

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის

იურიდიული ფაკულტეტი

სამაგისტრო პროგრამის მე-4 სემესტრის სტუდენტი

ლილი მელანაშვილი



სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება და მისი კავშირი

გადაზიდვის ტიპის ხელშეკრულებებთან

სამაგისტრო ნაშრომი

სამართლის მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად

ნაშრომის ხელმძღვანელი თამარ ჩიტოშვილი,

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
იურიდიული ფაკულტეტის, სამართლის დოქტორი.

თბილისი

2019

შინაარსი

აბრევიატურები.....	III
თავი I. შესავალი	1
თავი II. ისტორიული ექსკურსი	1
თავი III. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნება	3
3.1 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ცნება, საგანი და მიზნები;	3
3.2 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების მხარეები;	5
3.3 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ფორმა;	8
3.4 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების სასყიდლიანობა;.....	11
3.5 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების თავისუფლების ფარგლები;.....	12
თავი IV. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების მხარეთა უფლება- მოვალეობანი;.....	13
4.1 ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები;.....	14
4.1.1 ექსპედიტორის უფლებები;.....	14
4.1.2 ექსპედიტორის მოვალეობები;	15
4.2 შემკვეთის უფლებები და მოვალეობები;	16
4.2.1 შემკვეთის უფლებები;	16
4.2.2 შემკვეთის მოვალეობები;.....	17
4.3 კეთილსინდიდსიერებისა და გულისხმიერების მოვალეობანი მხარეთა მოქმედებებში;.....	21
4.4 მხარეთა უფლებები და მოვალეობები საფრთხისშემცველი ტვირთის არსებობისას;	22
4.5 მხარეთა რისკები უფლება-მოვალეობათა შესრულებისას;.....	24
თავი V. დაზღვევა სატრანსპორტო ექსპედიციისას.....	27
5.1 ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულება და მისი სავალდებულო ბუნება ექსპედიციის ხელშეკრულებისას;	27
5.2 ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულების შინაარსი და სახეები;	29
5.2.1 ტვირთის დაზღვევა;	29
5.2.2. პასუხისმგებლობის დაზღვევა;	30
5.3 მხარეთა უფლებები და მოვალეობები ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულებით;	31
თავი VI. პასუხისმგებლობის საფუძვლები და ფარგლები ექსპედიციის ხელშეკრულებისას.....	32
6.1 პასუხისმგებლობის საფუძვლები და ფარგლები ტვირთის დაგვიანებით მიღებისას და მიუღებლობისას;	35
6.2 პასუხისმგებლობის საფუძვლები და ფარგლები ტვირთის დანაკლისით და დაზიანებით მიღებისას;	39
6.3 პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების საფუძვლები;	40
6.4 პროვიზია და მისი გადახდის წესი და ფარგლები;.....	44

თავი VII. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ურთიერთკავშირი და გამიჯვნა სხვა სახელშეკრულებო ინსტიტუტებთან.....	46
7.1 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების კავშირი დავალების ხელშეკრულებასთან	46
7.2 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების კავშირი გადაზიდვა-გადაყვანის ხელშეკრულებასთან;	47
7.3 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების კავშირი შუამავლობის ხელშეკრულებასთან;	49
თავი VIII. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტის საფუძვლები.....	49
8.1 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტის ზოგადი საფუძვლები;.....	49
8.2 ხელშეკრულებიდან გასვლა, ხელშეკრულების მოშლა და ხელშეკრულების შესრულების გართულება და დაუძლეველი ძალა როგორც სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტის საფუძველი;	51
თავი IX. დასკვნა	53
ბიბლიოგრაფია.....
.... 54	

აბრევიატურები

ქართულ ენაზე:

ბელგია - ბელგიის სამეფო

გაერო - გაერიანებული ერების ორგანიზაცია

გსკ - გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი

ე.წ. - ეგრეთ წოდებული

თბ - თბილისი

იხ.- იხილეთ

მით. - მითითებული

სსკ - საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი

ტ. - ტომი

უცხოურ ენებზე:

ADR - The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road

AWB - Air Waybill

CMR - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road

FIATA - International Federation of Freight Forwarders Associations

IFA - International Forwarding Association: Home

RWB - Rail WayBill

TIR - The Convention on International Transport of Goods Under Cover

თავი I. შესავალი

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება თავისი ბუნებიდან გამომდინარე, ზემოქმედებას ახდენს სახელმწიფო კონტროლის პროცედურების გამარტივება - გაიაფებაზე, უსაფრთხოდ, ყველა სახის რისკის დაზღვევით საქონლის ბაზრებს შორის უმოკლეს დროში გადაადგილებაზე და საბოლოო ჯამში, პროდუქციასა და გადაზიდვის ღირებულების შემცირებაზე.¹ ფაქტობრივად, საექსპედიტორო ხელშეკრულებას გარკვეულწილად მრეწველობის, ტრანსპორტისა და ვაჭრობის განვითარების მასტიმულირებელი ფუნქცია აკისრია.

სატრანსპორტო დარგის განვითარებასთან ერთად, ფართოვდება გადაზიდვების არეალი და მოცულობა, შესაბამისად, გაიზარდა და გაფართოვდა ექსპედიტორის შესაძლებლობები და მასთან ერთად პასუხისმგებლობის დაკისრების საფუძვლები და რისკები, რის გამოც, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის არსებული სპეციალური ნორმებით განსაზღვრული საკანონმდებლო მოწესრიგება გარკვეულ შემთხვევაში საკმარისი არ არის და საჭიროა საერთაშორისო შეთანხმებების მიხედვით ხელმძღვანელობა, განსაკუთრებით, ექსპედიტორის შეზღუდულ პასუხისმგებლობასთან მიმართებით.

აღნიშნული თემის კვლევის ობიექტია, სატრანსპორტო ექსპედიციებთან დაკავშირებული სამოქალაქო სამართლებრივი ურთიერთობები და მასთან დაკავშირებული პრობლემური საკითხები საქართველოს კანონმდებლობიდან და საერთაშორისო შეთანხმებებიდან.

ნაშრომის მიზანია, საქართველოს კანონმდებლობით სატრანსპორტო ექსპედიციასთან და გადაზიდვა გადაყვანის ტიპის ხელშეკრულებებთან დაკავშირებული იმ ნორმების ანალიზი, რომლებიც საერთაშორისო სამართლის ნორმებთან ერთად არეგულირებს გადაზიდვის ტიპის ხელშეკრულებებს. რადგანაც ექსპედიციის და გადაზიდვის ტიპის ხელშეკრულებები თავისი ბუნებით, ძირითადად, უცხო ქვეყნის ტერიტორიის გავლით სრულდება, შესაბამისად, მხარეები გვერდს ვერ აუვლიან საერთაშორისო კანონმდებლობის გამოყენებას.

კვლევის აქტუალობა განაპირობა სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების აქტიურად გამოყენებამ და საერთაშორისო დონეზე გადაზიდვის ტიპის ხელშეკრულების მომწესრიგებელ აქტებთან (კონვენციებთან) მიმართებით ქართულმა საკანონმდებლო რეგულირებამ. აღნიშნული ხელშეკრულებებიდან გამომდინარე ურთიერთობათა რეგულირებასთან დაკავშირებულმა პრობლემებმა და მხარეთა უფლება-მოვალეობების შესრულების სირთულეებმა.

სამაგისტრო ნაშრომის მეთოდოლოგიურ საფუძვლად გამოყენებულია როგორც ზოგადმეცნიერული - ისტორიული, აგრეთვე, სპეციალური - ნორმატიული და დოგმატური კვლევის მეთოდები. ასევე, ნაშრომში ხელშეკრულების ცალკეულ პირობებთან დაკავშირებით მოყვანილია უცხოური სასამართლოს და საქართველოს

¹საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000,2.

უზენაესი სასამართლოს პრაქტიკიდან მაგალითები, (კერძოდ, გერმანია, ინგლისი, ავსტრალია) არსებული პრაქტიკის შედარების მიზნით - შედარებითსამართლებრივი კვლევის მეთოდი. ნორმატიული და დოგმატური კვლევის მეთოდების საშუალებით დადგინდა ცალკეულ ცნებათა შინაარსი და მათი ურთიერთკავშირი გადაზიდვის ტიპის ხელშეკრულებების საერთაშორისო მოწესრიგებასთან მიმართებით.

ნაშრომის დასკვნაში აღწერილია კვლევის ის შედეგები, რომლებიც ნაშრომზე მუშაობისას გამოიკვეთა. შემოთავაზებულია ძირითადი შემაჯამებელი თეზისები და ქართული კანონმდებლობის სრულყოფის წინადადებები საექსპედიტორო და გადაზიდვის ტიპის ხელშეკრულებების სრულყოფის კუთხით.

თავი II. ისტორიული ექსკურსი

საქართველოს საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლამ და მის სატრანზიტო ქვეყნად საერთაშორისო აღიარებამ გამოიწვია სატრანსპორტო - საექსპედიტორო მომსახურების დარგის განვითარება.² ისტორიულად ცნობილი „აბრეშუმის გზა,“ რომელმაც თავისი მნიშვნელობა საუკუნეების მანძილზე არ დაკარგა, დღეს „ტრასეკას“ სახით გვევლინება.

საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარების ისტორია მიუთითებს, რომ ექსპედიტორო აყალიბებს ბაზრებს შორის საქონლის გადაადგილების მარშრუტებს, მისი საქმიანობა ასეთი გზების რაციონალიზაციასა და გადაზიდვის ღირებულების შემცირებას უწყობს ხელს.³

ინგლისში მომუშავე აგენტები, რომლებიც წარმოადგენდნენ საზღვაო გდამზიდავებს, იმავდროულად იყვნენ ექსპედიტორები იმ ტვირთგამგზავნისათვის, რომლისთვისაც საჭირო იყო უფრო ფართო მომსახურების მიღება, ვიდრე მხოლოდ ტვირთის პორტიდან პორტში მიტანა. ასეთი საზღვაო აგენტები იყენებდნენ თავიანთ კავშირებს ტვირთგამგზავნის ტვირთების გადაზიდვისთვის და გემიდან გადმოტვირთვის ორგანიზაციისათვის. ეს საქმიანობა შემდგომში დაედო საფუძვლად საექსპედიტორო საქმიანობას. აგენტები თავიანთი მომსახურებისათვის საკომისიო გასამრჯელოს იღებდნენ ტვირთგამგზავნებისაგან, რომლებიც შემდგომში ხდებოდნენ მათი კლიენტები.⁴

მე-19 საუკუნემდე ტვირთის ძირითადი ნაკადი მიდიოდა საზღვაო პორტების გავლით. ამიტომ შუამავლები მომსახურებას აწარმოებდნენ თავიანთი ქვეყნის პორტის ტერიტორიაზე. პრაქტიკაში არ იყო მიღებული შუამავლის მიერ საქონლის მიზიდვა კომერსანტის საწყობში, პორტიდან დაშორებულ პუნქტში და საქონლის გამოტანა აღნიშნული პუნქტიდან. ამ მიმართებით, განსაკუთრებით გამოირჩეოდნენ ინგლისელი ექსპედიტორები. მათი საქმიანობა ძირითადად მიმდინარეობდა თავიანთი საზღვაო - სავაჭრო პორტების ტერიტორიაზე, რადგან, მე-17 - მე-18

² საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 2.

³ იქვე, 3.

⁴ იქვე, 38.

საუკუნეებში საერთაშორისო ვაჭრობისთვის ინგლისის პორტები დიდი გადამცლელი პუნქტის როლს ასრულებდნენ. იმ დროის გერმანელი ექსპედიტორებისთვის საზღვაო სავაჭრო პორტებისადმი ასეთი მკვეთრი ლტოლვა არ შეიმჩნეოდა. წარმომადგენლის მომსახურების სახეები და მოცულობა ჩვეულებრივ შემოიფარგლებოდა საქონლის მიღება - შენახვით, გადამზიდვის შერჩევით და მისი მეშვეობით საქონლის გაგზავნით. მომსახურებათა ნაკრები მცირე იყო.⁵ აღნიშნულის საილუსტრაციოდ შეიძლება მოვიყვანოთ 1861 წელს გამოემული საერთო გერმანული კომერციული წესდების 379 -ე პარაგრაფი. მასში აღნიშნულია, რომ: „ექსპედიტორად მიიჩნევა ის, რომელიც საქმიანობს თვისი სახელით, მაგრამ სხვის ხარჯზე. თავის თავზე იღებს ქონების გადაგზავნას გადამზიდვებისა და შვიპერების მეშვეობით.

საერთაშორისო სარბიელზე პირველი ექსპედიტორები გასულ საუკუნეში ინგლისში გამოჩნდნენ და როგორც ცნობილია, პირველი ექსპედიტორები იყვნენ პირები, რომლებიც სასტუმროს სტუმრების ეხმარებოდნენ ბარგის მიწოდებაში. ეს სისტემა პროგრესულად განვითარდა წლების განმავლობაში.

ამ ევოლუციის ერთ ერთი მაგალითია თომას მედოსის კომპანია (Thomas Meadows and Company Limited⁶), რომელიც დაარსდა 1836 წელს ინგლისში. ის იყო ერთ ერთი ყველაზე პირველი საექსპედიტორო კომპანია, რომელიც სთავაზობდა საქონლის გადაზიდვას მთელი მსოფლიოს მასშტაბით ადგილობრივი გადამზიდვების მეშვეობით. ამასთანვე, თავის კლიენტებს ინფორმაციას აწვდიდა საბაჟო პროცედურებთან მიმართებით და ეხმარებოდა შესაბამისი დოკუმენტების მომზადებაში.⁷

მოგვიანებით, ევროპასა და ჩრდილოეთ ამერიკაში ვაჭრობის განვითარებამ გაამყარა და ააყვავა საექსპედიტორო ბიზნესი. დღეისათვის საერთაშორისო საექსპედიტორო ფირმები მსოფლიო მასშტაბით უდიდესი პოულარულობით სარგებლობენ (DHL, UPS, CEVA),⁸ მათ შორის ზოგიერთი კომპანიის წარმომადგენლობას საქართველოშიც ვხვდებით.

თავი III. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნება

3.1 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ცნება, საგანი და მიზნები;

ექსპედიცია ლათინური სიტყვაა (expeditio) და ერთ-ერთი მნიშვნელობით რაიმეს გაგზავნას, მიწოდებას ნიშნავს. შესაბამისად, ექსპედიტორი გამგზავნია, მიმწოდებელია, რომელიც საზღვაო (სამდინარო), საავტომობილო, სარკინიგზო და

⁵ ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მებურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 70.

⁶ Thomas Meadows and Co Ltd <https://shenfielddepot.smugmug.com>

⁷ THE RAPID EVOLVING FREIGHT FORWARDING INDUSTRY, USA, 2017. <https://www.mach1global.com> [10.06.2019]

⁸ Parker W., The difference between a freight forwarder and a broker, [10.06.2019] <https://www.overdriveonline.com/>

საჰაერო სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებით უზრუნველყოფს სათანადო საექსპედიტორო მომსახურების გაწევას.⁹

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების საგანია ექსპედიტორის მიერ კლიენტისათვის ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული ორგანიზაციული ხასიათის მომსახურების გაწევა სასყიდლით.¹⁰

ექსპედიციის ხელშეკრულების ტიპის და სამართლებრივი ბუნების განსაზღვრისას, ყურადღება უნდა გავამახვილოთ, მისთვის დამახასიათებელ ძირითადი ნიშანთვისებებზე. ხელშეკრულების ტიპს განსაზღვრავს მისი შინაარსი, ის ინტერესი და მიზანი, რაც მხარეებს ამოძრავებთ¹¹,

სსკ-ს 730-ე მუხლის მიხედვით, ექსპედიტორი კისრულობს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებების განხორციელებას. ანუ ექსპედიტორი ყველა მიმართულების შესრულებისათვის კონკრეტულ კომპანიებთან თავად აფორმებს ხელშეკრულებას.¹² ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზება შესაძლოა ერთდროულად რამდენიმე მომსახურეობას მოიცავდეს. ტვირთის გადაგზავნის მომსახურეობების ოფიციალური აღწერილობა, კი რომელიც მიღებული და აღიარებულია "CRLAT¹³ და „FIATA¹⁴"¹⁵ - ს მიერ მოიცავს შემდეგ სერვისებს. "ტვირთების გადამისამართება და ლოგისტიკური მომსახურება" ნიშნავს გადაზიდვის ნებისმიერი სახის მომსახურებას (შესრულებულია ერთიან რეჟიმში თუ მულტიმოდალური სატრანსპორტო საშუალებით, კონსოლიდაცია, შენახვა, საქონლის დამუშავება, შეფუთვა, მარკირება, ხელახალი შეფუთვა და მარკირება, განაწილება, ტვირთის რაოდენობისა და მდგომარეობის შემოწმება, აგრეთვე მასთან დაკავშირებული დამხმარე და საკონსულტაციო მომსახურება, მათ შორის, მაგრამ არ შემოიფარგლება საბაჟო, სანიტარული, საკარანტინო და ფისკალური საკითხების მოგვარება, საქონლის დეკლარირება სახელმწიფო/ოფიციალური მიზნებისთვის, საქონლზე სადაზღვევო პოლისის შედგენა, საქონლის სადაზღვევო პოლისთან დაკავშირებული საჭირო დოკუმენტების შეგროვება და შენახვა, სატვირთო გადაზიდვების სამსახურები ასევე მოიცავს ლოგისტიკურ მომსახურებას თანამედროვე საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიებთან დაკავშირებით გადაზიდვის, გატარების ან შენახვისა და დე ფაქტო მთლიანი მიწოდების ჯაჭვის

⁹ გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, ჟურნალი, მართმსაჯულება და კანონი, №3, 2015, 125.

¹⁰ იქვე, 127.

¹¹ მესხიშვილი მ. ხელშეკრულებების პირობითი დაყოფა ტიპებად, ქართული სამართლის მიმოხილვა - ტ. 15. თბილისი, 2015, 55, <http://newvision.ge/>

¹² კობახიძე ა., გადაზიდვის ხელშეკრულებები, ელექტრონული ჟურნალი, აუდიტი, აღრიცხვა, ფინანსები, 2006. <http://aaf.ge/>

¹³ Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport du Marché Commun" ასოციაცია დაარსდა 1958 წელს, ბრიუსელში. ასოციაციის მიზნებია ევროპაში საექსპედიტორო მომსახურეობის გაუმჯობესება და გაძლიერება. <https://www.clecat.org/organisation/objectives>

¹⁴ საექსპედიტორო ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაცია (FIATA –International Federation of Fright Forwarders Associations) დაფუძნდა 1926 წელს, ვენაში (ავსტრია), 16 ევროპული სახელმწიფოს ექსპედიტორთა ასოციაციის მიერ. ფედერაციის საქმიანობა ემსახურება ექსპედიტორული კომპანიების ინტერესების დაცვასა და ექსპედიტორული საქმიანობის განვითარების მიზანს. <http://www.fiata.com/index.php?id=30> [13.07.2019].

¹⁵ გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, ჟურნალი, მართმსაჯულება და კანონი, №3, 2015, 133.

მენეჯმენტთან დაკავშირებით. 16 სატვირთო პარტიის კომპლექტაცია სატრანსპორტო საშუალებათა ზიდვითუნარიანობის ყველაზე რაციონალური გამოყენების და ყველაზე მოხერხებული ტარიფების მისაღებად. 17 აღნიშნული სერვისების ერთობლვად გამოყენებით მომსახურეობა მოქნილი და დამკვეთზე მორგებული ხდება.

გარკვეულწილად ექსპედიტორის საქმიანობა შეიძლება შევადაროთ „ტურისტული აგენტის“¹⁶ (“travel agent”) საქმიანობას. სატვირთო ექსპედიტორები, ფაქტობრივად, ექსპერტები არიან ტვირთის მიწოდების სფეროში, ტვირთის ნებისმიერი სახეობისა და გადასაზიდი ტრანსპორტის სახეობის მიუხედავად, იქნება ეს საზღვაო, სახმელეთო თუ საჰაერო ტრანსპორტი.

ზემოაღნიშნულის ანალიზის შედეგად დგინდება, რომ ექსპედიტორი თავის საქმიანობას სამი ძირითადი მიმართულებით ახორციელებს, ესენია:

-ექსპედიტორი როგორც მარწმუნებელი (პრინციპალი).

ექსპედიტორი აფორმებს ხელშერულებას შემკვეთთან, ქირაობს სხვა გადამზიდავებს ან იყენებს გადაზიდვის საკუთარ სტრანსპორტო საშუალებებს, საკუთარი სახელით გასცემს სათანდო სატრანსპორტო დოკუმენტაციას, ასრულებს დატვირთვა - გადმოტვირთვას და სხვა სატრანსპორტო პროცესებთან დაკავშირებულ სამუშაოებს.

- ექსპედიტორი, როგორც გადამზიდავი.

ექსპედიტორსა და შემკვეთს შორის ფორმდება ხელშეკრულება არა საექსპედიტორო მომსახურებაზე, არამედ უშაულოდ ტვირთის გადაზიდვაზე.

- ექსპედიტორი, როგორც შემდგომი მომსახურების გამგრძელებელი.

ამ შემთხვევაში ექსპედიტორი აგრძელებს სხვის მიერ დაწყებულ სამუშაოებს, რომელიც პიკავშირში არ არის სატრანსპორტო პროცესებთან. მაგალითად, ექსპედიტორი როგორც საბაჟო აგენტი, ექსპედიტორი, როგორც საწყობის მფლობელი და სხვა.¹⁹

3.2 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების მხარეები;

ექსპედიციის ხელშეკრულების მონაწილე მხარეთა განსაზღვრა განსაკუთრებით დიდ მნიშვნელობას იძენს ბოლო ორმოცდაათი წელია, რადგან მხარეთა და განსაკუთრებით სატრანსპორტო ექსპედიტორის სტატუსის განსაზღვრის შედეგად შესაძლებელია მათი უფლებამოსილებებისა და ვალდებულებების დადგენა და სამართლებრივი დავების გადაწყვეტა აღნიშნულ სფეროში.

ექსპედიტორი, არის მხარე რომელიც ახორციელებს მომსახურეობას, კანონმდებელი მის მიმართ რაიმე შეზღუდვას არ აწესებს, შესაბამისად, ის შეიძლება იყოს ნებისმიერი (როგორც ფიზიკური, ასევე იურიდიული) პირი, ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობა აწესებს გარკვეულ შეზღუდვებს, რომლის მიხედვითაც,

¹⁶ CLECAT - the Voice of Freight Forwarding and Logistics, Brussels, Belgium <https://www.clecat.org/>

¹⁷ ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი.,საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება,2008, 9.

¹⁸HAN L., DEFINING “FREIGHT FORWARDER, USA, 2017. <https://www.mach1global.com/>

¹⁹ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 3.

ექსპედიტორი შესაძლოა იყოს პირი რომელსაც მიღებული აქვს სპეციალური ლიცენზია სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის განხორციელებაზე.²⁰ საქართველოს კანონმდებლობა ამგვარ შეზღუდვებს არ ითხოვს, შესაბამისად, ექსპედიტორების სახით საქართველოში გვხვდებიან კომპანიები, რომლებიც დარეგისტრირებული არიან მეწარმეთა შესახებ კანონით დადგენილი ფორმის მიხედვით, ძირითადად ვხვდებით შპს-ს და სს-ს ფორმით და პრაქტიკაში ხშირია შემთხვევები, როცა ექსპედიტორის სახით გვყავს ფიზიკური პირი წარმოდგენილი. აღნიშნული აიხსნება იმ ფაქტით, რომ კანონმდებელი ექსპედიტორს რაიმე დანაწესს არ უდგენს. ექსპედიტორს არ სჭირდება საკუთარი ტრანსპორტი ან რაიმე მოწყობილობა, რომლითაც უზრუნველყოფს გადაზიდვას. 21-ე საუკუნეში კი ექსპედიტორებს შეუძლიათ გადაზიდვების ორგანიზება მოაწყონ მხოლოდ მობილური ტელეფონის საშუალებით, მთავარია მას ჰქონდეს შესაბამისი ცოდნა, რომ შეკვეთის შესაბამისად მოაწყოს გადაზიდვის ორგანიზება, შესაბამისად აღნიშნული ხელს არ უშლის ფიზიკურ პირს თავისი ცოდნა და უნარები შემოსავლის წყაროდ აქციოს.

ექსპედიციის დავალების მიმღები ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას მნიშვნელოვანია დადგინდეს ექსპედიტორი არის პრინციპალი (მარწმუნებელი), თუ აგენტი. ექსპედიტორი რომელიც მოემედებს როგორც აგენტი, უნდა გამოიჩინოს განსაკუთრებული სიფრთხილე თავისი ფუნქციის შესრულებისას. ექსპედიტორი, მოქმედებს რა როგორც პრინციპალი, მოვალეა, შეასრულოს შემკვეთისათვის აღებული ვალდებულებები, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ ამისათვის საჭირო იქნება უფრო მეტი, ვიდრე უბრალოდ გონივრული სიფრთხილე ან ძალისხმევა. სასამართლოებს ხშირად უხდებოდათ გადაწყვეტათ კონკრეტულ შემთხვევაში რომელი განმარტება უფრო შეესაბამებოდა ექსპედიტორის მოქმედებას თითოეული გადაზიდვის შემთხვევაში, ექსპედიტორი მხარე პრინციპალი იყო თუ აგენტი.²¹ აღნიშნული საკითხის გადაწყვეტა მნიშვნელოვანი იყო შემკვეთისათვის ზარალის ანაზღაურების წესის და ფარგლების განსაზღვრისათვის.

ჯერ კიდევ 1921 წელს ინგლისის სასამართლომ ერთ ერთ საქმესთან დაკავშირებით დაადგინა, რომ „ექსპედიტორების სურვილია ტვირთების ექსპედიტორება დედამიწის სხვადასხვა შორეულ კუთხეებში. რომ ისინი არ კისრულობენ ტვირთის გადაზიდვის მოვალეობას, არც თავად, არც თავიანთი აგენტის მეშვეობით. ისინი იღებენ მხოლოდ ვალდებულებას, დაავალონ ვინმეს რაიმე სამუშაოს შესრულება. ისინი იჩენენ გონივრულ სიფრთხილეს პირის არჩევაში რომელმაც უნდა შეასრულოს მთელი სამუშაო.“ რა თქმა უნდა, 21-ე საუკუნეში შეუძლებელია ექსპედიტორების მხრიდან აღნიშნული განმარტების გამოყენება, რადგან ექსპედიტორების ფუნქციები და სამართლებრივი მდგომარეობა და მათ

²⁰ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ. I. თბილისი, 2001, 423.

²¹ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 37.

მიმართ მოქმედი პრინციპები გასულ საუკუნესთან შედარებით რადიკალურად შეიცვალა.

ექსპედიტორს, გამოდის რა პრინციპალის როლში, შეუძლია იკისროს ტვირთებზე პასუხისმგებლობა და ამავდროულად იყოს აგენტი შემკვეთის მოვალეობების შესრულებისას, მაგალითად, შეავსოს სატრანსპორტო დოკუმენტაცია ან დეკლარაცია ტვირთებზე. მაგრამ სასამართლოები არ ყოფნენ ექსპედიტორის საქმიანობას აგენტისა და პრინციპალის ფუნქციებად. მცირედენი გამონაკლისის გარდა, ექსპედიტორებს სასამართლოები შემკვეთთან ურთიერთობის პროცესში, პრინციპალად და აგენტად მიიჩნევენ.²²

გარდა ზემოაღნიშნული სტატუსისა, პრაქტიკაში სატვირთო გადამზიდველების პოზიციის ტრანსფორმაციის პროცესმა ახალი ტერმინოლოგიის განსაზღვრაც გამოიწვია ექსპედიციის ორგანიზატორთათვის. ხშირ შემთხვევაში, ექსპედიციის ორგანიზატორებს მოიხსენიებენ როგორც ლოგისტიკის მენეჯერებს, რადგან ისინი ითავსებენ ლოგისტიკასთან დაკავშირებულ ყველა საქმიანობას.

