოთ მოყვანილი შემთხვევების დროს დაზღვევის პირობები შემდეგია.

1. ფიზიკური განადგურება, დაზიანება დამტვრევა

ლონდონის მზღვეველთაA ინსტიტუტის მე-6 მუხლში მითითებულია პირობები, რომელთაA მიხედვით გემთმფლობელმა შეიძლება დააზღვიოს თავისი ქონება.

აღნიშნული მუხლის I-ლი ნაწილში ჩამოთვლილია შემდეგ საშიშროებები:

- საშიშროებანი რომლებიც წარმოიშობა საზღვაო, სამდინარო და სხვა სახის ზღვაოსნობის დროს (იგულისხმება, ძლიერი შტორმი, დატბორვა, გემის გადაბრუნება, შეჯახება ან სხვა. გემზე, წყალქვეშაA წყალზედა, მცურავ და უძრვას ობიექტებზე შეხება და სხვა).
- ქურდობა იმ პირების მხრიდან, რომლებიც არ ეკუთვნიან კატეგორიას “დამზღვევი”;
- ქონების ბორტს გარეთ გადაყრა;
- მეკობრეობა (ეს საშიშროება ისევე როგორც ბარატრიას, (არ ეკუთვნის სამხედრო რისკებს);
- დამტვრევა ან ავარია ბირთვულ რეაქტორზე ან დანადგარზე;
- შეჯახება თვითმფრინავთან ან ანალოგიურ საფრენ აპარატთან, ასევე მიწისზედა ობიექტებთან შეჯახება, დოკთან და ა.შ;
- მიწისძვრა, ამოფრქვევა, ვულკანი, მეხის დაცემა;

ზემოთ მოყვანილი რისკები მიეკუთვნებიან სტანდარტულ ჩამონათვალს, რომელთა A ჩართვა ხდება დაზღვევის ხელშეკრულებაში.

მუხლის მე-II ნაწილში მითითებულია დანაკარგები რომლებიც ექვემდებარება ანაზღაურებას თუ არ იქნება დამტკიცებული, რომ ადგილი ჰქონდა “არასათანადო მზრუნველობას” (Want of diligence) დამზღვევის, გემთმფლობელის ან გემის ოპერატორის მხრიდან, კერძოდ:

- შემთხვევები დატვირთვის ან გადმოტვირთვის ოპერაციების დროს, ტვირთის მონაცვლეობას, საქვების აფეთქება, ლილვის გატეხვა, ფარულ დეფექტები, გემის დანადგარებში და კორპუსში.
- დაუდევრობა კაპიტნის, ოფიცრების, რაზმების ან ლოცმანის მხრიდან
- დაუდევრობა სარემონტო სამსახურის მუშაკების ან დამფრახტველების მხრიდან თუ ისინი არ არიან დამზღვევი პირები მოცემული პოლისით.

“კასკო” დაზღვევის სტანდარტულ პირობებს მიეკუთვნება ასევე ე.წ. დაბინძურების საშიშროება (Pollution Hazard). მუხლი მე-7 გულისხმობს ზიანის ანაზღაურებას, რომელიც მიყენებული იყო ხელისუფლების ოფიციალური პირების მიერ დაბინძურების დონის ძიებების აღკვეთის პერიოდში.

როგორც ირკვევა მე-6 მუხლის 1-ლ ნაწილში აღწერილია მზღვეველის მოვალეობები რომლებიც წარმოიქმნა:

- ❖ გემის ფაქტიური სრული დაღუპვის შემთხვევაში (დანგრევა, დატბორვა, გემის უგზო უკვლოდ დაკარგვა) ან კონსტრუქციული დაღუპვა (გემი მთლიანად არ არის დანგრეული, მაგრამ მისი გადარჩენა და აღდგენა მიზანშეწონილი არ არის);
- ❖ კორპუსის და ხრახნის – საჭის ჯგუფის დაზიანებისას;
- ❖ გემის მანქანის ან დანადგარების დაზიანების დროს.

პასუხისმგებლობა მესამე პირის წინაშე

მე-19 საუკუნის მეორე ნახევარში გემთმფლობელებზე დაიწყო პასუხისმგებლობის დაკისრება იმ ზიანზე, რომელიც მიაყენა მისმა კუთვნილმა გემმა სხვა გემს, შეჯახების შედეგად და ინციდენტის განხილვისას ის სცნეს დამნაშავედ. კასკო დაზღვევის დროს ხდებოდა იმ ზარალის ანაზღაურება რომელიც შეჯახების შედეგად გემის შეკეთებაზე დაიხარჯა და მხედველობაში არ იყო მიღებული შეჯახებით შესაძლო ხალხის დაღუპვა, ან ტვირთის დაზიანება. ამავე დროს ითვლებოდა, რომ მომხდარ ინციდენტში გარკვეულ წილად გემთმფლობელის ბრალიც იყო. ამასთან დაკავშირებით დაზღვევის პირობით ხდებოდა მის მიერ გაწეული ზარალის 3/4 ნაწილის გადახდა. დროთა განმავლობაში ზარალის ანაზღაურება დაიწყო პასუხისმგებლობის დაზღვევასთან დაკავშირებით. ამჟამად ნებისმიერ ზემოთ მოყვანილ ხელშეკრულებების პირობით ხდება ყველა ხარჯების სრული ანაზღაურებამ, მაგრამ უმეტეს სადაზღვევო ბაზარზე ეს პირობები წინასწარ უნდა იყოს მოლაპარაკებული.

თანახმად ლონდონის მზღვეველთა მე-8 მუხლის რეგლამენტით: “მზღვეველი იღებს ვალდებულებას აუნაზღაუროს დამზღვევს ნებისმიერი თანხა, რომელიც მან გადაუხადა მესამე პირს მიყენებულ ზიანზე შემდეგი შემთხვევების დროს:

- ზიანი მიყენებული ნებისმიერი მე-2 გემისადმი და მასზე მყოფი ქონებისადმი;

- დაყოვნება, ან მეორე გემის და მასზე მყოფი ქონების გამოყენების შეუძლებლობა;

“კასკო” პოლისით პასუხისმგებლობის დაზღვევისას გამორიცხულია დანაკარგების ან ხარჯების ანაზღაურება, რომლებიც წარმოიშვა შემდეგი პირობებით:

- ნამტვრევების, ნარჩენების, ტვირთების ან სხვა საგნების გატანა;
- ზიანი მიყენებული უძრავი ან პირადი ქონებისადმი;
- სიკვდილი, ფიზიკური ტრავმა, ან ავადმყოფობა;
- დაბინძურება, დამტვრევა უძრავი ან პირადი ქონების.

პრაქტიკული საქმიანობის პირობებში “კასკო” მზღვეველები მხედველობაში ღებულობენ:

1. გემის ტექნიკურ მონაცემებს
2. გემის აგების წლოვანებას
3. გემის დროშის კუთვნილებას და ა.შ. ხშირად თავაზობენ დაზღვევის შეზღუდულ პირობებს, მათ შორის:

- ლონდონის მზღვეველთაA ინსტიტუტის 289-ე მუხლის წინაპირობა ითვალისწინებს: ზიანის კომპენსაციას, რომელიც გამოწვეულია გემის სრული დაღუპვის, საერთო ავარიის, მათ შორის 3/4 ანაზღაურებით შეჯახების დროს, ხარჯებს სამაშველო სამუშაოებზე და სხვა ხარჯებს.

სტანდარტულ პირობებში დაშვებულია რისკების ორი ჯგუფი:

- რისკები დაკავშირებული ადამიანის ფაქტორთან;
- რისკები რომლებიც არ არის დაკავშირებული ადამიანის ფაქტორთან. ადამიანური ფაქტორის ქვეშ იგულისხმება გემთმფლობელის ჩადებული წილი ზარალთან დაკავშირებით. ქვემოთ მოყვანილია ლონდონის მზღვეველთა ინსტიტუტის მიერ შემუშავებული რისკების ახალი კლასიფიკაცია (მუხლი 280 01.11.95წელი)

a) რისკები რომლებიც არ არის დამოკიდებული გემთმფლობელების ნება-სურვილზე:

- ❖ გარკვეული ნავიგაციური საშიშროებანი;
- ❖ მეკობრეობა;
- ❖ ქონების მიზანმიმართული გადაყრა ბორტს გარეთ;
- ❖ მიწისძვრები, ვულკანების ამოფრქვევა, მეხის დაცემა;
- b) რისკები რომლის გაუნებელყოფა შეეძლო გემთმფლობელებს:
- ❖ საქვაბეების აფეთქება, ლილვის გატეხვა, კორპუსის და დანადგარების ფარული დეფექტი;
- ❖ ოფიცრების და რაზმის დაუდევრობა;
- ❖ თAლლითობა ოფიცრების ან რაზმის მხრიდან;
- ❖ შეჯახება წყლისზედა და ტრანსპორტთან, დოკებთან;.

თუ გემთმფლობელი დაამტკიცებს რომ ზარალი გამოწვეული იყო:Aa) პუნქტში პირობების გათვალისწინებით, მაშინ ინციდენტის შემდგომი გამოძიება აღარ ხდება. თუ სადაზღვევო შემთხვევა მოხდა, ბ) პუნქტში მითითებული ერთ-ერთი პირობით, მაშინ გემთმფლობელს ზარალი აუნაზღაურდება, თუ დამტკიცდება რომ ადგილი არ ჰქონია “არასათანადო მზრუნველობას”.

ხელშეკრულების სხვა მნიშვნელოვანი პირობები

როგორც დაზღვევის სხვა სახეობებში დაზღვევის ხელშეკრულებაში შეიძლება ჩაიდოს დაზღვევის სფეროს გაფართოების ან შეზღუდვის პირობები.

ძირითადი პირობა - საკლასიფიკაციო საზოგადოების მიერ მინიჭებული კლასის არსებობა და მოქმედება. ხელშეკრულება არ დაიდება თუ გემს არ გააჩნია სათანადო კლასი. საკლასიფიკაციო საზოგადოებები, რომლებიც აღიარა მზღვეველებმა, ინგლისში საკლასიფიკაციო ჩამონათვლის 354-ე წინა პირობაში მითითებული არიან: ინგლისური ლოიდი, გერმანიის ბიურო ვერიტასი, ნორვეგიის ვერიტასი, ასევე ამერიკული იტალიური, პოლონური, რუსული, სამხრეთ კორეის, იაპონიის საკლასიფიკაციო საზოგადოებები. არსებობს ათეულობით სხვადასხვა საკლასიფიკაციო საზოგადოებები, რომლებიც გამოიყენება, მაგრამ თუ გემს არ გააჩნია ზემოთ მოყვანილი საკლასიფიკაციო საზოგადოების კლასი მისი დაზღვევა მნელი ხდება.

მეორე მნიშვნელოვანი პირობაა:

დასაზღვევი გემის გეოგრაფიული ცურვის რაიონის წინასწარ განსაზღვრა თუ გემი გავიდა ხელშეკრულებით გათვალისწინებული რაიონიდან მაშინ დამზღვევემა დამატებით პრემია უნდა გადაუხადოს მზღვეველს.

პრაქტიკაში არის შემთხვევები, როდესაც გემს უწევს ცურვა საშიშ სანავიგაციო რაიონებში. ასეთ დროს ინიშნება ე.წ. “ექსტრა პრემია” - რომელიც წარმოადგენს გარკვეულ თანხას, ის იანგარიშება გემის თითო ბრუტო სარეგისტრო ტონაზე, რასაც ემატება გარკვეული პროცენტი სადაზღვევო თანხიდან.

კასკო დაზღვევისას მნიშვნელოვანია სადაზღვევო პრემიის რაოდენობის გაანგარიშება, ხშირად პრემია იანგარიშება პროცენტებში, ხელშეკრულებაში მითითებული სადაზღვევო თანხიდან გამომდინარე. მაგრამ გემების “კასკო” დაზღვევის მეთოდიკიდან გამომდინარე პრემიის გაანგარიშებისას არამარტო სადაზღვევო თანხა მიიღება მხედველობაში არამედ გემის ზომები და ასაკი.

ძირითადად სადაზღვევო პრემიის ნიხრი უკუპროპორციულია ფრანშიზის რაოდენობისა (ზარალის გადაუხდელი ნაწილი). ფრანშიზის რაოდენობა ყველა ქვეყანაში სხვადასხვაა და დამოკიდებულია გემის ღირებულებაზე და გემის ტიპზე. მაგალითად თუ რუსეთის სადაზღვევო ბაზარზე ფრანშიზის საშუალო რაოდენობა შეადგენს 5 ათას აშშ დოლლარს, ინგლისის ბაზარზე ის შეადგენს 50 ათას აშშ დოლარს.

როგორც წესი კასკო მზღვეველი არ ანაზღაურებს ზარალს, რომელიც წარმოიშვა:

- ❖ დამზღვევის განზრახვით და უხეში დაუდევრობით
- ❖ დამზღვევის და მისი წარმომადგენლისათვის წინასწარ ცოდნა ფაქტის გემის არასანაოსნო მდგომარეობის შესახებ, მისი რეისში გასვლამდე.
- ❖ გემის კოროზია და ცვეთა;
- ❖ გემის ექსპლოატაცია რაონებში რომლებიც მის კლასს არ შეესაბამება;
- ❖ ფრახტის დაკარგვა Yთუ მოლაპარაკებით სხვა რამ არ არის განსაზღვრული
- ❖ და სხვა

დამზღვევის ინტერესები შეიძლება იყოს დაზღვეული შემდეგი კატეგორიის რისკებზე:

- ❖ ომი, სამოქალაქო ომი, რევოლუცია, აჯანყება და სხვა;

- ❖ მცდელობა ან კონკრეტული ქმედება ქონების არაკანონიერი დაკავება, დაპატიმრება, მიტაცება;
- ❖ ტერორიზმი;
- ❖ კონფისკაცია ან ექსპროპრიაცია

M მსოფლიო სადაზღვეო ბაზარზე გემების დაზღვევა უმთავრესად წარმოებს შემდეგ რისკებზე:

I პასუხისმგებლობაზე პირობით გემის დაზღუპვაზე და დაზიანებაზე, ასეთი პირობების დროს სადაზღვევო ანაზღაურებას ექვემდებარება:

- a) ზარალი, რომელიც განიცადა გემის დაზიანებით ან ფაქტობრივი და კონსტრუქციული გემის სრული დაღუპვით. ჩეცხლის, მეხის, ქარიშხალის, ცუნამის და სხვა სტიქიური მოვლენების, გემის მეჩქრზე დაჯდომით, სხვა გემთან შეჯახებით ან სხვა მოძრავ და უძრავ სხეულებთან შეჯახებით, რის შედეგად გემი გადაბრუნდება ან დაიძირება, ასევე უბედური შემთხვევების დროს, რომელთაც შეიძლება ადგილი ჰქონდეს, ტვირთის დასაწყობების, დატვირთვის და გადმოტვირთვის დროს, ან გემზე საწვავის მიღებისას აფეთქებას ბორტზე ან მის გარეთ, საქვების აფეთქების, ლილვის გატეხვის, კორპუსის ფარულ დეფექტს, სამანქანო დანადგარების დაზიანებას;
- b) ზარალი, რომელიც გამოწვეულია გემის დაზიანებით, ხანძრის ჩაქრობის ან ხანძრისგან გადარჩენის დროს;
- გ) ზარალი გემის უგზო-უკვლოდ დაკარგვასთან დაკავშირებით;
- c) ზარალი და ხარჯები გამოწვეული საერთო ავარიით;
- d) ხარჯები და ზარალი, რომელიც გემთმფლობელმა უნდა აუნაზღაუროს სხვა გემის მეპატრონეს გემების შეჯახებასთან დაკავშირებით.
- e) ყველა აუცილებელი ხარჯები, რომლებიც მიზნობრივად იყო დახარჯული, გემის გადასარჩენად, ზარალის შესამცირებლად, ზარალის ზომების დასადგენად, ექვემდებარება სადაზღვევო ანაზღაურებას სადაზღვეო ხელშეკრულების პირობების თანახმად.

აღნიშნული პირობით ზარალი ანაზღაურდება 3%-იანი ფრანშიზით ანუ ზარალი არ ანაზღაურდება თუ მისი სადაზღვეო ღირებულება 3%-ს არ მიაღწევს. ზარალი სრულად ანაზღაურდება ფრანშიზის გარეშე როცა მისი გამომწვევი მიზეზი არის გემის განადგურება, სხვა გემზე დაჯახება, მეჩქრზე დაჯდომა, გემზე აფეთქება ან ხანძარი და ასევე საერთო ავარიის დროს. ზარალი გემის სრული დაღუპვისას ყველა შემთხვევაში ანაზღაურდება ყოველგვარი ფრანშიზის გარეშე.

II პირობით, პასუხისმგებლობის გარეშე დაზიანებაზე გარდა გემის განაგურებისა.

ამ პირობით მზღვეველის პასუხისმგებლობა სხვა პირობებისგან განსხვავებით გაცილებით შეზღუდულია. მაგრამ ამ პირობით გემის სრული დაღუპვის შემთხვევაში სადაზღვევო ანაზღაურება წარმოებს სრულად. ხოლო ზარალი გამოწვეული დაზიანებით ანაზღაურდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ ეს გამოწვეული იყო გემის განადგურებით (გემის მეჩქრზე დაჯდომით, ხანძრით ან აფეთქებით გემის ბორტზე, სხვა გემთან ან უძრავ და მოძრავ ობიექტებთან შეჯახების შედეგად, მათ შორის ყინულთან ან გემზე სამაშველო საქმიანობის ან ხანძრის ჩაქრობის შედეგად).

ანაზღაურებას ექვემდებარება აგრეთვე ზარალი გამოწვეული გემის უგზო-უკვლოდ დაკარგვის შედეგად, ზარალი და ხარჯები საერთო ავარიის შედეგად.

III პირობა პასუხისმგებლობის გარეშე კერძო ავარიაზე

გულისხმობს გემის დაღუპვას, რომელიც გამოწვეული იყო ა) პუნქტში ჩამოთვლილი მიზეზების გამო, რომლებიც ითვალისწინებენ ზარალს გამოწვეულს საერთო ავარიით, მაგრამ მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც დაზიანება მიიღო: გემის დანადგარებმა, მექანიზმებმა, მანქანამ, საქვაბეებმა, მაგრამ არა გემის კორპუსმა და საჭის მექანიზმმა. ანაზღაურდება ასევე ზარალი მიყენებული ხანძრის ჩაქრობით, ან სხვა გემთან შეჯახებით სამაშველო საქმიანობის ჩატარებისას ასევე გემის გადარჩენის სამაშველო სამუშაოების ხარჯები.

IV პირობა პასუხისმგებლობით მხოლოდ გემის სრული დაღუპვის შემთხვევაში, რომელსაც ერთვის გემის გადარჩენისათვის გაწეული ხარჯები.

ეს პირობა ითვალისწინებს ზარალის ანაზღაურებას გემის სრული დაღუპვის შემთხვევაში (ფაქტობრივი და კონსტრუქციული), გემის უგზო-უკვლოდ დაკარგვას, გემის გადარჩენისათვის გაწეული ხარჯების ანაზღაურებას.

V პირობა პასუხისმგებლობით მხოლოდ გემის სრული დაღუპვის შემთხვევაში (ფაქტობრივი და კონსტრუქციული)

ეს პირობები გულისხმობს გემის დაღუპვას რომელიც გამოწვეული შეიძლება იყოს საშიშროებებით, რომლებიც ჩამოთვლილია ზემოთ გემის უგზო-უკვლოდ დაკარგვასთან დაკავშირებით.

ყველა შემთხვევაში არ ექვემდებარება ზარალი ანაზღაურებას, რომელიც წარმოიშვა, განზრახ ქმედებით ან დამზღვევის უხეში დაუდევრობის შედეგად, გემის არასანაოსნო მდგომარეობით, ყოველგვარი სამხედრო მოქმედებების შედეგად.

თავი 2.14 გემების შეჯახების შედეგად წარმოქმნილი ზიანის ანაზღაურება და მისი სამართლებრივი ასპექტები

ზღვაოსნობაში საზღვაო ავარიების უმეტესი წილი მოდის გემების შეჯახებაზე (Collisions) რაც თავის მხრივ დაკავშირებულია დიდ მატერიალურ ზიანთან, ამიტომ გემების შეჯახების შედეგად წარმოქმნილი ზიანი მისი ანაზღაურების სამართლებრივი საფუძვლები კარგად უნდა ესმოდეს გემთმფლობელს, ტვირთმფლობელს, ასევე მზღვეველს და დამზღვევეს.

საერთაშორისო სამართლებრივ აქტი რომელიც შეიცავს უნიფიცირებულ ნორმებს, რომლებიც ეხება ქონებრივ ურთიერთობებს წარმოშობილს გემების შეჯახების შედეგად მიყენებულ ზიანს, არის 1910 წლის საერთაშორისო A”ზრიუსელის კონვენცია”, რომელიც შეიცავს გაერთიანებულ წესდებას გემების შეჯახებასთან დაკავშირებით. ამჟამად აღნიშნული კონვენციის მონაწილე არის მსოფლიოს მრავალი ქვეყანა, რომლის დროშის ქვეშ ცურავს მსოფლიო სავაჭრო ფლოტის ტონაჟის უმეტესი ნაწილი.

აღნიშნული კონვენციის წესები გამოიყენება იმ ქვეყნის გემების შეჯახების დროს, რომლებიც არიან კონვენციის მონაწილე ქვეყნები. უნდა აღინიშნოს, რომ კონვენციის დებულებები ამჟამად გადავიდა მრავალი ქვეყნის ნაციონალურ კანონმდებლობაში. (მაგალითად კონვენციის მონაწილე არ არის აშშ-ი, კანადა, ლიბერია და სხვა).

ამერიკის წყლებში გემების შეჯახებისას მოკვლევა წარმოებს ნაციონალური კანონმდებლობის შემდეგი პრინციპით, თუ დაეჯახა ერთმანეთს 3 გემი, მიუხედავად თითოეულის ბრალეულობის სიმძიმისა, ზიანი მათ შორის ნაწილდება ერთანაირად. იგივე პრინციპი გამოიყენება თუ დაეჯახების შედეგად ზიანი მიადგა ქონებას, პიროვნებას (ჯანმრთელობის შერყევა ან სიკვდილი). ამ შემთხვევების დროს იკრიბება ერთ საერთო ჯამში ყველა ზიანი, რომელიც ექვემდებარება ანაზღაურებას და ყოფენ მას ინციდენტში მონაწილე გემების რაოდენობაზე. ამგვარი ხერხით გამოთვლილი წილი განიხილება ყველა ცალკეული გემის ზიანთან შეფარდებით და შემდეგ მას გამოაკლდება დანაკარგი გემის, რომელმაც ნაკლები ზიანი განიცადა და სხვაობას მისი გემთმფლობელი უხდის მეორე მხარეს. მაგალითად თუ პირობითად ზარალმა ა) გემთან დაკავშირებით შეადგინა 1000 აშშ ხოლო ბ) გემის მიმართ 2000 აშშ დოლარი, ზარალის ჯამი შეადგენს 3000 აშშ დოლარს. აღნიშნული თანხა იყოფა შუაზე ვლებულობით 1500 აშშ დოლარს, რადგანაც გემის ზარალი შეადგენდა 1000 აშშ დოლარს, გამოგვყავს სხვაობა $1500 - 1000 = 500$ აშშ დოლარს. ამგვარად ა) გემის გემთმფლობელი, ბ) გემის გემთმფლობელს გადაუხდის 500 აშშ დოლარს.

ეხლა განვიხილოთ ზიანი ბრიუსელის 1910 წლის კონვენციის თანახმად საქმეზე (საქმე №45/-1954 საზღვაო საარბიტრაჟო კომისის) რომელიც ეხება გემ “კოლომნას” და ტანკერ –“61121” შეჯახებას. ბრალეულობა გემებს შორის გადანაწილდა შემდგენაირად “კოლომნას” 40%, ტანკერ -611 60% . ინციდენტში მონაწილე მხარეების ბრალეულობის მიხედვით საზღვაო საარბიტრაჟო კომისიამ დადგინა, რომ კოლომნას გემთმფლობელმა უნდა გადაუხადოს ტანკერ-611 ზიანის 40% ანუ 94921 აშშ დოლარი, ხოლო ტანკერ 611-ის გემთმფლობელმა “კოლომნას” გემთმფლობელს გადაუხადოს ზიანის 60% ან 12196 აშშ დოლარი. მთლიანობაში “კოლომნას” გემთმფლობელმა უნდა გადაიხადოს ტანკერ-611 თანხა $94921 - 12196 = 82725$ აშშ დოლარი.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის მე 17-ე თავი რეგლამენტირებას უკეთებს გემების შეჯახებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურებას, რომლის მიხედვით გემების შეჯახებას უტოლდება შემთხვევა, რომლის დროსაც ერთმა გემმა მეორეს ან მასზე მყოფ ხალხს ტვირთის ან სხვა ქონების გემის მანევრის შესრულებით, შეუსრულებლობით ან ნაოსნობის წესების დაუცველობით მიაყენა ზიანი, მაშინაც კი თუ ეს გემები ფიზიკურად არ შეხებიან ერთმანეთს.

სამართლებრივად შეჯახების მონაწილე არც ერთი გემი არ ჩაითვლება დამნაშავედ მისი დანაშაულის დამტკიცებამდე.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის 294 მუხლი რეგლამენტირებს:

1. თუ შეჯახება მოხდა დაუძლეველი ძალის (ფორს მაჟორი) გამო. აგრეთვე თუ შეუძლებელია შეჯახების მიზეზის დადგენა ზინს ანაზღაურებს ის ვინც ზიანი განიცადა”;
2. ეს წესი გამოიყენება იმ შემთხვევაშიც თუ გემები, ერთ-ერთი მაინც შეჯახების მომენტში იდგა ღუზაზე ან სხვაგვარად იყო დამაგრებული.

საზღვაო კოდექსის 297-ე მუხლით:

1. შეჯახების მონაწილე თითოეული გემის კაპიტანი ვალდებულია, შეჯახების შემდეგ თავისი, მგზავრების, ეკიპაჟის და გემის სერიოზულ საფრთხეში ჩაგდების გარეშე, შესაძლებლობის ფარგლებში მიეშველოს გემს, ეკიპაჟს და მგზავრებს;

2. გემის კაპიტნები ვალდებულნი არიან შეძლებისდაგვარად აცნობონ ერთმანეთს თავიანთი გემის სახელწოდება, მიწერის ნავსადგური, გამოსვლის ან დანიშნულების ნავსადგური რომელშიც გემი შევა;
3. ამ მუხლით გათვალისწინებული ვალდებულებათა A დარღვევისათვის გემის კაპიტანი პასუხს აგებს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;
4. გემთმფლობელი პასუხს არ აგებს გემის კაპიტნის მიერ ამ მუხლით გათვალისწინებულ ვალდებულებათა A შეუსრულებლობისათვის.

საზღვაო პრაქტიკაში იშვიათია, მაგრამ არის შემთხვევები, როდესაც შეუძლებელია შეჯახების შემდეგ გემების ბრალეულობის დადგენა: მაგალითად, საქმე რომელიც განიხილებოდა რუანდის სააპელაციო სასამართლოში “Le Droit maritime fraçais”, მდინარე სენაზე ხშირი ნისლის პირობებში, შეეჯახნენ ერთმანეთს საფრანგეთის და ლიბერიის გემები, რომლებიც მოდიოდნენ ურთიერთ საპირისპირო კურსით ჩართული რადიოლოკატორებით. საქმის განხილვისას რუანის სასამართლომ, მხედველობაში არ მიიღო რომ შეჯახება გამოწვეული იყო ხშირი ნისლით ანუ ფორსმაჟორული ვითარების შედეგად, რადგან ორთავე გემების რადიოლოკატორები იყო გამართულ მდგომარეობაში და გამოიყენებოდა ნაოსნობის პერიოდში. ამასთან სასამართლომ მტკიცებულების მოპოვების გარეშე ჩათვალა, რომ შეჯახება მოხდა საფრანგეთის გემისათვის ფორვატერის გარე მხარეს, ამიტომ პასუხისმგებლობა დააკისრა მას.

რუანას სააპელაციო სასამართლომ არ დაეთანხმა ზემოთ აღნიშნულ გადაწყვეტილებას და განმარტა რომ: 1) შეჯახების ზუსტი ადგილის დასადგენად საჭირო იყო წინასწარ განსაზღვრული ყოფილიყო სწორი კურსი, რომლითაც გემები მოძრაობდნენ; 2) მანძილი მათ შორის და მათი სიჩქარე, გარკვეულ მონაკვეთზე. რადგანაც აღნიშნულის ზუსტი მონაცემები ძიების საქმეში არ იყო, აქედან გამომდინარე შეჯახების მიზეზის დადგენა შეუძლებელი იყო. რუანის სააპელაციო სასამართლომ დაადგინა რომ ასეთ ვითარებაში ზიანი უნდა ანაზღაუროს მან ვინც ზიანი განიცადა.

ამგვარად პასუხისმგებლობა ზიანის ასანაზღაურებლად წარმოიშვება თუ სახეზე არის სამი აუცილებელი პირობა:

1. ზიანი
2. ზიანის მიმყენებლის ბრალეულობა
3. მიზეზშედეგობრივი კავშირი, არამართლზომიერ ქმედებას (უმოქმედობას) და წარმოშობილ ზარალს შორის.

1987 წელს საერთაშორისო საზღვაო კომიტეტის მიერ გამომუშავებული იყო წესები, რომლებიც ეხებოდა კომპენსაციას გემების შეჯახებით გამოწვეული ზიანის შესახებ. რომლებიც ცნობილია ლისაბონის წესების” სახელით. მათ არ გააჩნია საერთაშორისო ხელშეკრულების ხასიათი და აქვთ ფაკულტატიური ხასიათი და გამოიყენებიან იმ შემთხვევაში თუ შეჯახებაში მონაწილე გემების გემთმფლობელებმა, დადეს ხელშეკრულება ზიანის ასანაზღაურებლად გამოიყენონ ეს წესები. ფაქტობრივად “ლისაბონის წესებმა” განავრცო მრავალი ქვეყნის პრაქტიკა გემების შეჯახებასთან დაკავშირებული ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებით

საზღვაო საარბიტრაჟო კომისია- არის ვერსალის სავაჭრო პალატასთან არსებული სადავო საქმეების განხილვას აწარმოებს მხარეების ურთიერთ შეთანხმების დსაფუძველზე. სსკ-ის განაცენი საბოლოოა და გასაჩუვრებას არ ექვემდებარება

თავი 2.15 გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის აუცილებელი დაზღვევა

საზღვაო სავაჭრო ნაოსნობა დაკავშირებულია, ტვირთების გადატანასთან, მგზავრების გადაყვანასთან საბუქსირო სამუშაოებთან და სხვა მრავალი დანიშნულება გააჩნია მას. რა სახის ოპერაციები არ უნდა სრულდებოდეს. ყოველთვის არის ალბათობა იმისა, რომ გემთმფლობელის მიერ იქნება მიყენებული მატერიალური ზარალი, ხელშეკრულებაში მონაწილე მხარისათვის ან მესამე პირისათვის. ამგვარი ზარალის ასანაზღაურებლად საერთაშორისო დონეზე იქმნებოდა უნიფიცირებული სამართლებრივი ნორმები, რომლებიც იმპლემენტირებული იყვნენ სახელმწიფოების სამართლებრივ ნორმებში (ან მიღებული იყო სათანადო შიდა სახელმწიფოებრივი ნორმები). დაახლოებით მე-20 საუკუნის პირველ ნახევრამდე აღნიშნული ნორმები აკმაყოფილებდა საზღვაო სავაჭრო ნაოსნობის მონაწილეებს. მაგრამ მას შემდეგ რაც დაიწყო გემების მშენებლობა და ექსპლოატაცია ბირთვული ენერგეტიკული დანადგარებით, საერთაშორისო საზღვაო კომიტეტმა 1962 წელს ბრიუსელში მოიწვია საერთაშორისო კონფერენცია, რომელზეც განიხილეს ბირთვული დანადგარიანი გემების ოპერატორების პასუხისმგებლობის აუცილებლობა, კერძოდ კონვენციის მე III-ე მუხლში მითითებული იყო “ბირთვული-დანადგარიანი გემის ოპერატორი ვალდებულია ჰქონდეს დაზღვეული ან სხვა სახის ფინანსურად უზრუნველყოფილი აუცილებელი პასუხისმგებლობა იმ შესაძლო ზარალზე რაც გამოწვეული იქნება ბირთვული დანადგარით”. ზარალის ოდენობა და სახეები დგინდებოდა თვითონ სახელმწიფოს მიერ. აღნიშნული კონვენცია არ შესულა ძალაში. მაგრამ მასში მოთხოვნები გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის აუცილებელი დაზღვევის შესახებ მთლიანად შევიდა 1969 წლის საერთაშორისო კონვენციაში “სამოქალაქო პასუხისმგებლობის შესახებ ნავთობ პროდუქტებთან დაბინძურების შესახებ”. საქართველოს საზღვაო კოდექსის 304 და 305 მუხლებით რეგლამენტირებულია რომ: “გემის მესაკუთრემ, რომელსაც გადააქვს 2000 ტონაზე მეტი ნავთობი, დაბინძურებით მიყენებული ზიანისათვის თავისი პასუხისმგებლობა უნდა უზრუნველყოს დაზღვევით, საბანკო ან სხვა სახის გარანტიით. გემს რომელსაც გადააქვს 2000 ტონაზე მეტი ნავთობი უნდა ჰქონდეს ნავთობით ზღვის დაბინძურებისათვის გემის მესაკუთრის პასუხისმგებლობის უზრუნველყოფის დამახასიათებელი შესაბამისი მოქმედი მოწმობა. 1969 წლის კონვენციის მონაწილე გახდა ბევრი ქვეყანა გამონაკლისი არ არის აშშ—ი. 1989 წელს ალიასკის სანაპიროებზე დიდი მასშტაბის ავარია განიცადა ტანკერმა “ექსონ - ვალდისმა” რამაც უარყოფითი გავლენა იქონია აშშ-ის გადაწყვეტილებაზე ყოფილიყო კონვენციის მონაწილე. ჩნობილია, რომ მრავალ ქვეყნებში გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის დაზღვევას აწარმოებს ე.წ. ურთიერთდაზღვევის კლუბები, რომლებიც გაერთიანებული არიან საერთაშორისო ასოციაციის P&I კლუბებად (ჯგუფებად) ეს კლუბები ახორციელებს მსოფლიო გადაზიდვის ტონაჟი 95% გემთმფლობელებს პასუხისმგებლობის დაზღვევას.

თავი 2.16 პრივილეგიური მოთხოვნები

პრივილეგიური მოთხოვნების ქვეშ იგულისხნება შემთხვევები, როდესაც გემთმფლობებელს წაუყენებენ რიგი ქონებრივი ხასითის მოთხოვნებს, დაკავშირებულს მისი კუთვნილი გემის საქმიანობასთან დაკავშირებით. ეს მოთხოვნები შეიძლება იყოს, სხვადასხვა გვარი.

ზღვაზე გემების შეჯახებით, ტვირთთან ან ბარგთან დაკავშირებული ზიანი, ფრახტის და ტვირთის გადასაზიდად გადასახდელი თანხა, მათ შორის გირაოთი უზრუნველყოფის მოთხოვნების დაკმაყოფილება.

როგორც ცნობილია გემთმფლობელის პასუხისმგებლობა არის განსაზღვრული, ამიტომ წარმოიშობა აუცილებლობა, იმ მოთხოვნათა დასადგენად, რომ საერთო თანხამ პრაქტიკაში, შეიძლება გადააჭარბოს გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის ზღვარს. ზოგიერთი მოთხოვნა შეიძლება დარჩეს დაუკმაყოფილებელი. ამგვარად წარმოიქმნება აუცილებლობა კანონის ფარგლებში დაწესდეს მოთხოვნათა დაკმაყოფილების რიგითობა მათი პრიორიტეტების მიხედვით. **ამიტომ კანონით დადგენილი მოთხოვნები წაყენებული გემთმფლობელისადმი რომლებიც უპირველესად უნდა დაკმაყოფილდნენ, იწოდება პრივილეგიურ მოთხოვნებად.**

საერთაშორისო მოთხოვნების თანახმად, ადამინათა უფლების დაცვასთან დაკავშირებით, ზოგიერთი ქვეყნის ნაციონალურ კანონმდებლობაში პრივილეგირებულის მოთხოვნების რიგითობა იწყება, შრომის კანონმდებლობის, სოციალური დაზღვევის, დასახიჩრების და სიკვდილიანობის ანაზღაურების ფაქტებთან დაკავშირებით, შემდეგ მოდის დაკმაყოფილება სანავსადგურო მომსახურების და ანარიცხებთან დაკავშირებით, რომლებიც გაწეული იყო გემის პორტში დგომის დროს, შემდეგ კი ანაზღაურება ზღვაზე გადარჩენის, ჯილდოს სახით და სხვა.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის თავი XXII-ით პრივილეგირებული მოთხოვნები რეგლამენტირებულია შემდგენაირად პრივილეგირებული მოთხოვნები სხვადასხვა, მათ შორის გირაოთი უზრუნველყოფის მოთხოვნების დაკმაყოფილებამდე უნდა დაკმაყოფილდეს უპირველესი მოთხოვნები შემდეგ თანმიმდევრობით.

- a. შრომის სამართალურთიერთობებიდან გამომდინარე, დასახიჩრებით, ჯანმრთელობის სხვადასხვაგვარი დაზიანებით ან სიკვდილით მიყენებული ზიანი და მათი სრული დაკმაყოფილების შემდეგ, სოციალური დაზღვევის მოთხოვნები, რომლებიდანაც ყველა ეს მოთხოვნა ეხება შესაბამის გემს;
- b. ბირთვული ზიანიდან და ზღვის დაბინძურებიდან გამომდინარე მოთხოვნა;
- c. სანავსადგურო საფასურის მოთხოვნა;
- d. გადარჩენის ჯილდოსა და საერთო ავარიის შენატანების საერთო მოთხოვნა;
- e. ზღვაზე გემების შეჯახებით ან სხვა საზღვაო ინციდენტით გამოწვეული ზიანის, ნავსადგურის ნაგებობათა, ნავსადგურის სხვა ქონების, აგრეთვე სანავიგაციო მოწყობილობათა დაზიანებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა;
- f. გემის კაპიტნის უფლებამოსილების ფარგლებში გემის შენარჩუნების ან რეისის გაგრძელებისათვის ჩადენილი ქმედებებიდან გამომდინარე მოთხოვნა;
- g. ტვირთთან ან ბარგთან დაკავშირებული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა;

h. ფრაზტისა და ტვირთის გადასაზიდად გადასახდელი სხვა თანხების ანაზღაურების მოთხოვნა.

