



გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საფუძვლები საერთაშორისო  
სახმელეთო გადაზიდვისას  
სოფიო აფრიამაშვილი

წარმოდგენილია სამართლის მაგისტრის აკადემიური ხარისხის  
მოსაპოვებლად

სულხან-საბა ორბელიანის სასწავლო უნივერსიტეტი  
თბილისი, 0186, საქართველო  
სექტემბერი 2020

საავტორო უფლება 2020 , სოფიო აფრიამაშვილი

# სულხან-საბა ორბელიანის სასწავლო უნივერსიტეტი

## სამართლის ფაკულტეტი

ვადასტურებ, რომ გავეცანი სოფიო აფრიამაშვილის მიერ შესრულებულ სამაგისტრო ნაშრომს დასახელებით: „გადამზიდვის პასუხისმგებლობის საფუძვლები საერთაშორისო სახმელეთო გადაზიდვისას“ და ვაძლევ რეკომენდაციას, სულხან-საბა ორბელიანის სასწავლო უნივერსიტეტის სამართლის ფაკულტეტის, სამაგისტრო ნაშრომის დაცვის სპეციალურ კომისიაში მის განხილვას სამართლის მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად.

თარიღი: 03.09.2020

ხელმძღვანელი: სიმონ ტაკაშვილი

-----

# სულხან-საბა ორბელიანის სასწავლო უნივერსიტეტი

## სამართლის ფაკულტეტი

განაცხადი წარმოდგენილ ნაშრომში პლაგიატის არარსებობის შესახებ, როგორც წარმოდგენილი ნაშრომის ავტორი, ვაცხადებ, რომ ნაშრომი წარმოადგენს ჩემს ორიგინალურ ნამუშევარს და არ შეიცავს სხვა ავტორების მიერ აქამდე გამოქვეყნებულ, გამოსაქვეყნებლად მიღებულ ან დასაცავად წარდგენილ მასალებს, რომლებიც ნაშრომში არ არის მოხსენიებული ან ციტირებული სათანადო წესების შესაბამისად.

თარიღი: 03.09.2020

სტუდენტი: სოფიო აფრიამაშვილი

-----

## რეზიუმე

გლობალიზაციის პირობებში თანამედროვე მსოფლიო არნახული სისწრაფით ვითარდება, აღნიშნული ცვლილებები აისახება სამართალშიც. ამის გათვალისწინებით, საკანონდებლო სიხალეები უნდა პასუხობდეს თანამედროვეობას. თანამედროვე მსოფლიოში, სხვადასხვა ქვეყნის მოქალაქეებს უფრო ფართო შესაძლებლობები აქვთ დაამყარონ ქონებრივი ურთიერთობები, ვიდრე ოდესმე. სამაგისტრო ნაშრომი შეეხება გადამზიდვის პასუხისმგებლობის წარმოშობის საფუძვლების კვლევას საერთაშორისო სახმელეთო, საგზაო, გადაზიდვებისას. ნაშრომში განხილულია გადამზიდვის პასუხისმგებლობის წარმოშობის საფუძვლები. პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების საკითხი და მისი მიმართება დელიქტებთან.

განსახილველი თემის აქტუალობიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია, საკითხის იმგვარად რეგულირება, რომ საერთაშორისო სავაჭრო ჩვეულებების, ტრადიციების, წესებისა და აქტების ინკორპორირება ისე მოხდეს ხელშეკრულებაში, რომ არ ეწინააღმდეგებოდეს შიდა კანონმდებლობას. ამასთან, ნაშრომი მოიცავს ინკოტერმის წესების, როგორც არანორმატიული რეგულირების მეთოდის გამოყენების შესაძლებლობას ხელშეკრულებაში. ასევე, როგორც გადამზიდვის პასუხისმგებლობის შეზღუდვის შესაძლებლობას.

საერთაშორისო ბაზრის სწრაფი განვითარების გამო კიდევ უფრო აქტუალური ხდება საერთაშორისო კერძოსამართლებრივი ურთიერთობების რეგულირების საკითხი, რათა სხვადასხვა ქვეყნების კანონდებლობა წინააღმდეგობაში არ მოდიოდეს ერთმანეთთან. მიუხედავად იმისა რომ საერთაშორისო კერძო სამართლის ერთ-ერთი მიზანი, სწორედ, სხვადასხვა ქვეყნის სამართალსუბიექტებს შორის დადებული ხელშეკრულებებიდან წარმოშობილი დავის მიმართ გამოსაყენებელი სამართლის საკითხის რეგულირებაა, მხარეები ხშირად ვერ