ლოგისტიკის ლექსიკონში მოცემულია ექსპედიტორის (ტერმინის) შემდეგი განმარტება: ექსპედიტორი - (freight forwarder) – ეს არის ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც, როგორც წესი, წარმოადგენს გადამზიდვის აგენტს, მოქმედებს მისი დავალებით და ორგანიზებას უკეთებს სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურებას, მაგრამ თვით მონაწილეობას არ იღებს გადაზიდვის პრიცესში. საგარეო ვაჭრობაში ექსპედიტორები ემსახურებიან საზღვაო ფლოტს, რომლებიც აგრეთვე იწოდებიან სატრანსპორტო და საფრანგო ბროკერებად. ეს ბროკერები მონაწილეობას იღებენ აგრეთვე საბაჟო ფორმალურობის შესრულებაში.²³ აღსანიშნავია, რომ საფრანგეთის, ბელგიის, ნიდერლანდების სასამართლო პრაქტიკა არ იცნობს ცნებას „ექსპედიტორი“. აქ ექსპედიცია მიეკუთვნება საკომისიო საქმიანობას, წარმოადგენს მის მრავალსახეობას - გადაზიდვის კომისია (commisionare de transport), რომელიც შეიძლება არსებობდეს

ფორმით, „commisionare chergeur“ ანდა “commisionare – intemediaire”. ჩეხოსლოვაკმა სამართალმცოდნეებმა აგრეთვე მიიღეს ექსპედიციის ხელშეკრულება როგორც კომისიის ხელშეკრულების კერძო შემთხვევა.²⁴

საერთო სამართლის ქვეყნების სამართალში არ არსებობს ტერმინი ექსპედიტორი. არ არსებობს ასევე ტერმინის (ცნების) „კომისიონერის“ ანალოგი. კომისიონერის ფუნქციას ხშირად არულებს „გაუხსნელი პრინციპალის აგენტი“. აგენტი, რომელიც ფლობს საქონელს, სავაჭრო სახლში (confirming house). “Freight forwarder”-ის სამართლებრივი განსაზღვრა საკმაოდ რთულია. ინგლისელი სპეციალისტების აღიარებით, სახელშეკრულებო კავშირების ყველა სახე პრინციპალს და აგენტს შორის მიეკუთვნება სააგენტო ურთიერთობებს. ამიტომ ცნების „აგენტის“

²² იქვე, 41.

²³ ზოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მებურიშვილი ო., ჩხეტია ი.,საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება,2008, 8.

²⁴ ზოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მებურიშვილი ო., ჩხეტია ი.,საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება,2008, 80.

ქვეშ ხვდება კომისიონერიც, ბროკერიც, გემის კაპიტანიც და ა.შ. აგენტის ერთ-ერთ სახესხვაობას წარმოადგენს „freight forwarder” -იც.

ექსპედიციის ხელშეკრულების მეორე სუბიექტია შემკვეთი, რომლის ინტერესების შესაბამისადაც ხდება მომსახურების გაწევა. შემკვეთი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ფიზიკური თუ იურიდიული პირი, (ხშირ შემთხვევაში შეიძლება იყოს საექსპედიტორო კომპანია, ამ შემთხვევაში საინტერესოა, უზენაესი სასამართლოს პრაქტიკა, ექსპედიტორის, როგორც შემკვეთის, გამგზავნის, პასუხისმგებლობასთან და სტატუსთან მიმართებით²⁵)

) (უპირველეს ყოვლისა, ტვირთის გამგზავნი და მიმღები, ასევე მისი მესაკუთრე), რომელიც დაინტერესებულია საექსპედიციო მომსახურების მიღებით.

თუმცა, ზემოთ აღნიშნული სტატუსები სამართლებრივი პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის ვერ გამოიყენება, და ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში სასამართლოს შეფასების საგანია მხარეთა პასუხისმგებლობა და პასუხისმგებლობის საზღვრები.

3.3 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ფორმა;

ექსპედიციის ხელშეკრულების სამართლებრივ ფორმაზე კოდექსი არ მიუთითებს, ამიტომ ფორმის საკითხის განსაზღვრისას უნდა ვიხელმძღვანელოთ საერთო წესებით გარიგების ფორმის შესახებ.²⁶

აღნიშნული შესაძლოა გაგებულ იქნას, როგორც ზეპირი, ისე წერილობითი ფორმის დასაშვებობა, მაგრამ პრაქტიკა განსხვავებულია თეორიულ-ნორმატიული მიდგომისაგან. პრაქტიკა გვკარნახობს, რომ წერილობითი ფორმა აუცილებელია. დავალების ნორმების მიხედვით, დავალების მიმცემმა რწმუნებულს უნდა გადასცეს მინდობილობა მესამე პირებთან ურთიერთობისათვის.²⁷ რუსეთის ფედერაციის, ყაზახეთისა და მოლდავეთის სკ-ები პირდაპირ ითხოვს სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების წერილობით გაფორმებას. უფრო მეტიც, შემკვეთს ავალდებულებს საჭიროების შემთხვევაში, ექსპედიტორს მისცეს მინდობილობაც.²⁸

ექსპედიციის ხელშეკრულების შემთხვევაშიც, კლასიკური ხელშეკრულებების მსგავსად, სატრანსპორტო - საექსპედიციო ხელშეკრულების გაფორმება იწყება მხარისათვის (ოფერტის) წინადადების წარდგენით და მეორე მხარის მიერ მისი მიღების (აქცეტის) შემთხვევაში მიიღწევა შეთანხმება. საქართველოს თუ სხვადასხვა ქვეყნების ნორმატიულ აქტებში ექსპედიციის ხელშეკრულების გაფორმების დამადასტურებელი დოკუმენტების ჩამონათვალის არ არსებობას არ შეუქმნია პრაქტიკაში პრობლემები. ჩვეულებრივი სატრანსპორტო დოკუმენტების

²⁵ იხ., საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2001 წლის 8 ივნისის №3კ/885-01 გადაწყვეტილება.

²⁶ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ.1. თბილისი, 2001, 425.

²⁷ გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, ჟურნალი, მართმსაჯულება და კანონი, №3, 2015, 130.

²⁸ იქვე გვ.130.

მტკიცებულების მაღალი დონე, ფაქტობრივად, იძლევა ვარაუდის საფუძვლს, რომ ქვეყნების მთავრობებს სურთ ასეთ დოკუმენტებს მისცენ ფასიანი ქაღალდების (საქონლის განმკარგულებელი დოკუმენტი) თვისება.²⁹

აღნიშნულთან დაკავშირებით, საერთაშორისო პრაქტიკას ეთანხმება საქართველოს სასამართლო პრაქტიკა, უზენაესმა სასამართლომ არ დააკმაყოფილა მოსარჩელის მოთხოვნა, გადამზიდავის ღირებულების მოპასუხისათვის დაკისრების თაობაზე³⁰, რადგან მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებები არ შეიცავდა საქონლის განმკარგულებელ დოკუმენტს, ზედნადებს, რომელიც დაადასტურებდა მხარეთა შორის მომსახურების ღირებულების განსაზღვრის პირობებს. სასამართლომ მიუთითა სსკ-ს 672-ე და 674-ე მუხლებზე, რომელითაც ხაზი გაუსვა გადაზიდვის ტიპის ხელშეკრულებებში ზედნადების არსებობის მნიშვნელობას.

სამწუხაროდ, ტექნოლოგიურ პროგრესთან ერთად პრაქტიკაში შემცირდა საექსპედიტორო ხელშეკრულების მატერიალური ფორმით თუ სხვა ფორმით გაფორმება. რის ერთ ერთ საფუძვლად სწორედ ექსპედიციის ხელშეკრულების ფორმის არასავადებულობა უნდა ჩათვალოს. მხარეები კანონის არასავადებულო ბუნებიდან გამომდინარე, ხშირ შემთხვევაში, თავს უფლებას აძლევენ დაიწყონ ტვირთის ექსპედიცია ხელშეკრულების გაფორმების გარეშე. ხელშეკრულებად შეიძლება ჩაითვალოს ექსპედიტორსა და შემკვეთს შორის ელექტრონული საშუალებებით ინფორმაციის გაცვლა შეკვეთასთან დაკავშირებით და ძირითადი პირობების ამ გზით შეთანხმება.

აღსანიშნავია, რომ ხელშეკრულების დადების ინოვაციურმა საშუალებებმა, დისტანციური და ელექტრონული კომერციის განვითარებამ, ელექტრონული მედიისა და ინტერნეტის არნახულმა პროგრესმა აუცილებელი გახადა ეკონომიკური და სამართლებრივი ინსტიტუტების ადაპტირება ახალ ტექნოლოგიებთან და ვაჭრობის წესებთან.³¹ ამ ფაქტთან მიმართებით, ექსპედიციის ხელშეკრულება უნდა ჩაითვალოს ყველაზე უფრო პროგრესულ ხელშეკრულებად, გამომდინარე იქიდან, რომ თითქმის ყველანაირი მოლაპარაკება, რომელსაც ადგილი აქვს ექსპედიტორის დაქირავებისას, ხორციელდება ტელეფონის ან ელექტრონული ფოსტის საშუალებით, როგორც წესი, ნაჩქარევად, რადგანაც დრო არ ითმენს და პრაქტიკულად სპეციალური მოლაპარაკებები შემკვეთთან თანამშრომლობის საერთო პირობების შესახებ არ წარმოებს.³² დადებითად უნდა შეფასდეს ის ფაქტი, რომ ევროპული სამართალი, თუ საქმე არ ეხება კანონით სპეციალურად განსაზღვრული ფორმის მქონე ხელშეკრულებებს, არ მოითხოვს ფორმალურობის

²⁹ ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მებურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 89.

³⁰ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 24 სექტემბრის № ას-923-868-2012 გადაწყვეტილება.

³¹ ლაკერბაია თ., ხელშეკრულების უარყოფის უფლება: ქართული და ევროპული სახელშეკრულებო სამართლის შედარებითი ანალიზი, თბილისი, 2014, 24.

³² საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 14.

დაცვას ხელშეკრულების არსებობის დასადასტურებლად და საკმარისია რა მხარეთა შეთანხმების ნებისმიერი ფორმით წარმოდგენა.³³

ექსპედიციის ხელშეკრულების არასავალდებულო ფორმის მიუხედავად, ხელშეკრულების მნიშვნელობას აღიარებენ ექსპედიციის ხელშეკრულებით დაინტერესებული ქვეყნები, რაზეც ის ფაქტი მიუთითებს, რომ ზოგიერთ ქვეყანაში არსებობს კანონმდებლობა, რომელიც არეგულირებს ექსპედიციის ხელშეკრულების სტანდარტულ პირობებს, რაც გამოიყენება მრეწველობის ამა თუ იმ დარგებში დაუდევრობის გამო პასუხისმგებლობის ზღვარის განსაზღვრისათვის. მაგალითად, დიდ ბრიტანეთში „ხელშეკრულების არასწორი პირობების აქტი“³⁴ ითხოვს, რომ ნებისმიერი სტანდარტული პირობა აკმაყოფილებდეს „გონივრულ“ მოთხოვნებს. ხელშეკრულების არსებობა არარსებობის მიუხედავად სასამართლო არ ჩათვლის სავალდებულოდ ერთ-ერთი მხარის მიერ წაყენებული პირობების შესრულებას, თუ ის არ იქნება საკმარისად „გონივრული“.³⁵

სტანდარტული პირობებისაგან განსხვავებით აღსანიშნავია, რომ ავსტრალია ერთ ერთი პირველი იყო იმ ქვეყნებს შორის სადაც საკანონმდებლო აქტით დაარეგულირეს ექსპედიტორისა და შემკვეთის ურთიერთობა. კერძოდ, 1974 წლის კანონით „სავაჭრო პრაქტიკის შესახებ“. აღნიშნული კანონი იცავს არა მარტო მომხმარებელს, არამედ მისი მოქმედების არეალი ვრცელდება გამოცდილ ბიზნესმენებზეც.

მეოცე საუკუნის ბოლოს, ერთ ერთმა უმსხვილესმა ალუმინის მწარმოებელმა კომპანიამ აღძრა სარჩელი იმ ექსპედიტორის მიმართ, რომელმაც მოიგო ამ კომპანიის მიერ გამოცხადებული ტენდერი, ამ კომპანიის მიერ გამოცხადებულ მომსახურებაზე. კომპანია მოითხოვდა იმ ზარალის ანაზღაურებას, რაც მიაღწა მის ტვირთს საზღვაო გადაზიდვისას. ავსტრალიური სასამართლო გადაწყვეტილების მიღებისას დაეყრდნო 1974 წლის კანონის „სავაჭრო პრაქტიკის შესახებ“ #525 პარაგრაფს. სასამართლომ დაადგინა, რომ ექსპედიტორმა წარმოადგინა თავისი მომსახურება სარეკლამო ბოშურაში, სადაც აღწერილი იყო ექსპედიტორის გამოცდილება ამგვარი გადაზიდვების დროს. სასამართლომ ჩათვალა, რომ ექსპედიტორმა არასწორად წარმოადგინა თავისი შესაძლებლობები და დაადგინა, რომ არ ეკუთვნოდა კონტრაქტის პირობებით გათვალისწინებული დაცვა.³⁶

ავსტრალიური სასამართლოსაგან განსხვავებული მიდგომა განავითარა აშშ-ს სასამართლომ. სასამართლომ უარი განაცხადა გამოეყენებინა 1916 წლის კანონი „ნაოსნობის შესახებ“, რათა დაედგინა გემის საკუთრებაში არმქონე (NVOCC) გადამზიდავის არაკეთილსინდისიერი რეკლამის ფაქტი. ვინაიდან სხვადასხვა ქვეყნებში საქმის განხილვისას სხვადასხვა მიდგომა არსებობს, ყოველი ეროვნული ასოციაცია დამოუკიდებლად ახორციელებს იმ საქმიანობას, რომელსაც საფუძვლად უდევს ასეთი საკანონმდებლო აქტები.

³³ Smits J., M. Contract law, A Cooperative introduction, USA, 2014, 108.

³⁴ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 14.

³⁵ იქვე, 14.

³⁶ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 15.

მრავალ ქვეყანაში ექსპედიტორებს გააჩნიათ მხარდაჭერა სტანდარტული პირობების სახით საკუთარი მთავრობებისაგან ან ექსპედიტორთა ეროვნული ასოციაციებისაგან. მათი საქმიანობის ხელშეწყობის მიზნით, ყოველ ქვეყანაში არის განსხვავებული რეგულირება, ზოგადი პრინციპების დამკვიდრების მიზნით კი, საერთაშორისო საექსპედიტორო ფედერაციამ, FIATA - მ მოამზადა ხელშეკრულების სტანდარტული პირობების ნიმუში ორგანიზაციის წევრი იმ ქვეყნებისათვის, რომელთაც ჯერ არ აქვთ შემუშავებული ხელშეკრულების სტანდარტული პირობების ნიმუში (ფორმა).

გარკვეულ შემთხვევებში ხელშეკრულების კანონით განსაზღვრული ფორმის არარსებობა ხელშეკრულების მხარეთა ნაწილში არასერიოზული დამოკიდებულების საფუძველი ხდება. შესაბამისად, ხშირ შემთხვევაში, ხელშეკრულების გაფორმების მიუხედავად, მხარეები არც კი კითხულობენ ხელშეკრულებაში არსებულ სტანდარტულ პირობებს. რაც ფაქტობრივად, მხოლოდ ექსპედიციის ხელშეკრულებისათვის არის სტანდარტული და განსხვავდება სახელშეკრულებო სამართალში ზოგადად არსებული პრინციპებისაგან.

პრაქტიკაში ხშირად თანამშრომლობის სტანდარტული პირობები ჩართულია დოკუმენტში, რომელიც ხელმოწერილი უნდა იქნას შეკვეთის მიერ. მაგალითად, ზოგიერთ ექსპედიტორს შეუძლია გაუხსნას შემკვეთს საკრედიტო ხაზი. შემკვეთის მიერ ხელმოსაწერი განცხადება, რომელი საკრედიტო ხაზის გახსნას ეხება, შეიძლება შეიცავდეს თანამშრომლობის სტანდარტულ პირობებს. ხოლო მეორე შემთხვევაში, როდესაც ექსპედიტორი ახორციელებს მომსახურებას, როგორც საბაჟო ბროკერი და შეუძლია მოითხოვოს შემკვეთისაგან წერილობითი მინდობილობის გაცემა (მიღება) დადგენილი ფორმის შესაბამისად. სამართლის ექსპერტების აზრით, ადგილობრივმა სასამართლო ორგანოებმა შეიძლება მისცენ ექსპედიტორს უფლება, შეიტანოს ზემოთ აღნიშნული წერილობით მინდობილობის ტექსტში თანამშრომლობის სტანდარტული პირობები.

თუმცა ზემოაღნიშნულის მიუხედავად, მაინც ყოველთვის ჩნდება კითხვა, არის თუ არა ისეთივე უსაფრთო მხოლოდ ელექტრონული სახით პირობების შეთანხმება და ითვლება თუ ელექტრონულ ფოსტას მიზმული ხელმოწერა ჩაითვალოს მხარეთა მიერ პირობების შეთანხმებად. ცხადია, ინტერნეტ რესურსების საშუალებით მომსახურების გაწევა უფრო მოსახერხებელია, დროისა და რესურსების დაზოგვის მხრივ, თუმცა მანამ სანამ მხარის ხელმოწერა მის მაიდენტიფიცირებელ უნიკალურ ნიშნად ითვლება, ³⁷ ელექტრონულად დადასტურებული ხელშეკრულება თუ შეკვეთა ვერ იქნება უფრო საიმედო, ვიდრე მხარის მიერ პირადად ხელმოწერილი.

3.4 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების სასყიდლიანობა;

სატრანსპორტო ექსპედიცია არის სასყიდლიანი გარიგება, რომლის ძალითაც ექსპედიტორის მიერ შესრულებული სამუშაო (მომსახურება) უნდა ანაზღაურდეს

³⁷ Smits J., M. Contract law, A Cooperative introduction, USA, 2014, 112.

პროვიზიით (შეთანხმებული საზღაური შესრულებული სამუშაოსთვის). რომელიც გადახდილ უნდა იქნეს მას შემდეგ, რაც ექსპედიტორი გადასცემს ტვირთს სატრანსპორტო ორგანიზაციას.³⁸

სატრანსპორტო ექსპედიცია წარმოადგენს სასყიდლიან კონსტრუქციას. სამოქალაქო კოდექსის 730-ე მუხლის პირველი ნაწილი პირდაპირ განსაზღვრავს შემკვეთის ისეთ ვალდებულებას, როგორცაა ექსპედიტორისათვის შეთანხმებული პროვიზიის გადახდა. ამდენად, პროვიზია არის ის ფულადი თანხა, რომელიც გასამრჯელოს სახით უნდა მიიღოს ექსპედიტორმა ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებების განხორციელებისათვის.³⁹ შემკვეთი ვალდებულია, ექსპედიტორს გადაუხადოს შეთანხმებული პროვიზია. (730 I) კანონმდებლის მიერ მხარეთა შეთანხმებაზე ხაზგასმა იმაზე მიგვანიშნებს, რომ პროვიზია ხელშეკრულების არსებითი პირობაა, რომლის გარეშეც მხარეთა შეთანხმება სამართლებრივად მხოლოდ ვერ ჩაითვლება. (იხ. 327-ე მუხლის კომენტ.)⁴⁰

3.5 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების თავისუფლების ფარგლები;

ხელშეკრულების თავისუფლების პრინციპი, რომელიც ისედაც მუდმივი გადაფასების ფონზე ვითარდებოდა, ახალი გამოწვევების წინაშე დადგა.⁴¹

სამოქალაქო კოდექსი სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულებას ხელშეკრულების ერთ ერთ დამოუკიდებელ სახედ განსაზღვრავს სამოქალაქო კოდექსში და გარკვეულწილად შესაძლებელია მისი მოქმედების არეალის განსაზღვრა, თუმცა, ექსპედიტორებმა თანამედროვე მსოფლიოში არსებული საკანონმდებლო მოწესრიგებისაგან დამატებით, ბევრად მეტი უფლება და ვალდებულება შეიძინეს. სამოქალაქო კოდექსით განმტკიცებული ხელშეკრულების თავისუფლების პრინციპის საფუძველზე, მხარეები არ იზღუდებიან შესაძლებლობით თავად განსაზღვრონ ხელშეკრულების ის შინაარსი, რომელსაც კანონი პირდაპირ არ არეგულირებს.

სამართლის ორივე სისტემაში როგორც ექსპედიტორს, ასევე შემკვეთს დიდი თავისუფლება აქვს იმ პირობების შეთანხმებისას, რომლის მიხედვითაც ექსპედიტორი აწარმოებს მომსახურებას. საფრანგეთის სამოქალაქო კოდექსის დებულებები ყველაზე ნათლად ასახავს ამ თავისუფლებას: „კანონიერად გაფორმებულ ხელშეკრულებას გააჩნია კანონის ძალა მათთვის, ვინც ეს ხელშეკრულება გააფორმა“ ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობა ზღუდავს მხარეთა თავისუფლებას ხელშეკრულების დადებისას აარჩიონ პირობები საკუთარი შეხედულებით.

³⁸ თუმანიშვილი გ., ლექციათა კურსი კერძო სამართალში (ნაწილი II). თბილისი, 2010, 94. www.researchgate.net

³⁹ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურაიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ., I. თბილისი, 2001, 425.

⁴⁰ ცერცვაძე გ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ბოლო დამუშავება: 6 აპრილი, 2016.

⁴¹ ჯორბენაძე ს., ხელშეკრულების თავისუფლების ფარგლები სამოქალაქო სამართალში, თბილისი, 2016.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ექსპედიციის ხელშეკრულების გაფორმებისათვის სამოქალაქო კოდექსი რაიმე დანაწესს არ გვიდგენს, თუმცა ექსპედიციის ხელშეკრულების მხარეები ხშირ შემთხვევაში სხვადასხვა ქვეყნების წარმომადგენლები არიან, შესაბამისად, თუ მხარეებს სურთ საექსპედიტორო მომსახურებით სარგებულობა მათ უწევთ საერთაშორისო ნორმების და პრინციპების როგორც ზოგადსავალდებულო დანაწესების გამოყენება.

ცხადია, ხელშეკრულების მონაწილეებს სახელშეკრულებო თავისუფლების პრინციპის საფუძველზე, შეუძლიათ თვითონვე მოაწესრიგონ ურთიერთობა, მაგრამ ყველაზე მძიმე შედეგი უკონტროლო სახელშეკრულებო თავისუფლებისა ისაა, რომ შეიძლება სამოქალაქო ბრუნვა გაჩერდეს.⁴² შესაბამისად, მიუხედავად საექსპედიციო ხელშეკრულების მრავალფუნქციურობისა, აუცილებელია მისი გარკვეულ საკანონმდებლო ჩარჩოებში მოქცევა.

გარკვეულ შემთხვევებში, მომხმარებელთა უფლებების დაცვის უზრუნველსაყოფად, სახელმწიფო აწესებს ისეთ რეგულირებას, როგორცაა ინფორმაციის მიწოდების ვალდებულება, კონტრაქტების იძულება, ხელშეკრულების უარყოფის უფლება, ხელშეკრულების შინაარსის კონტროლი.⁴³

თავი IV. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების მხარეთა უფლება-მოვალეობანი;

როგორც ყველა სახელშეკრულებო ურთიერთობაში, ექსპედიციის ხელშეკრულების მხარეებსაც აქვთ უფლებები და მოვალეობები, რაც შეიძლება პირდაპირ კანონით იყოს გათვალისწინებული ან ხელშეკრულებით შეთანხმებული. ⁴⁴ რომ კანონმდებელმა ექსპედიციის ხელშეკრულება ცალკე ხელშეკრულების სახით გამოყო რითაც განასხვავა სხვა ხელშეკრულებებისაგან და განსხვავებული სამართლებრივი რეგულირება დაუწესა, თუმცა ხელშეკრულების მხარეთა უფლება-მოვალეობებზე დეტალურად არ საუბრობს, შესაბამისად, უფლება-მოვალეობათა განსაზღვრისათვის უნდა ვიხელმძღვანელოთ სამოქალაქო კოდექსის ზოგადი და სპეციალური ნორმებით, ასევე ორმხრივი და მრავალმხრივი საერთაშორისო ხელშეკრულებებით და შეთანხმებებით და საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ მიღებული სამართლებრივი აქტებით.

საერთაშორისო მნიშვნელობის კუთხით უნდა გამოიყოს ექსპედიტორთა ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაციის, FIATA-ს მიერ შემუშავებული

⁴² ლეგაშვილი დ., გამგზავნის უფლების განხორციელებისა და დაცვის ვადები, სამართლის ჟურნალი, №1, 2015, 166, მით., ზოიძე ბ., ევროპული კერძო სამართლის რეცეპცია საქართველოში, თბილისი, 2005, 297.

⁴³ ლაკერბაია თ., ზაალიშვილი ვ., ზოიძე თ., მომხმარებელთა უფლებების დაცვის სამართალი (ევროპულ სამართალთან ჰარმონიზაციის გზა) თბილისი, 2018, 127.

⁴⁴ გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, ჟურნალი, მართმსაჯულება და კანონი, №3, 2015, 130.

კანონპროექტი,⁴⁵ რომელიც შეიმუშავებულია ერთიანი დოკუმენტის სახით და აქვს საერთაშორისო რეპუტაცია და სანდოობის მაღალი ხარისხი. აღნიშნული კანონპროექტით, FIATA- მა შექმნა შექმნა ერთიანი სტანდარტი⁴⁶ თავისი წევრებისათვის და არ მხოლოდ მათთვის. შესაბამისად, მხარეთა უფლება-მოვალეობების დადგენისას მხარეები ხშირ შემთხვევაში სწორედ ფედერაციის მიერ დადგენილი წესების მიხედვით თანამშრომლობენ.

4.1 ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები;

4.1.1 ექსპედიტორის უფლებები;

სამოქალაქო კოდექსის ზოგადი ნორმებით მინიჭებული უფლებებისგან განსხვავებით, უნდა აღინიშნოს, რომ ექსპედიტორი უფლებას იტოვებს დამკვეთისგან დავალების მიღების შემდეგ, ტვირთის მახასიათებლების ანდა გადაზიდვის მარშრუტის შეცვლის შემთხვევაში, შეცვალოს მომსახურების ღირებულება. აღნიშნული იმით აიხსნება, რომ ექსპედიტორი, იმ შემთხვევაში თუ იგი არ სარგებლობს საკუთარი გადაზიდვის მომსახურებით, თავად არ ითვლის მომსახურების გაწევის ფასებს, შესაბამისად, უშუალოდ საექსპედიციო მომსახურების გაწევის ფასის გარდა, მისთვის ფაქტობრივად შუძღვებელია პროვიზიის ღირებულების სავარაუდო ცვლილების განსაზღვრა, რადგან იგი მთლიანად დამოკიდებულია მესამე პირებზე, რომელსაც ის შეკვეთის მიღების შემდეგ ჩართავს ხელშეკრულებაში.