ნავსადგურში გაწეული მომსახურების საფასურის გადახდის მოთხოვნა უტოლდება ამ მუხლის პირველი ნაწილის “ზ” და “თ” ქვეპუნქტებში აღნიშნულ მოთხოვნებს, იმის მიხედვით, თუ რომელ ქონებიდან დააკმაყოფილებენ მათ.

ზემოთ მოყვანილი კოდექსის 350-ე მუხლის პირველი ნაწილის “ა” “ზ” ქვეპუნქტებში აღნიშნული მოთხოვნები ექვემდებარება უპირატეს დაკმაყოფილებას, გამომდინარე;

- a. გემის ღირებულებიდან;
- b. ფრაზტიდან და მგზავრების გადაყვანისა და მათი ბარგის გადაზიდვის საფასურიდან, რომელიც ერიცხება იმ რეისისათვის, რომლის განმავლობაშიც წარმოიქმნა ძირითადი მოთხოვნები;
- c. საერთო ავარიის შენატანიდან, რომელიც ერგება გემთმფლობელს ამ გემიდან;
- d. ანაზღაურებიდან, რომელიც ეკუთვნის გემთმფლობელს ფრაზტის დაკარგვის გამო, აგრეთვე გემისათვის მიყენებული ჯერ კიდევ აღუდგენელი ზიანისათვის;
- e. ჯილდოდან, რომელიც ერგება გემთმფლობელს რეისის დამთავრებამდე გემის გადარჩენისათვის, იმ თანხის გამოკლებით, რომელიც გემთმფლობელმა კოდექსის 332-ე მუხლის შესაბამისად უნდა გადაიხადოს.

მუხლი 352-ით – რეგლამენტირებულია:

350-ე მუხლის პირველი ნაწილის “გ”, “დ”, “ვ” და “თ” ქვეპუნქტების მოთხოვნები ექვემდებარება პრივილეგიურ დაკმაყოფილებას შემდეგ წყაროებიდან:

- a. მიმღებისათვის ჩაუბარებელი ტვირთის ღირებულებიდან;
- b. ტვირთის დაზიანებისათვის კუთვნილი ანაზღაურებიდან;
- c. ტვირთის მფლობელის კუთვნილი საერთო ავარიის შენატანებიდან.

350-ე მუხლში აღნიშნული მოთხოვნები კმაყოფილდება რიგითობის მიხედვით და მოთხოვნათა საერთო ოდენობის პროპორციულად ყოველი მათგანის ფარგლებში. ამასთან, 350-ე მუხლის პირველი ნაწილის “დ” და “ვ” ქვეპუნქტებში მითითებული მოთხოვნები კმაყოფილდება ამ რიგითობის ფარგლებში მათი წარმოშობის დროის უკუპროპორციულად, თუ რამდენიმე მოთხოვნა შეეხება ერთ შემთხვევას, მაშინ მათი წარმოშობა ერთდოულად ჩაითვლება.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის მუხლი 354-ით ბოლო რეისთან დაკავშირებული მოთხოვნები კმაყოფილდება უპირატესად წინა რეისის ასეთსავე მოთხოვნებთან შედარებით. კოდექსის 350-ე მუხლით: პრივილეგირებული დაკმაყოფილების უფლება შეწყდება მოთხოვნის წარდგენიდან ერთიო წლის შემდეგ გარდა ზემოთ მოყვანილი 350-ე მუხლი პირველი ნაწილის “ვ” ქვეპუნქტში მითითებული მოთხოვნებისა, რომელთა პრივილეგიური დაკმაყოფილების უფლება წყდება მოთხოვნის წამოჭრის დღიდან 6-თვიანი ვადის შემდეგ.

ა ქ ა

თავი III. საზღვაო სავაჭრო ურთიერთობებში ქონებრივი ინტერესების სამართლებრივი უზრუნველყოფა

3.1 საერთაშორისო საჯარო საზღვაო დავების განხილვა

საერთაშორისო საჯარო საზღვაო დავის არსი:

საერთაშორისო საჯარო საზღვაო დავას მაშინ აქვს ადგილი, როდესაც სახელმწიფო ან საერთაშორისო საჯარო სამართლის სუბიექტი ერთმანეთს წარუდგინენ პრეტენზიებს ერთი და იგივე სადავო ობიექტის მიმართ, რომელიც არის დაკავშირებული ზღვაოსნობის საქმიანობასთან.

საერთაშორისო საჯარო საზღვაო დავის გადაწყვეტის არსში ჩადებულია დავების მშვიდობიანი გზით გადაწყვეტის პრინციპი, რომელიც ავალდებულებს მხარეებს სადავო საკითხებში გადაწყვიტონ მხოლოდ მშვიდობიანი გზით. მეორე ფუძემდებლური პრინციპი მდგომარეობს, დავის მშვიდობიანი გადაწყვეტის გზის არჩევის თავისუფლებაში.

საერთაშორისო საჯარო საზღვაო დავების გადასაწყვეტად გამოიყენება:

1. მომრიგებლობითი საშუალებები;
2. საარბიტრაჟო საშუალებები;
3. სასამართლო საშუალებები;

თავი 3.2 საერთაშორისო საჯარო საზღვაო დავების გადაწვეტისას მომრიგებლობითი პირობები

არასასამართლო დავების გადაწყვეტის უმთავრეს პირობას წარმოადგენს საერთაშორისო დავების მომრიგებლობითი გადაწყვეტის გზა.

თავისი არსით მომრიგებლობითი პრინციპი ეყრდნობა დავის გადაწყვეტას მოდავე მხარეების (ან შუამავლის) უშუალო კონტაქტში შესვლას და დავის საერთო პირობებზე შეჯერებას.

პრაქტიკაში გავრცელებულია შემდეგი მომრიგებლობითი ხასიათის პირობები:

1. **მოლაპარაკებები** – ყველაზე გავრცელებული და ეფექტური პირობა. იმისდა მიხედვით დავაში რამდენი სუბიექტია ჩართული მოლაპარაკებები შეიძლება იყოს ორმხრივი ან მრავალ მხრივი. საერთაშორისო მოლაპარაკებები, როგორც წესი გადიან რამოდენიმე სტადიას, რომელიც მიმართულია დაინტერესებული მხარეების მიერ მოლაპარაკებების გამართვის მიღწევაზე (დრო, ადგილი, დონე და სხვა), მოლაპარაკებების პროცედირის განსაზღვრაზე და უშუალოდ თვითონ მოლაპარაკებებზე. მათ მომზადებაზე და შედეგად ურთიერთ შეთანხმებული აქტის მიღება (ხელშეკრულება, დეკლარაცია, მემორანდუმი) და სხვა.
2. **კონსულტაციები** – არი მოლაპარაკების ერთ-ერთი სახეობა, მაგრამ მოლაპარაკებებისგან განსხვავებით ნაკლებად ოფიციალური, ფაქტობრივად მოლაპარაკებების წინაპირობას წარმოადგენს.
3. **მედიატორული საქმიანობა** – გულისხმობს მოდავე მხარეებს შორის კონტაქტის დახმარებაში გაწეულ საქმიანობას, ამ როლში შეიძლება გამოვიდეს სახელმწიფო, ავტორიტეტული საზოგადოებრივი ორგანოზაციები და სხვა;
4. **შუამავალი** – გულისხმობს მესამე მხრის უშუალო მონაწილეობას დავის გადაწყვეტის პროცესში. თუმცა შუამავლის წინადადება მხარეებისათვის იურიდიულად სავალდებულო ხასიათს არ ატარებს. მაგრამ ხშირად ისინი იძლევა საშუალებას საზღვაო დავები გადაწყდეს სასამართლო განხილვამდე.

5. **ფაქტების დადგენა**- ერთ-ერთი პირობაა საერთაშორისო დავების დასარეგულირებლად, ეს არის ის პირობა როდესაც მოდავე მხარეები არ თანხმდებიან სადავო საქმის ფაქტობრივი მდგომარეობის შეფასებაში. ასეთ დროს იქმნება შერეული კომისიები, ორივე მხრიდან თანაბარი წარმომადგენლებისაგან. ზოგჯერ ასეთ კომისიებში რთავენ მესამე მხარის წარმომადგენლებს აღნიშნული პროცედურის შედეგად მხარეები დებენ თავიანთ მოსაზრებებს;
6. **მორიგება** (მომრიგებლობითი პროცედურა) – რომელიც წარმოადგენს ლოგიკურ დასკვნამდე მიყვანილ ღონისძიებას, როგორც მომრიგებლობითი კომისიის მუშაობა. აღნიშნული ღონისძიება წარმოადგენს არამართო სადავო საკითხებში ფაქტების აღიარებას არამედ აგრეთვე რეკომენდაციებს საზღვაო დავების გადაწყვეტის საქმეში.

თავი 3.3 საერთაშორისო საზღვაო დავების არაბიტრაჟული წესით გადაწყვეტა.

არბიტრაჟი წარმოადგენს ორგანოს რომელსაც მოდავე მხარეებმა ურთიერთ შეთანხმების საფუძველზე, მიანდეს მათი სადავო საქმის განხილვა, ეს ორგანო შეიქმნება აღნიშნული დავის გადასაწყვეტად და მისი განაჩენი მხარეებისათვის არის იურიდიულად აუცილებელი.

არსებობს არბიტრაჟის ორი სახეობა, მუდმივ მოქმედი არბიტრაჟი, რომელსაც წარმოადგენს საერთაშორისო არბიტრაჟი და არბიტრაჟი ad hoc – ერთჯერადი არბიტრაჟი, რომელიც იქმნება რაიმე კონკრეტული დავის გადასაწყვეტად.

საერთაშორისო არბიტრაჟის განვითარებაში დიდი როლი ითამაშა ჰააგის კონვენციამ “საერთაშორისო კოლიზიების მშვიდობიანი გზით გადაწყვეტის შესახებ: (1899-1907 წწ). თანახმად მისი დებულებებისა ჰააგაში შეიქმნა მუდმივ მოქმედი პალატა სასამართლოს, რომელიც დღემდე არსებობს. ამჟამად კონვენციის მონაწილეა 86-მდე ქვეყანა, რომელიც თავისი ქვეყნის მოქალაქეებიდან გზავნის აღნიშნულ პალატაში კომპეტენტური 4 პირს არბიტრის სახით. მათი მუშაობის ვადა არის 6 წელი. დღევანდელ პირობებში პალატა არსებობს როგორც სია არბიტრებისა, რომლებითაც კომპლექტება არბიტრები სადავო საქმის განსახილველად გაეროს 1982 წლის კონვენციის “საზღვაო სამართლის შესახებ” 287-ე მუხლით საერთაშორისო საჯარო საზღვაო დავების გადაწყვეტა გათვალისწინებულია არბიტრაჟის წესით.

თავი 3.4 საერთაშორისო საჯარო საზღვაო დავების სასამართლო წესით განხილვა

საერთაშორისო სასამართლო ნაწილობრივ ჰგავს არბიტრაჟს, მაგრამ განსხვავდება ძირითადად შექმნის წესით, ფორმირების წესით, ფუნქციონალობით და ა.შ. ეს დაწესებულება არსებობს მუდმივად და მასში მუშაობენ დამოუკიდებელი მსაჯულები.

უნივერსალური სასამართლო ორგანოს წარმოადგენს გაეროს საერთაშორისო სასამართლო, რომელიც დაარსა 1945 წელს და მოქმედებს სტატუსის საფუძველზე. გაეროს ყველა წევრი არის სასამართლო სტატუსის მონაწილეები.

სასამართლო შედგება 15 მოსამართლისაგან რომელშიც არჩევა ხდება 6 წლის ვადით. მათ ირჩევს გენერალური ასამბლეა და გაეროს უშიშროების საბჭო. სასამართლო ჩვეულებრივად იხილავს საქმეებს სრული შემადგენლობით. მიუხედავად იმისა რომ სასამართლო კომპეტენციაში შედის დავების განხილვა მხოლოდ სახელმწიფოებს შორის, დღევანდელ პირობებში როდესაც იზრდება საერთაშორისო ორგანიზაციებს რაოდენობა ისინი მიმართავენ სასამართლოს მისცეს მათ კონსულტაციური დასკვნა რაიმე კონკრეტულ სადავო საქმეზე. ამავდროულად მხარეები იღებენ ვალდებულებას მომავალი გადაწყვეტილება ჩათვალონ სავალდებულოდ.

სასამართლო დადგენილება საბოლოოა, გასაჩივრებას არ ექვემდებარება. ის შეიძლება გადასინჯოს ისევ თვითონ სასამართლომ იმ შემთხვევაში თუ საქმეზე გაირკვა ახალი გარემოებები რომლებმაც შეიძლება იქონიოს გადამწყვეტი მნიშვნელობა საქმის განხილვის დროს.

ბოლო წლებში 63 სახელმწიფომ სავალდებულო და აუცილებლად სცნო თავისთვის გაეროს საერთაშორისო სასამართლოს იურისდიქცია.

საზღვაო დავების საკითხები სასამართლოს საქმიანობის უმეტეს ნაწილს შეადგენს.

გაეროს 1982 წლის კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ არის ერთერთი მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი სასამართლოს საქმიანობაში. ასე მაგალითად სასამართლომ 2002 წლის კამერონსა და ნიგერიას შორის სახმელეთო და საზღვაო საზღვრებზე დავის დროს გამოიყენა 1982 წლის კონვენციის მოთხოვნები.

ამასთანავე უნდა აღინიშნოს, რომ კონვენციის გამოყენება შესაძლებელია მაშინაც კი როდესაც მოდავე მხარეები არ არის 1982 წლის კონვენციის მონაწილეები.

ამჟამად სასამართლოში ფორმირებულია ახალი პალატა, რომელიც განიხილავს საქმეებს დაკავშირებულს გარემოს დაცვასთან (Chamber for Environmental Matters) რაც ხელს შეუწყობს სახელმწიფოთა შორის დავებს გარესოს დაცვასთან დაკავშირებით ამგვარად გაეროს საერთაშორისო სასამართლო რჩება ერთადერთ უნუკერსალური იურიდიქციის მქონე ორგანოდ საერთაშორისო საზღვაო დავების გადაწყვეტაში.

საერთაშორისო ტრიბუნალ საზღვაო სამართალში

თანახმად გაეროს 1982 წლის კონვენციისა საზღვაო სამართლის შესახებ მისი მე-VI დანართით პირველად საერთაშორისო საზღვაო სამართლის ისტორიაში შეიქმნა სპეციალიზირებული სასამართლო ორგანო-გაეროს საერთაშორისო ტრიბუნალი, საზღვაო სამართალში შტაბინა რომელმაც დაიდო ჰამბურგში (გერმანია). საჭიროების შემთხვევაში ტრიბუნალს შეუძლია თავისი სხდომები გამართოს სხვა ადგილებშიც.

ტრიბუნალი შედგება კოლეგიისაგან, რომელიშიც არის 21 დამოუკიდებელი წევრი, რომელშიც არჩეული არიან საზღვაო სამართლის დარგში, მაღალი ავტორიტეტისა და მიუკერძოებელი პიროვნებებისაგან.

ტრიბუნალის შემადგენლობაში შედის მსოფლიოს ძირითადი სამართლის სისტემის წარმომადგენლობა და მხედველობაში მიღებულია სამართლიანი გეოგრაფიული მდებარეობა.

ტრიბუნალის შემადგენლობაში არ შეიძლება იყოს ორი ერთი და იგივე სახელმწიფოს წარმომადგენელი.

ამჟამად ტრიბუნალი წარმოდგენილია 21 ქვეყნის მოქალაქეებით. ტრიბუნალის წევრებს ირჩევენ 9 წლის ვადით და შესაძლებელია მათი გადარჩება.

ტრიბუნალის არც ერთ წევრს აქვს უფლება ეკავოს პოლიტიკური ან ადმინისტრაციული თანამდებობა, ან ჰქონდეს რაიმე მატერიალური დაინტერესება იმ სფეროში რაც ეხება საზღვაო დაზვერვას და ზღვის ფსკერის დამუშავებას.

ტრიბუნალის დადგენილებები მიიღება ხმების უმრავლესობით, თუ ხმები გაიყო თავჯდომარის ხმა არის გადამწყვეტი .

ტრიბუნალ იხილავს სახელმწიფოთა შორის დავებს, რომლებიც წარმოიქმნება გაეროს 1982 წლის კონვენციის გამოყენებასა და მის განმარტებასთან დაკავშირებულ საკითხებთან.

ტრიბუნალის უმთავრეს უფლებად ითვლება ის გარემოება, რომ მას შეუძლია გამოიტანოს დადგენილება “გემის ან მისი ეკიპაჟის დაუყოვნებლივ განთავისუფლების შესახებ”(??) იმ შემთხვევაში თუ რა ხდება გემის ეკიპაჟის

თავი 3.5 საერთაშორისო კერძო საზღვაო დავების გადაწყვეტა

საერთაშორისო კერძო საზღვაო დავები განსხვავდება სახელმწიფოთა შორის და სხვა საერთაშორისო სამართლის სუბიექტების შორის, საერთაშორისო საჯარო დავებისაგან. როგორც წინა თავში იყო აღნიშნული, ისინი საერთაშორისო საჯარო სამართლის პრეროგატივაა და განიხილება გაეროს - საერთაშორისო სამართლის მიერ.

საერთაშორისო კერძო საზღვაო დავები ეს არის დავებო კერძო პირებს შორის (ფიზიკური და იურიდიული) დაკავშირებული საზღვაო საქმიანობასთან, მაშინაც კი თუ ერთერთი მოდავე მხარე არის სახელმწიფო და მეორე მხარე ფიზიკური ან იურიდიული პირი, ასეთ შემთხვევაშიც კი თავისი შინაარსით დავა მიიჩნევა კერძო სამართლებრივად.

როგორც ცნობილია – საერთაშორისო კერძო საზღვაო სამართალი არის საერთაშორისო კერძო სამართლის ქვედარგი.

საერთაშორისო კერძო სამართალი – თავისი ფართო გაგებით არის ნორმათა ერთობლიობა, რომელიც აწესრიგებს უცხოურ ფაქტობრივ გარემოებას. კოლიზიური სამართლის გარდა მასში, მოიაზრება უცხოელებთან დაკავშირებული სამართალი, ერთიანი საერთაშორისო სამართალი და საერთაშორისო საპროცესო სამართალი, რაც შეეხება საერთაშორისო კერძო სამართლის ვიწრო და კლასიკურ გაგებას, მასში იგულისხმება მხოლოდ კოლიზიური სამართალი. ის არ არის არც საერთაშორისო სამართალი და არც მატერიალური სამართალი (კონკრეტულ საქმეს ის არ წყვეტს) საერთაშორისო კერძო სამართალი მხოლოდ უთითებს, თუ რომელმა ეროვნულმა კერძო სამართლებრივმა სისტემამ უნდა გადაწყვიტოს კონკრეტული საქმე. ანუ საერთაშორისო კერძო სამართალი განსაზღვრება შემდეგნაირად არის ჩამოყალიბებული:

საერთაშორისო კერძო სამართალი განსაზღვრავს, თუ რომელი სამართლებრივი წესრიგი გამოიყენება უცხო ქვეყნის სამართალთან დაკავშირებული საქმის ფაქტიური გარემოებების არსებობისას.

თავის მხრივ საერთაშორისო კერძო საზღვაო სამართალი: არეგულირებს ქონებრივ ურთიერთობებს გართულებულს უცხოური ელემენტებით, რომლებიც ზღვაოსნობის პროცესში საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობისას წარმოიქმნება.

უცხოური ელემენტი გართულებული ქონებრივი ურთიერთობით ვლინდება:

1. თუ ერთი მხარეთაგანი (მოქალაქე, იურიდიული პირი, სახელმწიფო) წარმოადგენს უცხოელს, მაგალითად: როდესაც საქართველოს მოქალაქე დებს ჩარტერის ხელშეკრულებას ინგლისურ გემთმფლობელთან;
2. თუ ობიექტი რომელთანაც დაკავშირებულია ქონებრივი ურთიერთობა, იმყოფება საზღვარგარეთ, მაგალითად: უცხო ქვეყნის ტერიტორიულ წყლებში ქონება, რომელიც ეკუთვნის ერთ-ერთ მხარეს, შეიძლება იყოს ორი ქვეყნისათვის დავის საგანი;
3. თუ იურიდიული ფაქტი ანუ მოვლენები, რომელთა შედეგად მოხდა შეცვლა ან შეწყვეტა სამართლებრივი ურთიერთობების მოხდა საზღვარგარეთ, მაგალითად საქართველოს მოქალაქე, რომელიც მუშაობდა უცხო ქვეყნის გემზე და მიიღო სიცოხლისათვის საშიში ტრავმა დამსაქმებელსა და მას შორის დადებული კონტრაქტის პერიოდში, ამ დროს წარმოშობილი ზიანის ანაზღაურების სამართლებრივი საფუძველის განხილვა.

ამგვარი პირობები უცხოური ელემენტის მონაწილეობით შეიძლება გამოიხატებოდეს მრავლი ვარიანტის სახით.

საერთაშორისო კერძო საზღვაო სამართალი უპირველესად მოიცავს კოლიზიურ ნორმებს. გარდა ამისა საერთაშორისო კერძო საზღვაო სამართალში შედის მატერიალური ნორმები, რომლებიც უშუალოდ არეგულირებენ ურთიერთობას უცხოურ ელემენტთან: მატერიალურ-სამართლებრივი ნორმები, რომლებიც შედიან მოქმედ საერთაშორისო ხელშეკრულებებში იწოდებიან უნიფიცირებულ ნორმებად. ასევე საერთაშორისო კერძო საზღვაო სამართალი მოიცავს სამოქალაქო სამართლის პრინციპებს ის ეხება ისეთ ქონებრივ ურთიერთობებს, რომლებიც წარმოიშობა: 1) ტვირთების საზღვაო გადაზიდვისას, 2) ბუქსირებისა და 3) საერთო ავარიის დროს.

საერთაშორისო კერძო საზღვაო დავებს შეიძლება წინ უძღოდეს პრეტენზიული განხილვები, რომელთაA მიზანია აღადგინონ სასამართლო ჩარევამდე, რომელიმე მხარის კანონიერი უფლებები, რადგან სასამართლო და საარბიტრაჟო წესით დავის გადაწყვეტა დაკავშირებულია დროსთან და გარკვეულ მატერიალურ ხარჯებთან, ხშირია შემთხვევები, როდესაც დავების გადაწყვეტა ხერხდება საპრეტენზიო განცხადებით. საქართველოს საზღვაო კოდექსის XXIV თავით რეგლამენტირებულია პრეტენზია და სარჩელი.

კოდექსის 363-ე მუხლით:

1. გარემოება, რომელიც შეიძლება გახდეს ქონებრივი პასუხისმგებლობის საფუძველი ტვირთის გამგზავნის, გადამზიდავის და მიმღების, ასევე მგზავრთA გადამყვანის მიმართ, უნდა დადასტურდეს წერილობით, დამოუკიდებელი სურვეიერის პატაკით ან აქტით.
2. საზღვარგარეთის ნავსადგურში ამ გარემოებათაA წერილობითი დამოწმება ხდება ადგილობრივი წესების შესაბამისად.
3. პატაკი ან აქტი უნდა შედგეს შემდეგ გაერმოებათაA დასამოწმებლად:
 - a) შეუსაბამობა ტვირთის ან ბარგის ფაქტობრივ დასახელებას, მასას, ტვირთის ან ბარგის ადგილების რაოდენობას და გადატვირთვის საბუთებში შეტანილ მონაცემებს შორის
 - b) ტვირთის ან ბარგის დაზიანება ან გაფუჭება
 - c) უსაბუთო ტვირთის, ბარგის ან იმ საბუთების აღმოჩენა, რომლებსაც არ ახლავთ ტვირთი და ბარგი
 - d) გადამზიდავისათვის მოპარული ტვირთისა და ბარგის დაბრუნება.

პატაკის ან აქტის ფორმა, მისი შედგენის წესი, აგრეთვე ის გარემოებები, რომელიც აქტის შედგენას არ საჭიროებს, განისაზღვრება დამოუკიდებელი სურვეიერის მიერ მიღებული წესების ან რეკომენდაციების შესაბამისად.

კოდექსის 364-ე მუხლით რეგლამენდირებულია:

1. ტვირთის ზღვით გადატვირთვისას გადამზიდვისთვის სარჩელის წარდგენამდე აუცვლებელია მის მიმართ წაყენებულ იქნას პრეტენზია.
2. პრეტენზია წარედგინებათ იმ პირებს, რომლებიც აწარმოებდნენ ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვისას ზღვით გადაზიდვას, ხოლო თუ ტვირთი არ გადაზიდულა პრეტენზია შეეხებათ იმ ორგანიზაციებს, რომლებსაც ტვირთის ზღვით გადაზიდვის ხელშეკრულების თანახმად უნდა გადაეზიდათ იგი.
3. ბარგის გადაზიდვასთან დაკავშირებით პრეტენზია შესაძლებელია წარედგინოს ტვირთის გადამზიდვს, გასვლის ან დანიშნულების ნავსადგურებს, პრეტენზიის განმცხადებლის შეხედულებისამებრ.

P პრეტენზიისა და სარჩელის განცხადების უფლება აქვთ:

- ტვირთის გამგზავნს გემის დაგვიანებით მიწოდების ან მიუწოდებლობის შემთხვევაში;
- ტვირთის დანაკლისის, დაზიანების ან დაკარგვის შემთხვევაში – ექსპედიტორს (ფორვარდერს), ტვირთის მიმღებს ან გამგზავნს, იმ პირობით, თუ ის წარადგენს კონოსამენტს, აგრეთვე წერილობით ცნობას ან სათანადო საბუთს მოქმედი წესების შესაბამისად;
- ტვირთის მიმღებს ტვირთის დაგვიანებით მიტანის ან გაცემის დაყოვნების შემთხვევაში, თუ იგი წარადგენს კონოსამენტს;
- ბარგის დაკარგვის ან დაგვიანებით მიტანის შემთხვევაში – საბარგო ქვითრის წარმდგენს, ხოლო ბარგის დანაკლისის ან დაზიანების შემთხვევაში – წერილობითი ცნობის წარმდგენს;
- გადატანის ხარჯების გადამეტების შემთხვევაში – ტვირთის გამგზავნს ან მიმღებს, თუ ისინი წარმნობდგენენ კონოსამენტს.

თუ ტვირთის გადატანა ხდება საზღვაო ზედნადების საფუძველზე მაშინ პრეტენზიის განმცხადებელმა კონოსამენტის ნაცვლად უნდა წარმოადგინოს საზღვაო ზედნადები.

- შეიძლება გამგზავნმა პრეტენზიისა და სარჩელის უფლება გადასცეს ტვირთის მიმღებს ან პირიქით, - ტვირთის მიმღებმა ან გამგზავნმა –ტვირთის მესაკუთრეს საექსპედიტორო ორგანიზაციას ან მზღვეველს, უფლებამოსილ ადვოკატებს ან აგენტებს.
- პრეტენზიებისა და სარჩელის უფლების გადაცემა დასტურდება კონოსამენტზე, საზღვაო ზედნადებზე, ზედნადებსა და ქვითარზე გადამცემის ხელმოწერით ან წერილობით.
- პრეტენზიის განცხადება ხდება წერილობით.
- პრეტენზიის განცხადებას უნდა დაერთოს დამამტკიცებელი საბუთები. გადასაზიდი ტვირთის საბუთები უნდა წარადგინონ დედნის, დედნის უქონლობის შემთხვევაში კი ასლის სახით.
- ტვირთის დანაკლისის, დაზიანების ან გაფუჭების შესახებ პრეტენზიის წარდგენისას, პრეტენზიის წაყენების უფლების დამადასტურებელ საბუთებს უნდა დაერთოს ტვირთის ღირებულების დამადასტურებელი საბუთებიც.

- საქართველოს იურიდიული პირების მიმართ განსაზღვრულია სარჩელის ხანდაზმულობის ორწლიანი, ხოლო ფიზიკური პირების მიმართ – სამწლიანი ვადა.

ეს ვადები აითვლება შემდგენიარად

ტვირთის გადამტანი ვალდებულია განიხილოს წაყენებული პრეტენზია და მისი დაკმაყოფილების ან აცილების შესახებ აცნობოს განმცხადებელს პრეტენზიის მიღებიდან სამი თვის განმავლობაში. ტვირთის გადამტანისათვის პრეტენზიის წარდგენის დღიდან ხდება სარჩელის ხანდაზმულობის დროის შეჩერება პრეტენზიაზე პასუხის მიღებამდე ან პასუხის მიღების ვადის ამოწურვამდე.

ამჟამად არ არსებობს უნივერსალური საერთაშორისო სასამართლო რომელიც იხილავს საერთაშორისო კერძო და საერთაშორისო საზღვაო კერძო დავებს, ასევე არი არსებობს ამ საკითხებს საერთაშორისოდ აღიარებული პროცედურები. აღნიშნულ საკითხთან მიმართებაში კონვენციების რაოდენობა უმნიშვნელოა და თანაც ისინი რატიფიცირებული არის ყველა სახელმწიფოს მიერ.

საერთაშორისო კერძო საზღვაო დავები განიხილება ნაციონალური სასამართლოების მხრიდანაც, ამ მხრივ საქართველოს საერთაშორისო კერძო სამართლის კანონი მუხლი 3.1. -ით რეგლამენტირებულია: **“უცხო ქვეყნის სამართლის გამოყენებისას, საქართველოს სასამართლო იღებს საჭირო ზომებს მისი ნორმების არსის დასადგენად, შესაბამის ქვეყანაში მათი ოფიციალური განმარტების გამოყენების პრაქტიკის და დოქტრინის გათვალისწინებით”**.

როგორც საერთაშორისო პრაქტიკა ცხადყოფს საერთაშორისო კერძო საზღვაო დავების მხარეები არჩევენ წამოჭრილი დავები განიხილონ “საერთაშორისო კომერციულ არბიტრაჟში”. ამ დასახლების ქვეშ მოიაზრება საერთაშორისო დავების განხილვის მექანიზმი და ასევე თვითონ ორგანო რომელიც აწარმოებს ამ დავების განხილვას. კომერციული საარბიტრაჟო სასამართლოს გარდა არსებობს ინსტიტუციური საარბიტრაჟო სასამართლოები - მათ მყარი და მუდმივი ორგანიზაციული ფორმა აქვთ. ასეთია შიდა სახელმწიფოებრივი ან საერთაშორისო საარბიტრაჟო სასამართლოები. ამჟამად მსოფლიოში ცნობილია ასამდე საერთაშორისო ინსტიტუციონალური არბიტრაჟი, მათ შორის განსაკუთრებით ცნობილია საერთაშორისო სავაჭრო პალატის, საერთაშორისო საარბიტრაჟო სასამართლო პარიზში, ლონდონის საერთაშორისო საარბიტრაჟო სასამართლო, სტოქჰოლმის სავაჭრო პალატის სტოქჰოლმის საარბიტრაჟო სასამართლო.

გარდა საერთაშორისო კომერციული საარბიტრაჟო სასამართლოებისა არსებობს 25-მდე განსაკუთრებით ცნობილი საზღვაო სპეცილიზირებული არბიტრაჟები: ლონდონის არბიტრაჟთა ასოციაცია, ნიუიორკის არბიტრთა საზოგადოება, არბიტრაჟი არსებული ლოიდის კომიტეტთან – ლონდონში და სხვა.

საარბიტრაჟო წესით საერთაშორისო კერძო სამართლებრივი დავების გადაწყვეტის ერთ-ერთი დიდი უპირატესობა მდგომარეობს იმაში, რომ ასეთი არბიტრაჟის მიერ გამოტანილი გადაწყვეტილება საბოლოოა, გასაჩივრება გარდა უიშვიათესი შემთხვევებისა, არ შეიძლება. გადაწყვეტილება სავალდებულოა მხარეებისათვის და იმ შემთხვევაში თუ რომელიმე მხარე არ ასრულებს მას ნებაყოფლობით, იგი შეიძლება აღსრულდეს იძულებითი წესით. უცხოეთის საარბიტრაჟო გადაწყვეტილებათაA ცნობისა და აღსრულების გარანტი არის ნიუ-იორკის 1958 წლის კონვენცია “უცხოეთის საარბიტრაჟო გადაწყვეტილებთა ცნობისა და აღსრულების შესახებ”. რომელსაც შეუერთდა საქართველო 1994 წლის 3 თებერვალს.

გაეროს – სავაჭრო სამართლის კომისიამ (იუნისტრალმა) 1958 წელს მიიღო – კანონის მოდელი “საერთაშორისო სავაჭრო არბიტრაჟის შესახებ”. გაეროს 1958 წლის 11 დეკემბრის 40/72 რეზოლუციით რეკომენდაცია მისცა ყველა ქვეყნას გაეთვალისწინებინა იუნისტრალის სანიმუშო კანონი, რაც უზრუნველყოფდა არბიტრაჟის პროცედურის შესახებ კანონების ერთგვაროვნებას.

თავი 3.6 პრეტენზიები უცხო ქვეყნის პორტებში

პრეტენზიები შეიძლება წარმოიშვას გადამზიდის მიმართ ასევე. გადამზიდს ჰქონდეს ტვირთგამგზავნის, ტვირთმიმღების, ასევე მესამე პირების მიმართ.

პრეტენზიების განხილვა ზოგჯერ ჭიანჭურდება, დიდი ხნით მიმდინარეობს ინტენსიური მიმოწერა, მოლაპარაკებები, დავები, სასამართლო განხილვები. ყველა ამ საკითხებს ეწევა გემთმფლობელები, გემის ადმინისტრაცია და აგენტები. ისინი აწარმოებენ პირველადი დოკუმენტაციის გაფორმებას, რადგანაც დოკუმენტაციის სწორად შედგენაზე ბევრად არის დამოკიდებული სასამართლო განაჩენი, როგორც პრაქტიკა ცხადყოფს პრეტენზიების უმეტესობა დაკავშირებულია ტვირთების შენახვასთან. ასევე ხშირია დანიშნულების პორტში ტვირთების ჩაბარებასთან დაკავშირებით. ჯერ კიდევ როცა გემი იმყოფება ნავმისადგომთან, კაპიტანს აქვს კიდევ დრო გადაამოწმოს პრეტენზიის არსი, დაიანგარიშოს მიახლოებითი ზარალის ოდენობა და ასევე შეაგროვოს და შეადაროს ფაქტობრივი მონაცემები, გაარკვიოს ზარალის წარმოშობის მიზეზი.

პრეტენზიების წარდგენას შედარებით ნაკლები ხასიათი აქვს როდესაც ადგილი აქვს გემით, ჩამოსახმელი ან ნაყარი ტვირთის გადატანას, რადგანაც კონოსამენტის უმრავლესობაში არის წინაპირობა გაკეთებული სადაც წერია: რაოდენობა, წონა (მასა) ტვირთის განსაზღვრულია დამფრახტელის მიერ და გემის ადმინისტრაციისათვის ცნობილი არ არის”. აქედან გამომდინარე ასეთ შემთხვევაში, გადამზიდს დაუმტკიცო რაიმე წონის დანაკლისთან მიმართებაში შეუძლებელია ხდება.

უსუმეტეს შემთხვევაში დსანკლისი გადმოტვირთვის დროს შეიძლება გამოვლინდეს და გავლენა იქონიოს ფრახტის გადახდის საფასურზე, თუ გადახდა სრულდება სრული ფრახტის ანგარიშით, საზღვაო პრაქტიკაში არის შემთხვევები როდესაც ტვირთის დანაკლისი არის მნიშვნელოვანი, ასეთ დროს როგორც წესი ტვირთმფლობელი (მიმღები) გადამზიდს წარუდგენს სარჩელს, რომელშიც ძირითად მოტივად სახელდება - **გადამზიდმა გამოიჩინა არასათანადო მზრუნველობა ტვირთის მიღების დროს.**

ა აქ ტვირთმფლობელის მხრიდან სახელდება ის გარემოება რომ გადამზიდმა ტვირთის მიღების დროს არ გამოიჩინა სათანადო მზრუნველობა იმ ღონისძიებების ჩატარებისას რითაც საზღვაო პრაქტიკაში ხდება გემზე დატვირთული ტვირთის წონის განსაზღვრა, რის შედეგად ადგილი ჰქონდა დიდ ცდომილებას, რაც უშუალოდ უკავშირდება ტვირთის დანაკლისს. კერძოდ, საზღვაო პრაქტიკაში, ტვირთის მიღებამდე, და სატვირთო ოპერაციების დამთავრების შემდეგ ხდება გემის წყალშიგის აზომვა. სხვაობა დაუტვირთავსა და დატვირთულ მონაცემებს შორის არის საშუალო წყალშიგ, ამ მონაცემებით შედიან ე.წ. სატვირთო შკალაში”-რაც იძლევა ბორტზე არსებული ტვირთის რეალურ წონას.

ნაყარ და ჩამოსასხმელ ტვირთებთან მიმრთებაში პრეტენზიები იმთავითვე უნდა იყოს უგულვებელყოფილი კონოსამენტის და ჩარტერის პირობებზე დაყრდნობით. ზოგიერთ შემთხვევებში კაპიტანი წერს “საზღვაო პროტესტს” რომელშიც მიუთითებს “ტვირთი მიღებული დატვირთვის პორტში, სრულად იყო ჩაბარებული მიღების პორტში”. ეს გარემოება მნიშვნელოვანია განსაკუთრებით იმ შემთხვევის დროს, როდესაც გემის რეისის განმავლობაში ხდებოდა ტრიუმების ლუკების გაღება, განიავების ან ხანძრის ჩაქრობის დროს, რის შესახებაც უნდა იყოს სათანადო აღნიშვნა გემის ჟურნალში. საზღვაო პროტესტის ასლს კაპიტანი გადასცემს ტვირთის მიმღებს. კაპიტანსა და აგენტს შორის პრეტენზიასთან დაკავშირებული მთელი მიმოწერა ეგზავნება გემთმფლობელს.