ბედავენ საერთაშორისო კერძო სამართლის ნორმების გამოყენებას ხელშეკრულებებში, ნორმების შინაარსის არ ცოდნის გამო. თუმცა, საერთაშორისო კერძოსამართლებრივი ურთიერთობების სიხშირის გათვალისწინებით, ხელშეკრულებიდან წარმოშობილი დავის მიმართ გამოსაყენებელი სამართლისა და სასამართლოს საერთაშორისო კომპეტენციის საკითხები აქტუალურია. ასევე, ნაშრომის მიზანია საერთაშორისო კერძოსამართლებრივი ურთიერთობებისთვის, უცხოური იურიდიული პირის საკითხის დადგენა, ვინაიდან, აღნიშნული საკითხისადმი კანონმდებლობის არაეთვაროვანი მიდგომის გამო, მხარეები გაურკვევლობაში არ აღმოჩნდნენ.

## Resume

In the conditions of globalization, the modern world is developing with unprecedented speed, these changes are reflected in the law as well. With this in mind, legislative innovations must respond to modernity. In the modern world, citizens of different countries have wider opportunities to establish property relationships than ever before. The master's thesis deals with the study of the basics of carrier liability in international landroad shipping. The paper discusses the origins of carrier liability. The issue of release from liability and its relation to delicts.

Given the actuality of the issue , it is important to regulate the issue in such a way that international trade customs, traditions, rules and acts are incorporated into the treaty in a manner that does not conflict with domestic law. However, the paper includes the possibility of using the rules of Incoterms as a method of non-normative regulation in the contract. As well as the possibility of limiting the liability of the carrier.

Due to the rapid development of the international market, the issue of regulation of international private legal relations is becoming even more urgent, so that the legislation of different countries did not contradict each other. Although one of the purposes of private international law is to regulate the issue of law applicable to disputes arising out of agreements between legal entities of different countries, the parties often do not dare to apply the norms of private international law in the treaties due to ignorance of the content of the norms. However, given the frequency of international private relations, the issues of law and international jurisdiction of the court in relation to disputes arising from the treaty are relevant. Also, the aim of the paper is to establish the issue of a foreign legal entity for international private law relations, since, due to the inconsistent approach of the legislation to this issue, the parties have not found themselves in uncertainty.

## სარჩევი

<b>I.შესავალი</b> -----	<b>3</b>
<b>II.გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საფუძვლები</b> -----	<b>7</b>
1.გადამზიდავის ბრალით გამოწვეული ზიანი -----	7
1.1დათქმა განსაკუთრებული დაინტერესების შესახებ, როგორც ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის დამატებითი საშუალება -----	7
1.2ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილება გადამზიდავის ბრალით ----	11
1.3ტვირთის დაკარგვა -----	13
1.3.1ტვირთის მთლიანად დაკარგვა -----	14
1.3.2ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვა-----	15
1.4მიყენებული ზიანის ხასიათი - მიმართება დელიქტებთან -----	15
2.გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული რისკების გადასვლა გადამზიდავზე -----	18
3.გადამზიდავის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით-----	20
3.1გადამზიდავის პასუხისმგებლობის შეზღუდვა -----	22
3.2პასუხისმგებლობაზე შეზღუდვის უფლების დაკარგვა -----	24
3.3მტკიცების ტვირთი -----	25
3.4ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით -----	26
3.5COVID-19, როგორც ფორს მაჟორი -----	28
<b>III.საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინები</b> -----	<b>30</b>
1.ერთიანი ტერმინების ჩამოყალიბების აუცილებლობა-----	30
2.ინკოტერმსი, როგორც არანორმატიული რეგულირების მეთოდი და გადამზიდავის პასუხისმგებლობის რისკის შეზღუდვის საშუალება -----	33
3.“Incoterms 2010”-ის წესები საერთაშორისო სახმელეთო გადაზიდვისთვის-----	35
3.1დანიშნულების ადგილამდე მიწოდება ყველა გადასახადის უზრუნველყოფით Delivered Duty Paid – (DDP) -----	36
3.2გადაზიდვის ხარჯების ანაზღაურება მიწოდების ადგილამდე “Carriage Paid to” – (CPT) -----	37
3.3გადაზიდვისა და დაზღვევის ხარჯების ანაზღაურება მიწოდების ადგილამდე - “Carriage and Insurance Paid to” (CIP)-----	38