ექსპედიტორის უფლებებიდან ასევე უნდა აღინიშნოს სამოქალაქო კოდექსით განსაზღვრული ტვირთზე მფლობელობითი გირავნობის უფლება. საექსპედიტორო კომპანიები, სამოქალაქო კოდექსში არსებული დამცავი ნორმების მიუხედავად, ხშირ შემთხვევაში რთულ მდგომარეობაში ვარდებიან დამკვეთის მიერ ანგარიშსწორების ვადების დარღვევის შემთხვევაში და თუნდაც სამოქალაქო კოდექსში არსებული ან/ მხარეთა მიერ მფლობელობითი გირავნობის გამოყენებაზე ხელშეკრულებით შეთანხმების პირობებშიც, ფაქტობრივად, შეუძლებელია აღნიშნული ნორმის გამოყენება, არაკეთილსინდისიერი დამკვეთების მიმართ.

აღნიშნული, პირველ რიგში, გამოწვეულია გადაზიდვასთან დაკავშირებული მკაცრი და ფორმალური ნორმების არსებობით. გამომდინარე იქიდან, რომ ტვირთების გადაზიდვა, თუ საბროკერო მომსახურებას არ ჩავთვლით, თავისი მასშტაბიდან და გადაზიდვის მანძილიდან გამომდინარე, ითვალისწინებს ევროკავშირის თუ მსოფლიოს ნებისმიერი კუთხიდან ტვირთების ექსპორტსა და იმპორტს, ტვირთს საქართველოში შემოსვლამდე უწევს საბაჟო პროცედურების გავლა, რომ საქართველოს საზღვარზე შემოსვლისას აღირიცხოს დამკვეთის საკუთრებაში.

შესაბამისად, იმის მიუხედავად, რომ გადაზიდვის პერიოდში ექსპედიტორი მოქმედებდა საკუთარი სახელით და დამკვეთის ხარჯით, როგორც ტვირთის

⁴⁵ Bills of lading <https://fiata.com/>

⁴⁶ What is a FIATA Bill of Lading? <https://freighthub.com/>

მესაკუთრე, საქართველოს საზღვარზე შემოსვლის შემდეგ ტვირთი მთლიანად მესაკუთრის სახელზე ირიცხება, რითაც ექსპედიტორს ეცლება ის უკანასკნელი ბერკეტიც, რომელიც ანგარიშსწორების ვადების დარღვევას შეიძლება აემოქმედებინა დამკვეთის წინააღმდეგ.

მას შემდეგ რაც ტვირთი საბაჟო პროცედურებს გაივლის ექსპედიტორი კარგავს ტვირთზე მფლობელობითი გირავნობის უფლებას, რადგან ის არაუფლებამოსილი პირია, შესაბამისად, ექსპედიტორის მხრიდან ტვირთის დაკავების შემთხვევაში, დამკვეთი უფლებამოსილია პოლიციის ძალით მოსთხოვოს ექსპედიტორს ტვირთის დაბრუნება, როგორც უკანონო მფლობელობიდან ნივთის გამოთხოვა. რისთვისაც, ექსპედიტორი იძულებულია მიმართოს სასამართლოს და მოიპოვოს შესაბამისი დოკუმენტი. ექსპედიტორისათვის მდგომარეობას ართულებს ის შემთხვევაც, როცა გადაიზიდება მალფუჭებადი საქონელი ან საფრთხის შემცველი ტვირთი, რომლითვისაც დაყოვნება და ხელშეკრულების პირობებისგან დამოუკიდებლად გადაადგილება დაუშვებელია. საწყობსში მოთავსების ნაცვლად ექსპედიტორი იძლებული ხდება გაყიდოს ტვირთი, რაც ასევე დიდ რესურსს და დროს მოითხოვს.

ექსპედიტორს ხელშეკრულებიდან წარმოშობილი ხარჯების გამო აქვს ტვირთზე გირავნობის უფლება, ვიდრე იგი უფლებამოსილია განკარგოს ეს ნივთი, უნდა ჩაითვალოს რომ ექსპედიტორს როგორც ვალდებულებით - სამართლებრივი ურთიერთობის სუბიექტს და კეთილსინდისიერ მფლობელს, აქვს უფლება ნებისმიერ პირთაგან დაიცვას თავისი როგორც კეთილსინდისიერი მფლობელის უფლება⁴⁷ და და ამ გზით მოითხოვოს ვალდებულების შესრულება, თუმცა, მკაცრი ფორმალზმისა თუ ტვირთი სპეციფიკიდან გამომდინარე კი ექსპედიტორი იძულებული ხდება უარი თქვას აღნიშნულ უფლებაზე. შესაბამისად, ამ პირობებში, მხარეთა შორის მფლობელობით გირავნობაზე შეთანხმება და თუნდაც სამოქალაქო კოდექსის ჩანაწერი ფაქტობრივად, უფუნქციოდ რჩება და ექსპედიტორისათვის ეფექტური დაცვის საშუალება არ არის. აღნიშნული ყოველი ექსპედიტორისთვის რისკია და მან ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში უნდა შეაფასოს, რამდენად უღირს, კონკრეტული შეკვეთის ფარგლებში ატაროს პროვიზიის დაგვიანებით ან გადაუხდელობით გამოწვეული ზიანის რისკი.

4.1.2 ექსპედიტორის მოვალეობები;

ექსპედიტორს გარკვეულ უფლებებთან ერთად ენიჭება გარკვეული ვალდებულებებიც, რომელთა შესრულების შემთხვევაშიც არის უფლებამოსილი მიიღოს პროვიზია. ექსპედიტორის მიერ ნაკისრი ვალდებულებები ყოველ კონკრეტული დავალების ხასიათიდან გამომდინარე ინდივიდუალურია. თუმცა, კეთილსინდისიერების და გონივრული მზრუნველობის, ვალდებულება ექსპედიტორსა და შემკვეთს შორის არსებულ ყველა ურთიერთობაში

⁴⁷ ჩიტოშვილი თ., „ვალდებულებით-სამართლებრივი და სანივთო-სამართლებრივი უფლებების ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, 2007, 52.

სავალდებულოა, იმის მიუხედავად, არსებობს თუ არა მატერიალური სახით მხარეთა შორის ხელშეკრულება.

შემკვეთის მოვალეობებისაგან განსხვავებით, ექსპედიტორის მოვალეობები, მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებიდან გამომდინარე უფრო ფართო და მრავალფეროვანია. ექსპედიტორის მოვალეობებთან დაკავშირებით საკითხი რეგულირდება როგორც სამოქალაქო კოდექსით, ასევე ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებებით, დირექტივებითა და საერთაშორისო ნორმებით.

ექსპედიტორი, როგორც სატრანსპორტო ბაზარზე გამოცდილი მხარე, ვალდებულია გააფრთხილოს შემკვეთი გადაზიდვასთან დაკავშირებული ყოველი მნიშვნელოვანი დეტალის შესახებ, რომელმაც შეიძლება გავლენა იქონიოს ხელშეკრულების შესრულებაზე.

ექსპედიტორი პასუხისმგებელია შეთანხმებულ ადგილას და შეთანხმებულ დროს მიაწოდოს შემკვეთს ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში მყოფი სატრანსპორტო საშუალება, გადაზიდოს ტვირთი დანიშნულების პუნქტამდე და ტვირთმიმღებს ჩააბაროს დაუზიანებელი ლუქით, შეთანხმების შემთხვევაში, შიგთავსის შემოწმების გარეშე. დამკვეთისგან მიღებული კომერციული დოკუმენტების საფუძველზე შეადგინოს სატრანსპორტო დოკუმენტაცია. აღრიცხოს ყველა ის ხარჯი, რაც ექსპედიტორმა გაიღო ტვირთის სათანადო სახით მოვლა-შენახვისათვის და რომლის წინასწარ განსაზღვრაც არ მომხდარა ხელშეკრულებით. იმოქმედოს კეთილსინდისიერად და გონივრული მზრუნველობით.⁴⁸

დადგენილი პრაქტიკის მიხედვით, სასამართლოს შეუძლია ნებისმიერ შემთხვევაში ჩათვალოს, რომ გონივრული მზრუნველობა მოითხოვს უფრო მეტს, ვიდრე დარგში არსებული პრაქტიკული სტანდარტების დაცვაა. ექსპედიტორის მოვალეობათაგან ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელი პირობებიდან უმნიშვნელოვანესია, გამოიჩინოს გონივრული მზრუნველობა გადამზიდავის არჩევისას.⁴⁹ FIATA-ს „სამაგალითო წესების“ 6.12 პუნქტი ითვალისწინებს, რომ ექსპედიტორი, რომელიც მოქმედებდა როგორც აგენტი, არ აგებს პასუხს მესამე მხარის ქმედებებზე, როგორებიცაა გადამზიდავები, საწყობის მფლობელი და იქ მომუშავე პერსონალი, პორტის მტვირთავები და სხვა ექსპედიტორები. მიუხედავად ამისა, ექსპედიტორი ვალდებულია, გამოიჩინოს საჭირო გულმოდგინება მესამე მხარის არჩევისას, ინსტრუქტირებისას და ზედამხედველობისას.

4.2 შემკვეთის უფლებები და მოვალეობები;

4.2.1 შემკვეთის უფლებები;

საექსპედიციო ხელშეკრულებები ძირითადად წესრიგდება ადგილობრივი კანონმდებლობისა და საერთაშორისო ორმხრივი თუ მრავალმხრივი შეთანხმებების საფუძველზე. ხელშეკრულების მხარეთა უფლებების დაცვის მიზნით, კონვენციებისგან დამოუკიდებლად აღსანიშნავია, რომ საქართველოს კანონმდებლობა, ფაქტობრივად, ღიად ტოვებს საკითხს შემკვეთის უფლებების

⁴⁸ bills of lading, <https://fiata.com/>

⁴⁹ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 49.

შესახებ, მართალია აღნიშნული არ უარყოფს შემკვეთის უფლებას კანონით იყოს დაცული მისი ინტერესები და მოთხოვნები, თუმცა საკანონმდებლო რეგულირების ფარგლებში, შესაძლებელია მეტად უზრუნველყოფილი იყოს მხარის უფლებების რეალიზება.

მიუხედავად იმისა, რომ სამოქალაქო კოდექსი უშუალოდ არ მიუთითებს შემკვეთის უფლებებზე, თუმცა უნდა განიმარტოს, რომ შემკვეთს ნაკისრ ვალდებულებებთან ერთად აქვს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული რიგი უფლებები. რასაც განამტკიცებს რომლის მიხედვითაც, შემკვეთი უფლებამოსილია შეამოწმოს შეთანხმებულ ადგილსა და დროს გადამზიდველის მიერ მიწოდებული ცარიელი სატრანსპორტო საშუალების ვარგისიანობა და ტექნიკური გამართულობა, სატრანსპორტო საშუალების უვარგისობის ან ტექნიკურად გაუმართავობის აშკარა (ვიზუალური) გამოვლენის შემთხვევაში, კი მოითხოვოს მისი შეცვლა. მოსთხოვოს ექსპედიტორს მხარეთა შორის შეთანხმების მიხედვით, ტვირთის შესაბამის ადგილზე და შესაბამის დროში მიტანა და გადაცემა. მოსთხოვოს ექსპედიტორს ხელშეკრულების კეთილსინდისიერად და ჯეროვნად შესრულება, რაც ასევე მოიცავს ექსპედიტორის გულისხმიერების ვალდებულებას, თავისი ცოდნა და უნარები გამოიყენოს შემკვეთისათვის მაქსიმალურად, განკარგოს ტვირთი ტრანსპორტირებისას, თუკი ეს არ გამოიწვევს დამატებით ხარჯებს, ხელშეკრულებით შესაძლოა განისაზღვროს შემკვეთის უფლება დააკისროს ექსპედიტორს პირგასამტეხლო ტვირთის ვადაგადაცილებით მიტანისათვის. გარდა ზემოაღნიშნულისა, მხარეები არ იზღუდებიან ხელშეკრულებით განსაზღვრონ ის დამატებითი უფლებები, რომლითაც აღიჭურვება შემკვეთი, რაც ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში დამოკიდებულია ექსპედიციის ხელშეკრულების ჰეტეროგენულობაზე.

4.2.2 შემკვეთის მოვალეობები;

მართალია, ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზება უშუალოდ ექსპედიტორს ევალება, თუმცა აღნიშნული ფაქტი არ ათავისუფლებს შემკვეთს გარკვეული ვალდებულებების შესრულებლისაგან.⁵⁰ შემკვეთის, ისევე როგორც ექსპედიტორის ვალდებულებები შეიძლება დავყოთ ძირითად და დამატებით ვალდებულებებად. ძირითადი ვალდებულებებია, ტვირთის გადაცემა საექსპედიციო მომსახურებისათვის, პროვიზიის გადახდა, ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული სხვა აუცილებელი ხარჯების ანაზღაურება, ტვირთის გადაცემამდე გადაზიდვის უზრუნველსაყოფად საჭირო საბაჟო და სხვა მოქმედებების განხორციელება, რაც შესაბამის ცოდნას მოითხოვს⁵¹ და ყველა საჭირო ინფორმაციის მიწოდება, მით უფრო იმის გათვალისწინებით, რომ ტვირთი

⁵⁰ ცერცვაძე გ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი. მუხლი.732. ბოლოდამუშავება: ნაპრილი, 2016.

⁵¹ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ.,I. თბილისი, 2001, 429.

ექსპედიტორის საკუთრება არ არის და მის შესახებ დეტალური ინფორმაციის გამცემი ერთადერთი წყარო მხოლოდ შემკვეთი შეიძლება იყოს.⁵²

შემკვეთი ვალდებულია წარუდგინოს ექსპედიტორს ყველა საჭირო ინფორმაცია და დოკუმენტაცია ატვირთვის თვისებების შესაბამისი გადაზიდვის პირობების შესახებ, აგრეთვე სხვა სახის ინფორმაცია, რომელიც საჭიროა სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ექსპედიტორის მოვალეობების შესასრულებლად. შემკვეთის მხრიდან ინფორმაციის მიუწოდებლობის შემთხვევაში ექსპედიტორს უფლება აქვს არ შეუდგეს შესაბამისი მოვალეობების შესრულებას ინფორმაციის მიღებამდე.⁵³

2019 წლის საკანონმდებლო ცვლილებებით, მცირედი ცვლილება შეეხო სსკ-ს 732-ე მუხლის პირველ ნაწილს, აღნიშნული რედაქცია ამოქმედდება 2019 წლის 1 - ლი სექტემბრიდან. ცვლილებით დაკონკრეტდა შემკვეთის ვალდებულებები ექსპედიტორისათვის, საბაჟო და სხვა მნიშვნელოვანი ინფორმაციის მიწოდებასთან დაკავშირებით. ახალი რედაქციის მიხედვით, შემკვეთმა ექსპედიტორის მოთხოვნით მას დროულად უნდა მიაწოდოს ტვირთის შესახებ შესაბამისი ცნობები, აგრეთვე უნდა მისცეს გადაზიდვის დოკუმენტების გასაფორმებლად აუცილებელი მითითებები, მიაწოდოს საბაჟო ფორმალობების განსახორციელებლად და სხვა მოქმედებების შესასრულებლად და აუცილებლობის შემთხვევაში, იმპორტის გადასახადის გადასახდელად აუცილებელი ცნობები. გარდა ამისა, შემკვეთმა ექსპედიტორს უნდა გადასცეს აღნიშნული ცნობების უტყუარობის დასადასტურებლად აუცილებელი დოკუმენტები.

გადაზიდვისათვის ყველა საჭირო დოკუმენტის გადაცემა შემკვეთის ვალდებულებაა, არა მხოლოდ ქართული, არამედ საერთაშორისო სამართლის მიხედვითაც.

გერმანიის სავაჭრო კოდექსის 408-ე მუხლის (1)(11) ნაწილის მიხედვით, საბაჟო პროცედურების გასაწვლელად საჭირო ყველა აუცილებელი ინფორმაცია და დოკუმენტაცია უნდა მომზადდეს გამგზავნის /შემკვეთის მიერ.

გერმანიაში დოკუმენტაციის მომზადების ეს დამატებითი მომსახურება, როგორც მეორადი ვალდებულება, ტვირთის სწორად ტრანსპორტირებისთვის ძირითადი ხელშეკრულების ნაწილს წარმოადგენს. ამ მეორადი ვალდებულებების უფლებელყოფამ შესაძლოა ისევე გამოიწვიოს კომპენსაციის მოთხოვნის უფლება როგორც ძირითადი ვალდებულების შეუსრულებლობის შემთხვევაში.

აღნიშნულთან დაკავშირებით საინტერესოა გერმანიის სასამართლო პრაქტიკა. (ქ. Aurich) რაიონულმა სასამართლომ 2016 წლის 4 იანვარს, განიხილა # 6041/5⁵⁴ საქმე, რომელიც კარგად ასახავს ტვირთის გადაზიდვასა და საბაჟო დეკლარაციების მოწესრიგებასთან დაკავშირებული შემკვეთის ვალდებულებებთან მიმართებით, ხელშეკრულების პრობლემებს.

⁵² გერცვაძე გ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი. მუხლი.732. ბოლოდამუშავება: ნაპრილი, 2016.

⁵³ ზოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მებურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 123.

⁵⁴ Simmendinger T. J., Remiorz G.M., „Statutory obligations of freight forwarder in customs clearances, Germany, 2017.

გერმანიიდან შვეიცარიის მიმართულებით, ტანსაცმლის ტრანსპორტირების მიზნით, მოსარჩელემ ხელშეკრულება გააფორმა მოპასუხესთან. მოსარჩელის ახსნა-განმარტების მიხედვით, მას თითქმის არანაირი გამოცდილება არ ჰქონდა გერმანიის და შვეიცარიის საბაჟო პროცედურებთან და მოთხოვნებთან მიმართებით, ამიტომ, თავისი გამოცდილებიდან გამომდინარე, ექსპედიტორს სთხოვა დახმარება.

ხელშეკრულების შესაბამისად, ექსპედიტორმა იკისრა ვალდებულება სატივიროთ-საექსპედიტორო ხელშეკრულების ფარგლებში მოეგვარებინა შვეიცარიის საზღვარზე საჭირო საბაჟო თუ ყველა სხვა პროცედურა.

როგორც იყო დაგეგმილი, ტვირთის გერმანიაში დაბრუნებამდე, ხელშეკრულება რეგულირდებოდა გერმანიის კანონმდებლობის მიხედვით. ტვირთი შვეიცარიაში დარჩა მხოლოდ შეზღუდული დროით, ამ დროისათვის საბაჟო გადასახადებისაგან ტვირთის გასათავისუფლებლად საჭირო იყო ტვირთზე €1 (ევრო ერთი) საბაჟო სერთიფიკატის მოპოვება. გერმანიაში საბაჟო დოკუმენტაცია ზოგადად გაიცემა გაგზავნის კომპანიის ოფისის მოთხოვნით, ადგილობრივი საბაჟო სადგურის მიერ. (შვეიცარიელების მიერ გამოცემული პრო ფორმის დოკუმენტის მიხედვით, რათა გერმანელებს გაუმარტივდეთ საბაჟო პროცედურები.

გამგზავნი სარჩელით ითხოვდა ექსპედიტორისაგან ზიანის ანაზღაურებას, რადგან გადამზიდველის მოვალეობებში შედიოდა ტვირთის მომზადება განბაჟებისათვის. მოპასუხის განმარტებით, მას მხოლოდ ჩვეულებრივი საბაჟო პროცედურების ჩატარება ევალდებოდა, რომ ამასთან დაკავშირებით რაიმე განსაკუთრებული ბრძანება ან ინფორმაცია არ მიუღია.

უფრო მეტიც, მოპასუხის განმარტებით, გაბაჟებისთვის საჭირო ევრო 1 სერთიფიკატის მიღებად მიმართვა იყო შემკვეთის ან მიმღების ვალდებულება და მხარეთა შორის გაფორმებული ხელშეკრულება არ შეიცვდა რაიმე ნორმებს საბაჟო გაფორმებასთან დაკავშირებით.

გადაზიდვები ეხებოდა ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვებს შესაბამისად, მინიმუმ ორი ქვეყნის გავლით გადაიზიდებოდა ტვირთი. CMR⁵⁵ კონვენციის 1-ლი მუხლის მიხედვით, როცა ორი ქვეყნიდან სულ ცოტა ერთი ქვეყანა (ქვეყანა, სადაც ტვირთი მიღებულ იქნა გადასაზიდად ან ტვირთის მიწოდებისთვის განსაზღვრული ქვეყანა) არის CMR კონვენციის ხელმოწერილი მხარე, ტვირთის გადასაზიდად მიღების ადგილი და დანიშნულების ადგილი ორ სხვადასხვა ქვეყანაშია და გადაზიდვა სრულდება გადამზიდავისგან განსხვავებული პირისთვის (ე.ი. გადაზიდვა უნდა განხორციელდეს ფინანსური ანაზღაურების ფასად); შესაძლებელია CMR კონვენციის გამოყენება, თუმცა ევრო ერთ სერთიფიკატის მიღების დეტლური პირობები არ არის ნახსენები არც CMR კონვენციაში. შესაბამისად, სასამართლომ, გადაწყვეტილება მიიღო გადაზიდვის ორგანიზებასთან დაკავშირებული ზოგადი ნორმების საბუძველზე.

სასამართლომ დააკმაყოფილა მოთხოვნა ექსპედიტორისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრებასთან, რადგან მან ვალდებულება აიღო არა ტვირთის

⁵⁵ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva, 19 May 1956) <https://www.ius.uio.no/>

ჩვეულებრივი პირობებით გაბაჟებისა და ჩვეულებრივი გზით ტრანსპორტირებისათვის, არამედ, სწორად ტრანსპორტირებისათვის. შესაბამისად, ის ვალდებული იყო მიეღო ყველა საჭირო ზომა საბაჟო პროცედურების სწორად ჩატარებისათვის.

სასამართლოს განმარტებით, გამგზავნმა ჯერ კიდევ ტვირთის გაგზავნამდე აცნობა ექსპედიტორს რომ მას არ ჰქონდა სათანადო ცოდნა და უნარები რომ თავად შეესრულებინა აღნიშნული სერთიფიკატის მოსაპოვებელი პროცედურები, ამასთანავე, ექსპედიტორმა იცოდა ისიც, რომ ევრო 1 სერთიფიკატის გარეშე გადაზიდვა შეუძლებელი იქნებოდა. შესაბამისად, მას შემდეგ რაც გამგზავნმა განაცხადა რომ არ ჰქონდა სათანადო ცოდნა და ინფორმაცია საბაჟო დოკუმენტების მოსაწესრიგებლად, აღნიშნული დოკუმენტების მოწესრიგების სრული რისკი გადავიდა ექსპედიტორზე და არა მიმღებზე, რადგან მიმღების მიერ ტვირთის მიღებამდე, ექსპედიტორია ტვირთის განკარგვაზე უფლებამოსილი პირი, რომელიც მოქმედებს შემკვეთის ხარჯით და თავისი სახელით.

გადაწყვეტილებით ნათლად ჩანს, რომ გერმანიის სამართლის მიხედვითაც, შეუძლებელია ერთი შეხედვით, მარტივად გადაწყდეს ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის საკითხი მის მიერ ნაკისრ ვალდებულებებთან მიმართებით.⁵⁶

გერმანიის საბაჟო კოდექსის 407-ე მუხლის თანახმად, საჭიროების შემთხვევაში, ექსპედიტორი ვალდებულია მიიღოს საჭირო ზომები საბაჟო პროცედურების სწორად გასავლელად. ზოგადად, CMR- ის მე-4 და მე-11 მუხლების თანახმად (და გერმანიის კანონმდებლობის თანახმად, საბაჟო კოდექსის 408-ე ნაწილი) ტვირთის იმგვარად მომზადება რომ შეფერხების გარეშე გაიაროს საბაჟო პროცედურები, არის გამგზავნის ვალდებულება. გარდა ამისა, კონვენციის მე-4, მე-6 და მე 7 მუხლების (გერმანიის საბაჟო კოდექსის 408 (1) (11) მუხლების მიხედვით, გამგზავნია ვალდებული ინსტრუქტაჟი მიაწოდოს ექსპედიტორს საბაჟო თუ სხვა სახელისუფლებო ორგანოებთან ურთიერთობასთან დაკავშირებით. ამ თვალსაზრისით, მოპასუხე საექსპედიტორო კომპანია სწორად მიუთითებდა, რომ არ ჰქონდა ვალდებულება თვითონ მოეპოვებინა ევრო 1⁵⁷ სერთიფიკატი.

სასამართლომ განმარტა, რომ აღნიშნული ნორმების მიუხედავად, მას შემდეგ რაც ექსპედიტორმა შეიტყო გამგზავნის შესაძლებლობების შესახებ, მან უფრო მეტი ვალდებულებები შეიძინა, ვიდრე ეს მხოლოდ ხელშეკრულებით იყო გათვალისწინებული და მიუხედავად იმისა, რომ ხელშეკრულებში ან სხვა საერთაშორისო აქტში პირდაპირ არ არის ნახსენები, დოკუმენტების საბაჟოდ სწორად დამუშავების პროცედურა შეიძლება გახდეს გადამზიდვის ვალდებულება. აღნიშნული შემთხვევა არის გადახვევა, გამონაკლისი ჩვეულებრივი საექსპედიტორო პრაქტიკიდან.

დასკვნის სახით, შეიძლება ითქვას, რომ ხელშეკრულება და ხელშეკრულებაში მხარეთა შორის თანამშრომლობის პირობების დეტალური გაწერა არის მათი მოვალეობების განსაზღვრის საუკეთესო საშუალება. თუმცა, ამის

⁵⁶ Simmendinger T. J., Remiorz G.M., „Statutory obligations of freight forwarder in customs clearances, Germany, 2017.

⁵⁷ What are EUR1 certificates? United Kingdom. <https://www.chamber-international.com/>

მიუხედავად, იმ შემთხვევაშიც კი როცა ყველა მხარე პროფესიონალია, გადამზიდავი შესაძლოა პასუხისმგებელი აღმოჩნდეს გარკვეული ტიპური ვალდებულებების შეუსრულებლობისათვის.⁵⁸

შესაბამისად, ექსპედიციის ხელშეკრულების დაწყებამდე უმჯობესია, მხარეებმა გაარკვიონ ერთმანეთის გამოცდილება, შესაძლებლობები და ვალდებულებები დეტალურად. სხვა მხრივ, ექსპედიტორები არიან მაღალი პასუხისმგებლობის რისკის ქვეშ, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს საბაჟო პროცედურებისათვის დამატებითი ხარჯები, ამიტომ ხელშეკრულება მხარეებმა ყოველთვის ნათლად უნდა განსაზღვრონ, თუ რა ვალდებულებას იღებენ ხელშეკრულების ფარგლებში.

4.3 კეთილსინდისიერებისა და გულისხმიერების მოვალეობანი მხარეთა მოქმედებებში;

თანამედროვე საექსპედიტორო პრაქტიკაში, ექსპედიტორები, როგორც ცნობილია, ხშირად მოქმედებენ ხელშეკრულების კონკრეტული (ზუსტად განსაზღვრული) ან ნაგულისხმევი ვალდებულებებით და პირობებით. შესაძლოა მხარეებმა თავად ამოირჩიონ მომსახურეობის პირობების განსაზღვრის სხვა ვარიანტი. თუ რა განსაზღვრონ კლიენტისათვის სახელშეკრულებო მომსახურების ძირითად ასპექტად. (ისე რომ, ნებისმიერი მესამე პირი, სუბკონტრაქტორი, შემკვეთთან უშუალო კავშირის გარეშე იყოს ჩაბმული ექსპედიციის ხელშეკრულებაში.)