როდესაც ხდება საცალო ტვირთების გადაზიდვა, მაშინ კონოსამენტში მითითებულია მათი რაოდენობა და წონა. ასეთ შემთხვევაში როგორც წესი, წონით დანაკლისთან დაკავშირებული მოთხოვნები უგულვებელყოფილია, რადგანაც წონას თვითონ ტვირთმფლობელი ადგენს, ხოლო საცალო ტვირთის რაოდენობაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება გადამზიდს, იმ გამონაკლისით თუ კონოსამენტში არის წინაპირობად აღნიშნული, “რომ ტვირთების საცალო რაოდენობა განსაზღვრულია ტვირთგამგზავნის მიერ და გემის ადმინისტრაციას არ შეუმოწმებია”.

პრაქტიკაში არის შემთხვევები, როდესაც საცალო ტვირთის გადაზიდვა ხდება ნაყარ მდგომარეობაში, მაგალითად რკინის ნაგლინი ზოდების სახით, ასეთ შემთხვევაში კონოსამენტის გრაფაში “ადგილების რაოდენობა” იწერება “ნაყარი”(in bulk)

ჩარტერის პირობით, ტვირთების საცალო რაოდენობას ითვლის მხოლოდ ტვირთის გამგზავნი და ის ადებს ლუკებს დამლას. ასეთ დროს კონოსამენტში წინა პირობად ფიქსირდება: “ტვირთების საცალო რაოდენობა გაცხადებულია ტვირთის გამგზავნის მიერ და მის მიერვე არის დამლადებული ტრიუმების ლუკებზე”. მაგრამ, თუ მოხდა დამლის დაზიანება, პასუხისმგებლობა გადადის გადამზიდზე. ამიტომ კონოსამენტში მნიშვნელოვანია, რომ გადამზიდმა გააკეთოს აღნიშვნა:

“ტვირთის საცალო რაოდენობა გემის ადმინისტრაციას არ შეუმოწმებია და მის საცალო რაოდენობაზე პასუხს არ აგებს”

პრეტენზიები შეიძლება წარმოიშვას: ტვირთის გაფუჭების, ტვირთის დასველების, მოპარვის, დაზიანების, შედეგად.

ასევე მნიშვნელოვანია პრეტენზიები ტვირთის დაგვიანებით მიტანაზე. ასეთი პრეტენზიები არ არის ხშირი, რადგანაც ჩარტერებში ტვირთის დანიშნულების პორტში მიტანის ზუსტი დრო განსაზღვრული არ არის. პრეტენზია შეიძლება წარმოიქმნას თუ გემმა რამე გაუმერთლებელი მიზეზის გამო დააყოვნა მოსვლა პორტში. დაუშვა დევიაცია, რამაც გაადიდა დანიშნულების პორტში მისვლის დრო, რომელიც დაკავშირებული იყო, დახმარების გაწევასთან უბედური შემთხვევის პირობებში მყოფ გემისათვის.

პრაქტიკაში, პრეტენზიები არსებობს არამარტო გადამზიდის მიმართ, ასევე პრეტენზიები შეიძლება წარმოიქმნას ტვირთის გამგზავნისადმი. ასეთი პრეტენზია გადამზიდს შეიძლება ჰქონდეს: გამგზავნისადმი ე.წ. “მკვდარი ფრახტის” ანუ როდესაც გემზე მოწოდებულია ჩარტერის პირობით გაცილებითნაკლები ტვირთია, დემერეჯის დროს, სატვრთო ოპერაციების დროს გემის დაზიანებისას.

დევიაცია (deviation – გემის უფლება გადაუხვიოს თავის მარშრუტს რომელიც ჩარტერში არის აღნიშნული, სპეციალური პუნქტით. სასამართლო პრაქტიკაში დადგენილია, რომ გემთმფლობელი კურსის გაუმართლებელი შეცვლის შემთხვევაში, პასუხს აგებს დამფრახტველის წინაშე გადიდებული მოთხოვნით)

“მკვდარი ფრახტის” და დემერეჯის საფასური გადამზიდმა უნდა მიიღოს კონოსამენტის გაცემამდე და გემის რეისში გასვლამდე. თუ მიღებული თანხა ფიქსირდება კონოსამენტში, მაშინ ტვირთ მიმღები გადაიხდის ამ თანხას, ტვირთის დანიშნულების პორტში მიტანის დროს. როგორც წესი კონოსამენტი არ გაიცემა მანამ სანამ არ იქნება ანაზღაურების სათანადო გარანტიები, წინააღმდეგ შემთხვევაში საპრეტენზიო თანხის მიღება იქნება რთული.

პრეტენზიები, ტვირთმიმღებებისადმი ხშირას წარმოიქმნება: გადმოტვირთვისთვის განკუთვნილი დროის დარღვევით, რაც იწვევს გემის მოცდენას, ტვირთმიმღების მიერ გადმოტვირთვისთვის შეუსაბამო ნავმისადგომის შერჩევით, გემის დაზიანების გადმოტვირთვისთვის ოპერაციების დროს, ფრახტის გადახდის დროის გაჭიანურებით ან სხვა თანხების გაცემასთან დაკავშირებით, ასევე საერთო ავარიის შედეგად საგარანტიო თანხების გაცემის შემთხვევაში. ზემოთ აღნიშნულ შემთხვევებში კაპიტანს უფლება აქვს გამოიყენოს მასზე მინიჭებული ტვირთზე გირაოს უფლება მანამ არ მიიღებს კუთვნილ ანაზღაურებას.

აგენტებისადმი პრეტენზიები ძირითადად წარმოშვება გემების მომსახურების საკითხებთან დაკავშირებით, რომელსაც ეწევა სააგენტო ფირმა. ასეთ შემთხვევებში გემთმფლობელს შეუძლია მთლიანად ან ნაწილობრივ შეურჩიოს სააგენტოს ფირმისათვის ანგარიშზე თანხის ჩარიცხვა, რომელიც საჭიროა სადისბურმენტო ხარჯების გასაწევად. სააგენტო ფირმასთან ყოველგვარი პრეტენზიების მოგვარება ხშირ შემთხვევაში ხდება ურთიერთ შეთანხმებით და იშვიათია შემთხვევები როდესაც ისინი წყდება სასამართლო წესით.

როგორც წესი დავების გადაწყვეტის პირობები დამფრახტველის და განმფრახტველის მიერ ჩაწერილია წინაპირობის სახით ჩარტერში კერძოდ თუ წარმოიქმნა სადავო სიტუაცია გადაწყვიტონ ის: არბიტრაჟში, სასამართლოში და სახელდება ადგილი სადაც უნდა მოხდეს განხილვა”.

თავი 3.7 კომერციული გემების დაკავება და დაპატიმრება

გემის დაკავება გულისხმობს მისი გადაადგილების შეზღუდვას, რაც დაკავშირებულია საგამოძიებო მოქმედებების ჩატარებასთან ან რაიმე სახის დაბრკოლების მოხსნა, რაც ხელს უშლიდა გემს ზღვაში გასასვლელად.

გემის დაკავებას როგორც წესი აწარმოებენ სანაპირო სახელმწიფოს კომპეტენტური სახელმწიფო ორგანოები და ატარებს ის ადმინისტრაციულ ხასიათს.

პრაქტიკაში ძირითადად გამოყოფენ გემის დაკავების სამ შესაძლო საფუძველს:

პირველი დაკავშირებულია საზღვრისპირა სახელმწიფოს კანონების დარღვევასთან. ასე მაგალითად, გაეროს 1982 წლის კონვენციის საზღვაო სამართლის შესახებ მუხლი 111-ში რეგლამენტირებულია, რომ საზღვრისპირა სახელმწიფოს აქვს უფლება ე. წ. “ცხელ კვალზე” დააკავოს უცხო ქვეყნის გემი თუ მას გააჩნია სათანადო მტკიცებულება, რომ გემმა დაარღვია მისი კანონმდებლობა, მის შიდა წყლებში, მის არქიპელაგიურ წყლებში, ტერიტორიულ წყლებში, მიმდებარე ზონაში, ეკონომიკურ ზონაში, დაკავების მიზეზი ასეთ შემთხვევაში დაკავშირებულია გამოძიების

ჩატარებასთან. ასევე 1982 წლის კონვენციის საზღვაო სამართლის შესახებ მუხლი 220-ით, საზღვრისპირა სახელმწიფომ შეიძლება დააკავოს უცხო ქვეყნის გემი, თუ მან დაარღვია ის ნორმები და სტანდარტები რომლებიც დაწესებულია საზღვრისპირა სახელმწიფოს კანონმდებლობაში, საერთაშორისო კონვენციებში, რომელიც დაკავშირებულია გარემოს დაბინძურებასთან, დარღვევა უნდა იყოს სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიულ წყლებში ან მის ეკონომიკურ ზონაში ასეთ შემთხვევაში დაკავება ისახავს მიზანს აწარმოონ მოკვლევა.

დემირჯი – თანხის რაოდენობა, რომელსაც ტვირთის გამგზავნი იხდის გემის მოცდენისათვის კონტრტალიერი დროის მიხედვით

სადისბურმენტო ანგარიში – დოკუმენტი რომლითაც ხდება ანგარიშსწორება გემთმფლობელსა და ნავსადგუს შორის

დაკავების მეორე მიზეზი – შეიძლება იყოს დაკავშირებული ზღვაოსნობის უსაფრთხოებასთან, როგორც ცნობილია მთელ რიგ საზღვაო კონვენციებში, რომლებითაც რეგლამენტირებულია ნაოსნობის უსაფრთხოება გათვალისწინებულია პორტის სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოების მოვალეობა არ დართონ ნება პორტიდან გემის გასვლაზე, თუ მასზე აღმოჩენილია ისეთი ნაკლოვანებები, რომლებიც საფრთხეს უქმნის ადამიანების სიცოცხლეს.

მაგალითად, როგორც რეგლამენტირებულია საერთაშორისო კონვენციაში “სატვირთო მარკის შესახებ. 1966 წლის” აკრძალულია გემის გასვლა ზღვაში თუ ის დატვირთულია საერთაშორისო ნორმების დარღვევით. ასევე საერთაშორისო კონვენციის, - ადამიანების სიცოცხლის დაცვა ზღვაზე (SDLAS-74) - მოთხოვნები გემზე, სამაშველო დანადგარების და ყველა იმ პირობების დაცვა, რაც გათვალისწინებულია კონვენციით, წინააღმდეგ შემთხვევაში ნებისმიერი დარღვევა შეიძლება სახიფათო იყოს ადამიანების სიცოცხლისათვის.

ზემოთ აღნიშნულ შემთხვევებში დაკავების ვადა განსაზღვრული არ არის ის ძირითადად მოიცავს იმ დროს რა დროშიც მოხდება დარღვევების აღმოფხვრა.

დაკავების მესამე მიზეზი შეიძლება იყოს დაკავშირებული გემის შემდგომ დაპატიმრებასთან. ზოგიერთი ქვეყნის ნაციონალურ კანონმდებლობაში: მაგალითად აუკრაინის საზღვაო კოდექსის 76-ემუხლით რეგლამენტირებულია, პორტის უფროსის განკარგულებით შესაძლებელია უცხო ქვეყნის გემის ან ტვირთის დაკავება არა უმეტეს სამი დღისა. რის შემდეგ გემის დასაპატიმრებლად საჭიროა სასამართლოს გადაწყვეტილება.

გემების დაპატიმრება სავაჭრო ზღვაოსნობაში არის იძულებითი ხასიათის ღონისძიება.

1962 წელს ბრიუსელში მიიღეს საერთაშორისო კონვენცია, ზოგიერთი წესების უნიფიკაციის შესახებ რაც, დაკავშირებული იყო სახელმწიფო გემების დაპატიმრებასთან დაკავშირებით ან სახელმწიფოს კუთვნილებაში ან ინტერესებში მომუშავე გემების იმუნიტეტის შესახებ. მაგალითად საქართველოს საზღვაო კოდექსის მუხლი 43-ით რეგლამენტირებულია:

გემის დაპატიმრება ხდება მხოლოდ საზღვაო სარჩელის უზრუნველსაყოფად.

“საზღვაო სარჩელი” გამომდინარეობს გემის საკუთრებისა და სხვა ქონებრივი ურთიერთობებიდან, რომლებიც წარმოიშობა მშენებლობის მართვის ექსპლოატაციის, კომერციული გამოყენების, იპოთეკის ან გადარჩენასთან

დაკავშირებული ღონისძიებების განხორციელებისას გემის დაპატიმრება ან გათავისუფლება ხდება მხოლოდ სასამართლოს, საარბიტრაჟო სასამართლოს ან საზღვაო საარბიტრაჟო კომისიის თავჯდომარის მიერ.

საქართველოს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული გემების დაპატიმრება ან რაიმე სასჯელის დადება შეიძლება მხოლოდ საქართველოს აღმასრულებელი ხელისუფლების თანხმობით.

1962 წელს ბრიუსელში მიღებული იყო კონვენცია “საზღვაო გემების დაპატიმრების წესების უნიუფიკაციის შესახებ სადაც დადგენილი იყო პირობები, რომლებითაც საზღვაო გემების დაპატიმრებისას განხორციელდება სამოქალაქო სარჩელი საზღვაო მოთხოვნებიდან გამომდინარე;

“საზღვაო მოთხოვნებს” განეკუთვნება ნებისმიერი მოთხოვნა, რომელიც წარმოიშვა ერთი ან რამოდენიმე ქვემოთ ჩამოთვლილი შემთხვევებიდან:

- ზარალი რომელიც მიყენებული იყო გემის დაჯახებით;
- ხელშეკრულებები გემის ქირაობით, ჩარტერის ან სხვა პირობით;
- ხელშეკრულების დადება გემზე ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებით ჩარტერის ან სხვა პირობით;
- გემით გადასაზიდი ტვირთის ან ბარგის დაზიანება ან დაკარგვა
- საერთო ავარია
- ბუქსირება
- გემის მომარაგება მის ექსპლოატაციასთან დაკავშირებით ხელფასის ანაზღაურება გემის კაპიტანის მეთაურთა შემადგენლობის და რიგითი შემადგენლობის.
- დავები გემის საკუთრებასთან დაკავშირებით.

“დაპატიმრება” გემის გულისხმობს სასამართლო გასჯალობას საზღვაო მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად და არ გულისხმობს გემის დაპატიმრებას სასამართლო აღსრულების დასაკმაყოფილებლად.

1952 წლის კონვენციის მე-3 მუხლის მოთხოვნით: “თუ გემი დაფრახტულია ბერბოუტ – ჩარტერის” პირობით (უეკიპაჟოდ) და დამფრახტველი არარეგისტრირებული მფლობელია კონვენციის პირობით დაფრახტული გემის მიმართ წამოყენებულ ნებისმიერ საზღვაო მოთხოვნის წარმოშობაზე ის პასუხისმგებელია. პირს რომელსაც ექნება საზღვაო მოთხოვნა მის მიმართ შეუძლია დასვას საკითხი გემის დაპატიმრების თაობაზე, მაგრამ გემის დარეგისტრირებული მფლობელის, სხვა გემზე დაპატიმრების განხორციელება დაუშვებელია.

დაპატიმრებული გემი საზღვაო მოთხოვნების აღსრულების შემდეგ ექვემდებარება გათავისუფლებას.

ზიოგიერთ ქვეყნებში გემის დაპატიმრება ხდება ავტომატურად სასამართლო დადგენილების გამოტანით, ზოგიერთ ქვეყნებში დაპატიმრებს ახდენენ სპეციალური აღმასრულებლები.

თავი 3.8 გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის ფარგლების განსზღვრა

საკითხი გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის თაობაზე წარმოიშვა უძველეს დროში, ჯერ კიდევ საზღვაო ვაჭრობის ჩამოყალიბების პერიოდში, ცნობილია ჯერ კიდევ VIII-IX საუკუნეებში ესოპანეთის, საბერძნეთის, იტალიის, საფრანგეთის

გემთმფლობელების მიერ იყო გავრცელებული საზღვაო ჩვეულება, რომელიც განსაზღვრავდა “გემთმფლობელის პასუხისმგებლობას, მიყენებული ზიანზე, კომერციულ რეისში გამავალი გემის საფასურით”. გემთმფლობელი, რომელმაც ტვირთით გაუშვა რეისში თავისი გემი, ფაქტობრივად გემის და ტვირთის ბედი ჩააბარა ეკიპაჟს მას მთლიანად დაკარგული აქვს კონტროლი აღნიშნულ ღონისძიებებზე. როგორც ცნობილია ძრავოსნობის დროს შეიძლება ნებისმიერი პრობლემა წარმოიქმნას: გემის დაღუპვა შეპყრობა მეკობრეების მიერ და სხვა.

აქედან გამომდინარე გემთმფლობელს არ შეეძლო სრული პასუხისმგებლობა აეღო თავის თავზე დამფრახტველის, ტვირთ გამგზავნის ტვირთმომღებლის წინაშე. ასეთი გარემოება სავაჭრო ზღვაოსნობას გახდიდა საკმაოდ სარისკოს და არა სარფიან საქმიანობად. საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობის ზრდამ ახალი კონტინენტების აღმოჩენამ, დააყენა დღის წესრიგში, გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის საკითხი განხილული ყოფილიყო კანონის ფარგლებში. მაგალითად ინგლისის გემთმფლობელებმა მოითხოვეს პარლამენტს მიეღო კანონები გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის განსაზღვრის თაობაზე.

1743 წელს ინგლისში მიიღეს კანონი გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის ფარგლების შესახებ, რომელიც ეხებოდა კაპიტნის ბრალეულობით დაღუპული გემის ტვირთზე პასუხისმგებლობას.

მეორე კანონი მიღებული 1786 წელს - გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრისას - რომელიც ეხებოდა, ტვირთის განადგურებას გემის ბორტზე წარმოშობილი ხანძრის შედეგად. ამჟამად ყველა საზღვაო ქვეყნის ნაციონალური კანონმდებლობა ითვალისწინებს გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის ფარგლებს: საქართველოს საზღვაო კოდექსის XXI თავში რეგლამენტირებულია გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის ფარგლები.

აღნიშნული კოდექსის 336-მუხლით რეგლამენტირებულია: გემთმფლობელი თავისი ვალდებულებებიუსათვის პასუხს აგებს იმ კუთვნილი ქონებით, რომელზედაც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად შეიძლება დაეკისროს ანაზღაურება.

გემთმფლობელის პასუხისმგებლობა მოთხოვნებისათვის რომლებიც წარმოიშვა მათი სამართლებრივი საფუძვლების მიუხედავად განისაზღვრება კოდექსის 337 მუხლით ესენია:

- a) მოთხოვნები, რომლებიც დაკავშირებულია გარდაცვალებასთან ან დაშავებასთან ასევე ქონების დაკარგვასთან ან დაზიანებასთან (ნავსადგურის ნაგებობების, წყლის აუზების სანაოსნო გზების სანავიგაციო საშუალებების დაზიანების ჩათვლით) რომელიც გემზე ან პირდაპირ კავშირშია მის ექსპლუატაციასთან ან სამაშველო ოპერაციებთან;
- b) გემზე არსებული ტვირთის მოშორებასთან, განადგურებასთან ან უვნებელყოფასთან დაკავშირებული მოთხოვნები.
- c) ზღვით ტვირთის გადაზიდვის, მგზავრთა გადაყვანისა და მათი ბარგის შეფერხებით გამოწვეული ზიანი;
- d) ხელშეკრულებით გაუთვალისწინებელი უფლებების ნებისმიერი დარღვევით გამოწვეული ზიანი, რომელიც პირდაპირ კავშირშია გემის ექსპლუატაციასთან ან სამაშველო ოპერაციებთან;
- e) ჩადირული, ნამსხვრევებად ქცეული მძიჩიჩზე დამჯდარი ან მიტოვებული გემის ამოღებასთან, მოშორებასთან, განადგურებასა და უვნებელყოფასთან დაკავშირებული მოთხოვნები.

f) გემზე არ მყოფი ადამიანების ან ქონებისათვის გემის ნაოსნობის ან ექსპლოატაციის შედეგად მიყენებული ზიანი.

თუ ამ მუხლის პირველი ნაწილი “ვ” ქვეპუნქტებში აღნიშნული ზიანი გამოიწვია პირმა, რომელიც არ იმყოფება გემზე, მაშინ ამ პირის ქმედებისა და დაუდევრობისათვის პასუხისმგებელ გემთმფლობელს შეუძლია შეზღუდოს თავის პასუხისმგებლობა, თუ აღნიშნული ქმედება ან პასუხისმგებლობა გემის ტარებასთან ან მართვასთან ან ტვირთის, ბარგის ან ხელბარგიდ დატვირთვასთან, გადაზიდვასთან ან გადმოტვირთვასთან, მგზავრთა ჩასხდომა-გადმოსხდომასთან იყო დაკავშირებული.

გემთმფლობელის პასუხისმგებლობა არ შეიზღუდება თუ კი დამტკიცებულია რომ ზიანი გამოწვეულია მისი პირადი ქმედებით ან დაუდევრობით რაც განხორციელდა ასეთი ზიანის განზრახ მიყენებით.

კოდექსის 339 მუხლით პასუხისმგებლობის შეზღუდვა არ ეხებათ:

- a) გადარჩენის ან საერთო ავარიის შესატანით გამოწვეულ მოთხოვნებს;
- b) ეკიპაჟის და გემთმფლობელის მომსახურე სხვა წევრების მოთხოვნებს, რომელთა მოვალეობა დაკავშირებულია გემთან აგრეთვე მემკვიდრეთა ან მოქალაქეთა მოთხოვნებთან, რომელთაც აქვთ დახმარების მიღების უფლება, თუ გემთმფლობელთან ამ პირთა ურთიერთობის მარეგულირებელი კანონმდებლობით მათი პასუხისმგებლობა ამ მოთხოვნებზე არ შეიზღუდება ან არ გადააჭარბებს 331-ე მუხლით გათვალისწინებულ ზღვარს; “გადარჩენის ჯილდო არ უნდა აღემატებოდეს გადარჩენილი ქონების ღირებულებას;
- c) ჩადირული ქონების ამოღების ან მოშორების მოთხოვნებს;
- d) მოთხოვნები ადამიანების ან ზღვის ცოცხალი რესურსების სიცოცხლისათვის საფრთხის შემქმნელი სხვადასხვა მავნე ნივთიერებებითა და ნავთობით გარემოს დაბინძურებაზე, როცა ამ ზიანზე პასუხისმგებლობა განისაზღვრება კოდექსის XVIII თავის შესაბამისად;
- a) სიკვდილით ან დაშავებით გამოწვეული მოთხოვნების მიმართ:

333000 საანგარიშო ერთეული – არა უმეტეს 500 ტონა საერთო ტევადობის გემისათვის.

თუ გემი 500 ტონაზე მეტი ტევადობისაა, ამ თანხას ემატება:

- 501-დან 3000 ტონამდე - 500 საანგარიშო ერთეული ყოველ ტონაზე
- 3001-დან 30000 ტონამდე - 333 საანგარიშო ერთეულ ყოველ ტონაზე;
- 30001-დან 70000-ტონამდე - 250 საანგარიშო ყოველ ერთეულ ტონაზე
- 70000 ტონის ზემოთ - 167 საანგარიშო ერთეული ყოველ ტონაზე

b) ნებისმიერ სხვა მოთხოვნათა მიმართ:

167 000 საანგარიშო ერთეული – არა უმეტეს 500 ტონა საერთო ტევადობის გემისათვის;

თუ გემი 500 ტონაზე მეტი ტევადობისაა, ამ თანხას ემატება:

- 501-დან 3000 ტონამდე - 167 საანგარიშო ერთეული ყოველ ტონაზე
- 30 001-დან 70000 ტონამდე - 125 საანგარიშო ერთეულ ყოველ ტონაზე;
- 70000 ტონის ზემოთ - 83 საანგარიშო ერთეული ყოველ ტონაზე

1. როცა შემთხვევამ გამოიწვია ამ მუხლის პირველი ნაწილში მითითებული მოთხოვნები, თუ ამ მუხლის პირველი ნაწილის “ა” ქვეპუნქტში მითითებული თანხა საკმარისი არ აღმოჩნდა ფიზიკური პირისათვის

მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის გადასახდელად მაშინ ასეთ მოთხოვნათა აუნაზღაურებელი ნაწილი პროპორციულად დაიფარება ამ მუხლის პირველი ნაწილის “ზ” ქვეპუნქტში ნაჩვენები თანხიდან სხვა მოთხოვნებთან ერთად.

2. ფიზიკური პირისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა განეკუთვნება სიკვდილის ან ადამიანთა აჯანმრთელობის შერყევის შედეგებით წარმოქმნილ მოთხოვნას.
3. გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის საზღვრების დასადგენად 300 ერთეულზე ნაკლები ტევადობის გემი ითვლება 300 ერთეულის ტევადობის მქონე გემად.

როგორც საერთაშორისო ისე უმეტესი ქვეყნების ნაციონალური კანონმდებლობიდან გამომდინარე, ნორმატიული დოკუმენტების არსით ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის და მგზავრების მათი ბარგის გადატანასთან დაკავშირებული ხელშეკრულებების მონაწილეებმა არ უნდა განიცადონ ზარალი, რომელიც აღემატება გემის ღირებულებას. გემთმფლობელმა არ უნდა აანაზღაუროს ზარალი, რომელიც აღემატება ტვირთის თვითღირებულებას. განსაკუთრებით კონკრეტულად არის ჩამოყალიბებული ეს პირობები ლონდონის 1989 წლის კონვენციაში კერძოდ მუხლი 13-ში რეგლამენტირებულია პრინციპი რომ გადარჩენისათვის განკუთვნილი თანხის რაოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს გადარჩენილი ქონების ღირებულებას. აღნიშნული პრინციპი აღიარებულია მსოფლიოს საზღვაო ვაჭრობაში მონაწილე ქვეყნების მიერ და დაფიქსირებულია მათ ნაციონალურ კანონმდებლობაში. საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებაში მონაწილე მხარეები უნდა იყვნენ ერთნაირ პირობებში ანუ მათ მიერ მიღებული ზიანი პროპორციულია მათი ინტერესებისადმი – გემის ღირებულება, ტვირთის და ფრახტის.

დავების განხილვისას გარკვეული სიძნელები და კოლიზიები წარმოქმნება დამფრახტველს, გამფრახტველებსა, მზღვეველებსა და სხვა საზღვაო გადაზიდვაში მონაწილე მხარეებს შორის, რომლებსაც გააჩნია სხვადასხვა ქვეშევრდგომობა და რომლებიც ცდილობდნენ თავის ნაციონალური კანონმდებლობის გამოყენებით გადაეწყვიტათ სადავო საკითხები. აღნიშნულმა გარემოებამ შექმნა პირობა 1924 წელს შეემუშავებინათ საერთაშორისო კონვენცია გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის ფარგლების შესახებ. აღნიშნულმა კონვენციამ არ მოიპოვა საერთაშორისო აღიარება. 1957 წელს ბრიუსელში შეიმუშავეს ახალი კონვენცია “გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის შესახებ” ამ კონვენციის თანახმად: გემთმფლობელმა შეიძლება შეზღუდოს თავისი პასუხისმგებობა თუ შემთხვევამ რომელიც გამოიწვია პრეტენზია, არ რაის გამოწვეული გემთმფლობელის შეცდომით ანუ თუ ის მოხდა მისი თანხმობით.

ამჟამად მოქმედებს 1976 წლის კონვენცია პასუხისმგებლობის შეზღუდვა საზღვაო საქმეებთან დაკავშირებით”, აღნიშნული კონვენციის მიღების მიზანი იყო ბრიუსელის 1924 და 1957 წლის კონვენციების შეცვლა. მთლიანობაში 1976 წლის კონვენციაში შენარჩუნებულია ყველა წინა პასუხისმგებლობის ფარგლები, ამასთანავე შეტანილია ახალი პრინციპიალური მოთხოვნები მაგალითად, ნავთობ პროდუქტების დაბინძურებასთან დაკავშირებით, რომელიც მოიცავს 1969 წლის კონვენციის სამოქალაქო პასუხისმგებლობას ნათობპროდუქტების დაბინძურების შედეგად ზიანის შესახებ მოთხოვნებს. 1976 წლის კონვენციამ შედარებით უფრო გაზარდა გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის ფარგლები. დაახლოებით 3-ჯერ 1957 წლის კონვენციასთან შედარებით პასუხიმგებლობის ფარგლებს განსაზღვრისას

შემოდებულია ახალი დიფერენცირებული ნიხრები რომლებიც დამოკიდებული არიან გემის ტონაჟზე, ამავდროულად ტონაჟის გაზრდასთან ერთად ნიხრები მცირდება. საანგარიშო ერთეულად მიღებული (SDR) ამასთანავე გათვალისწინებულია საშუალება გამოიყენონ პირობითი ფრანკები.

(SDR)- საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერ განსაზღვრული საანგარიშო ერთეული

თავი IV სადაზღვეო ანაზღაურება და მასთან დაკავშირებული, შემთხვევების ფიქსირების მათი სამართლებრივად სწორი დოკუმენტირება

4.1. შესავალი

სავაჭრო ზღვაოსნობა ყველა დროში იყო და რჩება მაღალი რისკის მატარებელ საქმიანობად.

გადამზიდი როდესაც ეწევა რაიმე სახის ტრანსპორტირებას ზღვით, ის თანმახმად დადებული ხელშეკრულებისა იღებს ვალდებულებას მიიტანოს ტვირთი დანიშნულების ადგილას, დაუზიანებლად და დროულად. შორეულ ნაოსნობის სავაჭრო ფლოტის კაპიტნის მოვალეობაში შედის გემთმფლობელის ინტერესების დაცვა, რადგანაც კაპიტანი თავისი სამსახურეობრივი მდგომარეობით ითვლება გემთმფლობელის წარმომადგენლად. ამიტომ მასზე დაკისრებულია საკმაოდ ფართო და სპეციფიკური ხასიათის მოვალეობები, რომელთა შეუსრულებლობამ ან რაიმე სახის ზერელე დამოკიდებულებამ შეიძლება, ტვირთგამგზავნის, ტვირთმფლობელის, ტვილთმიმღების და სხვა ოფიციალური პირების მხრიდან წარმოქმნას გადამზიდის მიმართ პრეტენზიები, ქონებრივი ხასიათის დავები და ა.შ.

გემთმფლობელისადმი წაყენებული პრეტენზიების რაოდენობა, მათი ხასიათი ბევრად არის დამოკიდებული იმაზე თუ გემზე მომხდარი შემთხვევების შემდეგ, რამდენად სწორად და სათანადო პროცედურების დაცვით იყო გაფორმებული საბუთები, რომლებსაც შეიძლება ჰქონდეს ძიებისას მტკიცებულების ხასიათი, მისათვის რომ კვალიფიცირებულად იყო მოყვანილი მტკიცებულებები, საჭიროა გადამზიდი კარგად ერკვეოდეს არამარტო, გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობებში, არამედ საერთაშორისო კანონმდებლობაში რომელიც არეგულირებს საზღვაო ვაჭრობაში ურთიერთობებს, მხედველობაში უნდა მიიღოს გემის დროშის ნაციონალობა, ასევე კანონმდებლობა იმ ქვეყნებისა სადაც წარმოიშვა ინციდენტი, ამა თუ იმ სადავო საკითხების გადაწყვეტის პროცედურა.

გემის კაპიტნისათვის რომლის ძირითადი ამოცანაა, ნავიგაციის უსაფრთხოების დაცვა, ძნელია გაერკვეს კანონმდებლობის ყველა ნიუანსში. ამიტომ რეკომენდაციების გაწევა სამართლებრივი საბუთების შედგენისას ბევრად დაეხმარება გემთწამყვანის ეკიპაჟს ზღვაოსნობისას წამოჭრილ შემთხვევებში, სწორად წარმართოს ფაქტების ფიქსირება რათა დაიცვას თავისი უფლებები და გემთმფლობელის მზღვეველის ინტერესები: ჩვენს მიერ ქვემოთ მოყვანილია ზოგიერთი მნიშველოვანი საკითხები რომლებიც შეიძლება წამოიჭრას ზღვაოსნობის დროს.

4.2. მტკიცებულებანი რომელიც მოეთხოვება გემს რომელიც ჩართულია, გემის დანადგარებთან დაკავშირებულ ავარიაში

უნდა აღინიშნოს რომ ქვემოთ მოყვანილი ჩამონათვალი შეიძლება არ იყოს აბსოლიტურად სრული, უმთავრესად ის იძლევა ცნებას იმ მტკიცებულებებზე, რომლებიც მოეთხოვება მხარეებს, რომელიც ჩართული არიან გემის დანადგარების ავარიის ფაქტთან:

მტკიცებულებანი რომლებიც ეხება უშუალოდ დაზიანებას:

- პატაკი დაწერილი კაპიტნის ან უფროსი მექანიკოსის მიერ.
- ფოტო, აუდიო მასალა, დაზიანებული დანადგარისა და ადგილისა მისი დემონტაჟის შემდეგ.
- დაზიანებული დანადგარის დეტალები და ნაწილები ინსპექტირებისათვის.
- გემის ჟურნალი და ჩანაწერები დაზიანებული დანადგარის ტექნიკური მომსახურების შესახებ.
- ყველა სხვა ჩანაწერები რომლებიც მოწმობენ დაზიანებული დანადგარის სიხშირის რემონტს, გამომუშავებულ საათებს და მტკიცებულებანი ადრინდელი შემოწმების შედეგების, რემონტის.
- პაკეტები ეკიპაჟის წევრების, რომლებსაც აქვთ კავშირი ინციდენტთან.

4.3 მტკიცებულება, რომელიც დაკავშირებულია გემის გაჩერებასა და მოცდენასთან

- გემის და სამანქანო ნაწილის ჟურნალი, რომელიც ასახავს მთელ დროს დაკავშირებულს ინციდენტთან.
- განცხადება გემში არსებული საწვავის რაოდენობაზე თავდაპირველად და გემის გაჩერების შემდეგ.
- საკლასიფიკაციო სამსახურის სურვეიერის მიერ კლასის დამოწმება.
- გემის აგენტის - STATEMENT OF FACTS.
- მტკიცებულება რომლებიც მოწმობის გემის ეფექტურობაზე ზიანის მიყენებასთან დაკავშირებით.
- ფაქტები დამატებითად დახარჯული დროის და საწვავის დანახარჯებზე გემის ნაკლები ეფექტურობის გამო;
- ფაქტები რომლებიც მოწმობენ დამატებითი სამუშაო ძალის გამოყენებაზე, დამატებით დანადგარების გამოყენებაზე, მათი გამოყენების და დროის აღნუსხვა.
- ასლები საბუთებისა რომლებითაც ხდებოდა კავშირი სანაპირო აგენტთან, დამფრახტველთან და მესამე პირებთან რომლებიც პასუხისმგებელი იყვნენ გემის გაჩერებაზე.

დამატებით კაპიტანმა უნდა განახორციელოს

- დარწმუნდეს რომ ხელის მოწერისწინ ყველა განცხადება, ტაიმშიტები სწორად და მართებულად არის შევსებული
- STATEMENT OF FACTS.

ტაიმშიტი – (time sheet) საბუთი რომლითაც ფიქსირდება სატვირთო ოპერაციებზე დახარჯული სრული დრო და სტალიური დროის ათვლა.

4.4 ცალკეული მხარეების როლი რომლებიც ჩართულნი არიან გემის დაზიანებასთან დაკავშირებულ ინციდენტში.

დამოუკიდებელი სურვეიერები, რომლებიც მოქმედებენ დამზღვევის სახით; როდესაც ადგილი აქვს გემის დაზიანებას იმ ხარისხით რამაც შეიძლება გამოიწვიოს პრეტენზიის წაყენება, გემთმფლობელი ვალდებული არის დაუყოვნებლივ აცნობოს დამზღვევს, სადაზღვეო კომპანია აგზავნის გემზე სურვეიერს რომლის მოვალეობაა დაადგინოს და დააფიქსიროს დაზიანებასთან დაკავშირებული ყველა დეტალი.

% ი კლუბის სურვეიერები რომლებიც მოქმედებს გემთმფლობელის სახით:

როდესაც მესამე მხარეს მიაყენეს ზარალი – მაგალითად მოხდა შლანგის გადაწყვეტა საბუქსირო ოპერაციების დროს, რამაც გამოიწვია პორტის წყლების კვატორის დაჭუჭყიანება.

P&I კლუბის სურვეიერის მოვალეობაში შედის, დაიცავს გემთმფლობელის ინტერესებს, რაც გამოიხატება გამოძიების და გაწმენდითი სამუშაოების ჩატარების ორგანიზაციებში. ამიტომ როდესაც რაიმე სახის ინციდენტს აქვს ადგილი გემთმფლობელილმა და კაპიტანმა უნდა დაუყოვნებლივ აცნობონ P&I კლუბის წარმომადგენლობას, რომლებიც გემზე მიავლინებენ სურვეილერს რომელიც დააფიქსირებს კვალიფიცირებულად ყველა ინციდენტთან დაკავშირებულ დეტალს და გაუწევს კაპიტანს საჭირო დახმარებას.

საკლასიფიკაციო საზოგადოების სურვეიერი

ინციდენტის შედეგად როდესაც გემი მიიღებს ისეთ დაზიანებას რომელიც გავლენას მოახდენს მის საზღვაოსნო თვისებაზე, გემზე იგზავნება საკლასიფიკაციო საზოგადოების სურვეიერი, რომელმაც მიანიჭა გემს სათანადო კლასი. საზღვაო დაზღვევის სამსახურები ავალდებულებენ გემთმფლობელს, რომ მათ უზრუნველყონ გემის სათანადო კლასის მინიჭება. თუ გემს შეუჩერეს კლასი იმის გამო რომ ის არ პასუხობს საკლასიფიკაციო საზოგადოების მოთხოვნებს, რომლებიც გამოწვეული იყვნენ რაიმე სახის დაზიანებით, უნდა ხაზგასმით აღინიშნოს რომ ამ მომენტიდან ავტომატიურად წყდება სადაზღვეო ხელშეკრულების მოქმედება. მაგრამ თუ დაზიანება არის იმ რისკთან დაკავშირებული რომელიც იფარება დამზღვევის მიერ სადაზღვეო ხელშეკრულების მოქმედება წყდება თუ გემი გავიდა პორტიდან საკლასიფიკაციო საზოგადოების წინასწარი თანხმობის გარეშე.