IV. მხარეთა შორის წარმოშობილი დავის გადაწყვეტა-----	42
1. რეკლამცია (პრეტენზია)-----	42
1.1. პრეტენზიის წარდგენის ხანდაზმულობის ვადები ტვირთის ჩაბარების მომენტისთვის -----	42
1.2. პრეტენზიის წარდგენის ხანდაზმულობის ვადები ტვირთის ვადაგადაცილებით ჩაბარების შემთხვევაში -----	46
2. უცხოური სამართლის ინკორპორირება საერთაშორისო კერძო სამართალში -----	477
2.1. გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან წარმოშობილი დავის მიმართ გამოსაყენებელი სამართალი-----	48
2.2. სასამართლოების განსჯადობა (საერთაშორისო კომპეტენცია) ----	533
V. დასკვნა-----	56
ბიბლიოგრაფია-----	61

## I. შესავალი

საქართველო იმ სატრანსპორტო გზაჯვარედინზე მდებარეობს, რომელიც აკავშირებს ჩრდილოეთისა და სამხრეთის, აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ქვეყნებს. სწორედ, საქართველოზე გადიოდა ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო მაგისტრალი - ძველი აბრეშუმის გზა. მიუხედავად იმისა, რომ რთულია ისტორიულად დავადგინოთ სრულად იყო თუ არა საქართველო ჩართული მსოფლიო სავაჭრო გზებში, უტყუარია, რომ საქართველო ევროპისა და ჩინეთის დამაკავშირებელი უმოკლესი გზაა. 2013 წელს, ჩინეთის მიერ „ერთი სარტყელისა და ერთი გზის“ ინიციატივის წამოწყების შემდეგ, საქართველოს, ფაქტობრივად გაუჩნდა იმის შესაძლებლობა, რომ აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ყოფილიყო სავაჭრო სატრანზიტო ქვეყანა <sup>1</sup>. საქართველომ, ფაქტობრივად, სატრანსპორტო გზაჯვარედინის ფუნქცია შეიძინა დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, რადგან საბჭოთა სოციალისტურ კავშირში ყოფნის დროს სხვა ქვეყნებთან ურთიერთობა მოსკოვის გავლით ხდებოდა. საქართველოს თავისი გეოგრაფიული მდებარეობით აქვს შანსი გახდეს მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ქვეყანა მთელ რეგიონში<sup>2</sup>.

წინამდებარე ნაშრომის მიზანია, გამოვლინდეს საქართველოსთვის არსებული სამართლებრივი და პრაქტიკული პრობლემები სახმელეთო, კერძოდ, საგზაო გადაზიდვისას. გამოიკვეთოს პრიორიტეტები და პრობლემათა გადაჭრის გზები. საერთაშორისო სახმელეთო გადაზიდვის

<sup>1</sup><<https://forbes.ge/news/6161/saqarTvelo-da-abreSumis-didi-gza>> [02.03.2020].

<sup>2</sup>გაბისონია ზ., ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი (მეორე გადამუშავებული და დამატებული გამოცემა), თბილისის 2016, 251.

ხელშეკრულებაში უშუალოდ გადაზიდვის პასუხისმგებლობის საფუძვლებისა და ფარგლების მიმართებაზე. საერთაშორისო გადაზიდვები უშუალოდაა დაკავშირებული თანამედროვე სავაჭრო ბრუნვასთან <sup>3</sup> , რომელსაც უდიდესი მნიშვნელობა აქვს ქვეყნის კეთილდღეობისა და ეკონომიკური განვითარებისათვის. მნიშვნელოვანია, რომ ქვეყნის სტრატეგიული სავაჭრო მდებარეობა მაქსიმალურად გამოვიყენოთ და ხელი შევუწყოთ საქართველოს ტერიტორიაზე თავისუფალი ვაჭრობის განვითარებას. ეს ქვეყნისთვის დამატებითი შესაძლებლობა იქნება გავიუმჯობესოთ მდგომარეობა საგარეო სავაჭრო ურთიერთობებში. <sup>4</sup> საქართველოში, ეკონომიკის განვითარებისათვის, ისტორიული მნიშვნელობა ჰქონდა ფოთის პორტს. უფრო ფართომასშტაბიანია ანაკლიის პორტის მშენებლობა, რომელიც უზრუნველყოფს უახლეს საგზაო და სარკინიგზო კავშირს ნავსადგურთან. ასევე, მისი მეშვეობით გაიზრდება ახალ აბრეშუმის გზისპირა ქვეყნებში სატრანზიტო ტვირთის ინტენსივობა. ანაკლიის პორტის მშენებლობა ხელს შეუწყობს სრულად იქნას გამოყენებული არსებული სამანქანო თუ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა. ამასთან, აზერბაიჯანული და შუა აზიური მშრალი და თხევადი ტვირთები საქართველოს გავლით მიეწოდება დასავლეთს; გადაზიდვის ძირითად საშუალებად კი იყენებენ სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტს, რომლის მეშვეობითაც შემოსავალს იღებენ საქართველოში არსებული საავტომობილო და სატრანსპორტო კომპანიები. საქართველო, ძირითად, შემოსავალს სატრანზიტო ტვირთებიდან იღებს.<sup>5</sup>

„The Heritage Foundation“-მა გამოაქვეყნა აშშ-საქართველოს ურთიერთობების შესახებ ანგარიში, რომელშიც საყურადღებოა მითითება

---

<sup>3</sup>გაბისონია ზ., ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი (მეორე გადამუშავებული და დამატებული გამოცემა), თბილისის 2016, 251. იხ: E.Führich. Reiserecht, 5.Aufl., Heidelberg, 2005, S.5.