შესაბამისად, მომსახურეობის გაწევასთან დაკავშირებით ექსპედიტორის მიმართ არსებული არაერთი შეზღუდვის მიუხედავად, ექსპედიტორი ნაწილობრივ მაინც, შემკვეთისა და შემსრულებლის ნაწილში მოქმედებს როგორც სულ მცირე, უბრალოდ აგენტი, ისე რომ პირადად წარმოადგინოს მომხმარებელი მესამე პირებთან ურთიერთობაში. წინააღმდეგ შემთხვევაში, ექსპედიტორი იქნებოდა ჩვეულებრივი სატვირთო გადამზიდავი, რომლის ვალდებულებაც მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვაა.

ზოგჯერ, მინიმუმ რამდენიმე ასპექტში, ის არის მხოლოდ და მხოლოდ აგენტი, ზემოთ აღნიშნული ვალდებულებებით. რაც მოიცავს, ა) ექსპედიტორის ზოგად ვალდებულებას, არ დაიწყოს ან არ გააგრძელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებები, თუ მას არ შეუძლია იმოქმედოს შემკვეთის საუკეთესო ინტერესების შესაბამისად, მხარისათვის ზიანის მიყენების გარეშე. და ბ) ექსპედიტორის ფიდუციური და კეთილსინდისიერების ვალდებულებით, ექსპედიტორს ეკრძალება მიიღოს და დაეთანხმოს რაიმე საიდუმლო ანაზღაურების, პროვიზიის ან შემოწირულობის მიღებას (ფაქტობრივად, კანონის წესით, თუმცა შემადგენლობით ქრთამის სახით) მესამე პირების მხრიდან. ექსპედიტორის ფიდუციური მოვალეობა წარმოიშობა მაშინ, როცა ექსპედიტორი მოქმედებს როგორც აგენტი, რომელიც იღებს პროვიზიას ან სხვა სახის გასამრჯელოს თავისი და

⁵⁸ Simmendinger T. J., Remiorz G.M., „Statutory obligations of freight forwarder in customs clearances, Germany, 2017.

მის მიერ გადაზიდვაში ჩართული მესამე მხარეთა მოქმედებისათვის.⁵⁹ რა შემთხვევაშიც შერეული ფაქტებისა და სამართლის ნორმებიდან გამომდინარე, რთული დასადგენია, ხელშეკრულებიდან გამომდინარე კონკრეტული ვალდებულებები რომლებიც სხვაგვარად წარმოიქმნა ხელშეკრულების საფუძველზე, თუმცა ხელშეკრულებით დეტალურად არ ყოფილა განსაზღვრული.

4.4 მხარეთა უფლებები და მოვალეობები საფრთხისშემცველი ტვირთის არსებობისას;

კანონმდებლობის მიხედვით, ექსპედიციის ხელშეკრულებაში მხარეთა პასუხისმგებლობის ერთ ერთი საფუძველია სრული ინფორმაციის მიუწოდებლობა ტვირთთან და გადაზიდვის პირობებთან დაკავშირებით. სსკ შემკვეთს ავალდებულებს გააფრთხილოს ექსპედიტორი საფრთხისშემცველი ტვირთის არსებობის შესახებ ასევე გადასცეს ინფორმაცია მის უსაფრთხოების ზომებზე, რისთვისაც აუცილებელია რომ შემკვეთი თვითონვე კარგად იცნობდეს საკუთარ ტვირთს.⁶⁰ შესაბამისად, ექსპედიტორს უფლება აქვს მოსთხოვოს შემკვეთს ინფორმაცია ტვირთის საფრთხისშემცველობასთან დაკავშირებით, რაც საშუალებას მისცემს ექსპედიტორს დროულად განსაზღვროს ტვირთის გადაზიდვისთვის საჭირო პირობები და ამ გზით შეამციროს პასუხისმგებლობის დადგომის რისკები.⁶¹

იმ შემთხვევაში თუ ექსპედიტორმა არაფერი იცოდა საფრთხის შემცველი ტვირთის შესახებ, ექსპედიტორი უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს და ადგილას გადმოცალოს, გაანადგუროს, ან გააუვნებლყოს ტვირთი და ამისათვის ექსპედიტორს პასუხისმგებლობა არ დაეკისრება.

თუ შემკვეთმა ექსპედიტორს მიაწოდა შესაბამისი ინსტრუქცია და ინფორმაცია ტვირთთან დაკავშირებით, ხოლო ექსპედიტორმა აღნიშნული არ აცნობა გადამზიდავს, გადამზიდავი, სსკ-ს 691-ე მუხლის მიხედვით, ასევე უფლებამოსილი იქნება გადმოცალოს მოსპოს ან გააუვნებლყოს ტვირთი და ზიანის ანაზღაურება ამ შემთხვევაში არა გამგზავნს, არამედ ექსპედიტორს დაეკისრება, რომელმაც შეუკვეთა გადამზიდავს ტვირთის გადაზიდვა, ისე რომ არ გასცა შესაბამისი ინფორმაცია.

სამეცნიერო წრეებში, არსებობს კრიტიკული დამოკიდებულებაც სამოქალაქო კოდექსის ჩანაწერთან, რომელიც ექსპედიტორს და გადამზიდავს ტვირთის განადგურების უფლებამოსილებას ანიჭებს. სამართლის დოქტორის, შორენა გაბიჩვაძის, მოსაზრებით, შემკვეთის მხრიდან ინფორმაციის გადაცემის ვალდებულების დარღვევისათვის, ექსპედიტორისთვის და გადამზიდავისთვის ამგვარი უფლებამოსილების მინიჭება, ყოველთვის გამართლებულად არ უნდა ჩითვალოს და შემსრულებელს ზოგიერთ შემთხვევაში მაინც უნდა მოუწიოს იმის მტკიცება, თუ რა ფაქტობრივი საშიში გარემოებების გამო გადმოცალა, მოსპო თუ გააუვნებლყო ტვირთი, რის სამტკიცებლადაც საჭიროა გადასაზიდი ტვირთით

⁵⁹ 'Secret Commissions' and fiduciary duties of agents, Bugden P., Bugden + Co., London, 2019. <http://forwarderlaw.com/2019/02/25/secret-commissions-and-fiduciary-duties-of-agents/>

⁶⁰ ცერცვაძე გ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, 732, ბოლო დამუშავება 2016.

⁶¹ გაბიჩვაძე შ., „საჭაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, თბილისი, 2012, 189.

გამოწვეული რეალური ფაქტობრივი საშიშროების არსებობა, რისი მტკიცებულებაც უნდა გააჩნდეს მხარეს შემდგომში პასუხისმგებლობის თავიდან ასაცილებლად. შესაბამისად, მეცნიერის მოსაზრებით, უმჯობესი იქნება კოდექსით განსაზღვროს კონკრეტული ნორმებით მიეთითოს ის საფუძლები, რომლის მიხედვითად შეეძლება შემსრულებელს მოცემული უფლებების გამოყენება და ტვირთის რეალიზაცია.⁶²

საყურადღებოა აღნიშნული მოსაზრება, რადგან, სსკ-ს ნორმა გარკვეულწილად ბუნდოვანია და არ განასხვავებს საფრთხისშემცველი ტვირთების კატეგორიებს. შესაძლოა აღნიშნული ტვირთების სტატუსის ერთიანობაში განხილვის შედეგად, შემკვეთის მხრიდან მარტივი გაუფრთხილებლობის (*culpa levis*)⁶³ (გონივრული წინდახედულებისა და ყურადღებანიანობის დარღვევი ხარისხის მნიშვნელოვნად შემცირება)⁶⁴ შემთხვევაში, არაკეთილსინდისიერმა ექსპედიტორმა სუბიექტური დამოკიდებულებით, საფრთხის შემცველი სტატუსის მქონდე ისეთი ნივთი გაანადგუროს, რომელიც რეალური და იმწუთიერი საფრთხის მატარებელი არ არის. გარდა ამისა, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ინფორმაციას ტვირთის შესახებ ექსპედიტორს აძლევს შემკვეთი და სწორედ შემკვეთმა იცის თუ კონკრეტულად რა საფრთხის მატარებელია ესა თუ ის ტვირთი. შესაბამისად, სახიფათო ტვირთების ბუნებიდან გამომდინარე ყოველ მათგანს აქვს რეალიზაციის განსაზღვრული წესი, რომლის დაუცველობის შემთხვევაშიც, მართალია შემკვეთის წინაშე პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლდება მხარე მაგრამ დიდი რისკია, რომ ტვირთის გადმოტვირთვით ან სხვაგვარად რეალიზაციის გზით გარემოს მიაყენოს ზიანი ან დადგეს სხვა გაუთვალისწინებელი შემთხვევა.

იმ შემთხვევაში თუ კოდექსით იქნება განსაზღვრული კონკრეტულად რა კატეგორიის ტვირთების განადგურება შეეძლება მხარეს შემკვეთის გაფრთხილების გარეშე, ექსპედიტორს არსებულ ჩანაწერთან შედარებით შეეზღუდება უფლებები, თუმცა შემკვეთის უფლების დაცვის მიზნით, აღნიშნული ცვლილება მისასაღმებელი იქნება. მით უფრო, აღნიშნული ფაქტობრივი გარემოებების მტკიცების კუთხით, ორივე მხარისათვის გაამარტივებს პასუხისმგებლობის განსაზღვრის პირობებს და ფარგლებს. დღეს არსებული რედაქციით კი კოდექსი ამგვარი ჩანაწერით მხარეებს, ფაქტობრივად, არათანაბარ მდგომარეობაში აყენებს, და შემკვეთს ართმევს დაცვის უფლების რეალიზაციის შესაძლებლობას.

თუ ჩვეულებრივი პირობების საჭიროების მქონე ტვირთების გადაზიდვებისთვის კანონი რაიმე სპეციალურ დანაწესს არ ადგენს, საფრთხისშემცველი, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვისთვის

⁶² მით., გაბიჩვაძე შ., „საპერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, თბილისი, 2012, 189-190.

⁶³ ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებების გავლენა ვალდებულების შესრულებასა და მხარეთა შესაძლო მეორად მოთხოვნებზე (შედარებითი ანალიზი), თბილისი, სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, 2015, 140. მით., Fikentscher W., Schuldrecht, 8, Auflage, Berlin – New-York, 1992, 314,

⁶⁴ ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებების გავლენა ვალდებულების შესრულებასა და მხარეთა შესაძლო მეორად მოთხოვნებზე (შედარებითი ანალიზი), სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2015, 141.

ექსპედიტორს/გადამზიდავს მოპოვებული უნდა ჰქონდეს სპეციალური მოწმობა. საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 15 თებერვლის №89 დადგენილებით, „სატრანსპორტო საშუალებით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესის შესახებ“ განისაზღვრა ექსპედიტორის/ გადამზიდავის ვალდებულებები, რომლის შეუსრულებლობის შემთხვევაში, ექსპედიტორი არ იქნება უფლებამოსილი სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაზე. რეგლამენტი შეესაბამება გაეროს წესებისა და ADR⁶⁵-ის დებულებებს. რეგლამენტის მე-11 მუხლის მიხედვით, საექსპედიტორო კომანიები რომელთა საქმიანობაც უკავშირდება სახიფათო გადაზიდვებს, ვალდებული არიან გაიარონ რეგლამენტით დადგენილი შესაბამისი მომზადება თავისი ფუნქციებისა და მოვალეობების შესასრულებლად.

4.5 მხარეთა რისკები უფლება-მოვალეობათა შესრულებისას;

როგორც კარგადაც არ უნდა იყოს ორგანიზებული გადაზიდვების მთლიანი პროცესი ორგანიზებული, მაინც არსებობს გარკვეული რისკი, როგორც შემთხვევითი პროცესი, იმისა, რომ დაირღვეს ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულება.

ზოგადად, რისკები შეიძლება იყოს გამოწვეული ბუნებრივ-ეკოლოგიური ტექნიკური, პოლიტიკური, კომერციული, ფინანსური თუ სოციალური ფაქტორებით.⁶⁶

გადაზიდვის ტექნოლოგიების განვითარების მიუხედავად, აღსანიშნავია, რომ ტვირთის გადაზიდვისას ტვირთის დაზიანების, დაკარგვის, ქურდობისა თუ თაღლითობის შემთხვევები ძალიან ხშირია. ამ შემთხვევაში კი, ექსპედიტორი შეუცვლელი დაზარალებული მხარეა, რადგან შემკვეთები, გადამზიდავი კომპანიები, საბაჟო თუ სხვა მარეგულირებელი ორგანოების წარმომადგენლები ექსპედიტორს აკისრებენ პასუხისმგებლობას.

მართალია ზემოთ ჩამოთვლილი ნებისმიერი შემთხვევა შესაძლოა გამოწვეული იყოს ექსპედიტორის დაუდევრობით, თუმცა უმნიშვნელოვანესია, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში ექსპედიტორის რისკების და პასუხისმგებლობების ფარგლების განსაზღვრა.⁶⁷ რაც, თავის მხრივ, კომპლექტური და რთული საკითხია, რომლის ერთი ხელშეკრულებით ან შეთანხმებით დადგენა შეუძლებელია, რადგან შესაძლოა თითოეული შემთხვევა იყოს განსხვავებული. ექსპედიტორის რისკები და ვალდებულებები ძირითადად უკავშირდება ექსპედიტორის მიერ ნაკისრ ვალდებულებებს შემკვეთებისა და მესამე მხარეების მიმართ.

ზოგადად, ექსპედიტორები ემსახურებიან როგორც იმპორტიორებს და ექსპორტიორებს, ასევე სატრანსპორტო და სხვა მარეგულირებელ ორგანოებს,

⁶⁵ საერთაშორისო გზაზე საავტომობილო გადაზიდვების ევროპული კონვენცია, რომელიც გაიცა გაეროს ეკონომიკური კომისიის მიერ 1957 წელს. კონვენცია განსაზღვრავს სახიფათო ტვირთების ტრანსპორტირებისათვის სპეციალურ სტანდარდებს და პირობების რომელიც შესრულების შემთხვევაშიც, მხარებს უფლება აქვთ გადაზიდონ სახიფათო ტვირთები. საქართველოში ძალაში შევიდა 2014 წლიდან.

⁶⁶ სურგულაძე გ., მულტიმოდალური გადაზიდვების ბიზნესპროცესების მართვის სისტემის ინფრასტრუქტურა და მისი იმიტაციური მოდელი, ქართული რეფერატული ჟურნალი, №16, 2016, 111.

⁶⁷ Hariesh M., Risks and Liabilities of a Freight Forwarder, 2017. <https://shippingandfreightresource.com/risks-and-liabilities-of-a-freight-forwarder/>

საბაჟოებს, პორტებს და სხვ. შესაბამისად, რისკებიც საქმიანობის სახეების და სუბიექტების მსგავსად მრავალფეროვანია.

ხელშეკრულების ხელმოწერის მომენტიდან, (თუმცა, ხელშეკრულებად შეიძლება ჩაითვალოს სიტყვიერი შეთანხმებაც) ექსპედიტორები იძენენ არაერთ რისკს და ვალდებულებას.

სატვირთო ექსპედიტორის რისკები და ვალდებულებები ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების განხორციელების მიზნით, შეიძლება შეიცავდეს, თუმცა არ შემოიფარგლება შემდეგი რისკებით;

ტვირთის სრული დაკარგვა - ტვირთის სრულად დაზიანების ან ქურდობის შემთხვევაში.

ნაღდი ფულის დაკარგვა - როცა შემკვეთი არ იხდის შეთანხმებულ პროვიზიას, ექსპედიტორმა კი საკუთარი სახსრებით აუნაზღაურა უშუალო გადამზიდავს გადაზიდვის ღირებულება.

ტვირთის დაზიანება - ტვირთის არასწორი შეფუთვის, ჩატვირთვის, გადმოტვირთვის, ტვირთის არასათანადოდ მოპყრობის ან გადაცემის გამო.

ტვირთის გადატვირთვა - ექსპედიტორის მიერ სატვირთო გადამზიდავისათვის დოკუმენტების არასწორად წარდგენის გამო სხვა ქვეყანაში ან და სხვა კონტინენტზე ტვირთის გაგზავნა.

ტვირთის მიტოვება - შემკვეთის მიერ ფინანსური თუ სხვა მიზეზების გამო შეკვეთის გუქმება, ტრანსპორტირების დაწყების შემდეგ.

ტვირთის არასწორი მიღება/აღება - ექსპედიტორის მიერ დოკუმენტების მოსაწესრიგებლად არასწორი მითითების გაცემის შემთხვევა. მაგ: შესაბამისი დოკუმენტის მოპოვების შემთხვევაში ტვირთი თავისუფლდებოდა დამატებითი გადასახადებისგან.

დაგვიანება დოკუმენტაციის არასწორად წარდგენის გამო - დანიშნულების ადგილას ტვირთის მიღების გადადება, ექსპედიტორის მიერ საბაჟო თუ სხვა სახის დეკლარაციების არასწორად შევსების გამო.

ტვირთის გადამზიდველის რისკი - ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა შესაძლოა გაუტოლდეს სამოქალაქო კოდექსით გათვალისწინებული გადამზიდველის პასუხისმგებლობას, თუ მხარეები შეთანხმდნენ გადაზიდვის ღირებულებაზე/განაკვეთებზე, (როგორც ტვირთგამგზავნი ან ტვირთმიმღები) და შეთანხმეს საქონლის გადაცემისათვის საჭირო იურიდიული დოკუმენტი, ხელშეკრულების სახით, (Bill of lading)⁶⁸ რომელიც ჩვეულებრივ, განსაზღვრავს საქონლის რაოდენობას სახეობას და დანიშნულებას, დარომელიც წარდგენილი უნდა იყოს საქონლის მიმღებთან.

ზემოაღნიშნული რისკების გარდა, შესაძლოა ექსპედიტორი სხვა შემთხვევების ტვისაც იყოს პასუხისმგებელი, თუ დამკვიცდება, რომ იგი მოქმედებდა დაუდევრობით.

⁶⁸Kantharia R., Bill Of Lading in Shipping: Importance, Purpose, And Types, 2019.
<https://www.marineinsight.com/>

თუმცა, შესაძლოა იგი გათავისუფლდეს პასუხისმგებლობისგან, თუ დაამტკიცებს, რომ მან გამოიჩინა სათანადო ყურადღება და შრომისმოყვარეობა, თუმცა ზიანის თავიდან აცილება შეუძლებელი იყო.

თუ ტვირთის გადაზიდვის ხარჯები გადაზიდვის პროცესში იმდენად გაიზარდა, რომ გადააჭარბა ტვირთის ღირებულებას, და ეს ხარჯები გამოწვეული ექსპედიტორის დაუდევარი ქცევით, მაგალითად, ექსპედიტორმა დროულად არ შეატყობინა ტვირთის ჩამოსვლის შესახებ შემკვეთს, რის გამოც ტვირთს დაერიცხა შენახვის და მოცდენის გადასახადები, აღნიშნულ შემთხვევაში ექსპედიტორი სრულად იქნება პასუხისმგებელი დამდგარი ზიანისთვის.

მეორეს მხრივ, თუ გადაზიდვის ხარჯები გაიზარდა შეკვეთის მიერ გადაზიდვისათვის აუცილებელი დოკუმენტაციის დაგვიანებით მიწოდების გამო, გაზრდილი ღირებულების რისკი მთლიანად შემკვეთზე გადავა. მაგრამ თუ ექსპედიტორმა იცოდა საბუთების დაგვიანების შესახებ და შესაბამისი დოკუმენტაციის გადაცემის/ გამზადების გარეშე მაინც გაამზადა ტვირთი გასაგზავნად, ზიანის ანაზღაურების რისკი კვლავ ექსპედიტორის მხარეს დარჩება.⁶⁹

შემკვეთები დამოკიდებული არიან ექსპედიტორის გამოცდილებაზე საქონლის გადაზიდვის ორგანიზების ყველა ნაწილზე, გადაზიდვისთვის შესაბამისი ფასის, გადაზიდვის ყველაზე შესაფერისი დროის თუ მარშრუტისა შერჩევას უზრუნველყოფის გამო. ექსპედიტორები გარკვეულწილად ამარტივებენ ცხოვრებას შემკვეთებისათვის.⁷⁰ სწორედ ამიტომ საექსპედიციო მომსახურეობა ძალიან მოსახერხებელია, თუმცა ამავდროულად მაღალი რისკის მატარებელი, სწორედ ამიტომ ექსპედიტორმა უნდა უზრუნველყოს თავისი კლიენტების სათანადოდ დაცვა.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ექსპედიციის ხელშეკრულება ერთ ერთი მაღალი რისკის მატარებელი ხელშეკრულებაა. ექსპედიტორს შესაძლოა გაუფრთხილებლობის შემთხვევაშიც დაეკისროს ზიანის ანაზღაურება, განსაკუთრებით მაშინ თუ შემკვეთი დაამტკიცებს, რომ ექსპედიტორი მოქმედებდა დაუდევრობით, ამიტომ რეალური ზიანის თავიდან აცილების მიზნით, ყველა ექსპედიტორს უნდა ჰქონდეს თავისი პასუხისმგებლობა და რისკები დაცული. რისთვისაც პასუხისმგებლობის დაზღვევა ერთ ერთი საუკეთესო საშუალებაა.⁷¹

პასუხისმგებლობის დაზღვევის ფორმები ძალიან მრავალფეროვანია და მოიცავს თითქმის ყველა რისკის დაზღვევას რაც შეიძლება ექსპედიციის ხელშეკრულების ფარგლებში წარმოიშვას მხრეთათვის. შემკვეთის ბიზნესითვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვს გამოცდილი ექსპედიტორის მოძიებას, რომელსაც შეუძლია თავიდან ააცილოს მხარეს ზედმეტი დანახარჯები და ფორმლობები, შეუძლია მინიმუმამდე დაიყვანოს ტვირთის დაზიანებასთან თუ დაკარგვასთან დაკავშირებული რისკები, რაც შეიძლება მოძრავ ტრანსპორტს უკავშირდებოდეს.⁷²

⁶⁹ Hariesh M., Risks and Liabilities of a Freight Forwarder, 2017. <https://shippingandfreightresource.com/risks-and-liabilities-of-a-freight-forwarder/>

⁷⁰ Learn How to Reduce Risk with a Freight Forwarder, Australia, 2016. <https://bcr.com.au/>

⁷¹ Hariesh M., Risks and Liabilities of a Freight Forwarder, 2017. <https://shippingandfreightresource.com/risks-and-liabilities-of-a-freight-forwarder/>

⁷² Learn How to Reduce Risk with a Freight Forwarder, Australia, 2016. <https://bcr.com.au/>

თავი V. დაზღვევა სატრანსპორტო ექსპედიციისას

ექსპედიტორის საქმიანობა გარკვეულ რისკებთან არის დაკავშირებული. მიუხედავად იმისა, რომ გადამზიდავი კომპანიები, ტვირთის გადაზიდვას ახორციელებენ ტვირთის უსაფრთხოებისა და კანონის მოთხოვნათა სრული დაცვით, საქონელს აგზავნიან შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალებით, ჩატვირთვისა და გადმოტვირთვის, ტვირთის განთავსებისათვის დადგენილი სპეციალური წესებისს თუ რეფრეჟერატორული რეჟიმის დაცვით, გადაზიდვის ორგანიზება ყოველთვის ვერ ხერხდება ზუსტად ისე, როგორც ამას ხელშეკრულების მხარეები, განსაკუთრებით კი შემკვეთი ისურვებდნენ.⁷³ ტვირთის ჩატვირთვის, გადატვირთვის თუ გადმოტვირთვის პროცესში შესაძლოა დაიკარგოს ან დაზიანდეს ტვირთი.

საქონლის ყიდვა-გყიდვა, მისი ტრანსპორტირება მრავალ ქვეყნის ტერიტორიაზე ადიდებს ქონებრივი დანაკარგების რისკს, ხოლო საზღვარო ტრანსპორტი საქონლის ტრანსპორტირების დროს ასეთი დანაკარგების რისკი მეტია, ბიდრე გამყიდველის და მყიდველის საქმიანობის სხვა სფეროებში.

ისტორიული თვალსაზრისით საზღვაო დაზღვევა წარმოადგენს დაზღვევის პირველ სახეს. იგი წარმოადგენს ნიმუშს დაზღვევის სხვა სახეებისთვის. საზღვაო დაზღვევის გავრცელების პროცესი „ზღვიდან“ „ხმელეთზე“ დაიწყო მე-17 საუკუნის ბოლოდან და საზღვაო დაზღვევის შერყმა სახმელეთო დაზღვევასთან მხოლოდ დროის საკითხი იყო.⁷⁴

დღეისათვის საქართველოში კვლავ არ არსებობს სპეციალური კანონები სხვადასხვა ტრანსპორტით გადაზიდული ექსპორტული და იმპორტული ტვირთების დაზღვევის შესახებ. ითვლება, რომ სამდინარო, საზღვაო, საავტომობილო, სარკინგზო, საავიაციო ტრანსპორტზე საგარეო ვაჭრობის ტვირთების დაზღვევის დამოუკიდებელი სახეების არარსებობის ან არასისრულის დროს შეიძლება - კანონის ანალოგიის წესით გამოვიყენოთ სავაჭრო ნაოსნობის კოდექსის ცალკეული დებულებები იმ ტვირთებთან მიმართებით, რომლებიც გადაზიდულია სხვა სახის ტრანსპორტით დამოუკიდებლად ან შერეული სახის ტრანსპორტით.⁷⁵

5.1 ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულება და მისი სავალდებულო ბუნება ექსპედიციის ხელშეკრულებისას;

საერთაშორისო ტვირთების გადაგზავნაში გამოიყენება კანონები და კონვენციები რომლებშიც განსაზღვრულია ტვირთის დაზღვევა ტვირთის დაზიანების თუ დაკარგვის შემთხვევაში, (ზოგადი დაზღვევა), თუმცა, ეს კონვენციები მოიცავს მთელ რიგ შეზღუდვებს რის მიხედვითაც, სადაზღვევო

⁷³ გ. ცერცვაძე. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ბოლო დამუშავება: 6 აპრილი, 2016.

⁷⁴ ზოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 308.

⁷⁵ ზოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 308-309.

შემთხვევის დროს ზიანი ანაზღაურდება შეზღუდული მოცულობით და არა ტვირტის საინვოისო თუ საბაზრო ღირებულებით.⁷⁶

ამ პირობებში, კონვენციით გათვალისწინებული დაზღვევის ლიმიტი⁷⁷ თითქმის ვერც ერთ შემთხვევაში ვერ უზრუნველყოფს ტვირტის ღირებულების სრულ ანაზღაურებას. კონკრეტული ტვირტის დაზღვევის შემთხვევაში კი მხარეს შესაძლებლობა აქვს მიიღოს სრული ზიანის შესაბამისი კომპენსაცია. სწორედ ამიტომ, საექსპედიტორო საქმიანობაში უმიშვნელოვანესი ადგილი უკავია ტვირტის დაზღვევას.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 734-ე მუხლის მიხედვით, ექსპედიტორს ეკისრება ტვირტის დაზღვევა მხოლოდ მაშინ, როცა ამის თაობაზე მიიღებს შემკვეთისაგან მითითებას. განსაკუთრებული მითითების არარსებობისას ექსპედიტორი მოვალეა დააზღვიოს ტვირტი მხოლოდ ჩვეულებრივი პირობებით.