თანამედროვე საკლასიფიკაციო როლი თანამედროვე საზღვაო სავაჭრო საქმიანობაში გამოიხატება შემდეგში:

გემების დაპროექტების და აგების პერიოდში განამტკიცონ სათანადო წესები. განახორციელონ ტექნიკური ზედამხედველობა გემების პროექტირების და აგების პერიოდში და ასევე მათი ექსპლოატაციის დროს, რომ დარწმუნდნენ რომ წესები და სტანდარტები დაცულია და ხორციელდება.

მიანიჭონ გემებს კლასი თუ პირობები და სტანდარტები დაცულია.

4.5 სტივიდორების ბრალეულობით გამოწვეული დაზიანებები

საზღვაო პრაქტიკაში არის შერმთხვევები როდესაც სტივიდორების რაიმე მოქმედებების შედეგად გემმა მიიღო დაზიანება, ასეთ შემთხვევებში კაპიტანმა უნდა გამოიჩინოს სიფრთხილე დამფრახტველის მიერ სტივიდორებისადმი წინასწარ ჩადებული პირობების გამოყენებისას. სტივიდორულ კომპანიებს ხშირას ქირაობენ დამფრახტველები – ტვირთის გამგზავნი ან მიმღებნი. მაგრამ ფრახტის ხელშეკრულების პირობები შეიძლება შეიცავდეს პირობებს, რომელთა მიხედვით დგინდება რომ დამფრახტველი არ იღებს პასუხისმგებლობას გემის დაზიანებაზე რომლებიც შესაძლოა იყოს მიყენებული სტივიდორების მიერ, ასეთი ფორმულირება ხშირად გულისხმობს შემდეგს:

- ❖ კაპიტანმა უნდა წერილობით აცნობოს სტივიდორულ კომპანიას, არაუგვიანეს 24 საათისა, რომ სტივიდორულ კომპანიას ჰქონდეს დროს შეაკეთოს დაზიანება ან გემის რეისში გასვლამდე გადაიხადოს შეკეთებისათვის საჭირო თანხა.
- ❖ თუ შეტყობინების პროცედურაში მოხდა რაიმე დარღვევა არც ტვირთის მიმღებს და არც გამგზავნს გემთმფლობელისადმი რაიმე პასუხისმგებლობა არ ეკისრება.

აღნიშნულთან დაკავშირებით უნდა აღინიშნოს, რომ პრაქტიკაში ხშირად დაფრახტველი ტვირთის გამგზავნი ან მიმღები ცდილობენ გაექცნენ პასუხისმგებლობას გემის დაზიანების შემთხვევაში როგორც წესი ცვლის დასაწყისში ბრიგადირი უთანხმდება ვახტის ოფიცერს, რომ გემის ნებისმიერი დაზიანების აღმოჩენის ფაქტს მას დაუყოვნებლივ აცნობებენ. გემზე რომელზედაც კარგად არის მოწყობილი სავახტო სამსახური, არცერთი სახის დაზიანება არ რჩება შეუმჩნეველი რადგანაც გემბანზე კონტროლს უწევენ მიმდინარე სამუშაოებს, ვახტის ოფიცერი, ვახტის მატროსი, კაპიტნის სატვირთო თანაშემწე, ხოლო დღისით გემის ეკიპაჟის წევრები, რომლებიც დაზიანების აღმოჩენას აცნობებენ ვახტის სამსახურს.

მაგრამ მნიშვნელოვანია რომ კაპიტანმა მტკიცედ დაიცვას ის პირობები რომელიც ზემოთ არის აღწერილი ასეთ შემთხვევაში გემთმფლობელის პოზიცია გამაგრებული იქნება კაპიტნის ხელთ არსებული საბუთით, რომლებიც სტივიდორული კომპანიის წარმომადგენლის მიერ არის აღწერილი დაზიანებასთან დაკავშირებულ ფაქტთან და არის ხელმოწერილი, როგორც კი სათანადო დოკუმენტაცია გაფორმდება სადაზღვევო დაფარვა იქნება ანაზღაურებული.

სტივიდორული კომპანიების მიერ გაწეული შეკეთებითი სამუშაოების ჩატარების შემდეგ კაპიტანმა უნდა გადაამოწმოს მათი ჩატარების ხარისხი, გაუკეთოს ფოტოგრაფირება და თუ ფრახტის ვადის დამთავრების შემდეგ სარემონტო სამუშაოების ხარისხთან დაკავშირებით წარმოიშვა რაიმე პრეტენზია შეუძლია გემის მშრალ დოკში დაყენებისას გამოიწვიოს დამრახტველი, ინსპექტირების ჩასატარებლად. თუ ინსპექტირებისას დაზიანებულ ნაწილს შეკეთებისას უმნიშვნელო ხარვეზი აღმოაჩნდა მაშინ მისი შეკეთება ხდება დოკური სარემონტო სამუშაოების ხარჯზე.

მათ აღწერილ შემთხვევასთან დაკავშირებით ყოველგვარი პატაკები რომლებსაც კაპიტანი და უფროსი მექანიკოსი მიაწვდის გემთმფლობელს მათ შორის სტივიდორების მიერ გემის დაზიანების თაობაზე არის მისთვის მნიშვნელოვანი არა მარტო როგორც მტკიცებულება სასამართლოში, ასევე სარემონტო უწყისის შედგენისთვის სარემონტო ვადების დასადგენად, რაც შემდგომში საშუალებას იძლევა არ დაუშვან გემის არასანაოსნო მდგომარეობით გამოწვეული მოცდენის

ხარჯების გადახდა და სარემონტო სამუშაოების ჩასატარებლად დამატებითი ხარჯები.

4.6 უსაფრთხო პორტი და ნავმისადგომი

ტვირთების საზღვაო გადაზიდვისას მხარეების უფლებები და მოვალეობები განისაზღვრება მთელი რიგი ნორმატიული შიდა სახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო დოკუმენტებით და ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებით. ისინი პირობითად გადაზიდვის მომზადების, განხორციელების და დასრულების ეტაპების მიხედვით შეიძლება დავეყოს შემდეგი წესით: გემის მოყვანა სანაოსნო მდგომარეობაში, გემის დასატვირთად მიწოდება, გემზე ტვირთის მიღება და დახარისხება, ტვირთგადაზიდვის განხორციელება. როგორც წესი ფრახტის ხელშეკრულებაში მითითებული უნდა იყოს პორტი ან მისადგომი არის თუ არა უსაფრთხო”. გადამზიდს დატვირთვის დაწყებამდე ამ პორტის გეოგრაფიულ, მეტეოროლოგიურ და სხვა თავისებურებების გაცნობის უფლება აქვს. დამფრახტელის მიერ გადამზიდზე აღნიშნული პირობების გაცნობას პრაქტიკაში უწოდებენ გეოგრაფიულ ოპციონს მიცემას. იმ შემთხვევაში თუ არჩეული პორტი ნავმისადგომი გამოდგა არაუსაფრთხო, გამოწვეული ზარალისათვის პასუხისმგებლობის რისკი გადადის დამფრახტველზე. საქართველოს საზღვაო კოდექსში “ხელშეკრულებაში ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის შესახებ” მუხლი 115- ჩარტერში გადაზიდვის პირობებში კონკრეტულად არ არის რეგლამენტირებული დანიშნულების პორტის ან NAmისადგომის ჩვენების პირობა.

მაგალითად უკრაინის საზღვაო-სავაჭრო კოდექსის 136-ე მუხლში, “რეისობრივი ჩარტერი ითვალისწინებს გამგზავნის პორტის ჩვენებას.

თავი 4.7 დამფრახტველის მოვალეობა ტაიმ-ჩარტერში

რეისობრივი ჩარტერის პირობებში დამფრახტველმა უნდა შეარჩიოს გემის შესვლისა და გამოსვლისთვის ისეთი პორტი სადაც მინიმუმადე იქნება დაყვანილი ყოველგვარი საფრთხე თუ შემდგომში გაირკვა, რომ აღნიშნული პორტი დარჩა არაუსაფრთხო, მაშინ დამფრახტველი ვალდებულია გასცეს განკარგულება, რომ გემი წავიდეს სხვა პორტში.

შესაძლებელია რომ დამფრახტველის განკარგულების შემდეგ, მის მიერ აღნიშნულ პორტში წარმოიშვა რაიმე სახის პირობები, რომლებიც გემის შესვლას ან გამოსვლას უქმნიან საფრთხეს და ამის შესახებ დამფრახტველმა არ იცოდა მაშინ მას ეხსნება ყოველგვარი პასუხისმგებლობა.

იმ შემთხვევაში თუ დამფრახტველის მიერ უსაფრთხოდ მიჩნეული პორტი, კაპიტანში იწვევს ეჭვს მაშინ კაპიტანმა აუცილებლად უნდა დაუკავშირდეს გემთმფლობელს და იმოქმედებს მისი საბოლოო მითითებებით იმ შემთხვევაში თუ კაპიტანი კატეგორიულად წინააღმდეგი იყო შესულიყო დამფრახტველის მიერ მითითებულ პორტში და შესვლისას გემმა მიიღო დაზიანება, ასეთ შემთხვევაში დამფრახტველის ეკისრება სრული პასუხისმგებლობა. ყველა შემთხვევაში კაპიტანი უნდა მოქმედებდეს გონივრულად, მაგალითად თუ დაიწყო ამინდის მკვეთრი გაუარესება და გემი დგას ნავმისადგომთან, შტორმის შედეგად შესაძლოა მან მიიღოს ნავსაყუდერთან შეჯახებით დაზიანება, თუმცა დამფრახტველის პირობებით ნავმისადგომი ითვლებოდა უსაფრთხოს, აქ კაპიტანის გონივრობა მდგომარეობს იმაში

რომ ვითარებიდან გამომდინარე მან გემი ამინდის გაურესების გამო უნდა მოაცილოს ნავმისადგომს.

რეისობრივი ჩარტერი

ხელშეკრულებაში გემის რეისობრივი ფრაქტზე, აუცილებლად უნდა იყოს ხელშეკრულების პირობებში უსაფრთხო პორტების ჩამონათვალი, მაგრამ არც ქვეყნის შიდა და სხვა ქვეყნების კანონმდებლობაში არ არის დაფიქსირებული დამფრახველის მიერ კაპიტანზე დანიშნულების პორტის შეცვლილ თაობაზე განკარგულება არის მისი მეორე ხარისხოვანი მოვალეობა თუ არა?

ჩამოსასხმელი ჩარტერი

ასეთი სახის ხელშეკრულება ხშირად ითვალისწინებს რომ დამფრახველი უნდა გამოიჩინო ზრუნვა სათანადო უსაფრთხო პორტის შესარჩევად, აქ დამფრახველის ვალდებულებები საკმაო ლიმიტირებულია.

4.8 გემის მახასიათებლები

პორტი უნდა იყოს უსაფრთხო, გარკვეული სახის გემებისათვის კონკრეტულ დროს. ცხადია გემებისათვის რომლებსაც აქვთ სხვადასხვა კონსტრუქციული პარამეტრები, მათი მახასიათებლები დატვირთულ მდგომარეობაში და საბალასტრო რეჟიმში ერთი და იგივე პორტი ერთი მახასიათებლების გემებისათვის შეიძლება იყოს უსაფრთხო, ხოლო მეორე სახის მახასიათებლების მქონე გემებისათვის, რომლებიც ვერ შესძლებენ პორტში შესვლას იმ მიზეზის გამო რომ მეჩქვზე არ დაჯდეს პორტი იქნება არაუსაფრთხო.

ცნება უსაფრთხო პორტის გამოყენების შესახებ, მოიცავს შემდეგს: პორტი უნდა იყოს უსაფრთხო გამოყენებისათვის.

პორტის ადგილმდებარეობა მისი ტექნიკური მახასიათებლები უნდა იყოს უსაფრთხო გემების მომსახურებისათვის. პორტის სტრუქტურა და ინფრასტრუქტურა მისი სისტემები უნდა პასუხობდეს გემის მოთხოვნილებებს:

კერძოდ:

- ❖ ხელმისაწვდომი საპორტო ინფორმაცია, რუკა
- ❖ სანავიგაციო შეუქნიშნები, მაჩვენებლები,
- ❖ საკლოცმანო გაყვანის საშუალება ბუქსირების სათანადო რაოდენობა.
- ❖ ნავმისადგომების სათანადო რაოდენობა
- ❖ ნავმისადგომების სპეციალური დამცავი საშუალებები
- ❖ გემთმისადგომზე მიბმის დანადგარები
- ❖ ამინდისა სამსახური
- ❖ კავშირგაბმულობა

უსაფრთხო პორტს უნდა გააჩნდეს საკმაო აკვატორია გემების მანევრირებისათვის. პორტი ვერ ჩაითვლება უსაფრთხოდ თუ ამინდის ნებისმიერი გაურესების დროს გემებს უწევს პერიოდულად პორტის დატოვება და ღია ზღვაში გასვლა. უსაფრთხო უნდა გააჩნდეს ამინდის პროგნოზირების სამსახური რომელიც წინმსწრებ ინფორმაციას აწვდის ამინდის მოსალოდენლ ცვლილებებზე და საშიშროებებზე პორტში მდგომ გემებს.

თუ ამინდის პროგნოზმა გამოაცხადა მოსალოდენელი საშიშროების შესახებ, კაპიტანმა პორტის ხელმძღვანელობისგან მიიღო სათანადო გაფრთხილება პორტის

დატოვების შესახებ და კაპიტანმა არ დატოვა პორტი მაშინ, მთელი პასუხისმგებლობა ეკისრება კაპიტანს და დამფრახტველი იხსნის პასუხისმგებლობას უსაფრთხო პორტის თაობაზე პირობა.

ასე მაგალითად 2008 წელს ბათუმის პორტში იდგა თურქეთის დროშით მცურავი მშრალი ტვირთის მზიდი “ოზტემი” ამინდის გაუარესებასთან დაკავშირებით პორტის სამსახურმა პორტში მყოფ გემებს გამოუცხადა “სამტორმიო გაფრთხილება” და მოსთხოვა პორტიდა გემებ გაეყვანათ გარე რეიდზე “ოზდემის კაპიტანმა არ შეასღრულა პორტის ხელმძღვანელობის მითითება, შტორმის დროს გემი ბათუმისგან მოშორებით მახინჯაურში ტალღებმა გამორიყა ნაპირზე, რომლის მოხსნა მეჩვიდმეტი შეუძლებელი დარჩა და გემი იქნა დაჭრილი ნაწილებად და ისე ამოიღეს ზღვიდან. მომხდართან დაკავშირებით პასუხისმგებლობა დაეკისრა კაპიტანს.

4.9 გემის მართვის კარგი საზღვაო პრაქტიკა

როგორც წესი გემთმფლობელს ეკისრება პასუხისმგებლობა იმ შეცდომების დარღვევაზე რომელსაც ჩაიდენს ლოცმანი გემის მართვისას და ასევე ბუქსირების მუშაობაზე რომლებიც კონტრაქტის თანახმად იყვნენ დაქირავებულნი.

გემთმფლობელს შეუძლია მოხსნას ზემოთ აღნიშნულ ვითარებაში პასუხისმგებლობა მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ დაასაბუთებს იმ ფაქტს რომ სალოცმანო გაყვანის სისტემა და ბიქსირების სისტემა პორტში არ პასუხებს უსაფრთხოების ნორმებს. ასე მაგალითად უნდა დამტკიცდეს რომ ლოცმანის მომზადება არ არის სათანადო კვალიფიკაციის, ან ის იყო მთვრალი, ან არ გააჩნია სათანადო გამოცდილება, ან მოქმედებდა მეტეო-გიდროგრაფიული და სანავიგაციო პირობების დარღვევით.

განსაკუთრებული სიტუაცია

სამართლებრივი კუთხით პორტი ჩაითვლება არაუსაფრთხოდ არ ჩაითვლება თუ პორტში მდგომი გემის დაზიანება მოხდა რაღაც განსაკუთრებულ პირობებში რომელიც აღნიშნული პორტისათვის არ არის არადამახასიათებელი, როგორცაა სამხედრო მოქმედებები და სხვა ფორს მაჟორული ვითარება.

4.10 მტკიცებულებები რომელიც უნდა წარმოადგინოს გემის კაპიტანმა გარკვეული ინციდენტების დროს

თუ ავარია მოხდა არა უსაფრთხო პორტის ან არაუსაფრთხო ნავმისადგომის გამო, საჭიროა სათანადო ინფორმაცია რომელიც საშუალებას მისცემს კაპიტანს პრიორიტეტი გამოუცხადო დაფრახტველს. აღნიშნულისათვის საჭიროა არამარტო დაწვრილებითი ინფორმაცია მომხდარ ინციდენტთან დაკავშირებითი ინფორმაცია მომხდარ ინციდენტთან დაკავშირებით არამედ რეტროსფექტური ინფორმაცია თვით პორტის შესახებ რომელშიც იგეგმებოდა გემის შემოსვლა:

სატელევიზიო და უმტ –ზე ჩანაწერების პრაქტიკული მნიშვნელობა

როგორც ცნობილია მას შემდეგ რაც შევიდა ძალაში კოდექსი “პორტების და მათი დანადგარების დაცვის შესახებ” პორტების უმეტესობას გააჩნია სატელევიზიო და რადიოჩამწერი მოწყობილობები. განსაკუთრებით კი იმ საპორტო მონაკვეთზე

სადაც პრობლემატურია ნავიოგაცია, ის უბნებზე მაგალითად სადაც შეზღუდულია მანევრირება, გავლა შლუზში, ამგვარად მნიშვნელოვანია რომ კაპიტანმა მიიღოს ზომები ყველა ჩანაწერების მისაღებად რაც აუცილებელი პირობაა პრეტენზიის წამოსაყენებლად.

უმტ – ულტრა მოკლე ტალღები

პორტთან მისვლა

პორტთან მისვლის წინ კაპიტანმა უნდა დააფიქსიროს გემის ჟურნალში ინფორმაცია რომლის მოწოდებაზე უარი უთხრეს ან ეს ინფორმაცია არ გააჩნდათ, კერძოდ:

- ✓ სრული ინფორმაცია რესისი შესახებ დაყ ველა მითითებები რეისთAN დაკავშირებით

- ✓ რუკები, პორტის გეგმა, ნავმისადგომებით და სალუზო სადგომებით
- ✓ ნავმისადგომზე მიბმის გეგმა
- ✓ გემის ჟურნალი, სამანქანო ჟურნალი, შავი ჩანაწერების ჟურნალი, სატვირთო წიგნი
- ✓ სანაპირო დანადგარების ესკიზი
- ✓ პორტის შეაზე გამოქვეყნებული ინფორმაცია
- ✓ საზღვაო პროტესტი
- ✓ დეტალური აღწერა იმ დამხრამე სამუშაოებისა რომელისც გაუწია გემს მესამე მხარემ.
- ✓ კურსოგრაფის, რევერსოგრაფის, ექოლოდის ლენტების გახსნა.
- ✓ ჩანაწერები როდის იყო დამოწმებული საათის ჩვენებები ხიდურასა და სამანქანო ნაწილს შორის.
- ✓ ყველა რუკები რომლებიც კავშირშია მომხდარ შემთხვევასთან, მათ შორის შავი ჩანაწერები, გათვლები სამანევრო პლანშატები, დოკუმენტაცია ცურვის რეისთAN დაკავშირებით.
- ✓ ყველა ჩანაწერები მესამე მხარესთან როგორც რადიოთი ასე ხზეპირად და შესაძლო ხელით ჩანაწერები
- ✓ მესამე მხარის მიერ შესარულებელი სამუშაოების ნუსხა დამტკიცებული კაპიტანის მიერ.

სალოცმანო გაყვანა

თუ ინციდენტი მოხდა სალოცმანო გაყვანის ან მისი მოლოდინის დროს საჭირო არის შემდეგი სახის ინფორმაცია იყოს დაფიქსირებული:

- ✓ ლოცმ,ანის სახელი გვარი
- ✓ ნავმისადგომზე მიბმის პროცედურა
- ✓ ნავმისადგომზე მომზადების პროცედურა, ეკიპაჟის გამოძახება
- ✓ უკანასკნელი გიდროგრაფიული სურვეიერის ჩატარების თარიღი
- ✓ პორტში იმ დროს მოძრავი ყველა გემის დასახელება

- ✓ ეკიპაჟის წევრების გვარები ვინც მიაწოდა ინფორმაცია გემის შესახებ ინფორმაცია

ბუქსირება

აუცულებელი ინფორმაცია:

- ✓ ბუქსირის დასახელება და მფლობელის მონაცემები
- ✓ ბუქსირის მონაცემები და მისი ტექნიკური მონაცემები
- ✓ მიწერის პორტი და დგომის ადგილი
- ✓ საბუქსირო ეკიპაჟის გამოსაამახებელი პროცედურა
- ✓ რადიალჭურვილობა
- ✓ ვახტების გრაფიკი
- ✓ ცნობილი აკრძალვები ბუქსირებისას

გემის მიზმა ნავმისადგომზე

- ✓ გემის ბორტზე მისაბმელი მოწყობილობის ესკიზი, მასალები, ზომები,
- ✓ უსაფრთხოების ზომების აღწერა
- ✓ ზომები მიღებული გემბანის სრიალის შესამცირებლად
- ✓ მისაბმელის ბოლოები, მათი მახასიათებლები, სერთიფიკატები, ანგარიშები რომელი პერიოდიდან ექსპუატაციაში გამოიყენებიან
- ✓ დაზიანებული დანადგარები
- ✓ ჯალამბრების, შპილების, ბრაშპილების მახასიათებლები
- ✓ დაზიანებული მისაბმელები
- ✓ გემსაბმელის ბაგირის რაოდენობა
- ✓ ლოცმანის, გემის ოფიცრის და კაპიტნის განკარგულება
- ✓ დაზიანებული ნაწილების ფოტოსურათები ნაპირზე
- ✓ მისაბმელი კნეხტის ტიპი, მანძილი მათ შორის
- ✓ მიმბელი ბრიგადის სია
- ✓ განკარგულება მიზმაზე, მიზმის სქემა, პორტის ხელმძღვანელობასთან შეთანხმებული.

ნავმისადგომი

- ✓ ნავმისადგომის დიზაინი, ფორმა და კონსტრუქციის დეტალები
- ✓ საცავბალიშას ტიპი(მისი ფოტო ან ჩანახატები)
- ✓ საცავბალიშას განლაგება გემის გასწვრივ
- ✓ საცავბალიშაგ მდგომარეობა მიზმის პერიოდში
- ✓ პორტის აგენტის და ლოცმანის რეკომენდაციები მიზმისთანაზე
- ✓ მიესადაგება თუ არა მიზმისათვის საცავბალიშები მოცემულ ნავმისადგომს
- ✓ გემის დამცავი საცავბალიშების გამოყენების ფაქტი
- ✓ ნავმისადგომთან დასაშვები სიღრმე, სხვა გემების პოზიცია, გემების მანევრის ადგილი ან მისი სიახლოვე

ამინდის სამსახური პორტში

გემზე უნდა იმყოფებოდეს შემდეგი დანადგარები და ინფორმაცია:

- ✓ პორტის შესახებ ინფორმაციის ბუკლეტი-ინფორმაცია ამინდის სამსახურის
- ✓ პორტში უმკ-რადიო თალღების დადგენილი არხი
- ✓ გაფრთხილების და მაუწყებლობის სისტემა
- ✓ გემის მოსვლის პერიოდისათვის უნდა იყოს მოსაწვდომი ამინდის შესახებ დამ ის თავისებულებებზე ინფორმაცია
- ✓ მონაცემები გემსაბმელის ნიშნულზე
- ✓ პუბლიკაცია Radio Weather Service
- ✓ პუბლიკაცია Weather Reporting and ForecasT Areas
- ✓ ფაქსიმილური მიმღები ამინდის კარტების
- ✓ ამინდის პროგნოზის მითლების განრიგი
- ✓ რადიოჟურნალი
- ✓ ჟურნალი მიმდინარე ამინდის, ღელვის, ქარის წნევის მონაცემების ჩაწერით.
- ✓ პორტის ხელმძღვანელობასთან, აგენტებთან, სალოცმანო სამსახურის კავშირი
- ✓ ამინდის ბიუროს და რუკების მონაცემების ნუსხა
- ✓ გასინჯული ჰიდრო მოწყობილობა

ფოტოგრაფირება როგორც მტკიცებულება

გადაუჭარბებელია დროულად მოწოდებული ფოტო მასალების როლი, მტკიცებულებების საქმეში. იმისათვის, რომ წარმატებული სარჩელი ჰქონდეს უფროსმა თანამემწემ როგორც მასზე დაკისრებული მოვალეობის ნაწილი უნდა აწარმოოს ეკიპაჟის წევრების დახმარებით მიზმის მთელი პროცესი ფოტოგრაფირება მის დამთავრებამდე. ამ პროცესში მნიშვნელოვანია შემდეგი ფაქტების ფიქსირება:

- ❖ ზღვის მდგომარეობა ღუზის ჩაშვება ადგილში;
- ❖ წყალში ყინულის, წყალქვეშა დინების და სხვა საშიშროების ფიქსირება;
- ❖ ნავმისადგომის კედლის და საცავბალიშების მდგომარეობა;
- ❖ დოკში, შლუზში შესვლისას მათზე დაზიანებისაგან დამცავი საშუალებების არსებობა;
- ❖ მისაბმელი მოწყობილობები
- ❖ ნავმისადგომის რაინი დაუცველია თუ არა მეწყერისაგან?
- ❖ სხვა გემების არსებობა, რომელბიც ხელს უშლის გემის დგომას
- ❖ დაზიანება რომელიც გემმა მიიღო სხვა გემისაგან ან ნავმისადგომისაგან.

რატემა უნდა არ არის აუცილებელი ყოველთვის ნავმისადგომზე პროცედურის გადაღება, მაგრამ თუ სალოცმანო გადაყვანის, ბუქსირების, ნავმისადგომზე მიზმის დროს წამოიჭრა რაიმე გართულება, ან თვით ნავმისადგომი მოუხერხებელია, ან კონფიგურაციით არის რთული და არ შეესაბამება ზომებით დაშვებულ სტანდარტებს. მიზანშეწონილია ფაქტების ფიქსირება, რათა იყოს საფუძველი ინციდენტში გემის ეკიპაჟის ბრალეულობის გამოსარიცხად.

თავი 4.11 საპორტო ნაგებობებისათვის მიყენებული დაზიანებები

პასუხისმგებლობა პირებისა და მათი მოვალეობანი საპორტო ნაგებობების, სანავიგაციო დანადგარების, ზღვაში ტექნოლოგიური პლატფორმების წყალქვეშა კაბელების, მილსადენების დაზიანებების შესახებ დადგენილია 1884 წლის საერთაშორისო კონვენციით “წყალქვეშა კაბელების დაცვის შესახებ”. 1910 წლის კონვენციით ზოგიერთი წესების უნიფიკაციის შესახებ გემების შეჯახებისას. 1982 წლის გაეროს კონვენციით საზღვაო სამართლის შესახებ და ასევე ნაციონალური კანონმდებლობი.

ბევრ ქვეყანაში გემთმფლობელებს ეკისრება პასუხისმგებლობა ავარიულ შემთხვევების დადგომისას, რომელიც დაკავშირებული იქნება ჰიდროტექნიკური ნაგებობების დაზიანებასთან დაკავშირებით. ეს გულისხმობს იმას რომ ნებისმიერ მიყენებულ დაზიანებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება გემს იმ შემთხვევაშიც კი როდესაც ეკიპაჟს ბრალი არ მიუძღვის.

ამიტომ რისკს ამგვარ დაზიანებასთან დაკავშირებით გემთმფლობელი ხშირად აზღვევს ურთიერთ დაზღვევის კლუბებში.

ზიანი გემმა შეიძლება მიაყენოს მესამე პირის ქონებას: გემთსაყუდარს, შლიუხს, მცურავ დოკს, ნავმისადგომს და სხვა ობიექტს. ზარალი შეიძლება იყოს საკმაოდ მნიშვნელოვანი, რომელზეც პასუხისმგებლობა დაეკისრება გემთმფლობელს. დაზიანება შეიძლება მოხდეს გემის უშუალო კონტაქტით ობიექტთან ან ზიანი მიყენებული იქნება გარემოს, გემის ან ტანკების გარეცხვის შედეგად. ხშირ შემთხვევებში აღნიშნულ საქმეებთან დაკავშირებული სამოქალაქო სარჩელით დაკისრებული ზარალი იფარება P&I დაზღვევით.

მმცურავი ან ფიქსირებული ობიექტების გემის მიერ დაზიანება ხდება გემის პორტში შესვლისას ან მისი გამოსვლის დროს. თუ შეჯახება მოხდა პორტში შესვლისას გემის კაპიტანმა დაუყოვნებლივ აღნიშნულის შესახებ უნდა აცნობოს გემთმფლობელს, და თუ არის შესაძლებელი და იმ პორტში იმყოფება P&I კლუბის წარმომადგენელი უნდა ეცნობოს მას, რომ ის მოიწვიონ ბორტზე და გაუწიოს კაპიტანს დახმარება.

თუ შემთხვევა მოხდა გემის პორტიდან გასვლის მომენტში, კაპიტანმა არ უნდა აყვეს ცდუნებას, რომ მოწმეების არ ყოფნის შედეგად ზარალი იქნება მინიმალური გემთმფლობელისათვის, ყველა შემთხვევაში კაპიტანმა უნდა მოახსენოს მომხდარის შესახებ გემთმფლობელს, რომ მან შესძლოს დაკავშირება პორტის ხელმძღვანელობასთან და გაარკვიოს ზარალის ოდენობა.

ხშირია შემთხვევები როდესაც გემის მიზმას ნავმისადგომზე გააჩნია ძველი დაზიანება, ასეთ ვითარებაში კაპიტანმა უნდა აცნობოს პორტის ხელმძღვანელობას დაზიანების დეტალების შესახებ, გააკეთოს სათანადო ჩანაწერები გემის ჟურნალში, აუდიო-ვიდეო ჩანაწერები ან ჩანახატი, ნებისმიერ შემთხვევაში აღნიშნული ფაქტი არ უნდა დარჩეს გაფორმების გარეშე.

ხშირია შემთხვევა როდესა ერთი და იგივე დაზიანების დროს პრეტენზიას წაუყენებენ რამოდენიმე გემს. Dდა ეს ხდება მაშინ როდესაც გემი ტოვებს პორტს. ამიტომ კაპიტანმა სურვეიერის მისვლამდე უნდა შეაგროვოს ყველა ფაქტთან დაკავშირებული მტკიცებულება რაც შემდგომში გამოადგება საქმის განხილვისას.

რომელიმე ობიექტის დაზიანების შემთხვევაში აუცილებელია კაპიტანმა დაუყოვნებლივ შეადგინოს აქტი სადაც აღნიშნოს:

- მისი ზუსტი იდენტიფიკაცია და ადგილსამყოფელი (კოორდინატები) რუკაზე მითითებით;
- დაზიანებული ობიექტის ტექნიკური მახასიათებლები;

- ობიექტზე წინააღმდეგობის მიყენებული დაზიანების კვალი;
- მონაცემები, გამაფრთხილებელი მოწყობილობები ობიექტებზე, იმყოფება თუ არა გამართულ მდგომარეობაში, მოქმედებდნენ თუ არა ისინი ინციდენტის მომენტში;
- მიყენებული დაზიანების აღმწერის ზუსტი სურათი
- დაზიანების ხარისხი რომელიც მიიღო გემმა, რაც საშუალებას მისცემს გემთმფლობელს შეიტანოს შემხვედრი სარჩელი ან უფლებდელს ბრალდება;
- დაზიანებაზე აქტი ხელმოწერილი უნდა იყოს პორტის წარმომადგენლის, გემის კაპიტანის, დაზიანებული ობიექტის მფლობელის, სურვეიერის, დამოუკიდებელი ექსპერტის მიერ და სხვა.

4.12 მტკიცებულებები რომლებიც მოეთხოვება გემს საპორტო დანადგარებთან შეჯახების შემთხვევაში

როდესაც ადგილი აქვს მნიშვნელოვან ზარალს გემთმფლობელი და დამზღვევი იწვევენ ექსპერტს-სურვეიერს ან ზოგ შემთხვევაში ინჟინერს სამოქალაქო პირს, რომ დაადგინონ ზარალის ოდენობა, სარემონტი სამუშაოების ჩატარების შესძლებლობა.

იმ შემთხვევაში როდესაც სურვეიერი დროულად ვერ გამოცხადდა, კაპიტანმა მისთვის დახმარების გაწევის მიზნით, უნდა დაიწყოს დოკუმენტაციის მოკრება.

თანამედროვე პორტებში არსებული ვახტის წესი და პორტში დამონტაჟებული ვიდეოკამერების მიერ დაფიქსირებული ფაქტები იძლევიან ზუსტი მტკიცებულებების მოპოვების შესაძლებლობას.

კაპიტანების საყურადღებოდ უნდა ითქვას, რომ არამარტო მნიშვნელოვანი შეჯახების დროს უნდა გამოიჩინონ სათანადო ყურადღება არამედ რაიმე სახის დანადგართან უმნიშვნელო შეჯახებისასაც კი რადგანაც, უმნიშვნელო კონტაქტმა მცურავ საშუალებასთან შეიძლება გამოიწვიოს პორტის ხელმძღვანელობის საკმაოდ მაღალ თანხებთან დაკავშირებული პრეტენზიები.

სუნდა აღინიშნოს, რომ მსგავსი შემთხვევების დადგომისას, მანამ გემთმფლობელს და დამზღვევს არ ექნება სათანადო მტკიცებულებები, მომჩივანე მხარის მხრიდან წაყენებული პრეტენზიების მინიმალიზირების საშუალებები მათ ნაკლები ექნება.

კაპიტანი უნდა იყოს დარწმუნებული რომ მისი P3ატაკი რომელიც მან შეადგინა შეიცავს შემდეგი სახის ინფორმაციას:

- ❖ რიცხვი დრო და ინციდენტის ადგილი
ინფორმაცია უნდა შეიცავდეს რაც შეიძლება მეტ ფაქტების დეტალიზირებას, მაგალითად, თუ გემი დაეყრდნო ნავმისადგომს საჭიროა ნავმისადგომის ნომერის, მისი კოორდინატების ჩვენება, ეს საჭიროა გამოძიების დროს ნავმისადგომის იდენტიფიკაციისათვის.
- ❖ კაპიტანმა უნდა აღწეროს აუცილებლად პირობები, რომლებშიც მოხდა შემთხვევა კერძოდ: დღე იყო თუ ღამე, ამინდის და ზღვის მდგომარეობა, ხილვადობა, წყალქვეშა დინებების არსებობა და სხვა;
- ❖ გემის სამანევრო მდგომარეობა. კაპიტანმა უნდა აღნიშნოს გემი შედიოდა პორტში(შლუზში) თუ გამოდიოდა პორტიდან შლუზიდან. გამოიყენებოდა თუ არა ბუქსირი, ლოცმანი იმყოფებოდა თუ არა გემზე.
- ❖ მანევრისათვის საჭირო სათვალთვალ პირობები;

- ❖ ფაქტები რომლებიც მიუთითებენ, რომ პორტის ადმინისტრაციამ არ შექმნა სათანადო პირობები გემის შესვლის ან გასვლისათვის;
- ❖ გვარები და მისამართები ეკიპაჟის ყველა წევრის, ლოცმანის, დოკერების, ყველა იმ პირებისა ვინც შეიძლება გახდეს ინციდენტის მოწმე, თუ არის საშუალება კაპიტანმა უნდა შეეცადოს მიიღოს მოწმეთა წერილობითი ინფორმაცია ხსნა-განმარტება;
- ❖ ობიექტთან არსებულ რაიონში სანავიგაციო დანადგარის არ არსებობა ან მისი გაუმართაობა.
- ❖ მომსახურე პერსონალის არასწორი მოქმედება;
- ❖ გემის ეკიპაჟის წევრების ბრალეულობის გამომრიცხავი გარემოება;
- ❖ პორტის კაპიტანის მიერ ნავმისადგომზე მიბმის მიუღებელი სათავსო ადგილის გამოყოფა და ბუქსირების მოწოდება;
- ❖ ზარალის შესამცირებლად სათანადო ზომების მიიღება;
- ❖ აღჭურვილობის აღწერა, რომელიც გემმა გაიღო ინციდენტის თავიდან ასაცილებლად ან ზარალის მინიმალიზირებისათვის.
- ❖ დაზარალებული ობიექტების დეტალების აღწერა;
- ❖ სანავიგაციო რუკაზე ობიექტის არ აღნიშვნის ფაქტის ფიქსირება.

კაპიტანმა უნდა შეადგინოს მანევრირების სქემა, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს: მოწმეთა ჩვენების ლოცმანის ჩვენების, გემის და სამანქანო ნაწილის ჟურნალების მონაცემებს, კუსტოგრაფის ყველა ხელსაწყოს ჩვენებას.

განგარიშებების წარმოების კაპიტანმა მხედველობაში უნდა მიიღოს ქარის სიჩქარე, წყალქვეშა დინება.

ასევე კაპიტანმა უნდა აღნიშნოს დაზიანებული ობიექტი ახალი იყო თუ ძველი, როგორ იყო განათებული, ჰქონდა თუ არა ნიშნები ადრე მიღებული დაზიების, მნიშვნელოვანია, რომ კაპიტანმა უნდა მოახდინოს დაზიანებული ობიექტის ფოტოგრაფირება, შეადგონოს სქემები, ესკიზები. ასევე მნიშვნელოვანია რომ ზემოთ მოყვანილი ინციდენტი შეიძლება გახდეს საბაზი იმისა რომ დამფრახტველის მიმართ გამოითქვას პრეტენზია უსაფრთხო პორტის ან მისადგომის თაობაზე.

4.13. ნავთობ პროდუქტების დაღვრით გამოწვეული ზიანის სამართლებრივი ასპექტები.