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების დაზღვევას საერთაშორისო საექსპედიტორო საქმიანობაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია. შემკვეთის მხრიდან შეკვეთის მიღებისთანავე, ევროპული საერთაშორისო საექსპედიტორო ასოციაციის (IFA)⁷⁸ წევრი კომპანიები (პირველ რიგში, შეკვეთის მიღებისას შემკვეთს სთხოვენ ტვირტის დაზღვევას, რასაც ასოციაციის წევრი ქვეყნებისათვის, ფაქტობრივად, სავალდებულო ხასიათი აქვს მიღებული. აღნიშნული სავალდებულო ხასიათი ახსნილია იმ არგუმენტით, რომ ევროპული კომპანიები მზადყოფნას აცხადებენ რომ მათმა კლიენტებმა ექსპედიციის ხელშეკრულების დადების შემთხვევაში მიიღონ მომსახურეობის სრული პაკეტი, რათა მიიღონ ყველა საჭირო ზომა, ტვირტის დასაცავად. ჰქონდეთ მომსახურეობის მაღალი ხარისხი და ზიანის შემთხვევაში მათ კლიენტებს შეეძლოთ შესაბამისი, სრული და სამართლიანი კომპენსაციის მიღება.⁷⁹

შესაბამისად, კომპანიები შეკვეთის მიღებისთანავე, საერთაშორისო საექსპედიტორო მომსახურეობის პირობებისა და ღირებულების ფასთან ერთად აცნობენ ექსპედიციის დაზღვევის ღირებულებას, ფასს და პირობებს. დაზღვევის სავალდებულო ხასიათიდან და მისი გამოყენების სიხშირიდან გამომდინარე, კომპანიებს მჭიდრო თანამშრომლობა აქვთ წამყვან სადაზღვევო ფირმებთან და შესაბამისად, დაზღვევის ფასები, ჩვეულებრივ, დაზღვევით ერთჯერადად გამოყენებისას არსებულ ფასებთან შედარებით, უფრო მისაღებია შემკვეთისათვის.⁸⁰

⁷⁶ IFA - we care for your cargo, 2018. <http://ifa-forwarding.net/>

⁷⁷ CMR კონვენციის (მუხლი 23) მიხედვით, კომპენსაცია დაანგარიშდება ტვირტების ღირებულების შესაბამისად, რომელიც განისაზღვრება სასაქონლო ბირჟის ფასების მიხედვით, ან, ასეთი ღირებულების არარსებობის შემთხვევაში, მიმდინარე საბაზრო ფასების მიხედვით, ან, ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, ანალოგიური სახის და ხარისხის საქონლის ღირებულების მიხედვით. აღნიშნული მუხლი ასევე განსაზღვრავს კომპენსაციის მაქსიმალურ ზღვარს. 8.33 SDR კილოგრამზე (თუ ტვირტის გადასაზიდად მიღების ქვეყანა CMR კონვენციის 1978 წ. ოქმის მხარეს არ წარმოადგენს).

⁷⁸ International Forwarding Association

⁷⁹ The importance of insurance for the freight forwarding services . <http://ifa-forwarding.net/>

⁸⁰ The importance of insurance for the freight forwarding services . <http://ifa-forwarding.net/>

5.2 ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულების შინაარსი და სახეები;

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ექსპედიციის ხელშეკრულებასთან მიმართებით, ტვირთების დანიშნულების ადგილამდე მათი დაცულად და უსაფრთხოდ მიტანის მოთხოვნებიდან გამომდინარე, დაზღვევის ხელშეკრულების ორ სახეებს გვთავაზობს რომლებიც მოცემულია სამოქალაქო კოდექსის 734-735 -ე მუხლებში; სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა, რაც ექსპედიტორს საშუალებას აძლევს, თავი დაიცვას სასამართლო სარჩელისაგან, რომლის მიზანია ფინანსური დანაკარგების ანაზღაურება და ტვირთის დაზღვევა, რომლის მიზანიცაა ტვირთის დაზღვევა მისი დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევისაგან.⁸¹ თანამედროვე მსოფლიოში ტვირთბრუნვა ძალიან დიდია, შესაბამისად, უსაფრთხოების ზომების სათანადოდ დაცვა უფრო და უფრო მოთხოვნილი ხდება.

დაზღვევის ხელშეკრულების განხილვისას, მნიშვნელოვანია ხაზი გავუსვათ გადაზიდვებში „ფრანშიზას“, ე. წ. აუნაზღაურებელი მინიმუმი. დაზღვევის შესახებ განცხადების გაკეთებისას ექსპედიტორმა უნდა განსაზღვროს, როგორი უნდა იყოს ფრანშიზა. ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობის მიხედვით, მზღვეველი პასუხისმგებელია ზარალის მხოლოდ იმ ოდენობაზე, რაც აღემატება განსაზღვრულ თანხას. იმ შემთხვევაში, თუ წამოყენებული პრეტენზია ნაკლებია დასაქვით თანხაზე, მზღვეველი არ გადაიხდის კომპენსაციას. სხვა შეთანხმებების შესაბამისად, ექსპედიტორი პირადად აგებს პასუხს პრეტენზიებზე, ვიდრე ზიანი არ აღემატება ასანაზღაურებელ მინიმუმს.⁸²

ექსპედიტორის მიერ სადაზღვევო მინიმუმის არჩევა წარმოადგენს სადაზღვევო პრემიის გადახდის რეგულირების საშუალებას.⁸³ ბევრი ექსპედიტორი მზადაა, თავის თავზე აიღოს პასუხისმგებლობა მცირე პრეტენზიებზე და მზღვეველთან საქმის განსახილველად გაგზავნასთან დაკავშირებული პროცედურების თავიდან აცილების მიზნით, თავად აუნაზღაუროს მხარეს ზიანი. ოფიციალურ პროცედურებზე გაწეული ხარჯები, დრო და რესურსი ორივე მხარისათვის მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რადგან შემთხვევის საბოლოოდ განხილვა მოითხოვს ორივე მხარის დასწრებას.⁸⁴

5.2.1 ტვირთის დაზღვევა;

რამდენიმე ასწლეულის წინ „ლონდონის ყავის სახლში“ ჩამოყალიბებული პრაქტიკის თანახმად, სადაზღვევო პოლისი უზრუნველყოფდა მხოლოდ გარკვეული ტიპის საქონლის დაცვას, რომელიც გადაიზიდებოდა მკაცრად განსაზღვრული კონკრეტული სატრანსპორტო საშუალებებით. მსგავსი სადაზღვევო პოლისები დღესაც შეიძლება გაიცეს, თუ ამის აუცილებლობა არსებობს.

⁸¹ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000გვ., 182.

⁸² საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000,188.

⁸³ იქვე, გვ.,189

⁸⁴ იქვე, გვ.,189

ტვირთების გადაზიდვის დროს დაზღვევის პროცესის გამარტივებისათვის სადაზღვევო სფერომ შეიმუშავა ღია პოლისი. რომლის მიხედვითაც, იმ შემთხვევაში თუ კომპანია ახდენს სისტემატიურად გარკვეული ტვირთის გადაზიდვას განსაზღვრული მარშრუტით, შესაძლებელია გაფორმებულ იქნას ტვირთების დაზღვევის გენერალური ხელშეკრულება ე.წ. ღია პოლისი,⁸⁵ რაც ითვალისწინებს გარკვეული პერიოდის განმავლობაში ტვირთების გადაზიდვას წინასწარ შეთანხმებული პირობებით მხოლოდ ინვოისის გადაგზავნის საფუძველზე.⁸⁶ აღნიშნული პოლისი შეიცავს პუნქტებს სადაც ზუსტად არის განსაზღვრული სადაზღვევო არეალი, რომელსაც უზრუნველყოფს აღნიშნული პოლისი. ყველაზე მნიშვნელოვანი პირობებია, პირველი, იმ თანხის შეზღუდვა, რაც უნდა იქნას გადახდილი კომპენსაციის სახით ზარალის ან დანაკარგის დროს და მეორე პირობა, რომელიც გამორიცხავს სადაზღვევო ანაზღაურებას. პოლისში მითითებულია ასევე ის მნიშვნელოვანი პირობები, რომლის საფუძველზედაც რეგულირდება ურთიერთობები მზღვეველსა და დაზღვეულს შორის, განსაკუთრებით, რაც ეხება შეტყობინებას რისკის შესახებ და პრეტენზიის წაყენების წესებს.⁸⁷

5.2.2. პასუხისმგებლობის დაზღვევა;

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის დაზღვევა აღიარებულია ექსპედიტორების ეროვნულ ასოციაციაში- FIATA-ს წევრების შესვლის პირობით. ზოგიერთი სახის ექსპედიტორისათვის ასეთი სახის მომსახურების გაწევა მათ საქმიანობაში უმთავრესია. ერთ-ერთ ასეთ დაზღვევას წარმოადგენდა TT-კლუბი (Thought Transport Mutual Insurance Association Limited.)

კლუბის ძირითადი სადაზღვევო რისკებია:

- ა) პასუხისმგებლობა კლიენტის წინაშე
- ბ) პასუხისმგებლობა მესამე პირთა წინაშე.
- გ) პასუხისმგებლობა საბაჟო ხელშეკრულებათა წინაშე.
- დ) ხარჯები. დაზღვევას ექვემდებარება:
 - ხარჯები პრეტენზიების გამოძიების, იურიდიული დაცვის წარმოების ან პრეტენზიათა შემთხვევის შემცირების, ადვოკატის სიურვეიერის, ექსპერტის მომსახურებათა ანაზღაურება;
 - ტვირთის არასწორი ჩატვირთვა. (მასთან დაკავშირებით, დანიშნულების სწორ ადგილას მიტანისათვის წარმოშობილ დამატებით ხარჯებთან ერთად.
 - ტვირთის რეალიზაციასთან დაკავშირებული ხარჯები.
- ე) დამატებითი სადაზღვევო დაფარვა. იმ რისკებთან დამატებით, რომელიც მითითებულია სადაზღვევო დოკუმენტში.
- ვ) მოწყობილობების დაზღვევა:

⁸⁵ ტვირთის დაზღვევის ღია პოლისი, <http://alpha.ge/>

⁸⁶ იქვე, <http://alpha.ge/ka/314/> (

⁸⁷ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძველები, თბილისი, 2000,183.

ყველა დაზღვეულ რისკთან მიმართებით, IT-კლუბი იყენებს პასუხისმგებლობის ლიმიტს; ლიმიტის სიდიდე განისაზღვრება ინდივიდუალურად კლუბის თითოეული წევრისათვის მათი მოთხოვნის შესაბამისად.⁸⁸

5.3 მხარეთა უფლებები და მოვალეობები ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულებით;

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ექსპედიციის ხელშეკრულებაში ერთ ერთი უმნიშვნელოვანესი ადგილი უკავია დაზღვევას.

საერთო წესების მიხედვით, დასაზღვევო ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები ეკუთვნის დაზღვეულს, მაგრამ ამ უფლებების რეალიზაცია დაზღვეულს მხოლოდ იმ შემთხვევაში შეუძლია, თუ ეს დამზღვევესა და მზღვეველს შორის დადებული ხელშეკრულებითაა განსაზღვრული ან თუ დაზღვეული სადაზღვევო პოლისს ფლობს.⁸⁹

ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულება ტვირთის დაზღვევის ხელშეკრულებისაგან განსხვავდება იმით, ზიანის დაზღვევის ხელშეკრულებისაგან განსხვავებით სადაც გვყავს ოთხი მხარე, დამზღვევი, მზღვეველი, დაზღვეული და მოსარგებლე (ვის სასარგებლოდაც დაიღო ხელშეკრულება), ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულებაში გვყავს ორი მხარე, დამზღვევი და მზღვეველი.⁹⁰

ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულებაში როგორც დამზღვევეს, ასევე მზღვეველს გააჩნიათ უფლებები და მოვალეობები ერთმანეთის მიმართ. დამზღვევი ვალდებულია გადაიხადოს წინასწარ შეთანხმებული პრემია, იმისდა მიუხედავად დადგება სადაზღვევო შემთხვევა დაზღვევის ხელშეკრულების მოქმედების განმავლობაში თუ არა, და მზღვეველს შესაძლოა ნებისმიერ დროს წარმოემვას სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდის ვალდებულება.⁹¹

საერთო წესების მიხედვით, იმ შემთხვევაში თუ ექსპედიტორი არ გადაიხდის სადაზღვევო შენატანს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შემთხვევაში მზღვეველი თავისუფლება ანაზღაურების ვალდებულებისაგან. აგრეთვე მზღვეველს მხოლოდ ხელშეკრულებით წინასწარგანზრახული გარემოებების დადგომის შემთხვევაში ეკისრება ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება.

იმისათვის რომ მზღვეველმა ზიანი აანაზღაუროს, დამზღვევი ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს მხარეს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შესახებ, ან იმ საფრთხეების შესახებ, რომელიც შესაძლოა წარმოიშვას გადაზიდვის პროცესში, თუ ეს მოახდენს გავლენას ხელშეკრულების დადებაზე. (მაგ: ქვეყანაში შექმნილი ბუნებრივი თუ პოლიტიკური თუ ეკონომიკური პირობების გამო შეფერხდა ტვირთების გადაზიდვა, რითიც ირღვევა ექსპედიტორის ვალდებულებები, ამ

⁸⁸ ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 320-321.

⁸⁹ მოწონელიძე ნ., სუბროგაცია როგორც მზღვეველის მოთხოვნის დაკმაყოფილების საშუალება, სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი, 2015, 58.

⁹⁰ გვარამია ლ., სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის ხელშეკრულების ცნება და მნიშვნელობა (შედარებით-სამართლებრივი დახასიათება), სადისერტაციო ნაშრომი, იურიდიულ მეცნიერებათა კანდიდატის სამეცნიერო ხასისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2002, 52.

⁹¹ იქვე, გვ.53.

შემთხვევაში, სადაზღვეო რისკის გაზრდიდან გამომდინარე მზღვეველის უფლებაა ისარგებლოს ხელშეკრულების მოშლის ერთთვიანი ვადის დაცვით, ან გაზარდოს სადაზღვეო პრემია).⁹² ასევე, თუ ექსპედიტორმა გააუმჯობესა მომსახურების პირობები, რითაც შემცირდა ქურდობის, ტვირთის დაზიანების ან სხვაგვრად გაფუჭების რისკები, ექსპედიტორი უფლებამოსლია მოითხოვოს სადაზღვეო პრემიის შემცირება.

დაზღვევის ხელშეკრულების გაფორმებამდე, სსკ-ის მიხედვით, დამზღვევეს ეკისრება ინფორმაციის მიცემის ვალდებულება, ხოლო მზღვეველს არ ეკისრება ინფორმაციის შემოწმების ვალდებულება, რა დროსაც მოქმედებს ე.წ. უდიდესი ნდობის პირობების პრინციპი - *Uberrimae fidae*. თუმცა ინფორმაციის არასწორად მიწოდების შემთხვევაში მზღვეველი უფლებამოსილია უარი თქვას ხელშეკრულებაზე. აღნიშნული უფლებით აღჭირვილია მზღვეველი ინფორმაციის მიუწოდებლობის ან დამალვის შემთხვევაშიც, რაც დამზღვევეს აიძულებს იმოქმედოს კეთილსინდისიერად. თუმცა აღნიშნული მოქმედებს მხოლოდ მზღვეველის კეთილსინდისიერების შემთხვევაში, თუ მან თავის მხრივ არ იცოდა ინფორმაციის დამალვის ფაქტის შესახებ.⁹³

როგორც წესი, დაზღვევის ხელშეკრულება იდება ერთი წლის ვადით. ერთ წელზე მეტი ვადით დადებული ხელშეკრულებების შემთხვევაშიც მხარეებს უფლება აქვთ ხელშეკრულებიდან გასვლის სურვილის შემთხვევაში, კანონით დადგენილი სამ თვიანი ვადის დაცვით მოშალონ ხელშეკრულება, რითაც დაცულია ორივე მხარის ინტერესი.

აღსანიშნავია, რომ სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის ხელშეკრულებაში, მზღვეველი და დაზარალებული (შემკვეთი) არანაირ სამართლებრივ ურთიერთობაში არ იმყოფებიან ერთმანეთთან, შემკვეთს შეუძლია მიმართოს მხოლოდ ზიანის მიმყენებელს და არა უშუალოდ მზღვეველს. ამასთან, მზღვეველს შეიძლება მოეთხოვოს მხოლოდ დამდგარი ზიანის ანაზღაურება.⁹⁴

ექსპედიციის ხელშეკრულების სარისკო ბუნებიდან გამომდინარე, შემკვეთი ყოველთვის იმ ექსპედიტორს ანიჭებს უპირატესობას, რომელთანაც მეტად არის დაცული მისი რისკები. რის გამოც, აღნიშნული ხელშეკრულება, ერთგვარად წარმატების წინაპირობად და შესაბამისად, აუცილებელ პროდუქტად იქცა ექსპედიტორის საქმიანობისთვის.

თავი VI. პასუხისმგებლობის საფუძვლები და ფარგლები ექსპედიციის ხელშეკრულებისას

საექსპედიტორო საქმიანობაში პასუხისმგებლობის ზღვარის დადგენა /განსაზღვრა განსაკუთრებით რთული საკითხია, მით უფრო, 21-ე საუკუნეში, მას

⁹² იქვე, 70.

⁹³ იქვე, 65.

⁹⁴ იქვე, მით., E. Hofmann, *Privatversicherungsrecht*, 3. Auflage, München 1991, 225.

შემდეგ, რაც ექსპედიტორებმა სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირებისაგან განსხვავებით ბევრად მეტი უფლებები და ვალდებულებები იკისრეს. ექსპედიტორის საქმიანობა დღესდღეობით აღარ შემოიფარგლება მხოლოდ გადამზიდავის შერჩევით, შესაბამისად, ექსპედიტორის ბრალეული ქმედებით დამდგარი პასუხისმგებლობის დაკისრების საფუძვლებიც შეიცვალა.

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის საკითხი მრავალ თეორიულ და პრაქტიკულ დილემას ქმნის. აღნიშნული შესაძლოა აიხსნას, ექსპედიტორის საქმიანობის ჰეტეროგენული სტატუსით და ხელშეკრულებაში ბევრი სამართალსუბიექტის მონაწილეობით.⁹⁵ სწორედ ექსპედიტორის საქმიანობის სფეროს მრავალფეროვნების გათვალისწინებით, ერთ საქმეზე მიღებული სამართლებრივი შეფასება სხვა პრეცედენტებზე მექანიკურად გავრცელების საფუძველი ვერ გახდება. განმსაზღვრელი კონკრეტული ურთიერთობის შინაარსი და სპეციფიკა უნდა იყოს.⁹⁶

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის წარმომშობი ვალდებულებებიდან მნიშვნელოვანია აღნიშვნა, რომ ექსპედიტორი პასუხისმგებელია გადამზიდავი მესამე მხარის შერჩევისათვის, რომელიც ვალდებულია ექსპედიტორის დაკვეთით, პრინციპალისთვის შეასრულოს ექსპედიტორის მიერ ნაკისრი ვალდებულებები.

ამის გარდა, ექსპედიტორი პასუხისმგებელია სატრანსპორტო ოპერაციის ყველა ფაზაზე, კერძოდ, იგი პროფესიული ზრუნვის ფარგლებში ვალდებულია გააფრთხილოს კლიენტი ყველა სავარაუდო შედეგის და სამართლებრივი მდგომარეობის, სახელმწიფო, საბაჟო მოთხოვნებისა და შეზღუდვების შესახებ, რამაც შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიტანაზე.⁹⁷

ექსპედიტორი ყოველთვის ცდილობს მინიმუმამდე დაიყვანოს ალბულ პასუხისმგებლობათა ფინანსური რისკები. შემკვეთისათვის აუცილებელია, რომ მისი ტვირთის გადაზიდვის მომსახურება საიმედო იყოს. შემკვეთისათვის საიმედოობა ნიშნავს, რომ მის მიერ დაქირავებულმა ექსპედიტორმა აუნაზღაუროს გადაზიდვისას მიყენებული შესაძლო ზარალი. ვინაიდან ექსპედიტორისა და შემკვეთის აზრი ზარალის მინიმუმამდე დაყვანასთან დაკავშირებით შეიძლება განსხვავდებოდეს ერთმანეთისაგან, მხარეებმა უნდა შეათანხმონ ეს პირობები ხელშეკრულების გაფორმებამდე.

ექსპედიტორის სურვილია, რომ შემკვეთმა აღიაროს (მიიღოს) ის საერთო პირობები, რომლითაც განსაზღვრულია ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის სფერო. მას აგრეთვე სურს რომ მსგავსი საერთო პირობები მოქმედებდეს მომავალში გადაზიდული ტვირთის ყოველი პარტიისათვის, მაგალითად, ექსპედიტორი დაჟინებით მოითხოვს პირობას, რომ მან არ აგოს პასუხი ფინანსურ დანაკარგებზე (ზარალზე), რომელიც შეიძლება წარმოიშვას ტვირთების დაგვიანებით მიტანის

⁹⁵ Tushevska B., LIABILITY OF THE FREIGHT FORWARDERS ACCORDING TO NATIONAL AND INTERNATIONAL LAW, Macedonia, 2015, 2.

⁹⁶ ცერცვაძე გ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ბოლო დამუშავება: 6 აპრილი, 2016, 740.

⁹⁷ Tushevska B., LIABILITY OF THE FREIGHT FORWARDERS ACCORDING TO NATIONAL AND INTERNATIONAL LAW, Macedonia, 2015, 2.

შემთხვევაში, ყოველი ცალკეული გადაზიდვის გარემოებათა მიუხედავად. შემკვეთის მიზანია მიაღწიოს ყველა კონკრეტული ტვირთის მიტანისას ექსპედიტორის კონკრეტულ პასუხისმგებლობას. შემკვეთმა შეიძლება ვერ ივარაუდოს, რომ საერთო პირობები გამოყენებული იქნება ყველა შემდგომი შეკვეთისათვის.⁹⁸ შემკვეთმა შეიძლება დადოს ხელშეკრულება საერთო პირობების საფუძველზე, რომელშიც გამორიცხულია ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა ტვირთების დაგვიანებით მიტანისათვის, თუ კი შემკვეთისათვის ტვირთის მიტანის ვადას არსებითი მნიშვნელობა არა აქვს. თუ შემკვეთს აუცილებელი პირობაა ტვირთის განსაზღვრულ დროში მიტანა, მან შეიძლება არ აპატიოს ექსპედიტორს ხელშეკრულების შესრულების დაგვიანება.

ეს მოსაზრებები გვიჩვენებენ, თუ რა სახით ცდილობს ექსპედიტორი შემკვეთთან იმ სახის შეღავათების მიღწევას რომელსაც ხელშეკრულების დადების შემთხვევაში შემკვეთი შეიძლება არ დაეთანხმოს. ორივე მხარემ უნდა შეათანხმოს მოლაპარაკების დრო პირობები, რომლის რეალიზაციაც სურთ ურთიერთთანამშრომლობის დროს, პრობლემა ის არის რომ მოლაპარაკებების გამართვა ყოველი ცალკეული გარეგნობისას არაპრაქტიკულია, როგორც ექსპედიტორისათვის ისე შემკვეთისათვისაც, ორივე მხარე უპირატესობას ანიჭებს იმ სისტემას, რომელიც საშუალებას აძლევს მას ხელშეკრულების დადებისას, მოლაპარაკებების დრო მინიმუმამდე დაიყვანონ.⁹⁹

გარდა ზემოაღნიშნული პირობებისა, უნდა აღინიშნოს, რომ არსებული სამოქალაქო ბრუნვის პირობებში, ვალდებულების შესრულების მიზნისათვის ხშირად, აუცილებელია შესრულების გადანდობა შესატყვისი და სათანადო პროფესიული გამოცდილების მქონე პირისათვის.¹⁰⁰ ვალდებულების შესრულებაში პირთა სიმრავლე, ვალდებულებების შესასრულებლად ჩართულ პირთა შერჩევა თავისთავად ზრდის პასუხისმგებლობის წარმოშობის რისკებს.

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის წარმოშობი ვალდებულებებიდან მნიშვნელოვანია აღნიშვნა, რომ სამოქალაქო კოდექსის 740-742 -ე მუხლების მიხედვით, ექსპედიტორი პასუხისმგებელია გადამზიდავი მესამე მხარის შერჩევისათვის, რომელიც ვალდებულია ექსპედიტორის დაკვეთით, პრინციპალისთვის შეასრულოს ექსპედიტორის მიერ ნაკისრი ვალდებულებები.

გამომდინარე აქედან, ექსპედიტორი, როგორც მოვალე, კონკრეტულ შემთხვევაში, იმ პირთა მოქმედებებისათვის, რომელთაც იგი იყენებს საკუთარ ვალდებულებათა შესასრულებლად, ისევე აგებს პასუხს, როგორც საკუთარი ბრალეული მოქმედების დროს. რაც იმას ნიშნავს, რომ ექსპედიტორი ვალდებულების სხვა პირზე დელეგირებით არ თავისუფლდება შესრულების პასუხისმგებლობისაგან, რაც სხვისი ბრალისათვის პასუხისმგებლობის პრინციპის გამოვლინებად უნდა ჩაითვალოს. სსკ-ს 396-ე მუხლთან კავშირში უნდა აღინიშნოს,

⁹⁸ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000,8.

⁹⁹ იქვე, 9.

¹⁰⁰ ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებების გავლენა ვალდებულების შესრულებასა და მხარეთა შესაძლო მეორად მოთხოვნებზე (შედარებითი ანალიზი), სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2915, 349.

სხვისი ბრალისათვის პასუხისმგებლობის პრინციპს ემყარება, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა დამხმარის მოქმედებისათვის.¹⁰¹ დამხმარე პირები, არიან ის პირები, რომელსაც ექსპედიტორი იშველიებს თავისი ვალდებულების შესასრულებლად, და იმ შემთხვევაში თუ მოვალე არ იქნებოდა პასუხისმგებელი დამხმარე პირების ბრალისათვის, შემკვეთისათვის ექსპედიციის, როგორც ისედაც მაღალი რისკის მატარებელი ხელშეკრულების პირობებში, სამართლებრივი მდგომარეობა მნიშვნელოვნად გაუარესდებოდა. მართალია, სამოქალაქო კოდექსის 741-ე მუხლი სხვა ტიპური ხელშეკრულებებისგან განსხვავებით,¹⁰² კრედიტორს სპეციალური ნორმის საფუძველზე ანიჭებს დამხმარე პირების მიმართ სახელშეკრულებო მოთხოვნის უფლებას, თუმცა, იმის გათვალისწინებით, რომ ექსპედიტორი თავად არჩევს და თავადვე ხელმძღვანელობს ხელშეკრულებაში მონაწილე მესამე პირებს, გამართლებულია, რომ ექსპედიტორი დამხმარის ბრალისათვის, როგორც საკუთარი ბრალისათვის, ისე აგებდეს პასუხს შემკვეთის წინაშე.¹⁰³ თუმცა ეს არ ართმევს უფლებას ზიანის ანაზღაურების შემთხვევაში, ექსპედიტორმა რეგრესით მოსთხოვოს გადამზიდველს ზიანის ანაზღაურება.¹⁰⁴

6.1 პასუხისმგებლობის საფუძვლები და ფარგლები ტვირთის დაგვიანებით მიღებისას და მიუღებლობისას;

სსკ-ს მიხედვით, თუ დანიშნულების ადგილას მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს, ან სხვა საფუძვლით შეუძლებელია ტვირთის მიღება, ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები განისაზღვრება გადაზიდვის ხელშეკრულების წესებით. გადაზიდვის მარეგულირებელი ნორმების მიხედვით კი უფლებამოსილ პირს შეუძლია დამატებით მტკიცებულებათა წარმოდგენის გარეშე ტვირთი ჩათვალოს დაკარგულად, თუ ტვირთი გადაზიდვის შეთანხმებული ვადის გასვლიდან ოცდაათი დღის ვადაში არ იქნება მიტანილი დანიშნულების ადგილზე ან, თუ ასეთი ვადა არ ყოფილა დათქმული, – გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებიდან სამოცი დღის შემდეგ.

ტვირთის დაგვიანებით მიღების შემთხვევაში, ექსპედიტორისა თუ გადამზიდვის ბრალით დაგვიანების გარდა, მნიშვნელოვანია, აღინიშნოს, მიმღების მიერ ტვირთის დაგვიანებით მიღების შემთხვევა. მიმღების, როგორც ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობის მონაწილე სუბიექტის (მიუხედავად იმისა, მას განვიხილავთ, როგორც ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარედ ან მესამე პირად, რომლის სასარგებლოდაც ეს ხელშეკრულება დაიდო) უფლებას მიიღოს მის მისამართზე გადაზიდული ტვირთი. რამდენადაც მიმღებს გააჩნია ტვირთის მიღების ან მის მიღებაზე უარის თქმის, ტვირთის განკარგვის და სხვა

¹⁰¹ ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებების გავლენა ვალდებულების შესრულებასა და მხარეთა შესაძლო მეორად მოთხოვნებზე (შედარებითი ანალიზი), სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2915, 349.

¹⁰² ჭეჭელაშვილი ზ., სახელშეკრულებო სამართალი. თბილისი, 2014, 187.

¹⁰³ იქვე.188

¹⁰⁴ სუხიტაშვილი თ., პასუხისმგებლობა საკუთარი და მესამე პირის მოქმედებისათვის, ჟურნალი "მართლმსაჯულება და კანონი", №2, 2012, 31.

უფლებები, იმდენად მას ევალება აღნიშნული უფლებები განახორციელოს ისე, რომ ზიანი არ მიადგეს ურთიერთობის დანარჩენ მონაწილეებს და/ან მესამე პირებს.

პასუხისმგებლობის ამ ზოგადი წესისგან განსხვავებით, საქართველოს სკ რომელიმე მუხლად და მასში რაიმე კონკრეტულ სამართლებრივ საფუძვლად გარემოებებს არ უთითებს. მიმღების სამართლებრივი პასუხისმგებლობაც ზოგადსამართლებრივი ნორმებით და სახელშეკრულებო პირობებით უნდა დავარეგულიროთ საქართველოს სკ-ის 391-ე მუხლის საფუძველზე, მიმღები, როგორც კრედიტორი პასუხისმგებელი სუბიექტი ხდება ზიანის ანაზღაურებაზე, რომელიც მიადგა მოვალეს, შესრულებული ვალდებულების მიღების ბრალეული ვადის გადაცილების გამო.¹⁰⁵

აღსანიშნავია, რომ ამ შემთხვევაში კანონმდებელი მიმღების მიმართ მეტად ლოიალური გამოდგა, ვიდრე გამგზავნის ან თუნდაც, გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ. მიმღების მიერ ტვირთის მიუღებლობა ან დაგვიანებით მიღება სამართლებრივი შეფასებით წარმოადგენს მის მიერ ვალდებულების შეუსრულებლობას ან არაჯეროვან შესრულებას, რის გამოც ცხადია, როგორც წესი, სუბიექტი ექვემდებარება პასუხისმგებლობას.

მიმღების შემთხვევაში, იმის ნაცვლად, რომ მას პასუხისმგებლობა დაეკისროს, პირიქით, გადამყვან-გადამზიდველს წარმოეშობა უფლება (და არა ვალდებულება, რაც თავისთავად საინტერესოა) გამგზავნის შეატყობინოს მიმღების მიერ ტვირთის მიუღებლობის ან გადაზიდვის წესებით დადგენილ ვადაში მიღებაზე მოთხოვნის არარსებობის შესახებ და დაელოდოს მითითებებს, შეინახოს ტვირთი გამგზავნის ხარჯზე და მისივე პასუხისმგებლობით, ხოლო თუკი მიმღები ტვირთს არ მიიღებს, ამასთან, გამგზავნი არ განკარგავს შენახულ ტვირთს, იგი დაექვემდებარება რეალიზაციას.¹⁰⁶ საინტერესოა, გადამყვან-გადამზიდველს თუ რატომ წარმოეშობა გამგზავნისათვის შეტყობინების უფლება და არა ვალდებულება. (მაშინ როცა ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობაში აღნიშნული ვალდებულების სახით ვლინდება.)

თუკი გადამყვან-გადამზიდველი აღნიშნულ სიტუაციაში არ გამოიყენებს ამ უფლებას, გაურკვეველი რჩება ტვირთის ბედი. ამიტომ აქ, შეტყობინება გადამყვანგადამზიდველის ვალდებულებას უნდა წარმოადგენდეს, რათა ყველა ვარიანტში ტვირთის ბედის გადაწყდეს მისი გამგზავნის ინტერესების შესაბამისად ტვირთის განკარგვის უფლებამოსილების ფარგლებში.

რაც შეეხება ექსპედიტორის ბრალით ტვირთის დაგვიანებით მიღებას, სამოქალაქო კოდექსი გარკვეულწილად აერთიანებს სამართლებრივ შედეგებს იმ შემთხვევისათვის როცა შემკვეთს ტვირთი შეთანხმებული ვადების დაგვიანებით მიღებს. აღნიშნულთან დაკავშირებით საინტერესოა როგორც საქართველოს სასამართლო ასევე, ევროპული სასამართლოს პრაქტიკა.

¹⁰⁵ გაბიჩვაძე შ., „საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, თბილისი, 2012, 155-156.

<http://press.tsu.ge/data/image_db_innova/Disertaciebi/shorena_gabichvaze.pdf >[05.05.2019]

¹⁰⁶ გაბიჩვაძე შ., „საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, თბილისი, 2012, 155-156.

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთ-ერთი საქმის ფაქტობრივი გარემოებების მიხედვით, მოსარჩელემ სასამართლოს მიმართა მოპასუხის მიმართ მიწოდების ვადის დარღვევის, ტვირთის დაუზღვევლობისა და ტვირთზე გაფორმებული საბუთების ტვირთის გარეშე გაგზავნის ბრალდებით, რამაც გამოიწვია ტვირთი განზაჟდა დაგვიანებით, მოპასუხემ სარჩელი არ ცნო გამომდინარე იქიდან, რომ მან კონტეინერები მიაწოდა შემკვეთს ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში, ვადებთან დაკავშირებით მოპასუხემ არ სცნო სარჩელი, რადგან მისი განმარტებით, მხარესთან მიწოდების ვადაზე არ შეთანხმებულა, ასევე, მის ვალდებულებაში არ შედიოდა საბაჟო გაწმენდა და ტვირთის დაზღვევა, აღნიშნული დავა მხარეთა შორის მორიგებით დასრულდა, მოპასუხემ ნაწილობრივ აანაზღაურა ზიანი, თუმცა საერთაშორისო შეთანხმებები და კონვენციები, ექსპედიტორს აკისრებს პასუხისმგებლობას საბაჟო და სადაზღვევო მოქმედებებისათვის გარდა იმ შემთხვევისა, თუ ექსპედიტორის ბრალეულობა არ გვაქვს სახეზე.¹⁰⁷

ფაქტობრივი გარემოებების მიხედვით, მოსარჩელე მხარეა ტვირთის მზღვეველი, სადაზღვევო კომპანია, მოპასუხე - დაზიანებული მხარის მიერ ტვირთის (შეფუთული რვა ხის ყუთი) გადასატანად დაქირავებული საექსპედიტორო კომპანია, რომელთანაც შეთანხმებული იყო ფასი შანხაიში სახმელეთო და საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვისათვის. რესპოდენტმა წაიღო ყუთები ბრემენში, შემფუთავ კომპანიაში. სავარაუდოდ, გერმანიაში უნდა ჩატვირთულიყო ტვირთი შესაბამის კონტეინერში. რესპოდენტმა წაიღო ყუთები შემფუთავ კომპანიაში, ბრემენში, (გერმანია). სადაც, დაგეგმილი იყო ტვირთების ჩატვირთვა შესაბამის შესაბამის კონტეინერში. გამგზავრების პორტში მიმართულების ცვლილების გამო ყუთები გადამისამართდა ჰამბურგის (გერმანია) პორტში. ჰამბურგში, ყუთების გრუპაჟული ჩატვირთვის დროს დაიკარგა ორი ყუთი.

ერთი თვის შემდეგ ექვსი დარჩენილი ყუთი გაიგზავნა შანხაიში, ხოლო, ორი დაკარგული ყუთი აღმოაჩინეს გვატემალაში, სადაც ისინი არასწორი ჩატვირთვის შედეგად აღმოჩნდა. შემდეგი ორი თვის შემდეგ, აღნიშნული დაზიანებული ორი ყუთიც დაუბრუნდა დაზიანებულ მხარეს. ხელშეკრულებით ნაკისრი მიწოდების ვადების შესრულებისთვის, ზიანის მიმყენებელმა მხარეს უნდა შეცვალა დაკარგული საქონელი ახალი საქონლით და ცალკე, დამოუკიდებლად უნდა გააგზავნა იგივე შემცველობის ტვირთი.

გერმანიის რაიონულმა სასამართლომ სარჩელი არ დააკმაყოფილა. ხოლო, სააპელაციო სასამართლომ დაადგინა, რომ მოსარჩელე უფლებამოსილი იყო მოეთხოვა კომპენსაცია 2 ყუთისათვის 2 SDR (special drawing rights)¹⁰⁸ თითო კილოგრამისთვის, რომელიც დაეკისრებოდა არასწორად ჩატვირთვაზე

¹⁰⁷ იხ., საქართველოს უზენაესი სასამართლოს დიდი პალატის 2001 წლის 27 სექტემბერის №33/458-01)

გადაწყვეტილება.

¹⁰⁸ SDR - საერთაშორისო სარეზერვო აქტივი, რომელიც 1969 წელს საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერ შეიქმნა თავისი ქვეყნის ოფიციალური რეზერვების შესაქმნელად. SDR- ის ღირებულება ეფუძნება ხუთი ვალუტას - აშშ დოლარი, ევრო, ჩინური რენმინები, იაპონიის იენი და ბრიტანული გირვანქა სტერლინგი.

პასუხისმგებელ მხარეს, რადგან ორი ყუთი ითვლებოდა დაკარგულად ხანგრძლივი დროის მანძილზე მათი ადგილმდებარეობის არ ცოდნის გამო.

მოსარჩელე მხარემ გაასაჩვრა სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება რადგან, სასამართლოს გადაწყვეტილებით, ზიანი შემოიფარგლებოდა 2 SDR თითოეული კილოგრამისთვის.

სააპელაციო სასამართლომ მითითებული სადავო გადაწყვეტილება გააუქმა და დაუბრუნა უკან სააპელაციო სასამართლოს, რადგან გადაწყვეტილება არ იყო საკმარისად შეფასებული და დასაბუთებული სამართლებრივად. სასამართლოს შეფასებით მოპასუხის მხრიდან სახეზე არ ყოფილა კვალიფიციური ბრალი (უხეში გაუფრთხილებლობა) - რაც გამოიწვევდა კომერციული კოდექსის 660 (3) ნაწილის ფარგლებში ექსპედიტორის შეუზღუდავ პასუხისმგებლობას.¹⁰⁹ თუმცა, მხარეთა შორის ექსპედიტორის შესახებ შეთანხმებული ნომერ 27.2 სპეციალური პირობებისა და წესების (ADSp) შესაბამისად, ექსპედიტორი უზრუნველყოფდა შეუზღუდავ პასუხისმგებლობას. აღნიშნული პირობები ასევე უზრუნველყოფილი იყო საზღვაო გადაზიდვისათვის, თუ ექსპედიტორმა შერეული ტრანსპორტით (მულტიმოდალური) გადაზიდვის ვალდებულება იკისრა.

მოცემულ შემთხვევაში უხეში გაუფრთხილებლობით მოქმედებდა ექსპედიტორის მიერ დაქირავებული შემფუთავი კომპანია. რაც ხელშეკრულების 27.2 და 428-ე მუხლების მიხედვით, საკმარისი იყო შეუზღუდავი პასუხისმგებლობის წარმოშობისათვის, რადგან თანამშრომლები უნდა ჩაითვალოს აგენტებად.

(კვალიფიციური ბრალის) დაუდევარი ქცევით ახსნამ და ყველა შემთხვევაში პასუხისმგებლობის შეზღუდვამ/გადაფარვამ, შეიძლება გამოიწვიოს ბიზნეს პროცესის არასაკმარისი ორგანიზაცია, რაც გულისხმობს ისეთ ბიზნესს, რომელიც ვერ უზრუნველყოფს გადაზიდვისას გადასაზიდი საქონლის ადეკვატურ დაცვას.

საქონლის დაზრუნებისას, შესაფუთად დამუშავების დროს ტვირთის დაკარგვა განსაკუთრებით მგრძობიარე (ხშირი) საკითხია ამიტომ შემომავალი და გამავალი საქონლის კონტროლი უნდა დაიგეგმოს იმგვარად, რომ დროულად მოხდეს დანაკარგის შემჩნევა და პრობლემის აღმოფხვრა. ის ფაქტი, რომ დაკარგული ყუთების მდებარეობა ვერ დადგინდა დროულად მიუთითებს გადაზიდვის ორგანიზებაში მონაწილე მითითებული შემფუთავი კომპანიის მხრიდან უხეში გაუფრთხილებლობაზე.

საკონტეინერო შეფუთვაზე მომუშავე კომპანიის თანამშრომელმა შეამოწმოა მხოლოდ შეფუთული იყო თუ არა გადაცემული საქონელი, სპეციალური მითითების მიუხედავად, მან არ აღრიცხა გაცემული საქონელი, იმგვარად, რომ შეფუთული საქონელი მზად ყოფილიყო პორტში უკვე დასაწყობებულ სხვა საქონელთან ერთად გატარებისთვის. შესაბამისად, შეფუთვისას საქონელი დაკარგვის განსაკუთრებით მაღალი რისკის ქვეშ დგას და საჭიროა სპეციალური კონტროლი სხვა პორტში განლაგებული კონსოლიდირებული კონტეინერით

¹⁰⁹Landauer S., Remiorz G. M., Loss of goods due to misloading in multimodal transport, Germany, 2017. <https://www.internationallawoffice.com/>

დასაწყობება და ამგვარად შეიქმნა ინტერფეისი ტრანსპორტირებული საქონლის გატარებისას.

მულტიმოდალური გადაზიდვების დროს საჭიროა გადაზიდვამდე წინასწარი მოსამზადებელი სამუშაოები, (მაგ., სატვირთო ტერმინალში შენახული კონტეინერების მოწყობა და დასაწყობება გადაზიდვის მოთხოვნების შესაბამისად) რათა მომზადდეს საქონელი სახმელეთო და შემდგომ უკვე საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვის შესაბამისად.¹¹⁰ მსგავსი მულტიმოდალური გადაზიდვების დროს კიდევ უფრო პრობლემური და მნიშვნელოვანია ის საკითხი, რომ გადაზიდვის ორგანიზების პროცესში ასევე მონაწილეობენ იურიდიულად დამოუკიდებელი მესამე მხარეების კომპანიები. შესაბამისად, მესამე მხარეების მიერ არასწორად შესრულებულმა სამუშაოების გამო შესაძლოა ექსპედიტორს შეერაცხოს კვალიფიციური ბრალი და დაეკისროს შეუზღუდავი პასუხისმგებლობა.

იუსტიციის ფედერალურმა სასამართლომ დაადგინა, რომ საქონლი მაშინ ითვლება დაკარგულად, როცა სატვირთო ექსპედიტორს ან გადამზიდავს განუსაზღვრელი ვადით არ შეუძლია საქონლის მიწოდება შემკვეთისათვის. დაგვიანებით მიწოდებისას, საკმარისია მხარემ ივარაუდოს, რომ საქონელი დაიკარგა და ნაკლებად სავარაუდოა რომ კიდევ გამოჩნდეს. თუ ტვირთი ამგვარად არის დაკარგული მნიშვნელობა არ აქვს შემდეგ მხარისათვის თუ კონკრეტულად სად არის მისი ტვირთი, რადგან მიწოდება მაინც შეუძლებელია.

6.2 პასუხისმგებლობის საფუძვლები და ფარგლები ტვირთის დანაკლისით და დაზიანებით მიღებისას;

ვალდებულებით სამართლებრივ ურთიერთობებში, ზიანიშეიძლება წარმოიშვას როგორც არამართლზომიერი, ისე, მართლზომიერი ქმედების შედეგად, მართლზომიერი ქმედებით გამოწვეული ზიანი გულისხმობს რომ ზიანი დადგა ბრალის გარეშე.¹¹¹ ტვირთის დაკარგვა, დანაკლისით მიღება ან დაზიანება ერთ-ერთი ყველაზე ხშირი და მაღალი რისკის მატარებელია ტვირთის გადაზიდვებისა და ექსპედიციის ხელშეკრულების შემთხვევაში. ევროპული საერთაშორისო საექსპედიტორო ასოციაციის (IFA¹¹²) წევრები სხვა და სხვა გზებით ებრძვიან აღნიშნულს, ეს შეიძლება იყოს გადამზიდავი მანქანების სათვალთვალო კამერებით აღჭურვა, როგორცაა მაღალტექნოლოგიური უსაფრთხოების ლუქების¹¹³, ელექტრონული ლუქების, ელექტრონული სიგნალიზაციის რეჟიმის გამოყენება თუ სხვა თანამედროვე აღჭურვილობა, რაც რა თქმა უნდა, ზრდის პროვიზიის ღირებულებასაც. საერთაშორისო პრაქტიკა აჩვენებს, რომ ტვირთის ქურდობას

¹¹⁰ Landauer S., Remiorz G. M., Loss of goods due to misloading in multimodal transport, Germany, 2017.

<https://www.internationallawoffice.com/>

¹¹¹ ჩიტოშვილი თ., “დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტები”, ჟურნალი “მართლმსაჯულება” №1, თბილისი, 2008, 52.

¹¹² International Forwarding Association (IFA) - საერთაშორისო საექსპედიტორო ასოციაცია. დაარსდა 1992 წელს. აერთიანებს ევროპულ საექსპედიტორო კომპანიებს და უზრუნველყოფს თავისი წევრების უფლებების დაცვას.

¹¹³ Safety Measures and Precautions for Cargo Theft Prevention. <http://ifa-forwarding.net/>

ძირითადად ადგილი აქვს მაშინ როცა გადამზიდავი მძღოლი მანქანაში არ იმყოფება, ეს შეიძლება იყოს შესვენების დროს ავტომობილის დატოვებისას, რაც ძირითადად ხდება ავტოსადგომებზე მანქანის გაჩერების დროს.

სწორედ ქურდობის და ტვირთის დაზიანების თავიდან ასაცილებლად საერთაშორისო საექსპედიტორო კომპანიები სპეციალურ ინსტრუქციებს აძლევენ მძღოლებს და ყველა იმ პირს რომელსაც ტვირთთან აქვს შეხება გადაზიდვის პროცესში, რომ მუდმივად ახლოს იყვნენ ტვირთთან და ხშირად შეამოწმონ მისი მთლიანობა, მანამ სანამ დანიშნულების ადგილას არ მიიტანენ ტვირთს.¹¹⁴ თუმცა, აღნიშნული ინსტრუქციების კეთილსინდისიერად დაცვის მიუხედავად, ქურდობის და ტვირთის დაზიანების შემთხვევების სრული აღმოფხვრა შეუძლებელია.

6.3 პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების საფუძვლები;

სამოქალაქო სამართალი აღიარებს რა ბრალეული პასუხისმგებლობის პრინციპს, ბათილად მიიჩნევს შეთანხმებას ვალდებულების ბრალეულად დარღვევისას მხარის პასუხისმგებლობის გამორიცხვის ან შემცირების თაობაზე.¹¹⁵ აღნიშნული მოსაზრება განმტკიცებულია სამოქალაქო კოდექსის როგორც ზოგად (იხ. სსკ-ს 395), ასევე ექსპედიციის (იხ. სსკ-ს 749) სპეციალურ ნორმებში.

განვითარებული ქვეყნები უდიდეს მნიშვნელობას ანიჭებენ საექსპედიტორო საქმიანობის ისეთ სამართლებრივ უზრუნველყოფას რომელიც უწყებს მას მაქსიმალურ ხელშეწყობის რეჟიმს, ეს იმაში გამოიხატება, რომ საერთაშორისო სამართალმა, ცნო რა ექსპედიტორი საგარეო ვაჭრობის განვითარების მასტიმულირებელ რგოლად, აღიარა, რომ საქონლის გადაზიდვისას მის დაგვიანებით მიტანაზე, ნაწილობრივი ან მთლიანი დაღუპვის გამო პასუხისმგებლობა უნდა გადანაწილდეს ტვირთმფლობელზე, რისკების შემდგომი დაზღვევით ექსპედიტორის და გადამზიდველის პასუხისმგებლობის შეზღუდვის და ამ შეზღუდული პასუხისმგებლობის დაზღვის გზით.¹¹⁶

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ტვირთის დაკარგვის ან დაზიანების და ქურდობის შემთხვევები საკმაოდ გახშირებულია ექსპედიციის შემთხვევაში. რა შემთხვევაშიც საინტერესოა ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის ფარგლები და საფუძვლები. ტვირთის ქურდობის და დაზიანების ფაქტის სიხშირის მიუხედავად, აღნიშნულთან დაკავშირებით საქართველოს სასამართლო პრაქტიკა მწირია. მკაცრი ფორმალური წესებისა თუ დროის სიმცირის გამო, ხშირ შემთხვევაში, მხარეებს ურჩევნიათ მიიღონ ტვირთი დაზიანებული სახით, კომპენსაციის გარეშე, ან და პასუხისმგებლობა დააკისრონ ექსპედიტორს, ექსპედიტორი კი საკუთარი სახსრებით ანაზღაურებს ზიანს ისე რომ ტვირთის დაზიანების გამო გამოძიება არ იწყება.

¹¹⁴ Safety Measures and Precautions for Cargo Theft Prevention. <http://ifa-forwarding.net/>

¹¹⁵ ქოჩაშვილი ქ., ბრალი როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პირობა, სამართლის ჟურნალი №1, 2009,95. მით, Гражданское и торговое право зарубежных государств, т. II, 227.

¹¹⁶ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 2.

2012 წლის 13 დეკემბრის გადაწყვეტილებით გერმანიის ფედერალურმა სასამართლომ პასუხი გასცა კითხვას ტვირთის დაკარგვის შემთხვევაში ექსპედიტორის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლება/შეზღუდვასთან დაკავშირებით. სასამართლომ დაადგინა, რომ სატვირთო ექსპედიტორი შაბათ-კვირას თამბაქოს ნაწარმით დატვირთული ავტომობილის დაუცველ სამრეწველო სადგომზე დატოვების მომენტისათვის არ იყო ვალდებული დარჩენილიყო სადგომზე ტვირთის სადგომზე გაჩერების სრული დროის განმავლობაში.¹¹⁷

მოსარჩელემ, (სატრანსპორტო კომპანიის მზღვეველი), სარჩელით მიმართა სასამართლოს საექსპედიტორო კომპანიის მიმართ ტვირთის დაკარგვით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მიზნით. 2008 წლის აპრილში სატრანსპორტო კომპანიამ ექსპედიტორს დაავალა თამბაქოს ნაწარმის მიწოდება/ გადაზიდვა გერმანიაში. მოპასუხემ ვალდებულების შესრულება დაავალა სუბკონტრაქტორ კომპანიას. სუბკონტრაქტორმა კომპანიამ უზრუნველყო გადამზიდავი მანქანის მოძიება, რომელშიც თამბაქოს ნაწარმთან ერთად სხვა შემკვეთის მიერ მიწოდებული საქონელიც ინახებოდა, შესაბამისად გადამზიდავს კონტეინერით მიჰქონდა სხვა და სხვა სახის ტვირთები. გადაზიდვის პროცესში სატვირთო ავტომობილის მძღოლი შესვენების მიზნით შეჩერდა გერმანიის ერთ ერთ ქალაქში (ქემნიცი) მთელი შაბათ კვირის განმავლობაში და ავტომობილი დატოვა ამავე ქალაქის დაუცველ პარკინგზე. ავტომობილთან დაბრუნების შემდეგ მძღოლმა აღმოაჩინა, რომ მანქანის გაჩერების შემდეგ დაიკარგა გარკვეული რაოდენობის საქონელი, რომლის ღირებულება შეადგენდა 25,344 ევროს.

ოსნებრუკის რაიონულმა სასამართლომ სრულად დააკმაყოფილა მოსარჩელის მოთხოვნა და ტვირთის დაკარგვით გამოწვეული ზიანზე სრული პასუხისმგებლობა დააკისრა მოპასუხე საექსპედიტორო კომპანიას. მოპასუხემ გადაწყვეტილება გაასაჩივრა სააპელაციო სასამართლოში, თუმცა, მეორე ინსტანციამ სრულად გაიზიარა რაიონული სასამართლოს პოზიცია ექსპედიტორის შეუზღუდავ პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით, რის შემდეგაც მოპასუხემ მიმართა გერმანიის ფედერალურ სასამართლოს.

გერმანიის ფედერალური სასამართლო ნაწილობრივ დაეთანხმა პირველი და მეორე ინსტანციის სასამართლოების გადაწყვეტილებას. სასამართლომ აღნიშნა, რომ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის ნაწილში, მოპასუხე ნამდვილად იყო პასუხისმგებელი ტვირთის დაკარგვაზე, თუმცა სასამართლომ არასწორად განსაზღვრა მოპასუხის შეუზღუდავი პასუხისმგებლობა, შესაბამისად, არასწორად იყო დათვლილი გადასახდელი კომპენსაციის მოცულობაც.

ფედერალური სასამართლომ განმარტებით, სატვირთო ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა შეზღუდულია კანონმდებლობის მიხედვით და კომერციული კოდექსის 431 (1) მუხლის მიხედვით, ექსპედიტორის/სატრანსპორტოს“ ბრალეულობით გამოწვეული ტვირთის ნაწილობრივი ან სრული დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში „ექსპედიტორი/სატრანსპორტო“ იღებს ვალდებულებას აანაზღაუროს მიყენებული ზარალი კომერციული კოდექსის მიხედვით, რაც

¹¹⁷ Landauer S., Remiorz G. M., Loss of goods due to misloading in multimodal transport, Germany, 2017. <https://www.internationallawoffice.com/>

გულისხმობს ზარალის ანაზღაურებას არაუმეტეს 8,33 საანგარიშო ერთეულისა (SDR), 1 კგ ბრუტო წონაზე.¹¹⁸ აღნიშნული ზღვარი ემთხვევა CMR-ის ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის შესახებ კონვენციის 24-25 მუხლებით დადგენილ ლიმიტს.