ნავთობის ზღვაში დაღვრის ან გარემოს ნავთობ პროდუქტებით გაჭუჭყიანების ფაქტები მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობაში არც თუ ისე ხშირია, მაგრამ როდესაც ასეთ ინციდენტებს ადგილი აქვს მას კატასტროფული, შორს მიმავალი შედეგები მოჰყვება, რაც ზღვის სასიცოცხლო მდგომარეობის, გარემოს და ადამიანების ჯანმრთელობასთან არის დაკავშირებული, ამიტომ ბევრ საზღვარგარეთის ქვეყნებს აქვთ საკმაო მკაცრი შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობა გემებიდან ნავთობპროდუქტების დაზინძურების ფაქტებზე რეაგირებისათვის. აღსანიშნავია რომ იქ კანონი ითვალისწინებს მცირედი რაოდენობის ნავთობის დაღვრასთან დაკავშირებულ ინციდენტებსაც კი. ქვეყნები თავის ტერიტორიულ წყლებში როგორც ცნობილია იყენებენ ნაციონალურ კანონმდებლობას, ამიტომ მათი სასიცოცხლო ინტერესებისათვის მნიშვნელოვანია თავისი ტერიტორიული წყლების, ფლორის ეკოლოგიური მდგომარეობის დაცვა, უნდა აღინიშნოს რომ დაჭუჭყიანება ყოველთვის არ ხდება გემებიდან, რომლებსაც გადააქვთ ნავთობპროდუქტები. ზოგჯერ დაჭუჭყიანების მიზეზი ხდება ნაგავი, ბუნკერი, გამონაბოლქვი კვამლი

გემებიდან, არსებობს რამოდენიმე ძირითადი ჯგუფი რომლის მიხედვით იხილავენ ზღვის დაჭუჭყიანებას გემებიდან:

- შეჯახება, ხანძარი, აფეთქება, მეჩერზე დაჯდომა;
- ნავთობპროდუქტების გამოზნული დაღვრა, ტვირთის ნარჩენების ბორტიდან ზღვაში გადაყრა. ნაგავის გადაყრა. მაგალითად, სატვირთო ტანკების ზღვაში დებალასტირება;
- გემიდან გემზე ნავთობპროდუქტების გადატვირთვისას ავარიული დაჭუჭყიანება;
- გემის ექსპლუატაციისას ზღვის დაჭუჭყიანება, მაგალითად წვიმის დროს გემბანიდან ნავთობპროდუქტებიანი წყლის დაღვრა

უნდა აღინიშნოს, რომ ზოგიერთ ქვეყნებში შემორებულია ჯარიმა გემიდან ნორმაზე დასაშვებ გამონაბოლქვზე და ხმაურზე.

ეკიპაჟის პასუხისმგებლობა, ზღვის დაბინძურებასთან დაკავშირებით რეგლამენტირებულია 1982 წლის კონვენციით საზღვაო სამართლის შესახებ, საერთაშორისო კონვენციით გემებიდან ზღვის დაბინძურების აცილების შესახებ. 1973/78წწ. საერთაშორისო კონვენციით სამოქალაქო პასუხისმგებლობის შესახებ, ნავთობპროდუქტებით ზღვის დაბინძურებასთან დაკავშირებული ზარალის შესახებ.

4.14 მტკიცებულება რომელიც მოეთხოვება გემს ნავთობპროდუქტების დაღვრისას

ნავთობპროდუქტების და სხვა ნივთიერებების ავარიული დაღვრის გაფორმება უმეტეს შემთხვევაში იწყება, გემის ჟურნალში ჩანაწერის გაკეთებით.

მომხდარი ფაქტის არსის ძირეულ მასალას წარმოადგენს გემის ჟურნალის ჩანაწერები, ჟურნალში შეტანილი ლაკონური ცნობები, შემგომ გამოძიება კონკრეტიზირდება, ანალიზირდება და ექვემდებარება ექსპერტიზას.

ეს მასალები შედგემ დამატებითი მასალების სახით ფორმდება მომხდარი ფაქტის გარკვეული დროის გავლის შემდეგ.

ავარიული დაღვრასთან დაკავშირებულ საბუთებში უნდა აისახოს როგორც გემის ეკიპაჟის მოქმედება, ასევე იმ მოქმედებების აღწერა, რომელიც ასეთ სახის ინციდენტის შემთხვევაში, საერთაშორისო ნორმების მოთხოვნით ევალება ეკიპაჟს. აღნიშნული სახის მოთხოვნები შეიძლება იყოს ზოგადი ან ატარებდნენ კონკრეტულ ხასიათს. მაგალითად წესებში “ნავთობპროდუქტების დაჭუჭყიანების თავიდან აცილების შესახებ” (დანართი I კონვენციის(MARPOL 73/78) მოყვანილია მოთხოვნები, ნავთობპროდუქტების დაღვრისას გარემოს ნავთობპროდუქტებით დაჭუჭყიანების მინიმუმადე დაყვანა, როდესაც ტანკებიდან მათი დაღვრისას ადგილი აქვს გემბანის ან გემის ძირის დაზიანებას მოყვანილია მეთოდოლოგია რომლის მიხედვით ხდება მიახლოებით დაღვრილი ნავთობპროდუქტების რაოდენობის დაანგარიშება (წესები 22,23) იმისათვის, რომ თავი დავიცვათ გაჭუჭყიანებასთან დაკავშირებული პრეტენზიებიდან და გაუვანებელყოთ შემდგომი ინციდენტი გემთმფლობელსა და დამზღვევს უნდა გააჩნდეთ დეტალური ანგარიში, იმის შესახებ: თუ როგორ წარმოიშვა ინციდენტი, რა ზომები იყო მიღებული ინციდენტის თავიდან აცილებისათვის და მისი მინიმიზაციისათვის. აღნიშნული ანგარიში გამაგრებული უნდა იყოს მტკიცებულებებით, რომელთა ნუსხა მოყვანილია ქვემოთ, და კაპიტანი დარწმუნებული უნდა იყოს იმაში, რომ მოწოდებული ინფორმაცია და დოკუმენტაცია სრულად შეესაბამება მომხდარს. მოწოდებული ინფორმაცია მოიცავს შემდეგს:

- გემის ჟურნალში, სატვირთო წიგნში, შავ ჩანაწერებში, ჩანიშვნებში უნდა იყოს ასახული შემდეგი ინფორმაცია:
- რიცხვი დრო და ადგილი სადაც დაიწყო ინციდენტი;
- ამინდის მონაცემები, წყალქვეშა დინების არსებობა და წყლის მდგომარეობა ინციდენტამდე;
- ოპერაციები, რომლებიც იქნა გატარებული დაღვრის დროს, დაბინძურების ტიპი, მისი დასახელება, თუ დაჭუჭყიანება მოხდა გემის გემბანზე დანადგარების გაუმართაობით, დაზიანებული ნაწილები ამ დანადგარისა უნდა იყოს წარმოდგენილი;პ
- ბორტზე დაღვრილი დამაბინძურებლის და გემბანის გარეთ გადაღვრილის რაოდენობა;
- დაბინძურების რაიონი, რომელიც დაფარულია ლაქით, მისი მოქმედება ან შესაძლო მოქმედება სხვა ობიექტზე, სხვა ქონებაზე.
- იმ მოქმედების დეტალური აღწერა, რომელიც გატარდა გემის გემბანზე და გემბანის გარეთ დაბინძურების გასაწმენდად.
- დაბინძურებული ნივთიერების შეგროვების და გამწმენდი დანადგარების აღწერა, ასევე იმ ნივთიერებების რაოდენობის და ტიპის აღწერა, რაც გამოიყენებოდა, აბსორმენტებისა და დისპერსანტების სახით, (საჭიროა ხშირად ხდებოდეს გემზე არსებული აბსორმენტის და დისპერსანტების დათვალიერება)
- მოქმედებები, რომლებითაც ინციდენტის შესახებ მოხსენდება გემთმფლობელს და ასვე ადმინისტრაციას, დეტალური აღწერა საუბრებისა რომლებიც მიმდინარეობდა კავშირის ყველა საშუალებებით (მათ შორის ულტრა მოკლე ტალღებზე რადიოთი, თანამგზავრლი სისტემით) უნდა ფიქსირდებოდეს რადიო ჟურნალში.
- გემის დასახელება, მიწრის პოტი imo-ს ნომერი Call Sign და სხვა გემის საიდენტიფიკაციო მონაცემები, გემების, რომლებიც იმყოფებოდნენ ინციდენტის დროს ხილვის არეში;
- დაღვრილი ნივთიერებების ნიმუში
- ინციდენტში მონაწილე ყველა ეკიპაჟის წევრების ჩვენებები;
- ყველა შემთხვევა დაკავშირებული ინციდენტთან უნდა იყოს დაფიქსირებული გემის ჟურნალში, ჩანაწერები უნდა შეიცავდეს მხოლოდ ფაქტებს, მოსაზრებების და ვარაუდების ჩაწერა დაუშვებელია.
- ინციდენტთან დაკავშირებული ყველა ტელექსები e-mail და მთელი მიმოწერა ნებისმიერ ფორმაში;
- გემის დატვირთვა, გადმოტვირთვისთვის სატვირთო გეგმა
- დიაგრამები საწვავის ტანკების მიხედვით
- გემთმფლობელის ინსტრუქცია, დამფრახტველის ინსტრუქცია;
- ინსტრუქცია ნაპირიდან, შესაძლო საბუთებისასლი ბუნკერის მომწოდებლიდან, ბუნკერის მოწოდების სიჩქარის შეთანხმების შესახებ.
- VESSEL RESPONSE PLAN-SOPEP.
- ნავთობპროდუქტებისათვის გემის ჟურნალი

მიუხედავად იმისა გემზე მოხდა თუ არა გამაჭუჭყიანებელი ნივთიერებების დაღვრა გემის ჟურნალში აუცილებლად უნდა ხდებოდეს შემდეგი მონაცემების შეტანა:

- შპიგატებისათვის ჩამკეტების გამოყენება

- ინსტრუქცია გემზე პოტენიური დამაბინძურებლის გადაადგილების შესახებ
- განრიგი გემზე საგანგაშო მეცადინეობის ჩატარების შესახებ პოტენციალური დაბინძურებასთან, გადაადგილებასთან დაკავშირებით;
- დაბინძურებასთან დაკავშირებული ინციდენტის შესახებ მონაცემები, რომლებიც გემის ეკიპაჟმა, შეიძლება დაამოწმოს. სამანქანო ჟურნალი უნდა შეიცავდეს შემდეგ მონაცემებს:
- ბუნკირებასთან დაკავშირებული პროცედურის შესრულება.
- ეკიპაჟის წევრების გვარები, რომლების პასუხისმგებელი იყვნენ ბუნ კირებაზე
- ბუნკირების პროცესის ეფექტური შეჩერების მეთოდიკა;
- დრო და შედეგები გემის დანადგარების ინსპექტირებისა, რომლებიც გამოიყენება გამაჭუჭყიანებელი ბუნკერების ან გადმოტვირთვის დროს.
- ჩანაწერები ბუნკირების დროს გაჟონვის აღმოჩენის შესახებ

საზღვაო პროტესტი:

- არამართებულად დაბინძურების შესახებ ბრალის წამოყენების შესახებ;
- მტკიცებულება ფაქტისა, რომ დაბინძურება გამოწვეული იყო დანადგარში არსებული ფარული დეფექტის შედეგად
- დამამტკიცებელი ფაქტები, ნავთობპროდუქტების გადმოღვრის შესახებ, რომლებიც განპირობებული იყო გემის უსაფრთხოების, ტვირთის უსაფრთხოებით, ადამიანის სიცოცლის გადარჩენის მიზნით;
- დაუძლეველი ძალის ზემოქნედების დამამტკიცებელი ფაქტები
- იმ დამამტკიცებელი ფაქტების მოწოდება, რომლის მიხედვით გემთმფლობელი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან ან პასუხისმგებლობის შეზღუდვა.

მიუხედავად იმისა, რომ უმეტესობა ზემოთ მოყვანილი პუნქტებისა ეხება ზღვის დაბინძურებას, მავნე ქიმიური ნივთიერებებით, ისინი ასევე შეიძლება გამოყენებული იქნეს სხვა სახის დამაბინძურებლების შემთხვევაში.

საერთაშორისო კონვენციის MARPOL-73/78 (გემებიდან ზღვის დაბინძურების აცილების შესახებ) მოთხოვნებთან დაკავშირებული ფაქტების ფიქსირება

4.15 საერთაშორისო კონვენციის MARPOL-73/78 (გემებიდან ზღვის დაბინძურების აცილების შესახებ) მოთხოვნებთან დაკავშირებული ფაქტების ფიქსირება

ლონდონში 1973 წლის ნოემბერში მუშაობდა IMO - ს მირ მოწვეული საერთაშორისო კონფერენცია ზღვის დაჭუჭყიანების აცილების ზომებთან დაკავშირებით. კონფერენციის ძირითადი მიზანი იყო, ზომების გამომუშავება, რომლებიც უზრუნველყოფდნენ გემებიდან მიზნობრივად ნავთობპროდუქტების და სხვა მავნე ნივთიერებების დაღვრის სრულ აკრძალვას.

კონფერენციის მიერ მიღებული იყო კონვენცია, გემებიდან ზღვის დაჭუჭყიანების შესახებ (MARPOL-73) .

MARPOL-73 შედგება 20 მუხლისაგან, თვით კონვენციის და პროტოკოლისაგან, რომელშიც მოცემულია მავნე ნივთიერებებით ზღვის დაჭუჭყიანების ინციდენტების

დროს შეტყობინებების პირობები, პროტოკოლი არბიტრაჟის შესახებ, ასევე ხუთი დანართისაგან შედგება, რომელშიც მოცემულია წესები ზღვის დაჭუჭყიანების ნავთობპროდუქტებით. ზღვით მავნე თხევადი ნივთიერებებისა გადაზიდვისას გაჭუჭყიანების თავიდან აცილების წესების შესახებ. ზღვით დახურულ მდგომარეობაში (პაკეტებში) მავნე ნივთიერებებით ზღვის დაჭუჭყიანების თავიდან აცილების წესების შესახებ, ზღვის დაჭუჭყიანება გემებიდან ჩამოდინარე წყლებით, ზღვის დაჭუჭყიანება გემებიდან ნაგავის გადაყრით.

MARPOL-73 მოთხოვნები ვრცელდება ყველა სახის და ტიპის გემებზე, მათ შორის გემებზე წყალქვეშა ფრთით და საჰაერო ბალიშებით, წყალქვეშაA გემებზე, ასევე უმოძრაო და მოძრვა ნავთობის პლათფორმებზე.

ეს კონვენცია მოიცავს მიზნობრივად ზღვის დაჭუჭყიანებას და ასევე გემების შეჯახებით გამოწვეულ დაჭუჭყიანების ფაქტებს, მაგრამ ეს კონვენცია არ უკეთებს რაგლამენტირებას: ნარჩენებით, მავნე ნივთიერებებით, ზღვის დაჭუჭყიანებას ზღვის ფსკერის სამძებრო სამუშაოების დროს. კონვენციით დადგენილია, რომ ნებისმიერი დარღვევა სადაც არ უნდა მოხდეს ის უნდა იყოს დასჯადი იმ ქვეყნის მიერ რომელიც არის კონვენციის მონაწილე, რომლის დროშით მცურავი გემი ჩაიდენს მას.

1978 წლის თებერვალში ლონდონის კონფერენციაზე ტანკერების უსაფრთხოების შესახებ მიღებული იყო პროტოკოლი, რომელიც MARPOL-73- თან მიმართებაში არის დამოუკიდებელი დოკუმენტი. MARPOL-73- ეხლა უწოდებენ, “კონვენციას გემებიდან ზღვის დაჭუჭყიანების თავიდან აცილების შესახებ”. შესწორებული პროტოკოლი 1978წ (MARPOL-73/78) .ამგვარად მოხდა რატიფიცირება არა კონვენციის, არამედ მისი პროტოკოლის 1978 MARPOL-73/78 შევიდა ძალაში 1983 წლის 2 ოქტომბერს.

ტექნიკური ნორმები, რომლებიც ზღვის სფეროს უსაფრთხოების უზრუნველყოფენ არის აღნიშნული MARPOL-ის დანართებში, რომლებიც ითვალისწინებენ:

- დანართი I – ნავთობით დაჭუჭყიანება
- დანართი II – დაჭუჭყიანება მავნე თხევადი ნივთიერებებით
- დანართი (III დაჭუჭყიანება მავნე შეფუთული ნივთიერებებით
- დანართი IV – დაჭუჭყიანება ჩამოდინარე წყლებით
- დანართი V – დაჭუჭყიანება ნაგავით
- დანართი VI – წესები გემებიდან ატმოსფეროს დაჭუჭყიანების შესახებ.

ყველა გემს, რომელსაც გადააქვს მავნე ნივთიერებები, უნდა გააჩნდეს სპეციალური რეესტრი ან მანიფესტი იმ მავნე ნივთიერებების ჩამონათვალთ, რომელიც გააჩნია გემბანზე მათი განლაგების მითითებით.

4.16 გემებიდან ზღვის დაბინძურების რისკების შემცირების მეთოდები

გემები რომლებიდანაც მოხდა დაჭუჭყიანება ისჯებიან მიუხედავად იმისა დაჭუჭყიანებაში მიუძღოდა ბრალი გემის კაპიტანს და ეკიპაჟს. ეს არის ე.წ. “პირდაპირი პასუხისმგებლობა”. პირდაპირი პასუხისმგებლობის გამოყენებისას ჯერ კიდევ გემთმფლობელს რომლის გემიდან მოხდა ნავთობის გადაღვრა აქვს საშუალება ზარალის ანაზღაურება მოსთხოვოს იმ მხარეს, ვის მიერ მოხდა ინციდენტი. მაგალითად გემთმფლობელებისგან ვისი გემის ბრალეულობით მოხდა გემების შეჯახება, რამაც გამოიწვია დაჭუჭყიანება, ზოგიერთ ქვეყანაში დადგენილია რომ თუ გემიდან დაჭუჭყიანება მოხდა მისგან დამოუკიდებელი მიზეზებით და

კაპიტანმა მიიღო ყველა ზომები დაჭუჭყიანების თავიდან ასაცილებლად ან ზარალის მინიმალიზაციისათვის, მაშინ გემი ჯარიმდება მცირე თანხით ან საერთოდ თავისუფლდება მისგან.

საქართველოს საზღვაო კოდექსის თავი XVIII-ე რეგლამენტირებას უკეთებს გემებით გარემოს დაჭუჭყიანების შედეგად მიყენებული ზიანი ანაზღაურებას. კოდექსის 305-მუხლით გემს რომელსაც გადააქვს 2000-ზე მეტი ტონა ნავთობი უნდა ჰქონდეს ნავთობით ზღვის დაბინძურებისათვის გემის მესაკუთრის პასუხისმგებლობის უზრუნველყოფის დამადასტურებელი მოწმობა”.

მაგალითად რუსეთის ფედერაციის საზღვაო სავაჭრო კოდექსის 316-ე მუხლით დაჭუჭყიანებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება არა გემთმფლობელს, რომელიც შეიძლება იყოს დამფრახტველი, არამედ გემის ტიტულოვან მფლობელს ანუ ვისზეც არის გემი რეგისტრირებული.

მაგრამ როდესაც საუბარი არის დაჭუჭყიანების თავიდან აცილების ან მისი ზარალის მინიმალიზაციაზე, მსჯელობენ მხოლოდ წარმოდგენილი მტკიცებულებებით.

სასამართლო ორგანოები, როდესაც იხილავენ საქმეებს ზღვის დაჭუჭყიანების ფაქტებთან დაკავშირებით, ყურადღებას აქცევენ გემზე თანამდებობის პირების მიერ მათი მოვალეობის შესრულებას ინციდენტის მოხვედრის დროს. თუ გაირკვა, რომ სავახტო სამსახური გემზე მიდიოდა სრულყოფილად, დოკუმენტაცია იწარმოებოდა ყოველგვარი დარღვევებისა და შემჩნევების გარეშე, სრულდებოდა საერთაშორისო და ნაციონალური კანონმდებლობის მოთხოვნები, ზემოთ აღნიშნული გარემოება სასამართლო გადაწყვეტილებაში აისახება დადებითად და პირიქით, სამსახურეობრივი მოვალეობის გულგრილი დამოკიდებულება, კიდევ უფრო დაამძიმებს ხელმძღვანელი მუშაკების ბრალეულობას.

4.17 ნავთობპროდუქტებით ზღვის დაბინძურების ფაქტების ფიქსირება

ნავთობქიმიური პროდუქციის გადაზიდვა ყველა გემზე სათანადოდ უნდა იყოს დოკუმენტირებული. ასეთივე პროცედურა ბუნკირებისას უნდა იყოს არამარტო ჩამოსასხმელ ტანკერებზე, არამედ ყველა სახის გემებზე. ეს დოკუმენტები უნდა შეიცავდეს კაპიტანთან შეთანხმებულ სატვირთო გეგმას, ოფიცრის მონაცემებს, რომელიც პასუხისმგებელია ტვირთის დამუშავების პროცესთან, გემზე მიღსადენების და არხების მდგომარეობაზე.

გემთმფლობელი და კაპიტანი უნდა იყვნენ დარწმუნებული, რომ გემზე ნავთობპროდუქტებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების სისტემა მუშაობს სრულყოფილად და ნავთობქიმიური პროდუქტების ზღვის დაჭუჭყიანების რისკი არ არსებობს ან მინიმალურია, ასეთი სახის სისტემას უნდა გაჩნდეს შემდეგი მოთხოვნები:

- ❖ გემზე უნდა ტარდებოდეს სასწავლო განგაში ნავთობ ნპროდუქტების დაღვრასთან დაკავშირებით. ზუსტად ისევე როგორც ტარდება სასწავლო განგაში გემზე ცეცხლის ჩაქრობასთან დაკავშირებით, განგაში გემის გაჩერებასთან დაკავშირებით. ეკიპაჟი მომზადებული უნდა იყოს გემზე არსებული აბსორმენტის გამოყენებაში. ამავე დროს ყველა უნდა იცოდეს რომ რაელი ვითარებაში აბსორბენტი გამოიყენება მხოლოდ კაპიტნის

ნებართვით, რომელმაც მისი გამოყენება უნდა შეუთანხმოს სახელისუფლებო ორგანოებს.

- ❖ ნავთობპროდუქტებით დაბინძურებული ბალასტის ფრთხილი გაშვება ღია ზღვაში ან პორტში.
- ❖ ხშირი შემოწმება იმ დანადგარებისა, რომელშიც გამოიყენება ტანკების ბუნკირებისას ან დატვირთვის დროს. ასეთი სახის შემოწმებები უნდა ფიქსირდებოდეს სპეციალურ ჟურნალში. გემზე ნავთობპროდუქტების დაღვრა ხშირად არის დაკავშირებული. სარქველების გაუმართაობის, მილების შეერთებების ადგილებიდან დენას, ტანკებიდან გადაღვრის სათბობის და სატვირთო შლანგების გახევის, მათი დამკვლელების ან წნევის ზედმეტი მომატების შედეგად.
- ❖ ნავთობპროდუქტების გემში ჩატვირთვის და გადმოტვირთვისას და სხვა საბუნკერო ოპერაციების დროს უნდა იყოს გემზე ორგანიზებული უწყვეტი ვახტა, რომელშიც უნდა მონაწილეობდნენ გარდა გემის ეკიპაჟის წევრებისა ასევე სანაპირო სამსახურის თანამშრომლები.
- ❖ ორგანიზებული უნდა იყოს ჩანაწერები, ბუნკირების და გამწმენდი ოპერაციებისა, რომლებიც უკავშირდება ნავთობ პროდუქტებს.
- ❖ შეთანხმებული უნდა იყოს ნავთობპროდუქტების მოწოდების სიჩქარე, როგორც ჩატვირთვის ასევე ბუნკირების დროს. უნდა იყოს დამყარებული კავშირი გემსა და სანაპირო სამსახურებს ან ბუნკერის მომცემ გემს შორის ასევე გათვალისწინებული უნდა იყოს კავშირის ავარიული არხების შესაძლებლობაც.
- ❖ უნდა იყო დამუშავებული გემში ნავთობპროდუქტების მოწოდების უსაფრთხო სისტემა.
- ❖ ჩანაწერები ზემოთ მოყვანილი ოპერაციების შესახებ უნდა ინახებოდეს გემზე. ჩანაწერებში უნდა იყოს მითითებული ნავთობპროდუქტების ხარისხი, სიბლანტე, გოგირდის შემცველობა და სხვა. აღნიშნული საჭიროა იმისათვის რომ ნავთობის დაღვრის შემთხვევაში, შესაძლებელი იყოს დამბინძურებლის იდენტიფიცირება.

სხვა სახის დაბინძურება

გარემოს დაჭუწიანების რისკი ასევე შეიძლება იყოს გამოწვეული არასანქცირებული დაღვრით ჩამდინარე წყლებით ნაგვის გადაყრით. ზემოთ აღნიშნულთან დამატებით საჭიროა კაპიტანმა მოიმოქმედოს შემდეგი:

- ❖ გამოყოს პიროვნება რომელიც პასუხისმგებელი იქნება გემზე არსებული ნაგავის, ჩამდინარე წყლების მოგროვებაზე, შენახვაზე და ჩაბარებაზე.
- ❖ როგორც წესი ზემო აღნიშნულ ფუნქციას გემზე ასრულებს კაპიტანის უფროსი თანაშემწე;
- ❖ კაპიტანმა უნდა დანიშნოს ეკიპაჟის წევრებიდან პიროვნება, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება რეალური წყლების ჩაბარებაზე, როგორც წესი ასეთი ფუნქცია აკისრია მექანიკოსს;

- ❖ გემზე უნდა იყოს მოწყობილი პროცედურა მისი ყველა ნაწილებიდან ნაგავის შეგროვებაზე და შენახვაზე, ამისთვის სპეციალურად გამოყოფილ ადგილას.
- ❖ საჭირო გემზე იყოს ჟურნალი რომელშიც მითითებული იქნება ის ოპერაციები, რომლებიც ეხება ნაგავის რეალური წყლების, მათ რაოდენობას, ადგილს სადაც ჩაბარდა და პორტში ჩაბარებულ მასალებზე სასურველია კაპიტანმა იქონიოს ქვითრები ჩაბარების თაობაზე.
- ❖ იმ ეკიპაჟს წევრს რომელიც პასუხისმგებელია ნაგავის მოგროვებაზე უნდა ჰქონდეს სათანადო ინსტრუქციები როგორ უნდა მოიქცეს სხვადასხვა კატეგორიის ნაგავს. მან კარგად უნდა იცოდეს MARPOL-73/78 კონვენციების მოთხოვნები.
- ❖ გემთმფლობელმა და კაპიტანმა უნდა იცოდეს რომ არსებობს სხვა დამაბინძურებლები, მაგალითად გაზებო, რომლებიც გამოიყოფა ძირითადად დამხმარე დიზელებში საწვავის დაწვისას და ნაგვის დაწვისას ინსენერატორში.

უნდა იცოდნენ, რომ პლასტიკი, რომელიც იმყოფება გემზე არ შეიძლება მისი ზღვაში გადაგდება ან დაწვა. ის პორტში ყოფნისას უნდა ჩაბარდეს და სათანადო საბუთი იქნეს მიღებული.

4.18 ფაქტების ფიქსირება რომლებიც დაკავშირებულია ზღვის დაბინძურებასთან.

დაჭუჭყიანებასთან დაკავშირებული თუნდაც უმნიშვნელო ინციდენტის შემთხვევაში კაპიტანმა უნდა იმოქმედოს გემზე არსებული ინსტრუქციებით რომლებიც გემზე არის გეგმის სახით SOPEP – ნავთობპროდუქტების სამოქმედო გეგმა. SOPEP შედგენილია MARPOL 73/78 კონვენციის ბაზაზე, თუმცა აღნიშნული კონვენცია არ გამოიყენება მთელი მსოფლიოს მასშტაბით, კონვენციის მოთხოვნები შეიძლება გამოიყენოს ყველა გემმა, რომელიც ნავთობპროდუქტების დაღვრასთან დაკავშირებულ ინციდენტებში არის ჩართული. კონვენციის თანახმად ის გამოიყენება ყველა გემებისათვის, რომლის წყალწვა არის 400 ტონამდე და ნავთობშიდი გემებისათვის რომლის წყალწვა არის 150 ტონამდე. ყველა გემი რომელიც შედის კონვენციის მომწერ სახელმწიფოს პორტში ვალდებულია ჰქონდეს გემზე აღნიშნული გეგმა. ანალოგიური გეგმა (Vessel response plan) თანახმად US OIL POLLUTION ACT 1990, უნდა გააჩნდეს ნებისმიერ გემს, რომელიც შედის აშშ-ის პორტებში და ნებისმიერი ზღვის დაბინძურების ინციდენტის წამოჭრისას. აღნიშნული დოკუმენტის მოთხოვნების თანახმად საქმის კურსი აყენებდეს კომპეტენტურ სამსახურს. თუ სახელმწიფოს წარმომადგენლები მოითხოვენ კაპიტანთან ან ეკიპაჟის წევრებთან ინტერვიუს მომხდარ ფაქტთან დაკავშირებით მაშინ მიზანშეწონილია ეს მოხდეს P&I კლუბის წევრებთან ან ადვოკატის თანდასწრებით: ყველა შემთხვევაში კაპიტანი და ეკიპაჟის წევრები უნდა იყვნენ დარწმუნებულები თავის უფლებამოსილებაში მისცენ მომხდართან დაკავშირებით ინტერვიუ თუ არა.

კაპიტანი აგრეთვე უნდა იყოს დარწმუნებული, რომ მიიღო ყველა ზომები რომ შეეჩერებინა ნავთობის შემდგომი დაღვრა და თუ შესაძლებელი იყო გაწმინდა რაიონი დაღვრილი ნავთობისაგან. ზომები დაჭუჭყიანების შემდგომი გავრცელების შესახებ შეიძლება მოიცავდნენ ზემო გემბანის გამწმენდ სამუშაოებს და დამჭუჭყიანებლის მოკრებას სპეციალურ კასრებში.

სანაპირო პერსონალს, რომელიც დაკავებულია გამწმენდი სამუშაოებით მნიშვნელოვანი დახმარება შეიძლება გაუწიოს, კაპიტანმა, მან უნდა მიაწოდოს ინფორმაცია რამდენი დარჩა A გემზე დამაჭუჭყიანებელი ნივთიერება, რომ გაირკვეს დაღვრილი ნავთობის რაოდენობა და არ მოხდეს დაღვრილი ნავთობის რაოდენობის ზედმეტი ჩვენება და აქედან გამომდინარე ზარალით მიყენებული თანხის გადიდება.

ასევე მნიშვნელოვანია, რომ კაპიტანმა გაითვალისწინოს ის გარემოება რომ დაჭუჭყიანებასთან დაკავშირებით მის ხელთ არსებული აბსორმენტს რომელსაც ის დააპირებს გამოიყენოს შეიძლება აკრძალული იყოს ინციდენტის მომხდარ ქვეყანაში. ამიტომ საჭიროა რეკომენდაციებისათვის კაპიტანმა დაუყოვნებლივ უნდა დაუკავშირდეს P&I CLUB-ს და იმოქმედოს ნაბიჯ-ნაბიჯ მათი რეკომენდაციებით, დაიწყოს უნდა ადგილობრივი ხელისუფლების ინფორმირებით და დამოუკიდებელი სურვეიერის მონაწილეობით. თუ ამის აუცილებლობა არსებობს კლუბის წარმომადგენლები უნდა უწევდნენ ინციდენტის გამოძიებას დახმარებას ადგილობრივ ხელისუფლებასთან მის ურთიერთობაში.

კაპიტანმა და ეკიპაჟმა აუცილებლად უნდა ითანამშრომლონ სახელმწიფოს წარმომადგენლებთან. თუ ხელისუფლების წარმომადგენლები მოისურვებენ გემზე ასვლას, კაპიტანმა მანამ ნებართვას მოცემას მათი საკითხი უნდა გადაწყვიტოს P&I კლუბის წევრების მეშვეობით, კონსულტაცია უნდა მიიღოს ადვოკატისგან.

ზოგიერთ შემთხვევაში იმ ქვეყნის კანონმდებლობით სადაც იმყოფება გემი, აქვსთ უფლება ავიდნენ გემზე ან სასამართლო გადაწყვეტილებით მიიღონ ეს უფლება.

ყველა შემთხვევაში კაპიტანმა არ უნდა შეუქმნას დაბრკოლება სახელმწიფოს წარმომადგენლებს, მაგრამ ადვოკატთან კონსულტაციების შემდეგ უნდა იცოდეს რომ მათ აქვთ გემზე ასვლის რწმუნება. თუ ადვოკატთან კონსულტაცია არ მოხერხდა მან უნდა დაუშვას სახელმწიფოს წარმომადგენლები გემზე ჩაიწეროს მათი მონაცემები ასვლის დროს.

4.19 კაპიტანის მოქმედება ნავთობპროდუქტების გემიდან ავარიული დაღვრის დროს

- ❖ დაუყოვნებლივ გააგზავნოს უახლოესი პორტის ხელმძღვანელობის სახელზე ინფორმაცია. გაგზავნოს დამზღვევის კლუბს ინფორმაცია რომელიც უნდა შეცავდეს შემდეგ საკითხებს:
- ✓ ინფორმაცია რომლითაც მოხდება გემის იდენტიფიცირება (დასახელება, IMO-ს ნომერი, რადიოსადგურის მოსახმობი);
- ✓ ინციდენტის აღწერა;
- ✓ ინციდენტის ადგილი და დრო;
- ✓ გემის კოორდინატები ინციდენტის მომენტში;
- ✓ გემის და ქარის მდგომარეობა ინციდენტის დროს;
- ✓ ინფორმაცია გემის მდგომარეობის შესახებ
- ✓ ზუსტი დასახელება ან აღწერა მავნე ნივთიერებების, რომლებიც ჩართულია ინციდენტში, შეძლებისდაგვარად ნივთიერებების ტექნიკური დასახელება და არა კომერციული დასახელება;
- ✓ ზღვაში ჩაღვრილი მავნე ნივთიერებების ზუსტი ან მიახლოებითი რაოდენობა, კონცენტრაცია და მიახლოებითი მდგომარეობა;
- ✓ ტვირთგამგზავნის და ტვირთმიმღების დასახელება ან ტვირთდამამზადებლის დასახელება;

- ✓ მავნე ნივთიერებების ტიპი (ნავთობი, მომწამლავი თხევადი, მომწამლავი მყარი, მომწამლავი გაზისებური).
- ✓ გადატანის სახეობა, ჩამოსხმით, ნაყარი, თუ შეფუთული;
- ✓ ყოველი გადაცემული ინფორმაცია დამატებით შეიძლება შეივსოს თუ რრამე სახის სხვა ცნობები უნდა მიიღოს ინფორმაციის მიმღებმა ან ინფორმაციის გაგზავნას ჩათვლის საჭიროდ, მიაწოდოს დამატებითი მასალა.
- ✓ ზღვის წყლების და ობიექტების განწმენდის სამუშაოების ჩასატარებლად რეკომენდაციები უნდა იქნეს მიღებული ურთიერთ დაზღვევის კლუბებიდან.
- ✓ აღებული უნდა იქნეს სინჯები დაღვრილი ნავთობის რათაA შემდგომ მოხდეს გემზე არსებული ნავთობპროდუქტების შედარებითი ლაბორატორიული ანალიზი;
- ✓ შედგეს აქტი ნავთობის დაღვრის თაობაზე, კაპიტნის ზღვისპირა სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს წარმომადგენლის და თუ გემი იყო ასეთ რისკთან დაკავშირებით დაზღვეული, ურთიერთ დაზღვევის კლუბის წევრის მონაწილეობით;
- ✓ შედგეს აქტი იმ აგრეგატებისა და კვანძებისა დათვალიერების, რომელთა მწყობრიდან გამოსვლიტ მოხდა ნავთობის დაღვრა. ინციდენტის ხარისხიდან გამომდინარე აქტის შედგენაში უნდა მონაწილეობდნენ, სურვეიერები, შესაძლო ინციდენტში ჩართული სხვა გემების ადმინისტრაციის წარმომადგენლები, სანაპირო სახელმწიფოს კომპეტენტური მოსამსახურეები.
- ✓ გაუგზავნოს მეორე მხარეს საქმის განხილვის წინადადება, გემთმფლობელის მიერ ნომინირებულ საარბიტრაჟო სასამართლოში.
- ✓ მოამზადოს და გაუგზავნოს ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს, რომელთა ბრალი ინციდენტში დადგენილია ან ივარაუდება წერილობითი შეტყობინება. მის ოთაობაზე რომ მათ ედებათ პასუხისმგებლობა მომხდარ ინციდენტთან დაკავშირებით, შესაძლებლობის შემთხვევაში მიეთითოს პრეტენზიის მოცულობა და მოთხოვნები გარანტიაზე.
- ✓ განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს, ინფორმაციის მოკრებას და ფაქტობრივ მტკიცებულებების მოპოვებას, რომლებიც უგულებელყოფენ გემთმფლობელის ბრალეულობას, რომლებიც მოყვანილია 1992 წლის III საერთაშორისო კონვენციაში, “სამოქალაქო პასუხისმგებლობა ნავთობპროდუქტებით მიყენებულ ზარალის შესახებ”

თავი V. ბიზნესის მართვა

შესავალი

საბაზრო ურთიერთობათა დამკვიდრებამ ბიზნესი საქართველოს ეკონომიკის ბუნებრივი შემადგენელი ნაწილი გახადა. დღეისათვის ბიზნესი ჩვენი მოსახლეობის გარკვეული ნაწილისათვის დასაქმების ძირითად სფეროს წარმოადგენს. საბაზრო ეკონომიკა, უპირველეს ყოვლისა, თავისუფალი მეწარმეობის ეკონომიკაა, რომელიც ქმნის ბიზნესის განვითარების დიდ შესაძლებლობებს. ამდენად, ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკის საბაზრო ურთიერთობებზე გადაყვანა

დაკავშირებულია ბიზნესის განვითარებასთან. როგორც სამეურნეო პრაქტიკა ცხადყოფს, ბიზნესის განვითარება მნიშვნელოვნად დამოკიდებულია რისკთან. ბიზნესის ეფექტიანი განვითარება საჭიროებს რისკების თეორიის ღრმა ანალიზს და შესწავლას. რისკის ცნება საზოგადოებრივი და საბუნებისმეტყველო მეცნიერებების კვლევისა და შესწავლის საგანია. აქედან გამომდინარე, რისკის შესწავლას თავისი ასპექტები აქვს.

ყველა მენეჯერს გაურკვევლობის შემთხვევაში უხდება გადაწყვეტილების მიღება. რისკი გულისხმობს იმას, რომ მენეჯერებმა შეიძლება უარყოფითი შედეგები მიიღონ მგვარი გადაწყვეტილებებიდან ან წარმატებით არ გამოიყენონ ხელთ არსებული შესაძლებლობები. რისკის მართვის მიზანია მენეჯერების მომზადება, რათა შეძლონ შეგნებულად გარისკონ, საჭიროების შემთხვევაში, შეამცირონ ის/ისინი და სათანადოდ შეხვდნენ მომავალს, რომლის პროგნოზირება აბსოლუტური სიზუსტით შეუძლებელია.