შეზღუდული პასუხისმგებლობა არ გამოიყენება მხოლოდ სატვირთო ექსპედიტორის დასაბუთებული ზრალის შემთხვევაში. კომერციული კოდექსის 435-ე მუხლის თანახმად, სახელშეკრულებო თუ სხვა სამართლებრივი ნორმები, მათ შორის, მხარეთა შორის ხელშეკრულებით შეთანხმებული პასუხისმგებლობის შეზღუდვა არ ვრცელდება იმ შემთხვევაში, როცა ზიანი გამოწვეულია ტვირთის გადამზიდველის/ექსპედიტორის მიერ (ან ტვირთის გამგზავნის მიერ შერჩეული მესამე მხარის მიერ), რომელიც მოქმედებს უხეში გაუფრთხილებლობით და დამდგარი ზიანი სწორედ აღნიშნული მოქმედების შედეგია. ზოგადად, მტკიცების ტვირთი უხეში გაუფრთხილებლობის ფაქტთან დაკავშირებით, ეკისრება მოსარჩელეს, მან უნდა ამტკიცოს, რომ მოპასუხის მხრიდან დარღვეული იყო ის მოთხოვნები, რომელიც ექსპედიტორისათვის პასუხისმგებლობის შემსუბუქების ან პასუხისმგებლობისაგან მთლიანად გათავისუფლების საფუძველი იქნებოდა. სასამართლოს განმარტებით, მხარეთა შორის მტკიცების ტვირთი შეიძლება შეიცვალოს, იმ შემთხვევაში, თუ ცალსახად დგინდება, რომ ადგილი აქვს დასაბუთებული ზრალის შემთხვევას (ე.ი. უგუნურება და რისკის ცოდნა), ანუ სახეზეა ექსპედიტორის მხრიდან უხეში გაუფრთხილებლობა, რასაც ამ უკანასკნელ შემთხვევაში ადგილი არ ჰქონია. ფედერალურმა სასამართლომ დაადგინა, რომ მოსარჩელემ, რომელიც ვალდებული იყო წარმოედგინა საქმეზე მოპასუხის უხეში გაუფრთხილებლობისთ მოქმედების დამადასტურებელი მტკიცებულებები, ვერ შემლო საკმარისი მტკიცებულებების წარმოდგენა. შესაბამისად, მტკიცების ტვირთი კვლავ მოსარჩელის მხარეს დარჩა.

სასამართლო არ დაეთანხმა სააპელაციო სასამართლოს პოზიციას, რომლის მიხედვითაც, სააპელაციო სასამართლომ დაადგინა, რომ მოპასუხე მოქმედებდა როგორც დაუფიქრებლად, ასევე იმ ვარაუდით, რომ ავტომობილის შაბათ-კვირით სამრეწველო სადგომზე დატოვებისას, მაღალი ალბათობა იყო იმისა, რომ გაექურდათ მანქანა. მოპასუხე მხარემ იცოდა რომ ტრანსპორტირებული საქონელი იყო თამბაქოს ნაწარმი, აღნიშნული ტიპის საქონელი კი ჩვეულებრივ საქონელთან შედარებით, ქურდობის მაღალი რისკის ქვეშ არიან, მესამე პირების მიერ მათი ადვილად გამოყენების მხრივ. გარდა ამისა, მძღოლს შესაძლებლობა ჰქონდა სხვა ადგილას გაეჩერებინა მანქანა, სადაც უფრო მეტად იქნებოდა ტვირთი დაცული.

იუსტიციის ფედერალური სასამართლოს გადაწყვეტილების მიხედვით, იმისათვის, რომ მოპასუხის ქმედება უხეში გაუფრთხილებლობად ჩაითვალოს საჭიროა სახეზე იყო "მალიან სერიოზული დარღვევა“, რისთვისაც სატვირთო ექსპედიტორმა სრულად უნდა უგლებელჰყოს მხარეთა შორის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პირობები. ექსპედიტორს უნდა სცოდნოდა, რომ მანქანის

¹¹⁸ Annika T., Remiorz G. M. Loss of goods – limitation of freight forwarder's liability, Germany, 2014. <https://www.internationallawoffice.com/>

ავტოსადგომზე გაჩერება გამოიწვევდა საქონლის დაკარგვა /დაზიანებას. („არასასურველ რეალიზაციას“ „an obtrusive realisation“)

სასამართლომ დაადგინა, მძღოლის მიერ არც შაბათ-კვირას ავტომობილის დაუცველ ავტოსადგომზე დატოვების ფაქტი და არც გადასაზიდი საქონლის სახეობის შესახებ ინფორმაცია არ ჩაითვლება საკმარის მიზეზებად იმის დასამტკიცებლად თითქოს მოპასუხეს უნდა სცოდნოდა ან ევარაუდა რომ შესაძლოა გაექურდათ მანქანა.

- არ ყოფილა არც ერთი მითითება, მანამ ამ ადგილას მსგავს, ქურდობის ფაქტთან დაკავშირებით.
- არ იყო კონკრეტული, სპეციალური მითითებები შემკვეთისაგან ტრანსპორტის გადაადგილება/შეჩერების რაიმე წესების დაცვასთან დაკავშირებით.
- დახურული ტიპის ტრაილერი, ბევრად უფრო უსაფრთხოა, ვიდრე ტენტიანი.
- არ არსებობს რაიმე გონივრული საფუძველი იმის დასადასტურებლად, რომ ქურდობის ფაქტი საქონლის სპეციფიკამ გამოიწვია და მას განსაკუთრებული ყურადღება სჭირდებოდა.
- არ იყო აუცილებელი ან გონივრული, თამბაქოთი დატვირთული ავტომობილის გაჩერება დახურულ და სპეციალურად დაცულ ტერიტორიაზე.

ამ საფუძველებით სასამართლომ გააუქმა სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება და მოცემულ საქმეში ექსპედიტორის მიმართ პასუხისმგებლობის შეზღუდვა დასაშვებად სცნო.¹¹⁹

გერმანელი იურისტების აზრით, სასამართლოს მსჯელობა სწორია, რადგან კვალიფიციური ბრალის შედეგია ტვირთის გამგზავნის სრული პასუხისმგებლობის დადგონა, შეზღუდვის გარეშე. ასეთ შემთხვევაში კი მოსარჩელის არგუმენტები არასაკმარისი იყო ასეთი შეუზღუდავი ვალდებულების დასადგენად. შესაბამისად, ფედერალურმა სასამართლომ სწორად დაადგინა, რომ უგუნურება გულისხმობს უფრო მძიმე დანაშაულს, ვიდრე უხეში გაუფრთხილებლობა. ასეთი შეუზღუდავი ვალდებულება დასაბუთებულია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ არსებობს გარემოებები, რომლითაც დასტურდება, რომ ტვირთის დაკარგვის რისკი არის აშკარა და სატვირთო ექსპედიტორი უგულებელყოფს ამ რისკს, რასაც მოცემულ შემთხვევაში ადგილი არ ჰქონია.¹²⁰

წარსულში, ზოგადად ტვირთის დაკარგვის შემთხვევებში გამოიყენებოდა ექსპედიტორის შეუზღუდავი პასუხისმგებლობა, და საინტერესოა ეს გადაწყვეტილება გერმანული ან და საერთაშორისო პრაქტიკისთვის, არის უბრალოდ გამონაკლისი მანამდე არსებული პრაქტიკიდან, თუ ეს არის საწყისი

¹¹⁹ Annika T., Remiorz G. M. Loss of goods – limitation of freight forwarder's liability, Germany, 2014.

<https://www.internationallawoffice.com/>

¹²⁰ Annika T., Remiorz G. M. Loss of goods – limitation of freight forwarder's liability. Germany, 2014.

წერტილი, კომერციული კოდექსის 435-ე მუხლის ამ სახით მკაცრი ინტერპრეტაციისა.

აღნიშნული გადაწყვეტილება ნათელი მაგალითია იმისა, თუ რამხელა მნიშვნელობა აქვს სატვირთო ექსპედიტორის მიმართ პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის ყველა გარემოების დეტალურად განხილვას და ინდივიდუალურ მიდგომას. აღსანიშნავია ისიც, რომ სამართლებრივი თვალსაზრისით, უმნიშვნელოვანესია, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში მტკიცების ტვირთის განაწილება მხარეებს შორის, რაზეც ფაქტობრივად, გადაწყვეტილების შედეგია დამოკიდებული.

მნიშვნელოვანია იმის აღნიშვნაც, რომ ექსპედიტორი, როგორც მულტიმოდალური გადაზიდვების ოპერატორი, გადაზიდვის არქიტექტორად არის მიჩნეული. ეს დარგი როგორც ინტელექტუალური ბიზნესის ერთ-ერთი სახე, თავისი ორგანიზაციული და სამართლებრივი ფორმდანი გამომდინარე, არ საჭიროებს დიდ მატერიალურ კაპიტალდაზანდებებს,¹²¹ შესაბამისად, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის ფარგლების საკანონმდებლო შეზღუდვების მიუხედავად, გარკვეულ შემთხვევაში შეუძლებელი იქნებოდა შეუზღუდავი პასუხისმგებლობის დაკისრება.

6.4 პროვიზია და მისი გადახდის წესი და ფარგლები;

მომსახურების საფასურის განსაზღვრის დროს ჩნდება შემდეგი კითხვები: როგორ უნდა განსაზღვროს ექსპედიტორმა თავისი ურთიერთობები შემკვეთთან? ჩვენს საუკუნეში საექსპედიტორო საქმიანობა ისე არსებითად შეიცვალა, რომ მოქმედი სამართალი და პრაქტიკა არ შეესაბამებინ ერთმანეთს.

საერთო სამართლის სისტემის მიხედვით, გაწეული მომსახურების ღირებულების შესახებ მკაცრად ფორმულირებული შეთანხმების არარსებობა არ წარმოადგენს საბედისწერო შეცდომას. თუ ხელშეკრულებაში არ არის აღნიშნული მომსახურების ღირებულება სასამართლოს შეუძლია თვითონ დაადგინოს რეალური ფასი. ზოგადად, ექსპედიტორები არ აწესებენ ტარიფებს, კონკურენცია მათ შორის კიდევ უფრო მეტად გაჯერებულია ვიდრე გადამზიდავებს შორის, რადგან, გარდა კონკურენტული ფასის შეთავაზებისა, ექსპედიტორები დამკვეთისთვის ქმნიან ფასეულობას,¹²² სრულ მომსახურებას. კონტინენტური ევროპის სამართლის სისტემის მიხედვით სასამართლო, როგორც წესი, ითხოვს, რომ მომსახურების ღირებულება დაფიქსირდეს ან განისაზღვროს უფრო ზუსტად (გარკვევით), ვინაიდან ეს ექსპედიტორების ხელშეკრულების აუცილებელი ელემენტია.

სამართლის სისტემისაგან დამოუკიდებლად, ექსპედიტორი, რომელმაც ვერ მიაღწია შეთანხმებას თავისი მომსახურების ღირებულების შესახებ, შესაძლოა აღმოაჩინოს, რომ შემკვეთი ედავება წაყენებული ანგარიშების გამო, მიუხედავად

¹²¹ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000,2.

¹²² სურგულაძე გ., მულტიმოდალური გადაზიდვების ბიზნესპროცესების მართვის სისტემის ინფრასტრუქტურა და მისი იმპლაცირი მოდელი გვ.110 გიორგი სურგულაძე.

იმისა, რომ ტვირთის გადაზიდვიდან დიდი დროა გასული. შემკვეთმა შეიძლება არგუმენტად მოიყვანოს კონკურენტის გამონათქვამი იმის შესახებ, რომ მომხურების ღირებულება არ შეესაბამებოდა რეალურ საბაზრო ღირებულებას იმ დროისათვის, რომ მის მიერ შეთავაზებული ფასი მაღალია ბაზარზე არსებულ ფასებთან შედარებით. თუ ასეთ მოქმედებას შემდგომში მოჰყვა სასამართლო პროცესი ექსპედიტორის შემოსავლების სიდიდე საჯარო ხდება და ხშირ შემთხვევაში ბაზებს არასასიამოვნო კომენტარებს.

ყველაზე უფრო ზოგადი წესების მიხედვით, ექსპედიტორისა და შემკვეთის ურთიერთობა ანაზღაურებასთან მიმართებით შეიძლება დაიყოს ორ ტიპად. რაც გულისხმობს, რომ ექსპედიტორს გააჩნია შემკვეთთან საექსპედიტორო მომსახურების ღირებულების ღირებულებაზე ხელშეკრულების გაფორმების ორი ხერხი: საკომისიო განაკვეთების განსაზღვრა ან ზოგადად, იმ გადაზიდვის ტარიფების დადგენა, რომლის განხორციელებასაც აპირებს. ორივე ხერხში არსებობს ფარული მახე, რომლის აცილებაც შესაძლებელია.

პრაქტიკის მიხედვით, ზოგჯერ ექსპედიტორი ისე წარადგენს შემკვეთთან ტარიფებს რომ სინამდვილეში დარწმუნებული არ არის, რომ შემკვეთი მას დაეთანხმება (მიიღებს). ამ შემთხვევაში ექსპედიტორისათვის არ წარმოადგენს აუცილებლობას ზუსტად განმარტოს, თუ რა საქმიანობასა და მოსახურებას მოიცავს შეთავაზებული ტარიფი. პრობლემა წარმოიშობა მაშინ, როცა შემკვეთი წარმოადგენს გადასაზიდად თავის ტვირთს მას შემდეგ, რაც გადამზიდავებმა უკვე გაზარდეს თავიანთი ფრახტის ღირებულება.

ექსპედიტორს შეუძლია არ მიაქციოს ყურადღება გაზრდილ ფრახტს, მაგრამ მზად უნდა იყოს იმისთვის, რომ შეიძლება შემკვეთმა უარი უთხრას მას გაზრდილი ფრახტის ღირებულების ანაზღაურებაზე.¹²³

მეორე ხერხი - ექსპედიტორმა ზუსტად უნდა განსაზღვროს გადახდის პირობა, ტარიფი. ტარიფის განსაზღვრისას უფრო გულდასმით უნდა იქნას გაანალიზებული მოსალოდნელი გადაზიდვის ხარჯები. გარდა ამისა ექსპედიტორს უნდა ჰქონდეს ზუსტი სისტემა, რომლის საშუალებითაც პოტენციურ შემკვეთთა ფართო წრეს აცნობებს თავის ტარიფებს. ტარიფით ხელმძღვანელობა შედეგიანია სტაბილური ურთიერთობისა, როცა ექსპედიტორი ერთსა და იმავე შემკვეთისათვის მრავალ სამუშაოს ასრულებს, რაც საჭიროებს მოქმედების ერთსა და იმავე პროცესსა და სატრანსპორტო საშუალებას. ტარიფების გამოყენებასთან დაკავშირებული სიმწელება ის, რომ, ტარიფის დადგენა საჭიროებს გაცილებით დიდ ძალისხმევას, ხოლო, მსოფლიოში ტვირთების გადაზიდვათა ტარიფები ხშირად იცვლება. ამასთანავე ექსპედიტორის მიერ შემკვეთისათვის ტარიფის შეტყობინების შემდეგ, ეს ტარიფი მისთვის სავალდებულო ხდება.¹²⁴

¹²³ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000,9.

¹²⁴ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 9.

თავი VII. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ურთიერთკავშირი და გამიჯვნა სხვა სახელშეკრულებო ინსტიტუტებთან

მეცნიერმა-ცივილისტებმა მრავალჯერ მიაქციეს ყურადღება ექსპედიციის ხელშეკრულებას. მასში პოულობდნენ გადაზიდვის, შენახვის, კომისიის და სხვა ხელშეკრულებების დამახასიათებელ ნიშნებს. აქედან გამომდინარე, დავაკავშიროთ ექსპედიციის ხელშეკრულება მსგავს ხელშეკრულებათა ტიპებთან სამოქალაქო კანონმდებლობის შინაარსით. ახალი, დამოუკიდებელი ხელშეკრულების დაკავშირების ტენდენცია ტიპიურად მსგავს ხელშეკრულებებთან, ყველაზე ხშირად გვხვდება კომისიის ხელშეკრულებაში. პრაქტიკულად არ არსებობდა შედარებით-სამართლებრივი მონაცემები სატრანსპორტო ექსპედიციის საქმიანობის მარეგულირებელ საბჭოთა თუ უცხოურ კანონმდებლობათა ნორმების შესახებ.¹²⁵

„განსხვავება ექსპედიციის თემის შესწავლის „იდეალურ“ და „რეალურ“ ვარიანტებს შორის პირობითია.“¹²⁶ ექსპედიტორის ვალდებულებაში საჭიროა აღინიშნოს ის ელემენტები, რომლებიც დამახასიათებელია სამოქალაქო სამართლის სხვა ხელშეკრულებებისთვის. მაგრამ ექსპედიციის ხელშეკრულებაში ისინი ორგანულად და ახლებურად არიან დაკავშირებულნი, თითოეული მათგანი, ცალკე აღებული, სრულად ვერ უზრუნველყოფს ექსპედიციის ხელშეკრულების საერთო მიზნების მიღწევას.¹²⁷

7.1 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების კავშირი დავალების ხელშეკრულებასთან

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება გარკვეულწილად ემიჯნება დავალების ხელშეკრულებას, რაც ამ ორი ხელშეკრულების მარეგულირებელი ნორმების მსგავსებითაც დგინდება. ექსპედიციის ხელშეკრულებაში არსებული ზოგიერთი საკითხის მოწესრიგება, შესაძლებელია დავალების ნორმებში აღმოვაჩინოთ. თუმცა მსგავსების მიუხედავად, მათ შორის მნიშვნელოვანი განსხვავებებიცაა, სწორედ ამიტომ კანონმდებელმა ექსპედიცია ცალკე მოწესრიგების საგნად აქცია და დავალების მომწესრიგებელი ნორმების გამოყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში განსაზღვრა მიზანშეწონილად, როცა სახეზე არ არის ექსპედიციის მომწესრიგებელი სპეციალური ნორმები.¹²⁸

დავალების ხელშეკრულებით, რწმუნებული კისრულობს ვალდებულებას მისთვის დავალდებული (მინდობილი) ერთი ან რამდენიმე მოქმედება განახორციელოს მარწმუნებლის სახელითა და ხარჯზე, შესაბამისად, მისი მოქმედების შედეგად მესამე პირებთან ურთიერთობების მონაწილე კვლავ მარწმუნებელია, ექსპედიციის ხელშეკრულების მთავარი დამახასიათებელი ნიშანი

¹²⁵ ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მებურიშვილი ო., ჩხეტია ი.,საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება,2008,76.

¹²⁶ იქვე, 76.

¹²⁷ იქვე, 76.

¹²⁸ ცერცვაძე გ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, მუხლი,729, ბოლოდამუშავება: ნაპრილი, 2016.

კი თავისი სახელითა და მარწმუნებლის ხარჯით მოქმედებაა, ანუ სახეზე გვაქვს არაპირდაპირი წარმომადგენლობა.¹²⁹ შესაბამისად, ექსპედიტორი დამოუკიდებლად, საკუთარი რეპუტაციით მოქმედებს მესამე პირებთან და მესამე პირებთან ნაკისრი ვადებლების დარღვევის შემთხვევაში, სამართლებრივი შედეგი პირველ რიგში მას დაეკისრება, ხოლო შემდეგ შემკვეთს.

7.2 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების კავშირი გადაზიდვა-გადაყვანის ხელშეკრულებასთან;

სამოქალაქო კოდექსის მიხედვით, შესაძლებელია საექსპედიტორო და გადაზიდვის ხელშეკრულებებს შორის განსხვავების დადგენა.

ექსპედიტორი ორგანიზებას უკეთებს ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ქმედებებს ტვირთამგზავნიდან ტვირთმიმღებამდე, ხოლო გადამზიდავი ახორციელებს ფიზიკურად ტვირთის გადატანას ტვირთამგზავნიდან ტვირთმიმღებამდე, შესაძლო მარშრუტის სხვადასხვა მონაკვეთებზე ცალ-ცალკე.¹³⁰

საექსპედიციო ორგანოები ატარებენ საჭირო ზომებს და იღებენ მატერიალურ პასუხისმგებლობას ხელშეკრულების შეუსრულებლობისთვის, რომელიც განსაზღვრულია ვალდებულების დარღვევისათვის პასუხისმგებლობის თავში, იმ შემთხვევისათვის, როცა ხელშეკრულების შეუსრულებლობა მოხდა გადამზიდავის მიზეზით, მაშინ ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა კლიენტის წინაშე განისაზღვრება იმავე წესებით, როგორც შესაბამისი გადამზიდავის.¹³¹ (აღნიშნული განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში გვაქვს სახეზე, როცა ექსპედიტორი საკუთარ გადამზიდავს ანდობს ტვირთის გადაზიდვას, რადგან გადაზიდვის ორგანიზებასთან ერთად შემსრულებელი უშუალოდ ტვირთის გადაზიდვის პასუხისმგებლობასაც იღებს.) შესაბამისად, მათ შორის არსებული განსხვავებების მიუხედავად, პასუხისმგებლობის საკითხის მსგავსება გარკვეულ შემთხვევებში შეუძლებელსაც ხდის აღნიშნული ხელშეკრულებების დარღვევის შედეგად პასუხისმგებლობის საკითხის მხოლოდ საექსპედიციო ან მხოლოდ გადაზიდვა-გადაყვანის ნორმებისათვის დადგენილი წესებით გადაწყდეს დავა.

სამოქალაქო კოდექსის მიხედვით, შესაძლებელია საექსპედიტორო და გადაზიდვის ხელშეკრულებებს შორის საერთო და განმასხვავებელი ნიშნების დადგენა.

მაგალითად, „თეორიასა და პრაქტიკაში გამგზავნი მოაზრებულია გასაგზავნი ტვირთის მესაკუთრედ ან თავად მესაკუთრისაგან ტვირთის გაგზავნაზე უფლებამოსილ პირად. გამორიცხული არ არის, ასეთი უფლებამოსილებით

¹²⁹ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ. I. თბილისი, 2001, 426.

¹³⁰ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 5.

¹³¹ ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 123.

ექსპედიტორული ორგანიზაცია სარგებლობდეს. ამ შემთხვევაში, საქართველოს სკ-ის მე-15 თავის ნორმები (მუხ. 730-743) გამოიყენება.“

საექსპედიციო ორგანოები ატარებენ საჭირო ზომებს და მატერიალურ პასუხისმგებლობას ხელშეკრულების შეუსრულებლობისთვის, რომელიც განსაზღვრულია ვალდებულების დარღვევისათვის პასუხისმგებლობის თავში. იმ შემთხვევისათვის, როცა ხელშეკრულების შეუსრულებლობა მოხდა გადამზიდვის მიზეზით, მაშინ ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა კლიენტის წინაშე განისაზღვრება იმავე წესებით, როგორც შესაბამისი გადამზიდვის.¹³² შესაბამისად, მსგავსება იკვეთება.

რამდენადაც ექსპედიციის და გადაზიდვის კონსტრუქციები თანმთხვევადია, აქვთ ერთნაირი სუბიექტური შემადგენლობა და შესაბამისად, ექსპედიტორს იმავდროულად აქვს ტვირთის გადამზიდვის უფლება-მოვალეობები.¹³³ ექსპედიტორი მოქმედებს როგორც გადამზიდავი იმ შემთხვევაში, როცა იგი გასცემს საკუთარ სატრანსპორტო დოკუმენტს ტვირთის გაგზავნის ადგილიდან დანიშნულების ადგილამდე გადაზიდვის პასუხისმგებლობით. ეს დოკუმენტი როგორც წესი, არის ზედნადები, რომელსაც ხელშეკრულების დადების მტკიცებულების ძალა აქვს.¹³⁴ (საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს - სატრანსპორტო ზედნადები (CMR) ან TIR¹³⁵- წიგნაკი, საზღვაო გადაზიდვებში - კონოსამენტი, Bill of Lading¹³⁶, საჰაერო გადაზიდვისას ავიაზედნადები, AWB, ხოლო სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაზიდვისას - სარკინიგზო ზედნადები, RWB).¹³⁷ თუ ექსპედიტორი იმავდროულად გადამზიდავია, ურთიერთობა შემკვეთსა და ექსპედიტორს შორის დარეგულირდება სწორედ გადაზიდვის ხელშეკრულების მარეგულირებელი ნორმებით.

აღსანიშნავია, რომ სამოქალაქო კოდექსში საკმაოდ მწირია ექსპედიციის ხელშეკრულების მომწესრიგებელი ნორმები, შესაბამისად, გარდა ზემოაღნიშნული შემთხვევებისა, ექსპედიციის ხელშეკრულებაში გადაზიდვის წესები გამოიყენება ტვირთის მიუღებლობის შემთხვევაშიც. მიუღებლობის მიზეზი შეიძლება იყოს როგორც მიმღების უარი, ისე სხვა შემაფერხებელი გარემოება. ამ დროს,

¹³² ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი.,საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება,2008, 123.

¹³³ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ.,I. თბილისი, 2001, 436-437.

¹³⁴ გაბრიჯაძე შ., საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი, 2012, 87.

¹³⁵¹³⁵ საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების დოკუმენტი, რომელსაც აქვს საბაჟო დეკლარაციის ძალა. TIR-carnet- ის კონვენცია მიღებულ იქნა 1975 წელს, ჟენევაში. საქართველო მიუერთდა 1994 წელს, რატიფიცირების გარეშე. ტრანზიტის საქართველოს გავლით (გზამკვლევი) www.nplg.gov.ge

¹³⁶ ზედნადები - საზღვაო გადაზიდვისა და გამგზავნის შორის გაფორმებული ხელშეკრულება ტვირთის გადაზიდვის თაობაზე, კონოსამენტის გამოწერის უფლება აქვთ მხოლოდ იმ სატრანსპორტო/საექსპედიტორო კომპანიებს, რომლებიც არიან FIATA-ს წევრები.

¹³⁷ ტრანზიტის, თბილისი, 2018. <https://www.rs.ge>

ექსპედიტორი ვალდებული ხდება დაელოდოს შემკვეთის მითითებებს ან კეთილსინდისიერად იმოქმედოს შემკვეთის ინტერესების გათვალისწინებით.¹³⁸

7.3 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების კავშირი შუამავლობის ხელშეკრულებასთან;

მეცხრამეტე საუკუნეში ექსპედიტორები, როგორც წესი, თავიანთ საქმიანობას მცირე ტერიტორიის ფარგლებში ახორციელებდნენ. არ არსებობდნენ დიდი ორგანიზაციები, რომლებიც დაიცავდნენ მათ ინტერესებს, ამიტომ დანარჩენი ექსპედიტორები ტვირთების გადაზიდვისას უპირატესობას ანიჭებდნენ აგენტს და მთელს პასუხისმგებლობას აკისრებდნენ პირებს, რომლებიც პრაქტიკულად ახორციელებდნენ გადაზიდვას.¹³⁹

შუამავალი - ესაა ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ხელს უწყობს საქმიანი კავშირების დამყარებას, პროდუქციის მწარმოებლებს, საქმიანი ქალაქების მომხმარებლებს და გამყიდველებს. საერთო სახით, შუამავლობის არსი იმაში მდგომარეობს, რომ იურიდიული ანდა ფიზიკური პირები ასრულებენ მოქმედებებს, რომლებიც მიმართულია ორ მხარე შორის კავშირის დამყარების და გარიგების შესრულების მიზნით.¹⁴⁰

მყიდველზე საქონლის გადაცემის ხერხი შუამავლობის მეშვეობით გახდა საქონლის ჩაბარების ჩვეულებრივი სახელშეკრულებო პირობა და თავისი განმტკიცება ნახა ეროვნულ კანონმდებლობაში და საერთაშორისო კონვენციებში.¹⁴¹

რამდენადაც ექსპედიციის და გადაზიდვის კონსტრუქციები თანმთხვევადაა, აქვთ ერთნაირი სუბიექტური შემადგენლობა და შესაბამისად, ექსპედიტორს იმავდროულად აქვს ტვირთის გადამზიდვის უფლება-მოვალეობები.¹⁴²

თავი VIII. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტის საფუძვლები

8.1 სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტის ზოგადი საფუძვლები;

სამართლის ერთ ერთი მთავარი მთავარი ამოცანაა იპოვოს საუკეთესო გზა თუ როგორ აუნაზღაურდეს კრედიტორს ზიანი,¹⁴³ რომელიც შეიძლება გამოწვეული

¹³⁸ გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, ჟურნალი, მართმსაჯულება და კანონი, №3, 2015, 128.

¹³⁹ საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000, 38.

¹⁴⁰ ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 114.

¹⁴¹ ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008, 167.

¹⁴² ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ. I. თბილისი, 2001, 436-437.

¹⁴³ Smits J., M. Contract law, A Cooperative introduction, USA, 2014, 221.

იყოს როგორც მხარის ბრალით, ასევე ბრალის გარეშე, შესრულების შეუძლებლობისას. რა ხდება მაშინ როცა ექსპედიტორის მიერ ვალდებულების ხელახლა შესრულების შესაძლებლობის მიუხედავად, კრედიტორს აღარ სურს შესრულების მიღება და ხელშეკრულების შეწყვეტა სურს.¹⁴⁴

მხარეთა შორის ექსპედიციის ხელშეკრულების დადების მიზანს წარმოადგენს აღნიშნული ხელშეკრულებით გათვალისწინებული საპასუხო შესრულებათა მიღება.¹⁴⁵ ექსპედიტორისათვის ეს არის შეთანხმებული პროვიზიის მიღება, ხოლო შემკვეთის ინტერესებშია ექსპედიტორის მიერ ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზება ხელშეკრულებით შეთანხმებული პირობების შესაბამისად. თუკი მოვალე კრედიტორის სასარგებლოდ ვალდებულებითი ურთიერთობის შინაარსის შესაბამის (ნაკისრ) ვალდებულებას შეასრულებს, მაშინ აღნიშნული ვალდებულებითი ურთიერთობა შეწყდება.¹⁴⁶ მიუხედავად იმისა, რომ კანონმდებელმა ექსპედიციის ხელშეკრულება ცალკე ხელშეკრულების სახით გამოყო, ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტასთან დაკავშირებით სამოქალაქო კოდექსი არანაირ დათქმას არ აკეთებს. შესაბამისად, ხელშეკრულების შეწყვეტის საფუძვლების განხილვისას უნდა ვიხელმძღვანელოთ ხელშეკრულების შეწყვეტის საერთო წესებისა და გადაზიდვის ტიპის ხელშეკრულებების მომწესრიგებელი ნორმების მიხედვით.

ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტასთან მიმართებით მნიშვნელოვანია განვიხილოთ როგორც კანონისმიერი ასევე, მხარეთა შორის შეთანხმებული ხელშეკრულების შეწყვეტის შემთხვევები და პირობები. გამომდინარე იქიდან, რომ მხარეები ხელშეკრულების ექსპედიციის ხელშეკრულება ხშირად საერთოდ არ ფორმდება მატერიალური ფორმით. სიტყვიერი შეთანხმებისას კი შეთანხმებული პირობების მტკიცების მხრივ ერთგვარ პრობლემას ვაწყდებით.

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ვადა განისაზღვრება იმ მოქმედების თავისებურებით, რომელიც ექსპედიტორმა უნდა შეასრულოს. ერთჯერადი საექსპედიციო მომსახურებისას, რომელიც გულისხმობს ამა თუ იმ ოპერაციის განხორციელებას (მაგ: ტვირთის გაგზავნა ან მიღება), იდება ერთჯერადი ექსპედიციის ხელშეკრულება, იმ შემთხვევაში, როცა საჭიროა არაერთჯერადი საექსპედიციო მომსახურება, იდება გრძელვადიანი გენერალური ხელშეკრულებები.¹⁴⁷

სახელშეკრულებო ურთიერთობა ორიენტირებულია ნაკისრი ვალდებულების შესრულებაზე, თუმცა ვალდებულებითი ურთიერთობა ყოველთვის მოთხოვნის შესაბამისად არ სრულდება. მისი მიზანი შესაძლოა მოვალის ან კრედიტორის

¹⁴⁴ Smits J., M. Contract law, A Cooperative introduction, USA, 2014, 221.

¹⁴⁵ ძლიერიშვილი ზ., ცერცვაძე გიორგი, რობაქიძე ირაკლი, სვანაძე გიორგი, ცერცვაძე ლაშა, ჯანაშია ლევან, სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 310.

¹⁴⁶ ძლიერიშვილი ზ., ცერცვაძე გიორგი, რობაქიძე ირაკლი, სვანაძე გიორგი, ცერცვაძე ლაშა, ჯანაშია ლევან, სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 313, მით., Palandt, BGB § 362.

¹⁴⁷ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ. I. თბილისი, 2001, 425.

ქცევის, ასევე სხვა გარემოებების გამო დროებით ან სამუდამოდ, ნაწილობრივ ან მთლიანად ჩაიშალოს.¹⁴⁸

8.2 ხელშეკრულებიდან გასვლა, ხელშეკრულების მოშლა და ხელშეკრულების შესრულების გართულება და დაუძლეველი ძალა როგორც სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტის საფუძველი;

ვალდებულების სამართლებრივი ბუნებიდან გამომდინარე, ხელშეკრულება შეიძლება შეწყდეს როგორც შესრულებით, ასევე შეუსრულებლობის შემთხვევაში, ხელშეკრულების დარღვევის ან შეცვლილი გარემოებებიდან გამომდინარე მხარისთვის ინტერესის დაკარგვის გამო.

ქართველი მეცნიერები თანხმდებიან, რომ სამოქალაქო კოდექსში არსებულ იმ ხელშეკრულებებში რომლებიც ხელშეკრულების დადებასთან ერთად, ხელშეკრულების შეწყვეტის ნორმებსაც გვთავაზობს, ხშირ შემთხვევაში არეულია ტერმინები (ხელშეკრულებიდან გასვლა, ხელშეკრულებაზე უარი და ხელშეკრულების მოშლა.) რაც, ყურადღებას იქცევს, რადგან ხელშეკრულების შეწყვეტისას უმნიშვნელოვანესია შეწყვეტის საფუძვლების სწორად განსაზღვრა. ექსპედიციის ხელშეკრულების შემთხვევაში კანონმდებელი არ განსაზღვრავს ხელშეკრულების შეწყვეტის პირობებს, შესაბამისად, არ გვაქვს განმარტება ექსპედიციის ხელშეკრულების შეწყვეტისას ადგილი ადგილი ექნება ხელშეკრულების მოშლას, თუ ხელშეკრულებიდან გასვლას.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ ხელშეკრულების შეწყვეტის ერთ ერთი საფუძველია ხელშეკრულების შეწყვეტა ვალდებულების შესრულებით.

ექსპედიციის ხელშეკრულების გადაზიდვისას გარკვეულ შემთხვევებში შესაძლოა შემკვეთმა ინტერესი დაკარგოს გადასაზიდი ტვირთის მიმართ, მიატოვოს ტვირთი და უარი თქვას პროვიზიის გადახდაზე. აღნიშნული შეიძლება გამოწვეული იყოს სხვადასხვა ფაქტორით. ექსპედიციის ხელშეკრულება პრაქტიკაში ძირითადად ექსპორტთან და იმპორტთან დაკავშირებით იდება, შესაბამისად, ტვირთი საქართველოში შემოსვლამდე გადის საბაჟო პროცედურებს, ამ დროს შესაძლებელია ყოველი წუთით დაყოვნება მხარისათვის გადამწყვეტი აღმოჩნდეს, რადგან გაბაჟებული ტვირთის მოცდენისას ან შემკვეთის მიერ გატანის ვადის გადაცილებისას, შესაძლოა ტვირთზე დაკისრებულმა ჯარიმამ ტვირთის ღირებულებას გადააჭარბოს. ამ დროს ხელშეკრულების შეწყვეტასთან მიმართებით უნდა დადგინდეს ჯარიმის დაკისრებისას ვისი ბრალეულობა გვაქვს სახეზე.

თუ ტვირთი გაბაჟებულია და შემკვეთმა დააგვიანა მისი აღება, რის გამოც დაეკისრა შეუსაბამოდ მაღალი საურავი და ამ საურავის გამო შემკვეთს სურს ხელშეკრულების შეწყვეტა, ადგილი ექნება ხელშეკრულების მოშლას და ვერ გვექნება ხელშეკრულების სხვა სახით შეწყვეტა, რადგან მართალია ექსპედიტორმა მიიტანა ტვირთი შეთანხმებულ ადგილას, მაგრამ შემკვეთი არ იღებს მას, შესაბამისად უარს ამბობს პროვიზიის გადახდაზე და ვალდებულების შესრულებაზე. შემკვეთის მხრიდან ადგილი აქვს ხელშეკრულების პირობების

¹⁴⁸ ლეგაშვილი დ., შეცვლილი გარემოებების გავლენა სახელშეკრულებო ურთიერთობაზე, სამართლის ჟურნალი, №2, 2013, 78.

დარღვევას, რითაც წარმოიშობა ახალი ვალდებულება ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებით.

იმ პირობებშიც კი, როცა შემკვეთი გადაზიდვის პროცესში ამბობს უარს ტვირთზე სავარაუდო საურავების დაკისრების ან სხვა მიზნით ინტერესის დაკარგვის გამო, სახეზე გვექნება ხელშეკრულების მოშლა, შემკვეთი უარს ამბობს ხელშეკრულებაზე, თუმცა მას ამისი სამართლებრივი საფუძველი არ გააჩნია და ვალდებულია მიიღოს შესრულება და თავისი მხრივ შეასრულოს ნაკისრი ვალდებულება.

რაც შეეხება ხელშეკრულებიდან გასვლის შემთხვევას, ხელშეკრულების გასვლის ერთ ერთ საფუძველად უნდა ჩაითვალოს შესრულების გართულება, და დაუძლეველი ძალით გამოწვეული შესრულების შეუძლებლობა. სსკ-ს 405-ე მუხლის მიხედვით, სავალდებულო არ არის დამატებითი ვადის დაწესება, თუ ამკარაა რომ მას არავითარი შედეგი არ მოჰყვება. ექსპედიციის ხელშეკრულების მომსახურებით, შემკვეთი სწორედ ექსპედიციის გაამოცდილებისა და უნარების გათვალისწინებით სარგებლობს, რომ შესთავაზოს შემკვეთს გადაზიდვის საუკეთესო მარშრუტი და ვადები, შესაბამისად, გადაზიდვის დაწყების დაგვიანების ან შესრულების შეუძლებლობის შემთხვევებში შემკვეთისათვის უმნიშვნელოვანესია ისარგებლოს აღნიშნული უფლებით.

ვადის დაწესების გარეშე ხელშეკრულებიდან გასვლის საფუძველი შესაძლოა გახდეს, შესრულების ობიექტური შეუძლებლობა, იურიდიული შეუძლებლობის მაგალითი, სახელმწიფოს მხრიდან ექსპორტის აკრძალვა, ან ბუნებრივი შესრულების მაგალითი, გადასაზიდი ტვირთის განადგურება.¹⁴⁹ ასეთ შემთხვევაში, გამორიცხულია ექსპედიტორის ბრალი ვადის გადაცილების ფაქტის მიმართ,¹⁵⁰ რადგან სახეზე გვაქვს – შესრულების შეუძლებლობა, როგორც ვალდებულების დარღვევის ერთ-ერთი სახე რომელიც ითვლება პასუხისმგებლობისგან განთავისუფლების საფუძველად.¹⁵¹

შესრულების გართულების შემთხვევაში, ექსპედიტორი ყველანაირად უნდა შეეცადოს შეასრულოს მისთვის მიცემული დავალება, შესაბამისად, შესრულების გართულებისთანავე უნდა აცნობოს შემკვეთს და მიიღოს მისგან ახალი ინსტრუქციები, არნიშნულის შეუძლებლობისას, თვითონვე შეცვალოს თავისი ქმედებები იმგვარად, რომ გარემოებების გართულებამ სერიოზული გავლენა ვერ იქონიოს დავალების შესრულებაზე. ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობა აღნიშნულ

¹⁴⁹ მაჭარაძე მ., ხელშეკრულებიდან გასვლა და ხელშეკრულების მოშლა - განსხვავება და სმართლებრივი შედეგები (საქართველოსა და გერმანიის სამართლის მიხედვით), „ქართული სამართლის მიმოხილვა“, სპეციალური გამოცემა, თბილისი, 2008, 133.

¹⁵⁰ ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებების გავლენა ვალდებულების შესრულებასა და მხარეთა შესაძლო მეორად მოთხოვნებზე (შედარებითი ანალიზი), სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2015, 232, მით., ბიოლინგი ჰ., ლუტინგჰაუსი პ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ცალკეული მოთხოვნის საფუძველების სისტემური ანალიზი, ბრემენი-თბილისი, 2004-2009, 30; ჰენშელი ს., სამოქალაქო კანონების დამუშავების მეთოდიკა, გამომც. „სიესტა“, თბილისი, 2009, 42.

¹⁵¹ ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებების გავლენა ვალდებულების შესრულებასა და მხარეთა შესაძლო მეორად მოთხოვნებზე (შედარებითი ანალიზი), სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2015, 232

პირობას პირდაპირ განსაზღვრავს, თანამშრომლობის სტანდარტულ ნაციონალურ პირობებში.¹⁵²

თავი IX. დასკვნა

ექსპედიციის ხელშეკრულების თავისუფალი ბუნება და მოქნილი სამართლებრივი მექანიზმები (ექსპედიტორის ან შემკვეთის მიმართ, სპეციალური საკანონმდებლო მოთხოვნების არარსებობა) მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს სამოქალაქო ბრუნვის სტაბილურობას, აყალიბებს სიმდიდრისა და ძალაუფლების განაწილების მოქნილ სისტემას.¹⁵³ უნდა აღინიშნოს, რომ ექსპედიციის ხელშეკრულება სახელშეკრულებო თავისუფლების მინიჭებით მხარეებს შესაძლებლობას აძლევს დამოუკიდებლად განსაზღვრონ პირობები, თუმცა ხშირ შემთხვევაში თავისუფლება დიდი რისკის მატარებელია. აღნიშნულით ხშირად ზარალდება შემკვეთი, როგორც სატრანსპორტო ბაზარზე გამოუცდელი მხარე, რომელიც ობიექტურად ვერ განსაზღვრავს ყველა იმ რისკს რასაც ატარებს სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება.

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების სამოქალაქო კოდექსში მოცემული ნორმებისა და საერთაშორისო სამართლის ნორმების შედარებითი ანალიზის შედეგად ჩანს, რომ სამოქალაქო კოდექსი არ გვთავაზობს ამომწურავ რეგულირებას ექსპედიციის ხელშეკრულების დარღვევისას მხარეთა უფლება-მოვალეობების ფარგლებზე.

ნაშრომზე მუშაობისას გამოვლენილი პრობლემებიდან, უნდა აღინიშნოს, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის შეზღუდვის პრინციპი, ექსპედიტორის უფლებები საფრთხისშემცველი ტვირთის არსებობისას და ექსპედიციის ხელშეკრულებაში დაზღვევის ხელშეკრულების როლი.

სამოქალაქო კოდექსის ნორმები არ იძლევა ამომწურავ ინფორმაციას ექსპედიტორის პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით, შესაბამისად, შემკვეთისათვის ბუნდოვანია თუ პასუხისმგებლობის რა ფარგლებს უწესებს ექსპედიტორს სამოქალაქო კოდექსი, შესაბამისად, შემკვეთი ხშირ შემთხვევაში დაუცველი რჩება, რადგან საერთაშორისო კონვენციებით (მაგ:CMR) ექსპედიტორისთვის დადგენილი პასუხისმგებლობის ფარგლები განსხვავდება სამოქალაქო კოდექსის ნორმებით მოცემული ფარგლებისაგან.

ნაშრომში განხილულ საკითხებთან ერთად ყურადღებას იქცევს ის გაგრემოება, რომ სამოქალაქო კოდექსი არ განსაზღვრავს საფრთხისშემცველი ტვირთების რეალიზაციის წესს იმ შემთხვევისათვის, როცა შემკვეთმა ექსპედიტორს არ მიაწოდა ინფორმაციას ტვირთის საფრთხისშემცველობის შესახებ. სამოქალაქო

¹⁵² საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000,50.

¹⁵³ ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებებით წარმოშობილი შესრულების გართულება და შეუძლებლობა (გერმანული და ქართული სამართლის შედარებითსამართლებრივი ანალიზი), სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2015. 363.

კოდექსის ნორმა გარკვეულწილად ექსპედიტორს შეუზღუდავ უფლებას ანიჭებს, რაც არ უნდა იყოს ექსპედიტორის მიერ არაკეთილსინდისიერად გამოყენების საფუძველი. ამიტომ, სსკ-ს მიხედვით, უნდა დადგინდეს კონკრეტული შემთხვევები, უშუალოდ რა კატეგორიის ტვირთების და რა გზით რეალიზაციის უფლება აქვს ექსპედიტორს. რაც ორივე მხარისათვის უფლების დაცვის უკეთესი საშუალება იქნება.

ის გარემოება, რომ სამოქალაქო კოდექსი სავალდებულო სახით არ განსაზღვრავს სატრანსპორტო ექსპედიციისას ტვირთის დაზღვევას, გარკვეულწილად ეკონომიკური კუთხით, უფრო მარტივს და მოქნილს ხდის გადაზიდვებს, თუმცა ტრანსპორტი და სატრანსპორტო ოპერაციები თავისი ბუნებიდან გამომდინარე, ყოველთვის მაღალი რისკის მატარებელია, განსაკუთრებით მაშინ, როცა საქმე ეხება ტვირთების ისეთ სახეობებს, რომლებიც განსაკუთრებით მგრძობიარენი არიან დაზიანებისა და ხარისხის ცვლილების მიმართ არახელსაყრელი ამინდის პირობების, გადაზიდვის დაგვიანებისა თუ სხვა ობიექტური მიზეზების გამო. (ფარმაცევტული პროდუქცია, ელექტრონიკა, საკვები, მცენარეები და სხვ.)¹⁵⁴ ნაშრომში მოყვანილი სასამართლო გადაწყვეტილებებით, ნათლად ჩანს, რომ საჭიროა აღნიშნულთან დაკავშირებით სამართლებრივი ნორმების გადახედვა და უმჯობესი იქნება თუ კონკრეტულად ამ სახის ტვირთების მიმართ მაინც გაჩნდება სავალდებულო დაზღვევის ჩანაწერი, რადგან, ხშირ შემთხვევაში, შემკვეთი სათანადოდ ვერ აფასებს იმ რისკებს რომელსაც შეიძლება მოიცავდეს ტვირთების ექსპედიცია დაზღვევის გარეშე. ამ პირობებში კი, შემკვეთს, როგორც სატრანსპორტო სფეროში გამოუცდელი მხარეს ერთმევა შესაძლებლობა დაიცვას თავისი ინტერესები და მიიღოს ზიანის სრული ანაზღაურება.

ბიბლიოგრაფია:

ქართულენოვანი ლიტერატურა

ბოცვაძე ლ., გელაშვილი ო., მეზურიშვილი ო., ჩხეტია ი., საერთაშორისო სატრანსპორტო - საექსპედიციო მომსახურება, 2008.

გაბიჩვაძე შ., საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი, 2012.
<http://press.tsu.ge/data/image_db_innova/Disertaciebi/shorena_gabichvaze.pdf>

გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, ჟურნალი, მართმსაჯულება და კანონი, №3, 2015, 133

¹⁵⁴ The importance of insurance for the freight forwarding services . <http://ifa-forwarding.net/>

გვარამია ლ., სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის ხელშეკრულების ცნება და მნიშვნელობა (შედარებით-სამართლებრივი დახასიათება), სადისერტაციო ნაშრომი, იურიდიულ მეცნიერებათა კანდიდატის სამეცნიერო ხასისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2002, 52.

კობახიძე ა., გადაზიდვის ხელშეკრულებები, ელექტრონული ჟურნალი, აუდიტი, აღრიცხვა, ფინანსები, 2006. <http://aaf.ge/>

ლაკერბაია თ., ზაალიშვილი ვ., ზოიძე თ., მომხმარებელთა უფლებების დაცვის სამართალი (ევროპულ სამართალთან ჰარმონიზაციის გზა) თბილისი, 2018.

ლაკერბაია თამარ, ხელშეკრულების უარყოფის უფლება: ქართული და ევროპული სახელშეკრულებო სამართლის შედარებითი ანალიზი, სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი, 2016. http://press.tsu.ge/data/image_db_innova/disertaciebi_samartali/tamar_lakerbaia.pdf

ლეგაშვილი დ., გამგზავნის უფლების განხორციელებისა და დაცვის ვადები, სამართლის ჟურნალი, №1, 2015, 166, მით., ზოიძე ბ., ევროპული კერძო სამართლის რეცეპცია საქართველოში, თბილისი, 2005.

მაჭარაძე მ., ხელშეკრულებიდან გასვლა და ხელშეკრულების მოშლა - განსხვავება და მართლებრივი შედეგები (საქართველოსა და გერმანიის სამართლის მიხედვით), „ქართული სამართლის მიმოხილვა“, სპეციალური გამოცემა, თბილისი, 2008.

მესხიშვილი მ., ხელშეკრულებების პირობითი დაყოფა ტიპებად, ქართული სამართლის მიმოხილვა - ტ. 15. თბილისი, 2015, 55, <http://newvision.ge/>

მოწონელიძე ნ., სუბროგაცია როგორც მზღვეველის მოთხოვნის დაკმაყოფილების საშუალება, სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი, 2015.

საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, თბილისი, 2000.

სურგულაძე გ., მულტიმოდალური გადაზიდვების ბიზნესპროცესების მართვის სისტემის ინფრასტრუქტურა და მისი იმიტაციური მოდელი, ქართული რეფერატული ჟურნალი, №16, 2016

სუხიტაშვილი თ., პასუხისმგებლობა საკუთარი და მესამე პირის მოქმედებისათვის, ჟურნალი “მართლმსაჯულება და კანონი”, №2, 2012.

ქოჩაშვილი ქ., ბრალი როგორც სამოქალაქო სამართლებრივი პირობა, სამართლის ჟურნალი №1,

ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებებით წარმოშობილი შესრულების გართულება და შეუძლებლობა (გერმანული და ქართული სამართლის შედარებითსამართლებრივი ანალიზი), სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2015.

ჩიტაშვილი ნ., შეცვლილი გარემოებებით წარმოშობილი შესრულების გართულება და შეუძლებლობა, სამართლის ჟურნალი, №2, 2011.

ჩიტოშვილი თ., “ვალდებულებით-სამართლებრივი და სანივთო-სამართლებრივი უფლებების ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი”, ჟურნალი “მართლმსაჯულება”, 2007.

ჩიტოშვილი თ., “დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტები”, ჟურნალი “მართლმსაჯულება” №1, 2008.

ძლიერიშვილი ზ., ცერცვაძე გიორგი, რობაქიძე ირაკლი, სვანაძე გიორგი, ცერცვაძე ლაშა, ჯანაშია ლევან, სახელმეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014.

ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი IV, ტ.,I. თბილისი, 2001.

ჯორბენაძე ს., ხელშეკრულების თავისუფლების ფარგლები სამოქალაქო სამართალში, თბილისი, 2016.

ჭიჭელაშვილი ზ., სახელმეკრულებო სამართალი, მეორე გამოცემა, თბილისი, 2014

უცხოენოვანი ლიტერატურა

Annika T., Remiorz G. M. Loss of goods – limitation of freight forwarder's liability, Germany, 2014. <https://www.internationallawoffice.com/> [10.05.2019]

Smits J., M. Contract law, A Cooperative introduction, USA, 2014

Han L., DEFINING “FREIGHT FORWARDER, USA, 2017. <https://www.mach1global.com/> [10.04.2019]

Parker W., The difference between a freight forwarder and a broker, [10.06.2019] <https://www.overdriveonline.com/> [10.04.2019]

CLECAT - the Voice of Freight Forwarding and Logistics, Brussels, Belgium <https://www.clecat.org/>

Landauer S., Remiorz G. M., Loss of goods due to misloading in multimodal transport, Germany, 2017. <https://www.internationallawoffice.com/> [10.04.2019]

HAN L., DEFINING “FREIGHT FORWARDER, USA, 2017. <https://www.mach1global.com/>

Simmendinger T. J., Remiorz G.M., „Statutory obligations of freight forwarder in customs clearances, Germany, 2017.

What are EUR1 certificates? United Kingdom. <https://www.chamber-international.com/> / Secret Commissions' and fiduciary duties of agents, Bugden P., Bugden + Co., London, 2019. <http://forwarderlaw.com/2019/02/25/secret-commissions-and-fiduciary-duties-of-agents/>
Kantharia R., Bill Of Lading in Shipping: Importance, Purpose, And Types, 2019. <https://www.marineinsight.com/> [10.04.2019]
Hariesh M., Risks and Liabilities of a Freight Forwarder, 2017. <https://shippingandfreightresource.com/risks-and-liabilities-of-a-freight-forwarder/>
Learn How to Reduce Risk with a Freight Forwarder, Australia, 2016. <https://bcr.com.au>
International Forwarding Association, IFA - we care for your cargo, 2018. <http://ifa-forwarding.net/> [10.04.2019]
Thomas Meadows and Co Ltd <https://shenfielddepot.smugmug.com>
THE RAPID EVOLVING FREIGHT FORWARDING INDUSTRY, USA, 2017. <https://www.mach1global.com> [10.06.2019]
The importance of insurance for the freight forwarding services . <http://ifa-forwarding.net/>
Tushevska B., LIABILITY OF THE FREIGHT FORWARDERS ACCORDING TO NATIONAL AND INTERNATIONAL LAW, Macedonia, 2015, 2.
Safety Measures and Precautions for Cargo Theft Prevention. <http://ifa-forwarding.net/> [10.04.2019]

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებები

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 24 სექტემბრის № ას-923-868-2012 გადაწყვეტილება.
საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2001 წლის 8 ივნისის №3კ/885-01 გადაწყვეტილება.
საქართველოს უზენაესი სასამართლოს დიდი პალატის 2001 წლის 27 სექტემბრის №3კ/458-01) გადაწყვეტილება.

უცხო ქვეყნის სასამართლოს გადაწყვეტილებები

Verden Regional Court, Germany, (Case 9 O 20/19) 19.01.2019.
The Federal Court of Justice (Case 77 O 20/17) 25.10.2017.
The aurich district court decision 60.41/5, 01.04.2016)
Supreme Court's decision, London 2017, AC 467

ნორმატიული მასალა

მეწარმეთა შესახებ კანონი

საქართველოს საბაჟო კოდექსი

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 15 თებერვლის №89 დადგენილებით,
„სატრანსპორტო საშუალებით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესის შესახებ“

**უცხო ქვეყნის ნორმატიული დოკუმენტი, უნიფიცირებული და სარეკომენდაციო
სამართლებრივი აქტები**

გერმანიის საბაჟო კოდექსი

გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი - Bürgerliches Gesetzbuch

საერთაშორისო გზაზე საავტომობილო გადაზიდვების ევროპული კონვენცია.

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)
(Geneva, 19 May 1956)

FIATA Bill of Lading

The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by
Road

The Convention on International Transport of Goods Under Cover

ინტერნეტ რესურსი

<<http://aaf.ge>>

<<http://alpha.ge/>>

<<https://bcr.com.au>>

<<https://www.clecat.org>>

<<https://fiata.com>>

<<http://forwarderlaw.com/>>

<<http://www.gccc.ge/>>

<<http://ifa-forwarding.net/>>

<<https://www.internationallawoffice.com>>

<<http://library.court.ge/login.php?geo&authorisation>>

<https://www.mach1global.com>>

<<https://www.marineinsight.com/>>

<<https://matsne.gov.ge/ka>>

<<http://newvision.ge>>

<www.nplg.gov.ge >

<<https://www.overdriveonline.com>>

< www.researchgate.net>

<www.rs.ge>

<https://shenfielddepot.smugmug.com>

<<https://shippingandfreightresource.com>>

<<http://www.supremecourt.ge/>>

<<https://www.tsu.ge/>>