5.1 რისკის თანამედროვე კონცეფცია

რისკის თანამედროვე კონცეფცია აღრიცხვის ინდო-არაბულ სისტემას ეფუძნება, რომელიც დასავლეთში შვიდი-რვა საუკუნის წინათ გახდა ცნობილი. თუმცა რისკთან დაკავშირებული პრობლემების სერიოზული შესწავლა მხოლოდ რენესანსის ეპოქაში არ დაიწყო. დაიწყო მაშინ, როცა ადამიანები მრავალი აკრძალვისაგან განთავისუფლდნენ, როცა მათ მრავალსაუკუნოვან რწმენაში ეჭვი შეეპარათ. ეს ის დროა, როდესაც ძირითადი გეოგრაფიული აღმოჩენები უკვე განხორციელებულია და ბუნებრივი რესურსების ინტენსიური დამუშავება მიმდინარეობს. ეს რელიგიური შფოთვის, კაპიტალიზმის ჩასახვის, სამყაროს შემცირებული შესწავლისა და მომავლისკენ სწრაფვის ხანაა.

ერთ-ერთმა ფრანგმა არისტოკრატმა, რომელიც თანაბრად იყო გატაცებული მათემატიკით და აზარტული თამაშებით, ფრანგ მათემატიკოსს -ბლეზ პასკალს= ასეთი ამოცანა შესთავაზა: როგორ გავყოთ ბანკი დაუმთავრებელ თამაშში, როდრსაც ერთ-ერთი მოთამაშე იგებს. ბლეზ პასკალმა, თავის მხრივ, ასევე ცნობილ მათემატიკოსს, პიერ ფერმას მიმართა. სწორედ მათმა თანამშრომლობამ მისცა დასაბამი ალბათობის თეორიას, რომელიც რისკების შესწავლის მათემატიკური საფუძველი გახდა.

სიტყვა „რისკი“ წარმოიშვა ძველი იტალიური სიტყვისაგან, რაც „გადაჩვევას“ ნიშნავს.

ჩვენ რისკს ძალიან ფართოდ განვსაზღვრავთ - როგორც ნებისმიერ მოვლენას, რომლის შედეგადაც კომპანიის საქმიანობის ფინანსური სედეგები სესაძლებელია მოსალოდნელზე დაბალი აღმოჩნდეს. ჩვეულებრივ, რისკის შეფასებისათვის გამოიყენება შემდეგი მაჩვენებლები: კაპიტალის მოცულობის თანაფარდობა რისკთან, მომგებიანობის ტანაფარდობა რისკთან ან ფულის ნაკადის თანაფარდობა რისკთან. ამა თუ იმ მაჩვენებლის არჩევა იმ საბაზრო ინფორმაციის ბუნებაზეა დამოკიდებული, რომელიც ანალიზიზ დროს გამოიყენება (საბალანსო, მოგება/ზარალის ან ფულადი სახსრების მოძრაობის უწყისები).

აჩვენებ ოთხი სახის რისკს:

პირველი საბაზრო რისკია, ანუ საბაზრო ფასების უარყოფითი ცვლილებებისადმი დამოკიდებულება (ცვლილებები ფასიანი ქაღალდის ფასებში, სავალუტო კურსებში, საპროცენტო განაკვეთში ან საბირჟო საქონლის ფასებში)

მეორე - საკრედიტო რისკია, რომელიც მსესხებლის მიერ კონტრაქტით გათვალისწინებული ვალდებულებების შეუსრულებლობას გულისხმობს.

მესამე - საოპერაციო რისკია, ანუ იმ დანაკარგების ალბათობა, რომლებიც არაადეკვატური (როგორც შიდა, ასევე - გარე) მოვლენების შდეგად წარმოიქმნება.

დაბოლოს რისკის მეოთხე ტიპი - ბიზნესის მასშტაბის რისკია. ის დაკავშირებულია მოთხოვნისა და მიწოდების დინამიკის ან კონკურენციის ცვლილებასთან და სახავს ორგანიზაციის ფინანსური მდგომარეობის დამოკიდებულებას შემოსავლების რყევებზე.

კატეგორია „რისკი“ შეიძლება განისაზღვროს, როგორც რესურსების პოტენციურად შესაძლო დაკარგვის ან შემოსავლის ბოლომდე არ მიღების საშიშროება იმ ვარიანტთან შედარებით, რომელიც რესურსების რაციონალურ მოხმარებაზეა გათვლილი საწარმოო საქმიანობის მოცემულ სახეობაში. რისკი არის საშიშროება იმისა, რომ მეწარმე დაზარალდება დამატებითი ხარჯების ან მოსალოდნელზე დაბალი შემოსავლის მიღების გამო. რისკის შედეგები ყველაზე ხშირად არის გამოხატული ფინანსური ზარალის ან მოსალოდნელი შემოსავლის მიღების შეუძლებლობის სახით. საწარმოო პრაქტიკის გარკვეული ვარიანტების დროს არსებობს არა მხოლოდ მოსალოდნელი შედეგის მიღწევის საშიშროება, ასევე მოსალოდნელზე მეტი შემოსავლის მიღების ალბათობაც. ამაში გამოიხატება საწარმოო რისკი, რომელიც ხასიათდება დაგეგმილი შედეგებისაგან როგორც არასასურველი, ასევე განსაკუთრებულად ხელსაყრელი გადახრების მიღწევის შესაძლებლობის შეხამებით. საწარმოო რისკში იგულისხმება ის რისკი, რომელიც ჩნდება ნებისმიერი საწარმოო საქმიანობისას, რომელიც დაკავშირებულია პროდუქციის და მომსახურების წარმოებასთან სასაქონლო - ფულა ოპერაციებთან და კომერციასთან.

რისკის შეფასება და მართვა ბიზნეს - გეგმის უმთავრესი კომპონენტია. თანამედროვე პირობებში სამეწარმეო გარემოს განსაზღვრელობის გამო რისკის შეფასება და პროგნოზირება განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს. სამეწარმეო რისკის შეფასება საგეგმო ეტაპზე მეტად რთულია და ხშირად მის განსასაზღვრავად მეწარმეები მიმართავენ ექსპერტებს. საჭიროა ყველა რისკ-ფაქტორის გაანალიზება, მათი შემცირების ღონისძიებათა დაგეგმვა და ამ გზით დანაკარგების თავიდან აცილება მომავალში. რაც უფრო მაღალია რისკისაგან დაზღვევის დონე, მით მეტი ინვესტორის ნდობას იმსახურებს პროექტი. რისკის შემცირების ერთ-ერთ გზას დაზღვევა წარმოადგენს. ამდენად, ბიზნეს-გეგმას აუცილებლად უნდა ახლდეს პროექტის დაზღვევის ხელშეკრულება, რომელშიც გაანალიზებული იქნება, როგორც რისკ-ფაქტორები, ასევე მისი შემცირების გზები.

რისკი ბიზნესის აუცილებელი კომპონენტია, ხოლო რისკების მართვა - იმ მასშტაბური სამუშაოს ნაწილია, რომელსაც კომპანიის მენეჯმენტი ღირებულების შესაქმნელად ეწევა. თუმცა, უკანასკნელ წლებში მრავალი კორპორაციის კრახი იმაზე მიუთითებს, რომ კომპანიების უმრავლესობას რისკების მართვის ადეკვატური სისტემა გააჩნია; უფრო მეტიც - ბევრ კომპანიას არასწორადაც კი ესმის მათ საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების ხასიათი. მოვლენები უტყუარი ფაქტია.

კომპანიები, რომლებმაც ვერ მოახერხეს რისკების მართვის პროცესის აწყობა, სერიოზულ პრობლემებს იქმნიან: გაუთვალისწინებელი და ხშირად მნიშვნელოვანი დანაკარგები ფულის ნაკადის და აქციის ფასების რყევებს იწვევს, რაც აკნინებს კომპანიის საქმიან რეპუტაციას კლიენტების, თანამშრომლების თუ ინვესტორების თვალში. როდესაც კომპანიები ცდილობენ, საკუთარი თავი და აქციები არასტაბილურობისაგან დაიცვან, ზოგჯერ იმ ბიზნეს-მოდელებზე გადადიან, რომლებიც მინიმალურ რისკებს გულისხმობს. სწორედ ეს ტენდენცია ჰქონდა მხედველობაში აშშ-ის ფასიანი ქაღალდების კომისიის ხელმძღვანელს, უილიამ დონალდსონს, როდესაც ამბობდა, რომ სამწუხაროდ, ამერიკულმა კომპანიებმა „დაკარგეს რისკის მიმართ ლტოლვა“. უილიამ დონალდსონი მართალია - ვინც არ რისკავს - ის ვერც მოგებას რეზულობს, ამიტომ ოპტიმალურია ბიზნესის ისეთი მოდელი, რომელიც თავიდან ააცილებს კომპანიას მძიმე ფინანსურ პრობლემებს და ამასთან ერთად, მოქმედების საშუალებას აძლევს.

მენეჯმენტისთვის კი ისეთი პირობები უნდა შეიქმნას, რომ მან გარკვიოს და ამავე დროს შეისწავლოს ნებისმიერი ბიზნესგადაწყვეტილების პოტენციური მომგებიანობა შესაძლო რისკების გათვალისწინებით, ასეთ შემთხვევაში კომპანიები არამარტო თავს იცავენ გაუთვალისწინებელი რისკებისაგან არამედ, კონკრეტულ უპირატესობას აღწევენ შედარებით უსაფრთხო უზნებზე გარისკვით. ერთ-ერთი წამყვანი ამერიკული კომპანიის

გენერალური დირექტორი ორგანიზაციის ფინანსური შედეგების გაუარესების მიზნებზე საუბრისას მიუთითებდა „რისკის მიღების კულტურის პრობლემაზე“. ამ კულტურის არარსებობის გამო, აღნიშნავდა იგი - კომპანიამ ვერ შეძლო შეექმნა ახალი, ბაზრის მოთხოვნების შესაბამისი პროდუქტი. შედარებისთვის მოვიყვანოთ ერთი ამერიკული საინვესტიციო ბანკის (რომელშიც იდეალურად არის აწყობილი რისკების მართვა) ხელმძღვანელის გამონათქვამი: „ჩვენ შევქმენით სავაჭრო ოპერაციებში თანმიმდევრული კონტროლის სისტემა, ახლა შეგვიძლია გავრისკოთ და შედეგად კარგი მოგება მივიღოთ“.

რისკების გონივრული მართვისთვის კომპანიან უნდა იცოდეს, თუ რა სახის რისკებთანაა დაკავშირებული მისი საქმიანობა. ამისათვის კი ობიექტურად უნდა შეფასდეს ყველა ძირითადი რისკი, გაცნობიერებული უნდა იქნას, კონკრეტულად რომელი და რა დონის რისკისთვის არის მზად კომპანია. ამის მისაღწევად ზოგიერთი კომპანია რისკების მართვის ეფექტიან სისტემას ქმნის, რომლის გამოყენებით შეძლებს რისკების ზუსტ იდენტიფიცირებას და შეფასებას, რათა მენეჯმენტ და დირექტორთა საბჭოს სანდო ინფორმაცია მიაწოდოს. ამოცანა ისეთი კულტურის ფორმირებაა, რომლის დროსაც კომპანიის მენეჯმენტი დაინტერესებული იქნება არა მხოლოდ მოგების მირებით, არამედ, რისკების ადეკვატური მართვით. ანუ, თითოეული თანამშრომლის წახალისების მოცულობა დამოკიდებული იქნება არა მხოლოდ მისი საქმიანობის ფინანსურ შედეგებზე, არამედ იმაზე, თუ რამდენად ეფექტიანად მართავს იგი რისკებს.

მენეჯმენტმა კარგად უნდა იცოდეს იმ რისკთა ბუნება, რომელსაც კომპანია საქმიანობისას აწყდება. სამწუხაროდ, ხშირად ეს ასე არ არის. ერთ-ერთმა ამერიკულმა სადაზღვევო კომპანიამ უზარმაზარი თანხა დაკარგა, როცა თანხების ინვესტირება მაღალშემოსავლიან, მაგრამ მაღალრისკიან საკრედიტო პროდუქტებში მოახდინა. 90-იან წლებში, ეკონომიკური აქტიურობის ამალღების დროს, კომპანიამ ამ ოპერაციებისგან მარალი შემოსავლები მიიღო, მაგრამ როდესაც ბაზრის კონიუნქტურა სეიცვალა, აღმოჩნდა, რომ მენეჯერები ასეთი ცვლილებებისთვის მზად არ იყვნენ.

ყოველი დარგისათვის დამახასიათებელია რისკების განსაკუთრებული სახეები. ამიტომ, ცხადია, კომპანიამ „თავისი“ რისკების მართვის სისტემა უნდა შეიმუშაოს.

კომპანიამ უნდა შეძლოს ფულის ნაკადის შეფასება, ანუ უნდა იცოდეს, როგორაა დაკავშირებული ერთმანეთთან ის რისკები, რომელზეც კომპანიის სხვადასხვა ქვეგანაყოფი მიდის და როგორია მისი რისკის პორტფელი. სხვა სიტყვებით - საჭიროა საერთო ხედვა.

სარისკო სიტუაციისათვის მახასიათებელი ძირითადი მომენტები:

1. მომხდარის უნებლიე ხასიათი, რომელიც განსაზღვრავს თუ ამ შესაძლებელი შედეგებიდან რომლის რეალიზაცია ხდება პრაქტიკაში;
2. ალტერნატიული გადაწყვეტილებების არსებობა;
3. შედეგების ალბათობა და მოსალოდნელი შედეგები არის ცნობილი ან შეიძლება მათი დადგენა;
4. ზარალის აღმოჩენის ალბათობა.

მეწარმემ იმისთვის, რომ გარისკოს უნდა იყოს დარწმუნებული იმაში, რომ შესაძლებელ შეცდომას არ დაუშვებს, არც მისი საქმის, არც იმიჯის კომპრომენტირებას. შეცდომის დაშვების ალბათობა უნდა შეფასდეს, როგორც თვითნებურების განუყოფელი ატრიბუტი და არა როგორც პროფესიონალური არჩამოყალიბების შედეგი. ყოველმა მეწარმემ თავის სამეურნეო საქმიანობაში უნდა შეაფასოს ამა თუ იმ რისკის სიდიდე. საწარმოო რისკის რაოდენობით სიდიდე განსაზღვრულია ზარალის აბსოლუტურ და ფარდობითი დონით, რომელიც საწარმოო საქმიანობის წარმოებისას ჩნდება. საწარმოო რისკების კლასიფიკაციის სირთულე მათი მრავალფეროვნებითაა გამოხატული. საწარმოო ფირმები, როგორც მიმდინარე, ასევე გრლვადიანი ამოცანების ამოხსნისას ყოველთვის ხვდებიან რისკს. არსებობს რისკების გარკვეული სახეობები, რომლის გავლენის ქვეშაა ყველა საწარმოო ორგანიზაცია, მაგრამ ამის გარდა არსებობს რისკთა სპეციფიკური სახეობები, რომლებიც კონკრეტულ საქმიანობას ახასიათებენ. ყველა საწარმოო რისკი, დაზღვევა, შესაძლებლობის თანახმად, შეიძლება დაიყოს 2 ჯგუფად: დასაზღვევი და არადასაზღვევი. მეწარმეს შეუძლია

ნაწილობრივ გადადოს რისკი ეკონომიკის სხვა სუბიექტებზე. უსაფრთხოების უზრუნველყოფა გარკვეული სადაზღვევო ხარჯების წარმოების სახით: სადაზღვევო რისკი არის შესაძლებელი მოვლენა ან მოვლენები, რომლის მოხდენის შემთხვევაში წარმოებს დაზღვევა.

რისკები, რომლებიც დაზღვევას ექვემდებარებიან:

1. შესაძლო დანაკარგები ხანძრის ან სხვა სტიქიური მოვლენების შედეგად;
2. შესაძლო დანაკარგები ავტოავარიის შედეგად;
3. შესაძლო დანაკარგები ტრანსპორტირებისას პროდუქციის გაფუჭების ან განადგურების შედეგად;
4. შესაძლო დანაკარგები ფირმის თანამშრომლების შეცდომის შედეგად;
5. შესაძლო დანაკარგები ფირმის ტანამშრომლების მიერ კონკურენტებისათვის კომერციული ინფორმაციის გამოცემის შედეგად.

არსებობს რისკთა ჯგუფები, რომლებსაც სადაზღვევო კომპანიები აზღვევენ, მაგრამ ზუსტად არასადაზღვევო რისკის ტავე არება არის ნებისმიერი მეწარმის შემოსავლის პოტენციური წყარო, მაგრამ თუ დანაკარგები სადაზღვევო რისკის შედეგად იფარება სადაზღვევო კომპანიის ხარჯით, მაშინ დანაკარგები არდასაზღვევი რისკის შედეგად საწარმოო ფირმის საკუთარი სახსრებიდან ანაზრაურდება.

საწარმოო რისკების მეტად გავრცელებული ფორმებია:

1. პოლიტიკური რისკი არის დანაკარგების გამოჩენის ან შემოსავლის შემცირების შესაძლებლობა, რომლებიც სახელმწიფო პოლიტიკის სედეგია. რისკის მოცემული სახეობის გათვალისწინება განსაკუთრებულად არამყარი კანონმდებლობიდან და საწარმოო ტრადიციების და კულტურის არამქონე ქვეყნებშია მნიშვნელოვანი.

პოლიტიკური რისკები შეიძლება გაიყოს 2 ჯგუფად: ნაციონალიზაციის და ექსპროპრიაციის რისკი ადექვატური კომპენსაციის გარეშე.

2. საწარმოო რისკი პროდუქციის, საქონლისა და მომსახურების წარმოებასთანა დაკავშირებული, ასევე საწარმოო საქმიანობის ნებისმიერი სახეობის წარმოებასთან, რის პორცესშიც მეწარმეები ხვდებიან ნედლეულის არაადექვატური მოხმარების, თვითღირებულების გაზრდის ასევე სამუშაო დროის დანაკარგის გაზრდის, წარმოების ახალი მეთოდების პრობლემებს.

კომერციული რისკი შეიცავს:

1. რისკი, რომელიც ბაზარზე საქონლის ან მომსახურების რეალიზაციასთანა დაკავშირებული;
2. რისკი, რომელიც საქონლის ტრანსპორტირებასთანა დაკავშირებული;
3. რისკი, რომელიც მყიდველის მიერ საქონლის ან მომსახურების მირებასთანა დაკავშირებული;
4. რისკი, რომელიც მყიდველის გადახდისუნარიანობასთანა დაკავშირებული;
5. ფორს - მაჟორული გარემოებების რისკი.

ფიანანსური რისკი ეს არის რისკი, რომელიც ჩნდება საფინანსო მეწარმეობის ან საფინანსო გარიგებების წარმოებისას, იქედან გამომდინარე, რომ საფინანსო მეწარმეობაში საქონლის როლში ან ფული ან ფასიანი ქაღალდები გამოდის.

საწარმოო რისკების დაზრვევის სახეობები, ისევე, როგორც დაზრვევის სხვა დარგებში იყოფიან დაზღვევის ობიექტებით და დაზრვევის რისკებით. ამის გარდა ისინი შეიძლება გაიყიდონ სასაქონლო წარმოების პროცესში სახსრების ბრუნვის სამი ცნობილი სტადიის თანახმად. სახსრების ბრუნვის პირველი (ფულადი) სტადია კაპიტალის ინვესტიციასთანა დაკავშირებული. ინვესტიციირებული კაპიტალის სადაზღვევო უზრუნველყოფა წარმოებს ინვესტიციების, კრედიტების, სადეპოზიტო შენატანების დაზრვევის შუამავლობით.

საწარმოო რისკების დაზღვევის ობიექტები შეიძლება იყოს დაზღვევის ქონებრივი ინტერესები, რომლებიც მათ მიერ წარმოებულ საწარმოო საქმიანობასთან არიან დაკავშირებულნი.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ტანახმად ამ სადაზღვევო ხელშეკრულები შეიძლება იყოს შედგენილი მხოლოდ დამზღვევის სასარგელოდ.

როგრც ცნობილია, საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ აწესრიგებს ურთიერთობებს დაზღვევის სფეროში დაზღვევის ორგანიზაციებსა და იურიდიულ და ფიზიკურ პირებს შორის, აგრეთვე თვილ დაზღვევის ორგანიზაციებს შორის ადგენს სადაზღვევო საქმიანობის სახელმწიფო რეგულირების ძირითად პრინციპებს.

ურთიერთობები დაზღვევის სფეროში რეგულირდება საქართველოს კონსტიტუციით, სამოქალაქო კოდექსით, აღნიშნული კანონით, საქართველოს სხვა კანონებითა და კანონქვემდებარე აქტებით.

დაზღვევა - ესაა ურთიერთობა, რომელიც მყარდება ფიზიკური და იურიდიული პირების პირადი და ქონებრივი ინტერესების დასაცავად სადაზღვევო შენატანებით (სადაზღვევო პრემიითი ფორმირებული ფულადი ფონდებისა და კანონმდებლობით ნებადართული სხვა წყაროების ხარჯზე, გარკვეული გარემოებების (სადაზღვევო შემთხვევების) დადგომისას).

სადაზღვევო რისკი კი მოვლენაა, რომელიც შეიცავს მისი დადგომის შესაძლებლობის და შემთხვევითობის ნიშნებს და რომელიც გამოცხადდება დაზღვევად.

სადაზღვევო საქმიანობა არის მზღვევის საქმიანობა, დაკავშირებული დაზღვევისა და გადაზღვევის ხელშეკრულებების დადებასა და განხორციელებასთან.

დაზღვევის ობიექტი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ქონებრივი ან პირადი არაქონებრივი ინტერესი, რომელიც არ ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობას, მათ შორის:

ა) დაზღვევა, დაკავშირებული დაზღვეულის სიცოცხლესთან, ჯანმრთელო-ბასთან, შრომისუნარიანობასთან, საპენსიო უზრუნველყოფასთან და სხვა პირად ინტერესებთან (პირადი დაზღვევა);

ბ) დაზღვევა, დაკავშირებული ქონების ფლობასთან, განკარგვასთან და ქონებით სარგებლობასთან (ქონების დაზღვევა);

გ) დაზღვევა, დაკავშირებული დაზღვეულის მიერ მესამე (ფიზიკური ან იურიდიული) პირისათვის ან მისი ქონებისათვის მიყენებულ ზიანთან (პასუხის-მგებლობის დაზღვევა).

ამჟამად ჩვენს ქვეყანაში დაზღვევაში საგადასახადო ურთიერთობების, მათ შორის რისკებთან დაკავშირებული ურთიერთობების მარეგლამენტირებელი ორგანო არის ზედამხედველობის სამსახური. ჩვენს ქვეყანაში სატრანსპორტო დაზღვევის პერსპექტივასთან დაკავშირებით წინ გადადგმულ ნაბიჯად უნდა ჩაითვალოს ფოთისა და ბათუმის პორტების დაზღვევასთან დაკავშირებულ პროგრამებზე მუშაობა.

დასკვნისთვის შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ზემოთ გამოთვლილი ელემენტები ხელს უწყობს რისკმენეჯმენტის სრულყოფას, მაგრამ არაა საკმარისი იმისათვის, რომ კომპანია გაუმართლებლად მაღალი რისკებისაგან დავიცვათ. კომპანიებს შეუძლიათ, ფორმალური კონტროლის სისტემა შემოიღონ. მაგრამ იმის გამო, რომ თანამედროვე ბიზნესი ძალიან დინამიკურად ვითარდება, შეუძლებელია შემუშავებულ იქნას კონტროლის ისეთი სისტემა, რომელიც რისკებთან დაკავშირებულ ყველა გადაწყვეტილებას მოიცავს. ამიტომაც საჭირო, რომ კომპანიებმა რისკზე წასვლის საკუთარი კულტურა განავითარონ.

რისკის კულტურის განსავითარებლად კომპანია ვერ ასცდება კორპორაციული რისკების ფორმალიზებულ ანალიზს. ამისათვის ყოველმა ქვეგანყოფმა, რომელიც რისკის დონეს განსაზღვრავს, რისკის საკუთარი პორტფელი უნდა შეიმუშავოს, რომელიც შემდგომ გათვალისწინებული იქნება რისკების საერთო კორპორაციული მართვის სისტემაში. ანალიზი გვიჩვენებს, ესმით თუ არა სხვადასხვა დონის ხელმძღვანელებს ძირითადი რისკების სპეციფიკა და მათი მართვის პრინციპები.

კომპანიის ხელმძღვანელები, რომლებსაც უნდათ, რომ მათი თანამშრომლები თანაბრად აფასებდნენ ნებისმიერი ფინანსური გადაწყვეტილების ნეგატიურ შედეგებს და სარგებლიანობას, რისკზე ისევე ხშირად უნდა საუბრობდნენ, როგორც, ვთქვათ, ბაზარზე

არსებულ სიტუაციაზე. თუ გენერალურ დირექტორს ესმის შეფასების ეფექტიანი სისტემის და რისკების მართვის მნიშვნელობა, ეს მტელი კომპანიის მუშაობაზე აისახება.

როდესაც ორგანიზაცია შეიმუშავებს და დანერგავს რისკის მართვის ყოვლიმომცველ პროცესს, კონტროლის მიზნით, მას უნდა გააჩნდეს შიდა კონტროლის ჯანსაღი სისტემა. თორნბულის ანგარიშის თანახმად - „შიდა კონტროლის სისტემა არის ჯანსაღი იმდენად, რამდენადაც უზრუნველყოფა კომპანიის მიერ მისი ბიზნესამოცანების შეუფერხებელ განხორციელებას ან პროგნოზირებადი მოვლენებისგან ბიზნესის მოწესრიგებული და კანონიერი წარმოების დაცვას“.

5.2. რისკი და რისკის სახეები

ნებისმიერი სამეწარმეო საქმის განხორციელება რისკთან არის დაკავშირებული. ეს გამოწვეულია გაურკვევლობის (განუსაზღვრელობის) ფენომენით, რომელიც ახასიათებს სოციალურ-ეკონომიკურ სისტემას და რომლის გამო, ყველაფრის ზუსტი პროგნოზირება შეუძლებელია. განსაკუთრებით ეს დამახასიათებელია ახალი სამეწარმეო საქმისათვის.

რისკი არის მოსალოდნელი, შესაძლებელი დანაკარგების საშიშროება, რომელიც შეიძლება გამოიწვიოს ბუნების მოვლენებმა ან ადამიანთა საქმიანობამ. ლ. ტეპმანის განმარტებით `რისკი არის გეგმასთან, პროგნოზთან, პროგრამასთან და პროექტთან შედარებით შემოსავლის მიუღებლობა, ანდა სულაც ზარალის მიღება~.

რისკი მეწარმეობის დამახასიათებელი ძირითადი ატრიბუტია. მეწარმე არასოდეს არ არის მთლიანად დარწმუნებული იმაში, რომ მის მიერ გაწეული დანახარჯები დაიფარება და იგი მოგებასც მიიღებს. ამდენად, მეწარმეს უნდა, თუ არ უნდა, გარკვეული ზომით ყოველთვის რისკავს. რისკი ზოგჯერ დიდია, ზოგჯერ კი მცირე. იგი დამოკიდებულია სამეწარმეო საქმიანობის სახეზე, საწარმოს სიდიდეზე და ა.შ. მაშასადამე, მეწარმე იმას კი არ უნდა ცდილობდეს, რომ იპოვოს ურისკო საქმე, რადგან ასეთი არ არსებობს, არამედ უნდა გრძნობდეს მას, აფასებდეს მის სიდიდეს და არ სცილდებოდეს რისკის დასაშვებ ზღვარს.

ფსიქოლოგები რისკის ცნებას უკავშირებენ ადამიანის უნარს გადალახოს შიში, ანუ ადამიანის გამბედაობას, სიმამაცეს.

რაში სჭირდება ადამიანს გამბედაობა? გამბედაობას ყოველთვის არ მოაქვს ადამიანისთვის სიკეთე, ხშირად იგი ხლავს ხელს მას. მეცნიერთა ერთი ნაწილი თვლის, რომ ადამიანს სიფრთხილე და გამბედაობა თვით ღმერთმა უბოძა, რათა მან გაურკვეველი სიტუაციების დროს თავი შეიკავოს გადაწყვეტილების მიღებისაგან, ანდა პირიქით, გარისკოს. გაურკვეველი სიტუაციების დროს, სარისკო ვითარებაში სწორი გადაწყვეტილების მისაღებად ადამიანს ხშირად არ ყოფნის მხოლოდ გონება. ხშირად მასში ერთვება ურთიერთსაწინააღმდეგო ემოციები _ შიში და გულადობა და გარემო სიტუაციას ადამიანი მათი მეშვეობით აფასებს.

იმის მიუხედავად, რომ ემოციების გავლენით ადამიანი ხშირად რისკავს, ითვლება, რომ რისკი ყოველთვის არ არის ადამიანის არაგონივრული საქციელი. როცა ვითარება გაურკვეველია, მაშინ რისკი სრულიად ნორმალური მოქმედებაა. ცხადია, ლაპარაკია გონივრულ რისკზე.

ბიზნესმენის წარმატება ინიციატივის, გამბედაობის და შემოქმედებითი წვის-გარეშე წარმოუდგენელია. ეს თვისებები რისკიანი ადამიანის თვისებებია. ამბობენ, რომ ეს თვისებები უფრო მეტად ახასიათებთ ამერიკელ ბიზნესმენებს და ამას იმით ხსნიან, რომ მათ წინაპრებისაგან გამოყვანთ გენეტიკაში გადასული ავანტიურიზმი, რომელიც მათთვის ეგრეთ საჭირო იყო ამერიკის უკაცრიელ კონტინენტზე დასახლებისას.

ამერიკელი ბიზნესმენები არჩევენ ორი სახის რისკს: პირველი არის უცილობელი რისკი, რომლის გათვალისწინება და სადაზღვევო კომპანიაზე გადატანა შესაძლებელია მასთან სადაზღვევო ხელშეკრულების დადებით. მათ რიცხვშია ხანძრით, მიწისძვრით, წყალდიდობით, ავარიით, ქურდობით და სხვა არასასურველი მოვლენებით მოსალოდნელი დანაკარგი. აქ შედის, აგრეთვე, ბიზნესში პარტნიორების მიერ ვალდებულებების შეუსრულებლობით მიღებული დანაკარგები. მეორეა, რისკი, რომელიც დაკავშირებულია ბიზნეს-პროცესის გაურკვევლობასთან. აქ შედის პროდუქციასა და მომსახურებაზე საბაზრო მოთხოვნის გაუთვალისწინებელი ცვლილების შედეგად გამოწვეული დანაკარგები, ფასიან ქაღალდებზე მსოფლიო კონიუნქტურის შეცვლის ზარალი, მოდის ცვლილებით გამოწვეული ზარალი, ბირჟაზე ფასების თამაშით გამოწვეული ზარალი და სხვა. ეს ისეთი დანაკარგებია, რომელსაც ვერავითარი სადაზღვევო კომპანია მთლიანად ვერ ანაზღაურებს. ამიტომ ასეთი ზარალის თავიდან აცილების ერთადერთი გზა არის ასეთ გაურკვეველ ბიზნესზე საერთოდ უარის თქმა. მაგრამ ამერიკელი ბიზნესმენები ასეთ რისკებზეც არ ამბობენ უარს. ისინი მთელ რიგ ღონისძიებებს ატარებენ გაურკვეველი სიტუაციების მთლიანად ან ნაწილობრივ გასარკვევად. მაგალითად:

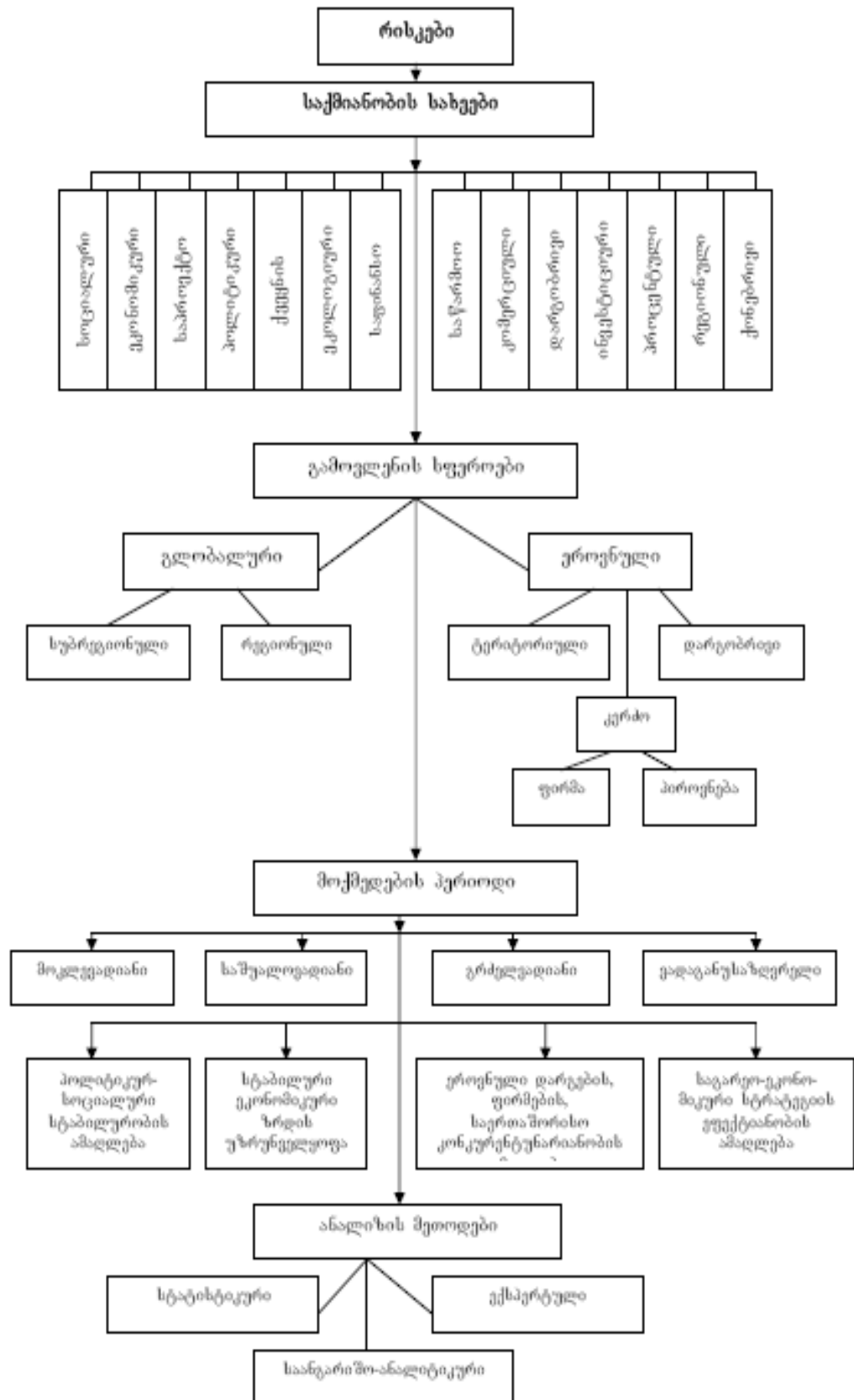
1. ჰქმნიან კვალიფიციურ და ტექნიკურად კარგად აღჭურვილ ინფორმაციის სამსახურებს, რომლებიც გულდასმით სწავლობენ საბაზრო კონიუნქტურას, საქონელზე მომხმარებელთა მოთხოვნას, კონკურენტების მდგომარეობას და სხვა ;

2. ქმნიან პროგნოზირების სამსახურებს, რომლებიც აკვირდებიან ბაზრის განვითარების ტენდენციებს, წარმოების ახალ საშუალებათა, ტექნოლოგიების და მასალების ბაზარზე გამოჩენას და სხვა;

3. ახდენენ საქონლის და საწარმოო სიმძლავრეების გონივრულ დარეზერვებას, რათა თუ მკვეთრად შეიცვლება საბაზრო კონიუნქტურა, მაშინ მათ თავიდან აიცილონ მისით გამოწვეული დანაკარგი.

რისკები 2 ჯგუფად იყოფა: **შიგა რისკები** - ანუ რისკები, რომლებიც საწარმოს საქმიანობაზე დამოკიდებული და **გარე რისკები**, რომლებიც, საწარმოს საქმიანობაზე არ არის დამოკიდებული. მათ შორის განსხვავება იმაშია, რომ პირველი ჯგუფის რისკებზე, საწარმოს შეუძლია მოახდინოს გავლენა, მეორეზე კი _ არა.

საქმიანობის სახეების მიხედვით რისკები ჯგუფდება: სოციალურ, პოლიტიკურ-სამართლებრივ, საპროექტო (ტექნოგენური), ეკოლოგიურ და სხვა სახის რისკებად (იხ. ნახაზი).



- **სოციალური რისკები**, ეს არის რისკები, რომლებიც გამოწვეულია ეროვნული, რელიგიური და შრომითი კონფლიქტების ხასიათით, სოციალური ლოიალობით, მოხმარების სტრუქტურითა და დონით, შრომითი პერსონალის პროფესიული მობილურობით.

- **პოლიტიკურ-სამართლებრივი რისკები** – ხელისუფლების გამოყენება წარმოების არაეფექტური კონტროლის ფორმების შესანარჩუნებლად, სოციალურ-პოლიტიკური სტაბილურობის შენარჩუნება დემოკრატიული სამართლებრივი უფლებების შეზღუდვით და ა.შ. რაც უფრო მაღალია ქვეყანაში სიტყვის და რწმენის თავისუფლება, ხელისუფლების წარმომადგენელთა პროფესიონალიზმი და ა.შ, მით დაბალია პოლიტიკურსამართლებრივი რისკების საშიშროება.
- **საპროექტო (ტექნოგენური) რისკები** არის, დაპროექტებაში დაშვებული შეცდომებით გამოწვეული რისკები. ეს შეცდომები, შეიძლება, გარკვეულ ტერიტორიაზე ობიექტის განლაგებისას საფრთხეს უქმნიდეს ადამიანთა სიცოცხლეს.
- **ეკოლოგიური რისკები** უკავშირდება, პლანეტის ბიოსფეროზე უარყოფით ზემოქმედებას (ატმოსფეროს დაბინძურება), რაც საფრთხეს უქმნის ბუნებაში არსებულ ყველა ცოცხალ არსებას.
- **ეკონომიკური რისკები** ისეთი ეკონომიკური გადაწყვეტილებების მიღების შედეგია, რომელიც ეფუძნება არასწორ ან არასრულ ინფორმაციას, რამაც გამოიწვია რესურსების არარაციონალური და შედეგად, არაეფექტური განაწილება. ასეთი გადაწყვეტილება, იწვევს მეწარმის ზარალს, ან უკეთეს შემთხვევაში, მოგების შემცირებას.
- **საწარმოო რისკები** შრომის ნაყოფიერების ამაღლების სტრატეგიის არჩევაში დაშვებულ შეცდომებთან, პერსონალისა და დანახარჯების არასწორ მართვასთანაა დაკავშირებული. რისკების მოცემული ჯგუფი, იწვევს შრომის ნაყოფიერების შემცირებას და აქედან გამომდინარე, მოგების შემცირებასაც;
- **ინვესტიციური რისკები** უკავშირდება კაპიტალური რესურსების არაეფექტურ და არარაციონალურ გამოყენებას. კერძოდ, ეს ეხება იმ რესურსებს, რომელსაც საწარმო ხარჯავს შენობა-ნაგებობების ასაშენებლად, საწარმოო სიმძლავრეების გასაზრდელად, ინფრასტრუქტურის შესაქმნელად და ა.შ. ასეთ დროს, თუ ადგილი აქვს შენობანაგებობათა დაპროექტებაში შეცდომებს ან საკუთრების უფლებების დარღვევებს და ა.შ. საწარმოში საკუთარი კაპიტალის შემოსავლიანობა მცირდება;
- **ფინანსური რისკები** უკავშირდება მოგების შემცირებას ან ზარალის მიღებას, ინფლაციის, სავალუტო კურსის ცვლილების ან სულაც, საკრედიტო რესურსების არაეფექტური მმართვეის გამო;
- **კომერციული რისკებიც** უკავშირდება ზარალის მიღებას ან მოგების შემცირებას - შეზღუდული კონკურენციის მიზეზით, საბაზრო წონასწორობის

დარღვევით, ეკონომიკური აქტივობის დაცემით, სამომხმარებლო ქცევის ცვლილებით და ა.შ;

- **საქვეყნო რისკები** უკავშირდება, კაპიტალის დაბანდებას ისეთი ქვეყნის ფასიან ქალაქებში, რომელიც არასტაბილური ქვეყანაა, და ამდენად, ინვესტორებისთვის, იქ ჩადებულ ინვესტიციებს, დანაკარგის დიდი საშიშროება აქვს;
- **საკანონმდებლო ცვლილებათა რისკები** უკავშირდება ქვეყნის კანონმდებლობაში (მაგ., საგადასახადო კოდექსში) შესაძლო ცვლილებებს, რომელმაც მეწარმეს შეიძლება შეუშინოს მოგება, ან სულაც მისცეს ზარალი;
- **დარგობრივი რისკები** დარგის სპეციფიკას უკავშირდება. რიგი დარგები, რომელთაც უფრო მეტად ციკლური რყევები ახასიათებთ (მაგ., კონსტრუქციული მასალების წარმოება), უფრო რისკიანი არიან, ვიდრე სხვები (მაგ., სასურსათო საქონლის წარმოება);
- **რეგიონული რისკები** ახასიათებთ მონოპროდუქტიულ რაიონებს. ამ რეგიონებში რისკებს იწვევს ადმინისტრაციის არასწორი ქმედებები, არახელსაყრელი საგადასახადო სისტემა და ა.შ.;
- **ქონებრივი რისკები** უკავშირდება ქონების დაკარგვას – მოპარვით, დივერსიით, დაუდევრობით, ტექნიკა-ტექნოლოგიური სისტემების გადატვირთული მუშაობით და ა.შ.;
- **პროცენტული რისკები** – ეს არის იმ დანაკარგის რისკი, რომელიც ინვესტორებს შეიძლება ჰქონდეთ საფონდო ბაზარზე პროცენტის დონის შემცირების გამო;
- **სატრასპორტო რისკები** საქონელმომარაობისას შეიძლება წარმოიშვას. ამისათვის, ტვირთის მიმღები და გამომგზავნი წინასწარ უნდა შეთანხმდნენ იმაზე, თუ ვინ იღებს რისკს თავის თავზე. ეს შეიძლება იყოს გზაში საქონლის მოპარვა, გაფუჭება და ა.შ.

5.3. რისკის ანალიზი და გაზომვა.

როგორც უკვე ავლინებთ, ურისკო საქმე არ არსებობს. ბიზნესი რისკის გარეშე წარმოდგენილია. ბიზნესმენის ყოველი მოქმედება რისკის მატარებელია. ამასთან რისკის ფაქტორი ბიზნესის განვითარების მეტად ძლიერი სტიმულია. რისკის შიშით ბიზნესმენი დეტალურად სწავლობს სიტუაციას, გულმოდგინედ ანალიზებს სამეწარმეო პროექტის მომავალი შრომისუნარიანობის რეალობას და შესრულებადობას, არჩევს კვალიფიციურ კადრებს და ა.შ.

ბიზნესის განვითარება იწვევს რისკის გაძლიერებას. ამას იწვევს კონკურენცია და კონკურენტთა გაურკვეველი და განისაზღვრელი ქმედებები. კონკურენციაში გამარჯვებისათვის ინოვაციების დანერგვაა საჭირო, რაც კიდევ უფრო აძლიერებს

რისკს. გონიერი ბიზნესმენი სწავლობს სიტუაციას, აკეთებს პროგნოზებს და არ სცილდება დასაშვებ საზღვრებს. ამით იგი ამცირებს რისკს.

ამ სფეროში მისი ქმედების პირველი საფეხური არის **რისკის ანალიზი**, რომელიც იწყება რისკის წყაროების და მიზეზების დადგენით. ამასთან დიდი ყურადღება ექცევა რისკის ძირითადი წყაროების დადგენას. ანალიზის დროს ისაზღვრება რისკით შესაძლებელი შემოსავალი ან დანაკარგი. ამ გაანგარიშების შედეგად ერთმანეთს შედარდება და შეჯერდება მოსალოდნელი ზარალი და შედეგი და მხოლოდ ამის შემეგ მიიღება გადაწყვეტილება `გარისკვის ან არ გარისკვის` შესახებ. თუ გარისკვა გაანგარიშებით არ არის გამაგრებული, მაშინ ბიზნესმენი ვერ ასცდება დიდძალ დანაკარგებს. ამასთან რისკის შეფასებისას დიდი მნიშვნელობა და როლი ენიჭება ინტუიციას. ინტუიცია ადამიანის თანდაყოლილი თვისებაა. იგი ბიზნესმენის გამოცდილებასაც ეფუძნება, თუმცა ძირითადად იგი მაინც თანდაყოლილია (გავიხსენოთ ჟიულ ვერნის ინტუიციური წინასწარმეტყველებები თვითმფრინავის, წყალქვეშა ხომალდის და სხვათა შესახებ. ჟიულ ვერნის 108 წინასწარმეტყველებიდან 98 ახდა. ასეთ დროს ჟიულ ვერნი სულაც არ იყო არც მეცნიერი და არც პროფესიონალი წინასწარმეტყველი).

შემდეგ ეტაპზე ხდება **რისკების შეფასება**. რისკი ფასდება მის მიერ მოსალოდნელი რესურსების აბსოლუტური ან შეფარდებითი სიდიდით. ეს ძირითადად ეხება სამეწარმეო რისკს როცა იკარგება მატერიალური, შრომითი, დროითი ან ფულადი რესურსი. არსებობს ისეთი მეწარმული რისკი, რომელიც ზიანს აყენებს მეწარმის (ან მისი კოლექტივის) ჯანმრთელობას, მის პრესტიჟს ან გარე სამყაროს და სხვა. ასეთი ზარალი რაოდენობრივად ძნელად იზომება.

რისკის შეფასება ადამიანის (მოცემულ შემთხვევაში ბიზნესმენის) ინდივიდუალურ აღქმაზეა დამოკიდებული. გარისკვის ხარისხი იმაზეა დამოკიდებული, თუ თუ როგორია ადამიანის სწრაფვა წარმატებისაკენ და წარუმატებლობის შიში. რთულ სიტუაციებში ბიზნესმენი, თუ ის დარწმუნებულია თავის სპეციალისტების (მხედველობაშია სარისკო ქმედებების შემსულებლები) პროფესიონალიზმში, მეტადაა განწყობილი სარისკო გადაწყვეტილებების მისაღებად. სპეციალისტები თვლიან, რომ რისკის დასაშვები დონე პირდაპირპროპორციულია იმ ადამიანების რაოდენობისა, რომლებიც ამ საქმიანობაში მონაწილეობენ.³⁴ რისკზე წასვლის მზადყოფნას რამდენადმე განაპირობებს ბიზნესმენის საქმიანობის წინა წლების შედეგებიც. როცა ეს შედეგები დადებითია, მაშინ, ასეთი მზადყოფნის დონე უფრო მაღალია და პირიქით. მაშასადამე, წარმატება ბადებს რისკის სურვილს, წარუმატებლობა კი რისკისადმი შიშს.

გვახსოვდეს: ბიზნესი ყოველთვის უნდა შეფასდეს ორი მაჩვენებლით – ეკონომიკური შედეგით (ეკონომიკური, სოციალური და ა.შ.) და რისკით. თუ ბიზნესი ურისკოა, მაშინ შეფასება მოხდება მხოლოდ შედეგით (ძირითად შემთხვევაში ეკონომიკური შედეგით), ხოლო თუ რისკიანია, მაშინ ორივეთი ერთად. და კიდევ: რისკს უყვარს პროგნოზირება და მართვა. ამიტომ იწყებთ რა ბიზნესს, არასოდეს არ დაიზაროთ თქვენი ბიზნეს-იდეის და მისი რეალიზაციის შესაძლებლობების შეფასება. არ დაიზაროთ, დაჯექით და იანგარიშეთ (დროის და ფულადი რესურსის ხარჯვით) მისი სხვადასხვა ვარიანტები და მხოლოდ მათ შორის ამოირჩიეთ ოპტიმალური ვარიანტი.

არსებობს რისკის შეფასების ორი ასპექტი ან განზომილება:

- რისკის ზეგავლენა - როგორია პოტენციური ზიანი, რომელიც ემუქრება ორგანიზაციას?
- რისკის ალბათობა - როგორია ალბათობა იმისა, რომ ზიანი მიადგება ორგანიზაციას?

რისკის შეფასების ერთი მიდგომა მდგომარეობს თითოეული რისკისათვის მონეტური ღირებულებისა და ალბათობის განსაზღვრაში, მაგრამ უფრო პრაქტიკულია შეფასების იცემა თითოეული ასპექტისათვის (იხ. სურ.).

საყურადღებო უნდა იყოს სირთულის ხარისხი, რომელიც აუცილებელია რისკების მნიშვნელობის განხილვისას. შერჩეული მიდგომა რაც შეიძლება მარტივი უნდა იყოს, უკიდურეს შემთხვევაში, რისკები შეიძლება მიეკუთვნოს რისკის შეფასების მატრიცის ოთხი მეოთხედიდან ერთს. კომპრომისის სახით რისკის გავლენა და ალბათობა შეიძლება განისაზღვროს როგორც მაღალი, საშუალო და დაბალი.

მრავალმა ორგანიზაციამ დაადგინა, რომ კონტროლის თვითშეფასების სემინარები სასარგებლო ინსტრუმენტია ორგანიზაციის წინაშე არსებული რისკების იდენტიფიკაციისა და შეფასებისათვის. ასეთ შემთხვევაში, კონსულტანტი შეიძლება დაეხმაროს მენეჯერების ჯგუფს არსებული რისკების კოლექტიურ განხილვაში. ისინი, შემდეგ, ერთობლივად განსაზღვრავენ თითოეული ინდივიდუალური რისკის მნიშვნელობას.

რისკის გაზომვა. რისკის გასაზომად გამოიყენება სტატისტიკური, ექსპერტული და საანგარიშო-ანალიტიკური მეთოდები.

სტატისტიკური მეთოდით სწავლობენ ანალოგიურ სამეწარმეო საქმიანობაში მომხდარ დანაკარგების სტატისტიკას, ადგენენ მათი წარმოშობის სიხშირეა და მის მიხედვით აკეთებენ პროგნოზს. **ექსპერტული მეთოდის** დროს სპეციალისტი-ექსპერტები აფასებენ მას, ხოლო **საანგარიშო-ანალიტიკური მეთოდის** დროს ანალიტიკოსთა ჯგუფი სწავლობს რისკის შესაძლო დადგომის მიზეზებს და იძლევა მათი თავიდან აცილების გზებს.

რისკის მიზეზები

რისკის მიზეზები შეიძლება დავაჯგუფოთ ორგანიზაციულ და ფსიქოლოგიურ მიზეზებად. პირველი თვით ბიზნესზე მის მიკრო და მაკრო გარემოზეა დამოკიდებული, მეორე კი ბიზნესმენის პიროვნული თვისებებიდან გამომდინარეობენ.

როდის რისკავს ბიზნესმენი? ბიზნესმენი რისკავს, თუ:

1. შესასრულებლად იღებს შესაძლებელზე დიდი შეკვეთას. ასეთ შეკვეთის შესასრულებლად მას დასჭირდება დამატებითი ტექნიკა, მასალანედლეული, მუშახელი, საწარმოო ფართობები და ა.შ.

2. ქირაობს დამატებით პერსონალს. ასეთ შემთხვევაში მას დასჭირდება დამატებითი ფულადი რესურსები, არა მხოლოდ მათი ხელფასის გასაცემად, არამედ სოციალური გადასახადის გადასახდელად და სხვა.

3. იწყებს ახალ ბიზნესს. ახალ ბიზნესს ახალი სახის მატერიალურ-ტექნიკური რესურსები და განსხვავებული კვალიფიკაციის მუშაკები სჭირდება. ამის გარდა, ახალი ბიზნესი ყოველთვის `გაურკვევლობის ველშია~ და წინასწარ ზუსტად მისი შედეგების გამოთვლა შეუძლებელია.

4. კონკურენციას უწევს არა თავის რანგის ბიზნესმენებს. მაგალითად, მცირე ბიზნესის წარმომადგენელი ე.წ. `დიდი ბიზნესის~ წარმომადგენელს, რომელსაც კონკურენციაში გამარჯვების დიდი რესურსიც აქვს.

5.4. რისკზე მოქმედი ფაქტორები

რადგან რისკს წარმოშობის ობიექტური საფუძველი აქვს, ამიტომ ბიზნესმენის წარმატებები და წარუმატებლობები უნდა განვიხილოთ როგორც მრავალი ურთიერთდაკავშირებული ფაქტორთა შედეგი. სოციოლოგიური გამოკვლევით, რომელიც ბიზნესმენტა შორის ჩაატარეს რუსმა მეცნიერებმა მ. ლაპისტამ და ლ. სკამაიმი35 აღმოჩნდა, რომ მათთვის ყველაზე მნიშვნელოვანი ფაქტორებია: საქმიანი პარტნიორების არაკეთილსინდისიერება, სახელმწიფო მოხელეების გამომძალველობა, პოლიტიკური არასტაბილურობა, ფინანსური არასტაბილურობა, კრიმინალების გამომძალველობა და სხვა.

რისკის გამომწვევი ფაქტორები იყოფა ორ ჯგუფად: **გარეგანი** და **შინაგანი**. თავის მხრივ **გარეგანი ფაქტორები** იყოფა კიდევ ორ ქვეჯგუფად:

1. პირდაპირი ზემოქმედების ფაქტორები და ირიბი ზემოქმედების ფაქტორები.

პირდაპირი ზემოქმედების ფაქტორებს მიეკუთვნება:

- ბიზნესის მარეგულირებელი კანონმდებლობა;
- სახელმწიფო სამსახურების გაუთავალისწინებელი ქმედებები;
- საგადასახადო პოლიტიკა;
- პარტნიორებთან ურთიერთობა;
- კონკურენცია;
- კორუფცია და რეკეტი.

ირიბი ზემოქმედების ფაქტორებს მიეკუთვნება:

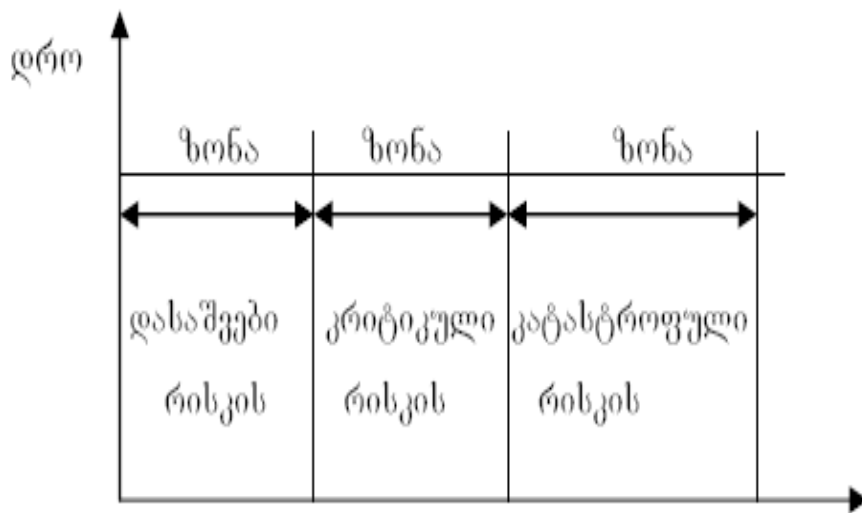
- პილიტიკური ვითარება;
- ეკონომიკური მდგომარეობა;
- საერთაშორისო მდგომარეობა;
- სტიქიური უბედურებები.

არანაკლები რაოდენობისაა სამეწარმეო რისკზე მოქმედი **შიდა ფაქტორები**. მათ რიცხვს მიეკუთვნება:

- ფირმის სტრატეგია;
- ფირმის საქმიანობის პრინციპები;
- რესურსები და მათი გამოყენება;
- მარკეტინგის გამოყენების დონე და ხარისხი;
- შრომის ორგანიზაციის დაბალი დონე;
- კონფიდენციალური ინფორმაციის გაჟონვა;
- პერსონალის კვალიფიკაციის დაბალი დონე და სხვა.

5.5. რისკის ზონები

რისკის პირობებში მუშაობა მოითხოვს გამოიყოს ზონები, რომელთაც **რისკის ზონები** ეწოდებათ (იხ. ნახაზი)



შესაძლებელ დანაკარგის სიდიდე

ნახ. მოსალოდნელი დანაკარგების დამოკიდებულება რისკის ზონებზე

ბიზნესმენისათვის ყველაზე უფრო მისაღებია ისეთი ქმედებები, რომელთა დროს მისთვის მოსალოდნელი დანაკარგები არ აღემატება იმ მოგების სიდიდეს, რომელზეც გათვლილია ეს ქმედებები. ასეთ შემთხვევაში ბიზნესმენს ემუქრება მხოლოდ მოგების დაკარგვა. საფრთხის ეს ზონა იწოდება **დასაშვები რისკის** ზონად. ბიზნესმენი უნდა იყოს იმდენად ფრთხილი, რომ მისი საქმიანობის მოსალოდნელი დანაკარგის სიდიდე არ გავიდეს ამ ზონის საზღვრებიდან.

მეორე უფრო საშიში ზონა არის **კრიტიკული რისკის** ზონა. კრიტიკული რისკი ხასიათდება არა მხოლოდ მოგების, არამედ მთელი იმ ამონაგების (ნავაჭრი) შესაძლებელი დანაკარგით, რომელსაც ბიზნესმენი ამ საქმიანობიდან ელოდება. თუ ეს მოხდა, ეს უკვე მთელი იმ საშუალებების დანაკარგაცაა, რომელიც ბიზნესმენმა ამ საქმიანობაში (თუ ერთი ოპერაციაა, მაშინ ამ ოპერაციაში) ჩადო. გამომდინარე აქედან ბიზნესმენი მუდმივად უნდა ამბობდეს ისეთ პროექტებზე, რომლებიც რაღაცა დოზით რისკის ამ ზონაში ბიზნესმენის მოხვედრის შანსს შეიცავენ.

უფრო საშიშია **კატასტროფული რისკის** ზონა. ამ ზონაში შესრულებული ქმედებები ბიზნესმენს მთელი ქონების დაკარგვით ემუქრება. ასეთ დროს ბიზნესმენი კოტრდება. კატასტროფულ რისკზე მხოლოდ ავანტურისტული ბუნების ბიზნესმენები მიდიან.

მეწარმე ვალდებულია, ისე მართოს რისკი, რომ მან რაც შეიძლება ნაკლები ზარალი მოუტანოს მის საქმიანობას. ცხადია, ლაპარაკი დასაშვებ რისკზეა.

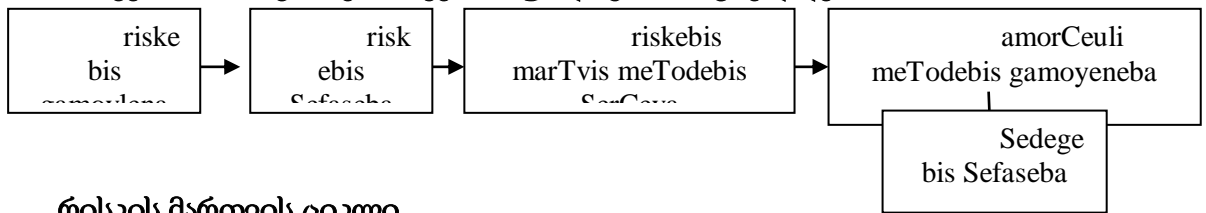
დასაშვები რისკების მართვის სტრატეგიის შემუშავება, თვით რისკები შეფასებას, და შემდეგ მათ მართვას მოიცავს. რისკების შეფასება ხდება რეგულარულად, მათი ანალიზით, წარმოშობის წყაროების იდენტიფიკაციით, მოსალოდნელი შედეგის მასშტაბის გაზომვით და ა.შ.

5.6. რისკების მართვა

რისკების მართვა ეკონომიკურად დასაბუთებულ იმ ღონისძიებების და რეკომენდაციების შემუშავებას გულისხმობს, რომლებიც საწარმოში, დასაშვები რისკის დონის შემცირებისკენაა მიმართული. ცხადია, რისკების მართვა რისკების შეფასების შედეგებს, საწარმოს ფუნქციონირების გარემოსა და ტექნიკო-ეკონომიკური პოტენციალის ანალიზის შედეგებს, მარკეტინგულ გამოკვლევებს და სხვას ემყარება.

რისკების შეფასების და მართვის მიზანი, მათი უარყოფითი გავლენის მინიმალიზაციაა. რისკების მართვა არის სამეწარმეო საქმიანობის სპეციფიკური სფერო, რომელიც ფირმის თეორიაში, სისტემურ ანალიზში, სადაზღვევო საქმეში და ზოგიერთ სხვა დისციპლინაში – დამატებით ცოდნას მოითხოვს.

რისკების მართვა ასეთი სქემით უნდა განხორციელდეს:



რისკის მართვის ციკლი

რისკის მართვა კარგ მენეჯმენტს განსაზღვრავს, რომელიც შემდეგ ნაბიჯებს მოიცავს:

- ბიზნესის სისტემის შექმნა
- მნიშვნელოვანი რისკების განსაზღვრა
- რისკების შეფასება
- ყველაზე მნიშვნელოვანი რისკების მოგვარება
- პროცესების მონიტორინგი

ბიზნესის სისტემის შექმნა

რისკის მართვისათვის უნდა შეიქმნას მკაფიო ბიზნესის სისტემა. აღნიშნული უნდა იყოს დოკუმენტირებული რისკის მართვის პოლიტიკის ფარგლებში. ის უნდა მოიცავდეს:

- კორპორაციულ დამოკიდებულებას რისკისა და რისკისადმი სწრაფვის მიმართ - რისკის ტიპები და დონეები, რომლებიც მისაღებად ითვლება;
- რისკის მართვის პასუხისმგებლობებს - რისკი უნდა განიხილებოდეს მენეჯმენტის ყველა ინიციატივის დროს, მაგრამ რისკის მართვის სპეციფიკური სპექტები უნდა დაევალოთ ნომინირებულ მენეჯერებს;
- რისკის მართვის პროცედურების ფორმალურ მონახაზს, მიმოხილვას და ანგარიშგების ვადებს;
- ორგანიზაციაში რისკის აღქმის და კომუნიკაციის სათანადო დონის უზრუნველყოფის პროცედურებს.

დოკუმენტური, კორპორაციული და უწყებრივი ამოცანების განსაზღვრა რისკის მართვის წინაპირობაა. რისკის მართვაზე პასუხისმგებლობა ენიჭება საბჭოს (ან შესაბამის ორგანოს), რომელმაც პასუხისმგებლობა უნდა შეინარჩუნოს ორგანიზაციის წინაშე არსებულ ძირითად რისკებზე. თუმცა, ყველა დონის მენეჯერი და თანამშრომელი უნდა გრძნობდეს და ათვისდებოდეს რეალურ პასუხისმგებლობას რისკის მართვაზე საკუთარი საქმიანობის კერძო სფეროში.

ყველა მნიშვნელოვანი რისკის განსაზღვრა

მენეჯერებს წარმოადგენს უნდა ჰქონდეთ იმ რისკებზე, რომლებზეც პასუხს აგებენ. თითოეული ორგანიზაცია სარგებელს მიიღებს, თუ უზრუნველყოფს სტრუქტურულად ყოველ ეტაპზე რისკების იდენტიფიკაციასა და შეფასების განხორციელებას მენეჯმენტის იერარქიის შიგნით. აღნიშნული უნდა მოიცავდეს

დადმავალ (ზემოდან ქვემოთ) მიდგომას კორპორაციულ დონეზე, ადმავალ (ქვემოდან ზემოთ) მიდგომას უწყებრივ ან დანაყოფის დონეზე და მათ შორის არსებული კავშირის ანალიზს. მენეჯმენტის ზედა რგოლი და განყოფილებების მენეჯერები პასუხისმგებლები უნდა იყვნენ ორგანიზაციის წინაშე არსებული რისკების დეტალური იდენტიფიკაციის განხორციელებაზე კორპორაციული მიზნების მიღწევის პროცესში. შეხვედრები ყოველ ეტაპზე უნდა ჩატარდეს მენეჯერთა ჯგუფებთან ორგანიზაციის შიგნით, რათა:

- მოხდეს თითოეული განსახორციელებელი საქმიანობის წინაშე არსებული რისკების კოლექტიური განხილვა
- განისაზღვროს კონტროლის არსებული მექანიზმები რისკების შესამცირებლად და განხორციელდეს აუცილებელი შემდგომი ღონისძიებები
- განისაზღვროს თითოეულ რისკზე პასუხისმგებელი ნომინირებული მენეჯერები და კონტროლთან დაკავშირებული ღონისძიებები
- მისაღწევია შეთანხმება განსახორციელებელი მონიტორინგის შესახებ

ზოგიერთ ორგანიზაციაში რისკის მართვა განვითარდა სადაზღვევო ფუნქციიდან. თუმცა, რისკის მართვა დაკავშირებული უნდა იყოს არა მარტო სადაზღვევო რისკებთან, არამედ ის უნდა მოიცავდეს ყველა გაურკვეველ საკითხებს და იმ შესაძლებლობას, რომელიც ორგანიზაციის წინაშე არსებობს. ეს რისკები შეიძლება შემდეგნაირად გაანალიზდეს:

- პოლიტიკური/პოლიტიკასთან დაკავშირებული
- კორპორაციულ საკითხებთან დაკავშირებული
- პერსონალთან დაკავშირებული
- საფინანსო
- კომერციული
- სამართლებრივი/მარეგულირებელი
- ჯანმრთელობასა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული
- საოპერაციო
- რეპუტაციასთან დაკავშირებული

რისკების იდენტიფიკაციისას ბევრი მენეჯერი განსაზღვრავს რისკის სიმპტომებს. თუმცა, მათი ეფექტური მართვისათვის უნდა განისაზღვროს რისკის გამომწვევი მიზეზი.

დონე	გავლენა	აღბათობა	პროცენტული აღბათობა
1	ორგანიზაცია ვერ გადარჩება	უტყუარი ფაქტია	80%-ზე მეტი

2	ძირითადი გავლენა ორგანიზაციის ბიზნესგეგმის განხორციელებასა და ორგანიზაციის საერთო მომსახურების ხარისხზე	სავარაუდო (შესაძლოა ყოველ წელს მოხდეს)	50% - 80%
3	მნიშვნელოვანი გავლენა ბიზნესის წარმატებასა და მომსახურების ხარისხზე	შესაძლოა(შეიძლება მოხდეს მომავალი სამი წლის განმავლობაში)	25% - 50%
4	გარკვეული ზეგავლენა ორგანიზაციის პერსონალსა და მცირე გავლენა მის კლიენტებზე	არ არის სავარაუდო (შეიძლება მოხდეს მომავალი ხუთი წლის განმავლობაში)	5% - 25%
5	უმნიშვნელო ზეგავლენა ორგანიზაციასა	შორეული	5%-ზე ნაკლები

რისკების გამოვლენის სხვადასხვა მეთოდი არსებობს. ამისათვის, ალბათურ და წმინდა ინტუიციურ მეთოდსაც იყენებენ.

რისკების მართვის მეთოდებიც მრავალია. მათ შორისაა:

- რისკების აცილების მეთოდი;
- რისკების მიღების მეთოდი;
- რისკების განაწილების მეთოდი;
- რისკების კომპენსაციის მეთოდი.

განვიხილოთ თვითვეული ცალ-ცალკე:

- **რისკების აცილების მეთოდი.** რისკების აბსოლუტური აცილება არც ერთ მეწარმეს არ შეუძლია, მაგრამ გარკვეულად, მისგან თავის დაზღვევა მაინც შეიძლება. მაგალითად, თუ მეწარმე კავშირს დაამყარებს მხოლოდ მისთვის კარგად ცნობილ და ამასთან საიმედო პარტნიორებთან, გამოუშვებს მხოლოდ მაღალკვალიფიციურ საქონელს, უარს იტყვის სარისკო ინოვაციურ დანერგვებზე და ა.შ., მაშინ იგი, რამდენადმე აიცილებს რისკს თავიდან. მაგრამ ასეთი ბიზნესი, ვერ განვითარდება. ასეთი სტრატეგიის არჩევა გამოიწვევს ბიზნესის სტაგნაციას, რაც მეწარმეს, პრობლემებს შეუქმნის მოგების მიღებაში.
- **რისკების მიღების მეთოდის** არსი იმაშია, რომ მეწარმე შეგნებულად მიდის რისკზე. მეწარმეები, რისკების მართვის ამ მეთოდს ხშირად მიმართავენ და რისკის საშიშროების მიუხედავად, ხშირად რთული სიტუაციიდან `მშრალიც` გამოდიან. მას ისინი სათანადო შესწავლითა და მასზე ოპერატიული

რეაგირებით აღწევენ. ასე რომ, სწორია გამოთქმა `ემმაკი არც ისე საშიშია, როგორც ხატავენ--ო.

- **რისკების განაწილების მეთოდი ყველაზე ცნობილი და ამასთან ყველაზე მოქნილი მეთოდია.** მისი არსია საერთო საქმის მონაწილეთა შორის რისკის გადანაწილება. ამისათვის იქმნება აქციონერული საზოგადოებები, საფინანსო-სამრეწველო ჯგუფები, ასოციაციები და ა.შ. მათში შემავალი იურიდიული და ფიზიკური პირები, ყიდულობენ ერთმანეთის აქციებს და ამით საკუთარ რისკს ამცირებენ.
- **რისკების კომპენსაციის მეთოდი** – არასასურველ მოვლენებთან ბრძოლის მეთოდია. ეს მეთოდი მეტად შრომატევადია, რადაგანაც მისი გამოყენება მოითხოვს ფართო ანალიზური სამუშაოების ჩატარებას, რომლის სისრულეზე და სრულყოფაზე დამოკიდებული მისი გამოყენების ეფექტიანობა. მოცემული მეთოდის მაგალითია საწარმოს საქმიანობაში სტრატეგიული დაგეგმვის გამოყენება, რომლის დროსაც, პერიოდულად მუშავდება საწარმოს მომავალი განვითარების სცენარი, მისი პარტნიორების და კონკურენტების შესაძლო ქცევის მოდელი, ბაზრის სექტორებში და სეგმენტებში მოსალოდნელი ცვლილებები და ა.შ.

სამეწარმეო საქმიანობაზე რისკების გამოვლენის შემცირების ძირითადი გზებია: **დაზღვევა, თვითდაზღვევა, ჰეჯირება, დივერსიფიკაცია, ფრანჩაიზინგი.**

- **დაზღვევით ურთიერთობებში** დაზღვეული და დამზღვევი მონაწილეობს. დამზღვევი იმ შენატანებისაგან აყალიბებს სადაზღვევო ფონდს (სადაზღვევო ანარიცხები), რომელსაც იხდიან დაზღვეულები და რისკის დადგომის შემთხვევაში, თავის თავზე იღებს დაზღვეული მეწარმისათვის მიყენებული ზარალის ანაზღაურებას.
- **თვითდაზღვევის შემთხვევაში** მეწარმე თვითონ ქმნის სარეზერვო ფონდს, და იქიდან ფარავს მიყენებულ ზარალს. თვითდაზღვევა იმ შემთხვევაშია გამართლებული, თუ რისკის საშიშროება მცირეა.
- **ჰეჯირებაც** რისკის შესამცირებლად იმ დროს გამოიყენება, როდესაც ცნობილია საქონლის მომავალი გაძვირების პერიოდი და როდესაც, ეს საქონელი სწორედ მომავალშია საჭირო. მყიდველები წინასწარ სდებენ ჰეჯირების კონტრაქტს – ე.ი. ყიდულობენ მას უფრო იაფად. ამით ისინი თავს, საქონლის ძვირად შეძენისაგან იზღვევენ.
- **დივერსიფიკაცია** კაპიტალის სხვადასხვა საქმიანობაში დაბანდება. დივერსიფიკაცია ფინანსური რისკის შემცირების ყველაზე საიმედო და ამასთან, შედარებით იაფი გზაა. დივერსიფიკაცია იძლევა საშუალებას, ერთი სახის საქმიანობიდან მიღებულმა მოგებამ, მეორე სახის საქმიანობის ზარალი გადაფაროს.

- **ფრანჩაიზინგი** ბიზნესის ისეთი ფორმაა, როცა მსხვილი კომპანია, მცირე ფირმას მისი საქონლით ვაჭრობისა და სასაქონლო ნიშნის გამოყენების უფლებას აძლევს. ასეთ დროს ვაჭრობის წესი ფრანჩაიზერის (მსხვილი კომპანია) მიერ მტკიცდება. მსხვილი კომპანიიდან მცირე ფირმაზე ბიზნესის ნაწილის გადაცემით, მასზევე ხდება რისკის გადანაწილებაც.

განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი რისკების მოგვარება

რისკების იდენტიფიკაციის და შეფასების პროცესი შეიძლება განვიხილოთ როგორც რისკის პროფილის განსაზღვრა. მას შემდეგ, რაც მოხდება რისკის პროფილის განსაზღვრა, ყველაზე მნიშვნელოვანი (სავარაუდოდ, ორგანიზაციის შიგნით ყოველ ეტაპზე არსებული წამყვანი 20 რისკი) უნდა განიხილებოდეს ეფექტური მართვის უზრუნველსაყოფად. არსებობს რისკების მართვის ოთხი ძირითადი გზა:

- დაშვება
- შემცირება
- თავიდან აცილება
- გადაცემა

რისკები შეიძლება იყოს დაშვებული/მიღებული იმ შემთხვევაში, თუ მოახდენენ უმნიშვნელო გავლენას ან შეიძლება საერთოდ არანაირი გავლენა არ იქონიონ. მაღალი ზეგავლენის მქონე, მაგრამ დაბალი ალბათობის რისკები შეიძლება დასაშვებად იყოს

მიჩნეული, თუმცა, რისკების კრიტალიზაციის შემთხვევაში, უნდა შემუშავდეს გეგმა ორგანიზაციის უწყვეტი საქმიანობის უზრუნველსაყოფად. რისკები შეიძლება შემცირდეს შიდა კონტროლის გაუმჯობესებით. მაგალითად, შიდა აუდიტის რეკომენდაციების დანერგვით რისკების აღმოფხვრა საჭირო არ არის და ხშირად შეუძლებელიცაა, მაგრამ უნდა მოხდეს მათი შემცირება ისეთ დონემდე, რომელიც დასაშვები იქნება ორგანიზაციისათვის.

თუ რისკი ორგანიზაციისათვის იმდენად მასშტაბურია, რომ მისი შემცირება არაპრაქტიკულია, მაშინ ასეთი რისკი თავიდან უნდა ავიცილოთ. მაგალითად, კოლეჯისთვის შეიძლება უკეთესი იყოს ახალი კურსის დანერგვის რისკის თავიდან აცილება, თუ შეუძლებელია მასზე მოთხოვნის შეფასება.

დაზღვევა რისკების გადაცემის ჩვეულებრივი გზაა, განსაკუთრებით კი მაღალი ზეგავლენის მქონე რისკებისა, რომლებიც არ შეიძლება დასაშვებად ჩაითვალოს. ალტერნატივის სახით, რისკი შეიძლება გადაეცეს გარკვეული ფუნქციების სახელშეკრულებო გადაცემით ან ერთობლივი საწარმოების მეშვეობით.

რისკის შეფასების მატრიცა

გავლენა	მაღალი ↑	განსაკუთრებული დაგეგმვა და დაზღვევა	თავიდან აცილება ან შემცირება კორპორაციული რისკის მართვის და გაუმჯობესებული შიდა კონტროლის საშუალებით
	დაბალი	დაშვება	შემცირება ეფექტური (ეკონომიური) შიდა კონტროლის საშუალებით, ან გავლენის მართვის დაგეგმვა
		მაღალი →	
ალბათობა			

სურათი 1

მას შემდეგ, რაც მოხდება ორგანიზაციის, განყოფილების ან დანაყოფის ძირითადი რისკების იდენტიფიკაცია, შეფასება და სათანადო ღონისძიების განსაზღვრა, პროცესი უნდა მოექცეს მონიტორინგის და შემოწმების ქვეშ. ორგანიზაციის წინაშე არსებული რისკების სრული შეფასება სამ წელიწადში ერთხელ მაინც უნდა განხორციელდეს. ამასთან ერთად, ყოველ წელს რისკის მართვის პროცესი თითოეულ დონეზე, ორგანიზაციის შიგნით, ოფიციალურად უნდა შეისწავლოს. ასევე უნდა გაითვალისწინონ კრიტალიზებული რისკები და ნებისმიერი ცვლილება თითოეული მნიშვნელოვანი რისკის გავლენასა და ალბათობაში.

აღნიშნულის მიღწევის ერთი გზაა პროცესის კომბინირება ბიზნესის დაგეგმვის არსებულ პროცესთან, როგორცაა სტრატეგიული გეგმის რედაქტირება ან წლიური ბიუჯეტის შემუშავება. აღნიშნული შეიძლება მიღწეული იყოს მენეჯერებისაგან მათი პასუხისმგებლობის სფეროში შემავალი რისკების მატრიცის ან რუკების შევსებით და ანგარიშებით. ზემოთ წარმოდგენილია რისკის მატრიცის შესაძლო ფორმატის მაგალითი.

შემდგომ ღონისძიებაზე, აუცილებლობის შემთხვევაში, შეიძლება მიადწიონ შეთანხმებას არსებული რისკების მოსაგვარებლად, რომლებიც არ შეიძლება ჩაითვალოს დასაშვებად. განყოფილებებმა მენეჯმენტის ზედა რგოლს უნდა წარუდგინონ ანგარიში, ხოლო ამ უკანასკნელმა, თავის მხრივ, საბჭოს უნდა მოახსენოს რისკის შეფასების პროცესის შედეგების შესახებ.

დასკვნები

როდესაც ორგანიზაცია შეიმუშავებს და დანერგავს რისკის მართვის ყოვლისმომცველ პროცესს, კონტროლის მიზნით, მას უნდა გააჩნდეს შიდა კონტროლის ჯანსაღი სისტემა. თორბულის ანგარიშის თანახმად – `შიდა კონტროლის სისტემა არის... ჯანსაღი იმდენად, რამდენადაც უზრუნველყოფს კომპანიის მიერ მისი ბიზნესამოცანების შეუფერხებელ განხორციელებას ან პროგნოზირებადი მოვლენებისგან ბიზნესის მოწესრიგებული და კანონიერი წარმოების დაცვას.

თავი VI საზღვაო დაზღვევის პრაქტიკა საზღვარგარეთის ქვეყნებში

6.2. საზღვაო დაზღვევის პრაქტიკა დიდ ბრიტანეთში

დიდი ბრიტანეთი საზღვაო კანონმდებლობის და თვით დაზღვევის ისტორიული ტრადიციებით გამოირჩევა. საზღვაო დაზღვევაში ამ ქვეყნისათვის დამახასიათებელია, კანონმდებლობა და დიდი ბრიტანეთის სადაზღვევო კომპანიების პრაქტიკა.

საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულებები იყოფა სახეობებად მათი სპეციფიკის მიხედვით:

I. მზღვევის პასუხისმგებლობის საზღვრების მიხედვით საერთოდ ინგლისის კანონმდებლობაში არის სახელშეკრულებო დაზღვევის 3 - სახეობა:

- A) Full Terms (“All Risks”) Policy
- B) limited Terms – TLO Policy
- C) limited Terms – TLO ete Policy

ისინი განსხვავდებიან მზღვევის პასუხისმგებლობის საზღვრების მიხედვით. ასე მაგალითად პოლისი „A“ გულისხმობს ყველა შესაძლებელი ხარჯების ანაზრაურებას რომლებიც წარმოექმნება გემთმფლობელს დაზღვეულ საშიშროებებთან დაკავშირებით. კერძოდ:

ა) გემის სრული დაღუპვა ფაქტობრივი (actual) ან კონსტრუქციული (constractive total loos).

ბ) პასუხისმგებლობა შეჯახებაზე (3/4+hs. RDC)

გ) ხარჯები მოსალოდნელი ზარალის აცილებაზე და შემცირებაზე (sue and labour charges)

დ) ხარჯები სარჩელის მოწოდებაზე

პოლისი B - გამოიყენება გემის სრული დაღუპვის შემთხვევაში, ხოლო პოლისი C - ითვალისწინებს იგივე პირობებს რასაც პოლისი A. გამონაკლისს წარმოადგენს ხარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია შეწირვის ან სხვა ხარჯებით, საერთო ან კერძო ავარიით (PA and GA serifce) ანუ განზრახ ტვირთის ან გემის მიმართ ზარალის მიყენება გემის ან ტვირთის გადასარჩენად.

II პირობით ხელშეკრულება იდება რეისის შესრულებაზე თუ გარკვეულ დროზე.

ინგლისის კანონმდებლობაში ტიპიურს წარმოადგენს ხელშეკრულებები მომავალ რეისის თაობაზე (Hull voyage policy). ინგლისურ სადაზღვევო პრაქტიკაში არსებობს რეისი სადაზღვევო დაფარვის ორი ფორმა :

1. „at and from”
2. „from”

პირველი ითვალისწინებს, რომ მზღვევლი პასუხს აგებს ყველა დაზღვეულ ზიანზე ხელშეკრულების დაწყების მომენტიდან (მხედველობაშია, რომ გემი იმყოფება გამართულ მდგომარეობაში ხელშეკრულებით განსაზღვრულ დგილზე). იმ შემთხვევაში, თუ ხელშეკრულების დადების მომენტში გემი ჯერ კიდევ არ მივიდა დანიშნულების ადგილას ხელშეკრულებითპოლისში მითითებულ პორტში, სადაზღვევო დაფარვა მოხდება მას შემდეგ რაც ის გამართულ მდგომარეობაში შემოვა დანიშნულების პორტში. მეორე პირობა (from) ნიშნავს, რომ მზღვევლი პასუხს აგებს სადაზღვევო შემთხვევაზე იმ მომენტიდან, რაც გემი გამოვა პორტიდან.

ნიშანდობლივია პირობაში „at and from“ -ში , რომ გემი ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ დროისთვის იყოს დანიშნულების პორტში, მაგრამ არსებობს კანონიდან გამომდინარე მოთხოვნა, რომ გემი რეისში უნდა გავიდეს მისთვის განკუთვნილ გონივრულ დროის მონაკვეთში. აქედან გამომდინარე, როდესაც გასვლა ჭიანურდება, გაუმართლებელი მიზეზით, მზრვეველს აქვს უფლება უარი თქვას თავის მოვალეობებზე, ხელშეკრულების დარღვევის მიზეზით.

უნდა გაეგვას ხაზი ერთ-ერთ განსაკუთრებულ გარემოებას, თუ რეისზე დაზღვევის ხელშეკრულების ფორმის მიუხედავად, მზღვეველმა ხელშეკრულების დადების პერიოდში იცოდა მიზეზი რის გამოც რეისის დაწყება გაჭიანურდებოდა მაშინ კარგავს უფლებას უარითქვას ხელშეკრულებაზე.

მეორე მნიშვნელოვანი ასპექტი რეისი ხელშეკრულებაზე არის ის, რომ ხელშეკრულება დგება რეისზე (Specific voyage). დანაკარგები, რომლებიც წარმოიქმნება განსხვავებული რეისი დროს (different vogue) მზღვეველი მათზე პასუხისმგებლობას იხსნის.

„განსხვავებულ რეისად“ ითვლება:

- თუ გემი წავიდა რეისში სხვა პორტიდან და არა ხელშეკრულებაში მითითებული პორტიდან;
- თუ გემი შემოდის განსხვავებულ პორტში და არა იმაში, რომელიც იყო ხელშეკრულებით გათვალისწინებული;
- ან თუ ორთავე ზემოთ მოყვანილ გარემოებას ერთდროულად აქვს ადგილი.

ასევე კანონით „დაზღვევის შესახებ“ მუხლი 84 რეგლამენტირებულია, რომ თუ ზემოთ მოყვანილი „განსხვავებულ რეისის“ დროს დამზღვევის მხრიდან მოტყუებას (faud) ადგილიარ აქვს მზღვეველმა უნდა დაუბრუნოს დამზღვევეს პრემია.

არის შემთხვევა, როდესაც გემი პოლისში მითითებულ პორტიდან მიდის გარკვეულ რეისში, და შემდეგ ცვლის კურსს და მიდის „განსხვავებულ პორტში, რომელიც პოლისში არ იყო მითითებული, დამზღვევეს შეუძლია თავიდან აიცილოს მისთვის არასასურველი შედეგის დადგომა, კერძოდ, როგორც 1983 წლის „გემების კასკო დაზღვევის რეისზე“ პირობებშია მითითებული, დამზღვევემა დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს მზღვეველს მომხდარი ცვლილებების შესახებ, რათა მოხდეს ხელშეკრულების პირობებშიცვლილებების შეტანა და თუ ახალმა კურსმა გაზარდა სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის ალბათობა, მაშინ მზღვეველს აქვს უფლება მოითხოვოს დამატებითი პრემიის გადახდის უფლება. მაგრამ ეს სულაც არ ნიშნავს იმას, რომ თუ ახალმა კურსმა შეამცირა სადაზღვევო შემთხვევის ალბათობა დამზღვევემა მოითხოვოს შესაბამისი თანხის დაბრუნება მისი გადახდილი პრემიიდან.

აღნიშნულთან დაკავშირებით უნდა ხაზი გაეგვას ისეთ გარემოებას, როდესაც პოლისში ზედმიწევნით გაწერილია კურსი და სახელდება შესვლის რამოდენიმე პორტი, კაპიტანი ვალდებულია ეს პირობები.

მაგრამ სირთულე შეიძლება წარმოიქმნას იმ შემთხვევაში თუ პოლისში მითითებულია შესვლის პორტი, მაგრამ არ არის მითითება შესვლის რიგითობაზე. ასეთი ვითარების დროს ინგლისის კანონმდებლობა „საზღვაო დაზღვევის შესახებ“ - ინგლისის სასამართლოებს აძლევს უფლებას გამიყენონ საზღვაო ჩვეულებები და მათი არ ყოფნის შემთხვევაში გეოგრაფიული რიგითობა. თუ გემი დაარღვევს დადგენილ წესს და შევა ერთ-ერთ ხელშეკრულებაში მითითებულ პორტში, რაიმე სხვა მიზნით და არა ხელშეკრულებაში მოცემული პირობებით, მაშინ ასეთი მოქმედება განიხილება, როგორც მარშრუტიდან გადახვევა (deviation).

კანონით „საზღვაო დაზღვევის შესახებ“ მუხლით 46 რეგლამენტირებულია, მარშრუტიდან გადახვევა ითვლება:

- პოლისით განსაზღვრული კურსიდან გადახვევა;
 - გეოგრაფიული კურსიდან გადახვევა, საზღვაო ჩვეულებიდან გამომდინარე.
- ????

კანონი „საზღვაო დაზღვევის“ შესახებ მუხლით 46 (1) - მარშრუტიდან გადახვევის შემთხვევაში მზღვეველი თავისუფლდება ნებისმიერი პოლისით გათვალისწინებული პირობებისაგან იმ მომენტიდან, როცა გემმა გადაუხვია დათქმულ კურსს, ასეთ ვითარებაში სადაზღვევო ანაზღაურება წყვეტს თავის მოქმედებას და არ განახლება იმ შემთხვევაშიც კი თუ გემი დაუბრუნდა პირვანდელ (პოლისში მითითებულ) კურსს.

მაგრამ ზემოთ მოყვანილ ვითარებებიდან შეიძლება დაიშვას გამონაკლისი, კერძოდ კანონი საზღვაო დაზღვევის შესახებ, მუხლი 49-ში რეგლამენტირებულია:

1. თუ ასეთი მარშრუტიდან გადახვევა გათვალისწინებულია ხელშეკრულებაში, როგორც ერთ-ერთი წინაპირობა;
2. თუ გადახვევა მარშრუტიდან მოხდა იმ გარემოებების გამო, რომლების გაუვნებელყოფა ვერ შეძლო კაპიტანმა და ეკიპაჟმა;
3. მარშრუტიდან გადახვევა მოითხოვდა ადამიანების სიცოცხლის ან გემის გადარჩენას;
4. თუ ამდაგვარი მოქმედება გამოწვეული იყო აუცილებლობით, გაეწია სამედიცინო დახმარება გემზე მყოფ პირთათვის.

საზღვაო სახელშეკრულებო დაზღვევაში რისკების დაზღვევა გარკვეული დროით (Hull Time policy)

ასეთი პირობით დაზღვევისას, როდესაც წამოიჭრება საკითხი სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას, სადაზღვევო ანაზღაურების შესახებ, სადავო, რომ არ დარჩეს სადაზღვევო შემთხვევა დროის რა მონაკვეთში წარმოიქმნა, აუცილებელია, რომ პოლისში მითითებული იყოს დრო და რიცხვი დაზღვევის დაწყების და დამთავრების შესახებ. უმთავრესად მიღებულია, რომ როდესაც პოლისის მოქმედების დრო იწყება, დამზღვევი თავისი ბროკერების მეშვეობით უკავშირდება მზღვეველს ვადის გაგრძელების თაობაზე.

რისკების დაზღვევა

ინგლისის სადაზღვევო პრაქტიკაში „გემების 1983 წლის კასკო პირობით რეისის დაზღვევისას“ არსებობს სახის რისკები (perils):

1. ზღაოსნობის საშიშროება: ზღვებში, მდინარეებში, ტბებში და სხვა საწყალოსნო გზებზე მოძრაობისას (Perils of the seas, rivers, lakes or the other navigable waters) ის მოიცავს:
 - ა). მძიმე მეტეოროლოგიურ პირობებს (Heavy weather) „მძიმე მეტეოროლოგიური პირობის“ ქვეშ იგულისხმება, წყლის და ქარის ერთდროული დამანგრეველი ძალა, რომლის გათვალისწინება კაპიტანს არ შეეძლო. მაგალითად ქარიშხალი და სხვა.
 - ბ). დატბორვა (Sinking) - ასეთი პირობა გარდა ბუნებრივი პირობებისა შეიძლება ბორტისგარე წყლების შემოსვლით ან გემის კრპუსის დაზიანებით მოხდეს. ასეთ შემთხვევებში ჩანს, რომ დატბორვა არ იყო ბუნებრივი მოვლენების შედეგი. მზღვეველს შეუძლია შეედავოს დამზღვევეს ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებით, ასეთ შემთხვევაში შეიძლება დაადანაშაულოს დამზღვევი, რომ ადგილი ჰქონდა განზრახ მოქმედებას (Wilful misconduct) ან გემი იმყოფებოდა არასაზღვაოსნო მდგომარეობაში.
 - გ). შეჯახება (Collision) - ტერმინი შეჯახება საზღვაო დაზღვევაში გამოიყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ადგილი აქვს ფიზიკური კონტაქტი დაზღვეულ გემსა და სხვა გემს შორის.
 - დ). გრუნტთან შეხება (Grounding) - ზიანი ასეთი შემთხვევების დროს წარმოიქმნება, როდესაც გემი წყალქვეშა რიფს ან ფსკერს შეეხება. აღნიშნული გარემოების განხილვისას მნიშვნელოვანია დროის ფაქტორი. თუ შეჯახების შემდეგ გემი დარჩა იმავე მდგომარეობაში გარკვეული დროის განმავლობაში, მაშინ აღნიშნული გარემოება შეფასდება გრუნტზე დაჯდომად და არა შეჯახებად.
 - ე). გრუნტზე დაჯდომა (Stranding) - როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული ასეთი სახის ზიანი წარმოიქმნება იმ შემთხვევაში, როდესაც გემი ჯდება გრუნტზე და რჩება მასზე გარკვეული დროის განმავლობაში.

ინგლისის კანონმდებლობაში დრო, რომლის განმავლობაში ჩაითვლება, რომ გემი დაჯდა მეჩეჩზე განსაზღვრული არ არის.

ასევე უნდა აღინიშნოს გრუნტზე დაჯდომის რისკით დაზღვევა არ ჩაითვლება თუ დაჯდომა გამოწვეულია წყლის მოქცევის შედეგად წყლის დონის დაწვეის გარემოებით.

ვ). კონტაქტი მცურავ ობიექტთან (.....) - აქ კლასიკურ მაგალითად მოყვანილია „ტიტანიკის“ შეჯახება მცურავ აისბერგთან.

ზ). ხანძარი (Fire) - აღნიშნული პირობით ზიანი, რომ დაიფაროს სადაზღვევო ანაზღაურებით, დამზღვევმა უნდა დაამტკიცოს, რომ უპირველესად ხანძარი იყო ზიანის მიყენების მიზეზი და, რომ ის არ იყო გამოწვეული რისკით, რომელიც არ არის გათვალისწინებული პოლისით (სამხედრო მოქმედებები და სხვა)

თ). გემზე მყოფი პირების მიერ გატეხვით ჩადენილი ქურდობით. ასეთ შემთხვევაში მზღვეველი სადაზღვევო ანაზღაურებას გადაიხდის მხოლოდ მას შემდეგ რაც ფაქტთან დაკავშირებით სამართალდამცავი ორგანოები ჩაატარებენ მოკვლევას. ასეთი პირობით რისკის დაზღვევისას მზღვეველი იხდის არამარტო მოპარული ნივთის ღირებულებას, ასევე გატეხვის შედეგად გემის ქონების დაზიანებით გამოწვეულ ზიანს.

მზღვეველი ასევე იხდის ზიანის ხარჯს, რომელიც ქურდობის სედეგად მიაღვა გემის ქონებას იმ შემთხვევაშიც კი თუ ქურდობის აქტი არ იყო მიყვანილი ბოლომდე.

ი). ქონების განზრახ გემის ბორტის გარეთ გადაყრა (Jitison) - ასეთი მოქმედებები შეიძლება განხორციელდეს კაპიტნის ბრძანებით, მხოლოდ ყველაზე კრიტიკულ სიტუაციებში. კერძოდ, რომ აიცილონ გემის გრუნტზე დაჯდომა.

ძირითადად ასეთ სიტუაციებს მიაკუთვნებენ საერთო ავარიულ შეწირვას (Ge sacrifice) საერთო ავარია (General Aveage) - საერთო ავარიული შეწირვა შეიძლება განისაზღვროს, როგორც მიზანმიმართული გემის დაზიანება ან როგორც ტვირთისთვის ზიანის მიყენება, რათა აცილებული იყოს გაცილებით მეტი ზიანი.

აღნიშნულ ვითარებაში ზიანი ანაზღაურდება საერთო ავარიული ფონდიდან (GA Fund) თუმცა დამზღვევი ინარჩუნებს უფლებას ზიანის ანაზღაურებაზე მზღვეველის მხრიდან დასაპაისის შედგენამდე.

თუ საერთო ავარია სახეზე არ არის, დამზღვევი პირდაპირ უკავშირდება მზღვეველს. ასეთი ვითარება განისაზღვრება, როგორც კერძო ავარია, ანუ დალუპვა < დამტვრევა ან ხარჯები, რომლებიც გამოწვეულია ბუნებრივი ფაქტორების ზეგავლენით, შეცდომების შედეგად, მეკობრეების მოქმედებით.

მეკობრეობა

ინგლისის კანონმდებლობაში 1983 წლიდან მეკობრეობა განისაზღვრა ცალკე რისკად. მანამდე ის განეკუთვნებოდა სამხედრო რისკების კატეგორიას და არ იყო სადაზღვევო პოლიში მითითებული, როგორც განსაკუთრებული სადაზღვევო რისკები.

კანონი „საზღვაო დაზღვევის შესახებ“ - განმარტავს, „მეკობრეობად“ შეიძლება ცაითვალოს გემზე მყოფი მგზავრები (Passengers the miliny), რომლებსაც ბუნტის მოწყობით ან პირების ნაპირიდან გემზე თავდასხმის (Rioters who attack the ship from the shore) საერთო გემის დასაკუთრება, შეხება (შეჯახება ან შეხება) დოკტან ან საპორტო დანადგარებთან ან ნაგებობებთან:

ტერმინები: დოკი ან საპორტო დანადგარი და ნაგებობა, განსაზღვრავს ნებისმიერ დანადგარს, რომელიც განლაგებულია აკვატორიაში ან იმყოფება დოკზე, მათ შორის კრანები ??(ამწეები), ხიდურები, ??საპორტო კრანები.

მიწისძვარა, ვულკანის ამოფრქვევა, მეხის დაცემა

თუ ნაპირზე ყოფნის დროს ან მშრალ დოკში ყოფნის დროს, მიწისძვარით, ვულკანის ამოფრქვევით ან მეხის დაცემით დაზიანდა გემი, მზღვევლი ვალდებულია აანაზრაუროს ზიანი. უნდა აღინიშნოს, რომ წყალქვეშა მიწისძვრები არ განეკუთვნება ზემოთ მოყვანილი რისკის კატეგორიას, რადგანაც ის მიეკუთვნება რისკს „საშიშროება ზღვაზე ნაოსნობის დროს“. რაც შეეხება მეხის დაცემას რთული მეტეოროლოგიური პირობების დროს, ისიც შეიძლება მიეკუთვნოს რისკს „საშიშროება ზღვაზე ნაოსნობის დროს“.

კაპიტნის, ეკიპაჟის შემადგენლობის ან ლოცმანი მხრიდან დაუდევრობა.

აღნიშნული პირობების რისკებს მიეკუთვნება:

- შემთხვევები დატვირთვის, ტვირთის გადმოტვირთვისას, ბუნკერის გადაადგილების დროს;
- საქვაბეების აფეთქება, ლილვების გატეხვა, ფარული დეფექტი სამანქანო დანადგარებში, გემის კორპუსში.

სრული დაღუპვა (Total Loss) ეს ნიშნავს, დაზრვეული ქონების სრულ განადგურებას (გემის, ტვირთის, საქონელის), რომელიც შეიძლება გამოწვეული იყოს სტიქიური უბედურებით, უბედური შემთხვევით და სხვა მოვლენით, რომლის გამო დაზიანებამ მიიღო ისეთი სახე, როდესაც დაზღვეული ქონება აღდგენას არ ექვემდებარება. ანსხვაგვარ ფაქტობრივ სრულ დაღუპვას (Actual Total Loss) და კონსტრუქციულ სრულ დაღუპვას (Constructive Total Loss).

სრულ დაღუპვად ითვლება:

- გემი მთლიანად არის დაშლილი.

ფაქტობრივი დაღუპვის განსაზღვრისათვის არ არის აუცილებელი პირობა, რომ გემი ნაწილ-ნაწილებად იყოს დაშლილი თუ გემი დაიწვა და გამოდგება მხოლოდ ჯართად.

- დამზრვევი ვერ შეძლებს მის გამოყენებას
- გემი დაიკარგა უგზო უკვლოდ.

სრული კონსტრუქციული განადგურება დგება, მაშინ როცა:

1. გარდაუვალია ფაქტობრივი სრული განადგურება.

ასე მაგალიტად, თუ გემი დაჯდა გრუნტზე და რჩება მასზე მიუხედავად გაწეული მოხსნითი სამუშაოების ცატარებისა. მაშინ დამზღვევისათვის არ არის აუცილებელი დაელოდოს მის სრულ კონსტრუქციულ განადგურებას. მას აქვს უფლება გამოაცხადოს აბანდონი, ანუ უარი თქვას მის მიერ დაზღვეულ ქონებაზე მზღვევლის სასარგებლოდ, რატა მიიღოს სრული სადაზღვევო დაფარვა.

2. დამზღვევი ვერ შეძლებს შემდგომში ისარგებლოს დაზღვეული ქონებით;

3. ხარჯები გემის დასაბრუნებლად (recovering) გადააჭარბებენ მის ღირებულებას.

ისმის კითხვა, რომელი თანხა უნდა იყოს მიღებული მხედველობაში გაანგარიშებების ჩატარებისას: გემის საბაზრო ღირებულება თუ სადაზღვევო თანხა?

პასუხი, აღნიშნულ შეკითხვაზე მოცემულია საზღვაო დაზღვევის კანონის 19.2.

- წინაპირობაში: „იმისათვის, რომ გაირკვეს, ადგილი ქონდა გემის კონსტრუქციულ განადგურებას თუ არა, საჭიროა შევადაროთ გემის შეკეთების (ან დაბრუნების) ხარჯები სადაზღვევო თანხას. კონსტრუქციული სრული დაღუპვა იქნება იმ შემთხვევაში, თუ პირველი თანხა მეტი იქნება მეორეზე.

მაგალითად: გემი, რომლის საბაზრო ღირებულებაა 74 000 000 აშშ დოლარი შეეხო გრუნტს, ხარჯებმა გემის გადარჩენისა და რემონტისათვის შეადგინა 4 000 500 აშშ დოლარი, გემი დაზღვეულია 4 500 000 აშშ დოლარად.

იმ შემთხვევაში, თუ სადაზღვევო პოლისი შეიცავს პირობას, ზარალი დაიფაროს, სრული კონსტრუქციული განადგურების შემთხვევაში, მაშინ საკმარისია შევადაროთ ორი ბოლო მონაცემი. 4 000 500 და 4 500 000. გაწეული ხარჯების რაოდენობა არ აღემატება სადაზღვევო თანხას, რაც იმის მაჩვენებელია, რომ გემის სრულ კონსტრუქციულ დაღუპვად აღნიშნული ფაქტი არ ჩაითვლება.

უნდა აღინიშნოს, რომ პოლისში მოცემული, რომ არ ყოფილიყო პირობა, სრულ კონსტრუქციულ განადგურებაზე, მაშინ შესადარებელი იქნებოდა არა ბოლო არამედ პირველი ორი მონაცემი, რაც დამზღვევეს საშუალებას მისცემდა მიეღო სრული სადაზღვევო თანხა.

იმისათვის, რომ დამზღვევმა მოითხოვოს ზიანის ანაზრაურება სრული კონსტრუქციული დაღუპვის პირობით, მან თვითონ ან მისი ბროკერის მეშვეობით უნდა გააკეთოს განცხადება აბანდონის შესახებ.

- კანონის „საზღვაო დაზღვევის შესახებ“ 62 (1) მუხლით: თუ აბანდონის შესახებ დამზღვევმა არ აცნობა მზღვეველს, ზიანი განიხილება, როგორც კერძო ავარია.

განცხადება აბანდონის შესახებ უნდა გაკეთდეს 6 თვის ვადაში, ფაქტთან წარმოშობილი პირობების დღიდან. ის შეიძლება იყოს ზეპირი და წერილობითიც, მთავარია მასში იყოს აზრი, რომ „დამზღვევი თანახმაა უარი თქვას ტავის უფლებებზე მზღვეველის სასარგებლოდ“

საელაშორისო საზღვაოსნო ურთიერთობებში ქონებრივ ინტერესებთან დაკავშირებით წარმოქმნილი დავები ხშირად იხილება ინგლისის არბიტრაჟში. თავის საქმიანობაში ის ხელმძღვანელობს 1950 წლის კანონმდებლობით „არბიტრაჟის შესახებ“ (Arbitration Act), რომელიც არეგულირებს ე. წ. „АД хок“ -ის არბიტრაჟების საქმიანობას.

1950 წლის კანონმდებლობით საარბიტრაჟო საქმიანობა გამოიხატება იმაში, რომ ის კონტროლქვემდებარეა სასამართლო ორგანოების: ლონდონის მაღალი სასამართლოს, სააპელაციო სასამართლოს და როგორც უმაღლეს სასამართლო ინსტანცია, ლორდთა პალატას.

„АД хок“ - არბიტრაჟები შექმნილი ცალკეული კონკრეტული საქმეების სადავო საკითხის გადასაწყვეტად.

ბიბლიოგრაფია

1. საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ, თბილისი, 1997 წ.
2. საქართველოს საზღვაო კოდექსი, თბილისი, 2005 წ.
3. საქართველოს კანონი ~საქართველოს საზღვაო კოდექსში დამატებებისა და ცვლილებების შეტანის შესახებ”, თბილისი, 2008
4. საზღვაო სამართალი - ნორმატიული აქტების კრებული, გამომცემლობა იურისტის ბიბლიოთეკა, თბილისი, 2005 წ.
5. საქართველოს კანონი საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ, თბილისი, 1998 წ.
6. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ადვოკატ მეოხი #6, 2008 წ.

საერთაშორისო საზღვაო კონვენციები და ხელშეკრულებები

7. **UNCLOS-82** გაეროს კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ¹ მონტეგობეი 10 დეკემბერი, 1982 წ.
8. **STCW 78\95&** საერთაშორისო კონვენცია მეზღაურების მომზადების დიპლომირების და განაწესის შესახებ.
9. **MARPOL 73\78** საერთაშორისო კონვენცია გემებიდან ზღვის დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ.
10. **SOLAS 74** - საერთაშორისო კონვენცია ზღვაზე ადამიანების სიცრცხლის დაცვის შესახებ
11. **CLC Protocol-1992.** საერთაშორისო კონვენცია, ნავთობპროდუქტებით დაბინძურებასთან დაკავშირებით პასუხისმგებლობის შესახებ
12. **COLREG-72.** კონვენცია საერთაგორისო წესების შესახებ ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ
13. **FAL-65** - საერთაშორისო ზღვაოსნობის უზრუნველყოფის ხელშეწყობი პირობების შესახებ
14. **HNS-96.** საერთაშორისო კონვენცია ზღვით მავნე ნივთიერებების გადიზიდების დროს მიყენებული ზიანის პასუხისმგებლობის და კონპენსაციის შესახებ
15. **INTRVENTION-69** - საერთაშორისო კონვენცია ღია ზღვაში ავარიის შემთხვევაში ნავთობ პროდუქტებით დაბინძურებასთან დაკავშირებით ჩარევის ღონისძიებების შესახებ
16. **LC-72.** კონვენცია ნარჩენებით და სხვა ნივთიერებებით ზღვის დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ

17. **LLMC-76** - კონვენცია საზღვაო მოთხოვნების პასუხისმგებლობის შეზღუდვის შესახებ
18. **OPRC - 90** საერთაშორისო კონვენცია ნავთობ პროდუქტებით დაბინძურების შემთხვევაში დახმარების და თანამშრომლობის შესახებ
19. **PAL-74**. ათენის კონვენცია ზღვით მგზავრების გადაყვანის და ბარგის გადატანის შესახებ.
20. საერთაშორისო კონვენცია გემების დაკავების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ, ბოლო შესწორებით, 1999 წ.
21. საერთაშორისო კონვენცია კონოსამენტის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ 1924 წ. ჰამბურგის წესები. 1978 წლის პროტოკოლის დამატებებით ჰამბურგის წესებში ~ვის ბის წესები”.
22. გაეროს საერთაშორისო კონვენცია, როტერდამის წესები ~ხელშეკრულებები ტვირთების მთლიანი ან ნაწილობრივი საზღვაო საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ”, 2009 წ.
23. საერთო ავარია. იორკ-ანტერპენის წესები, 1992 წლის საბოლოო შესწორებით
24. **Institute of London Underwriters** - ლონდონის ზღვეველთ ინსტიტუტის მოთხოვნები
25. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარები, თბილისი, 2001
26. **ალექსიძე ლ.** თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, თბილისი, 2008 წ.
27. **პიტერ მალანჩუკი** აკეჰარსტის თანამედროვე საერთაშორისო სამართალი, გამომცემლობა ~დიოგენე”, თბილისი
28. **ჭეჭელაშვილი ზ.** სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2008 წ.
29. სატრანსპორტო - საექსპერტო საქმიანობის საფუძვლები, საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, თბილისი, 2000 წ.
30. საერთაშორისო სავაჭრო სამართალი - ხელშეკრულებები კონვენციები, გამომცემლობა იურისტის ბიბლიოთეკა, თბილისი, 2007 წ.
31. ქართული სამართლის საფუძვლები, ავტორთა კოლექტივი, გამომცემლობა მერიდიანი, თბილისი, 2004 წ.
32. **კორკელია ლ.** საერთაშორისო ხელშეკრულება საერთაშორისო და შიდა სახელმწიფოებრივ სამართალში, თბილისი, 1998 წ.
33. **ამილახვარი ზ., ამილახვარი გ.,** საერთაშორისო ბიზნესის სამართალი - საქართველოს საგადასახადო - საბაჟო აკადემია, თბილისი, 2006 წ.
34. **კაკაშვილი წ.** სადაზღვევო ურთიერთობათა განვითარება, თანამედროვე ეტაპზე ჟურნ. ~მაკრო მიკრო ეკონომიკა”, 1998, #11
35. **კაკაშვილი ნ.** რისკების მართვა დაზღვევაში ჟურნალი ~მაკრო მიკრო ეკონომიკა”, 1998 წ.

36. **კაკაშვილი ნ.** დაზღვევა საქართველოს საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის პირობებში, თბილისი, 1998 წ. (ავტორეფერატი)
37. **ჯაყელი ვ.** დაზღვევის ეკონომიკური საფუძვლები, თბილისი, 2000 წ.
38. **ჟვანია ნ.** სადაზღვევო ბაზარი საქართველოს გარდამავალ ეკონომიკაში.
39. **კალანდაძე ლ., ცერცვაძე ა., დავითაშვილი ლ.** სადაზღვევო ტერმინების განმარტებითი ლექსიკონი, თბილისი, 1999 წ.
40. **კეკუა ვ.,** სადაზღვევო საქმიანობის ფორმირებისა და განვითარების ზოგიერთი თეორიული ასპექტები, შრომების კრებული ტ. III, ფსკი, თბილისი, 1999 წ.
41. **კეკუა ვ.,** დაზღვევა როგორც რისკის მართვის მეთოდი, შრომების კრებული, ტ. IV, ფსკი, თბილისი, 2000
42. **ლეჟავა ნ.,** დაზღვევა როგორც მომსახურების ინდუსტრია ამერიკის შესწავლის ასოციაცია, შრომების კრებული, თბილისის უნივერსიტეტის გამოცემა, თბილისი, 2005 წ.
43. **წულაძე ი.** საზღვაო გადაზიდვების საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი სამართლებრივი რეგულირება, გამომცემლობა ~შ. რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი”, ბათუმი, 2009 წ.
44. **დევაძე ბ. იმნაიშვილი ვ.** საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკა, გამომცემლობა ~თობალისი”, თბილისი, 2008 წ.
45. **თოდუა გ. ვეშაპიძე მ.,** მსოფლიო ეკონომიკა, გამომცემლობა სიახლე, თბილისი, 2004 წ.
46. **ქათამაძე დ.,** საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობები, გამომცემლობა ~შ. რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი`, ბათუმი, 2008 წ.
47. **გაბისონია ზ.,** ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი, გამომცემლობა მერიდიანი, 2006 წ.
48. **გამყრელიძე ს.** საერთაშორისო კერძო სამართალი შესავალი თბილისი, 2000წ.
49. **ლილუაშვილი თ.** საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბილისი, 2000 წ.
50. საერთაშორისო წესების და საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინების განმარტება ~ინტერკომს-2000` ჟურნ. მეცნიერება და პრაქტიკაში, თბილისი #10
51. **აბულაძე რ.,** სატრანსპორტო ტერმინების განმარტებითი ლექსიკონი, გამომცემლობა ~იბერ თედ-პრესი”, თბილისი, 2004 წ.
52. **ს. თაზელაშვილი** - იურიდიული ენციკლოპედია, თბილისი, 2008 წ.
53. **Шахов В.В.,** Страхование М. 1997
54. **Манэс А.** Основы страхового дела, М. 1992
55. **Ефимов С.Л.** Деловая практика страхового агента и брокера, М. 1996
56. **Ефимов С.Л.** Морское страхование теория и практика, М. 2001

57. **Гудков И.М. Исаев И.В.** Страхование грузов и ответственности перевозчика инф. центр «Выбор», 1999 г.
58. **Дмитриев В.И., Лапухов С.В.,** Морские происшествия и их документальное оформление изд. «Академик книга», 2004
59. **Тетлей В.** Претензии и иски при перевозке грузов морем, изд. «Транспорт», 1983 г.
60. **Землянки П.Л.** Руководство по правовой защите судовладельца изд. «юридическая библиотека судоводителя», Санкт-Петербург», 2007 н.
61. Страхование морских рисков.
62. **Шемякин А.Н.,** Морское право Одесса, 2006 г.
63. **Сокиркин В.А., Шитарев В.С.,** Международное морское право, М, 2006 г.
64. **Анцелевиг Г.А.,** Международное морское торговое право, Киев, 2003 г.
65. Морское право: история, современность перспективы развития - сборник научных трудов, Одесса, 2002 г.
66. **Гуциляк В.Н.** Международное морское право (публичное и частное) изд. Феникс Ростов на дону, 2006 г.
67. Современное морское право и практика его применения, М. 1985 г.
68. **Жудро А.К., Дживад Ю.Х.** Морское право, 1982 г.
69. Морское право и международное судоходство на современном этапе Москвы, изд. транспорт, 1986 г.
70. Материалы по морскому праву зарубежных стран - морское страхование изд. «Морфлот», 1980
71. Словарь международного морского право, изд. «Международные сношения», М. 1985 г.
72. **Кокин А.С.,** гл. Редактор юридически, справочник торгового мореплавания, изд. «Спарк», М. 2002
73. Международное частное право сборник нормативных документов, м. 1994 г.
74. **Попондопуло З.Ф.** Международное коммерческое право, изд. «Омега», м. 2004 г.
75. **Шмиттго Ф. К.** Экспорт - Право и практика международной торговли, изд. «Юридическая литература», М. 1993 г.
76. Справочник капитана дальнего плавания, изд. «транспорт», М.
77. **Иванов Г.Г., Маковскии А.Л.** Международное частное морское право, м. 1992
78. Кадекс торгового мореплавания Российской Федерации, 1999 г.
79. **Оберг Р.Р., Фарфурин Н.А.,** Коммерческая практика заграничного плавания, М. 1997 г.
80. "Introduction to Marine insurance, Training notes for Brokers", Robert H. Brown, London Witherby 1995, institute Time Clauses Hulls, 1993
81. Insurace Law. Doctrines and Principles Lowry J.P. London Publishing, 2005
82. General Principles of Insurance Law. Hardy Ivamy E.R. London: Butterworth's Law, 1993

83. The Mariner's role in collecting evidence. The Nautical institute.

84. Carriage of goods by sea London, 199

ინტერნეტ რესურსი:

www.insurace.ru