<sup>4</sup><<https://forbes.ge/news/1911/sagarTvelo-cudi-vaWaria>> [03.03.2020].

<sup>5</sup><<https://forbes.ge/news/1309/anakliis-porti-da-misi-perspeqtivebi>> [02.03.2020].

ანაკლიის პორტის შესახებ. <sup>6</sup> მიუხედავად იმისა, რომ ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა ვერ შესარულა ხელშეკრულების პირობები, რის გამოც მთავრობამ დროებით შეაჩერა ანაკლიის პორტის პროექტი, მათ უნდა მოძებნონ ახალი ინვესტორი, რადგან აღნიშნული პროექტი მნიშვნელოვანია, როგორც საქართველოს ეკონომიკური და პოლიტიკური მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად, ასევე, რუკაზე ადგილის დასამკვიდრებლადაც. ამასთან, ანაკლიის პორტის მეშვეობით გადრმავედება აშშ-საქართველოს ორმხრივი ურთიერთობები.<sup>7</sup> ანაკლიის პორტი, ასევე, უზრუნველყოფს, საბაჟო პროცედურების ფორმირებას, პარტნიორ ქვეყნებთან ეკონომიკური დიპლომატიის სწორად წარმართვას და გამჭოლი ტარიფების შემუშავებას, რაც ერთგვარად „ერთი ფანჯრის“ პრინციპში გამოიხატება.<sup>8</sup>

ნაშრომი შესრულებულია დესკრიფციული, შედარებითი, სისტემური, ანალიტიკური და სინთეზური მეთოდების გამოყენებით. კვლევის თითოეული მეთოდი ნაშრომის სხვადასხვა ნაწილში ემსახურება, ერთის მხირვ, გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საფუძვლების წარმოშობას, როგორც კანონიდან გამომდინარე, ასევე ხელშეკრულების საფუძველზე, მის მიმართებას პასუხისმგებლობის ფარგლებთან და მეორეს მხირვ, მისი დაცვისა და პასუხისმგებლობის შეზღუდვის ფარგლებს, როგორც ნორმატიული, ასევე, არანორმატიული რეგულირების მეთოდებით.

ნაშრომი შედგება ხუთი თავისგან, საიდანაც, პირველი და ბოლო თავი ეთმობა შესავალსა და დასკვნას, ხოლო მეორე თავი გადამზიდავის პასუხისმგებლობის წარმოშობის საფუძვლებსა და მის მიმართებას პასუხისმგებლობის ფარგლებთან, სადაც განხილულია გადაზიდვის

<sup>6</sup> <[https://www.heritage.org/sites/default/files/2020-01/IB5033.pdf?fbclid=IwAR247Sb46XPCffe-kq11Aa6IS\\_rGLIUni-yYbVo0XnsUpGlZC32lCqGdJFE](https://www.heritage.org/sites/default/files/2020-01/IB5033.pdf?fbclid=IwAR247Sb46XPCffe-kq11Aa6IS_rGLIUni-yYbVo0XnsUpGlZC32lCqGdJFE)> [23.03.2020].

<sup>7</sup> <https://bm.ge/en/article/heritage-foundation-prod-georgia-to-find-a-new-investor-for-the-anaklia-port-/48221>> [03.03.2020].

<sup>8</sup>Koh Tat Tsen J., Global Trade Facilitation Conference 2011 Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade, Ten years of single window implementation: Lessons learned for the future, 4.

ხელშეკრულებით გათვალისწინებული რისკების გადასვლა გადამზიდავზე. ამასთან, მისი ბრალით გამოწვეულ ზიანზე, ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილებასა, ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვასა და მათ მიმართებას დელიქტებთან. ასევე, ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობასა და გადამზიდავის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების თაობაზე. მესამე თავში განხილულია საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინები, მათი გამოყენება, როგორც გადაზიდვის ხელშეკრულების არანორმატიული რეგულირების მეთოდი და გადამზიდავის პასუხისმგებლობის რისკის შეზღუდვის საშუალება. მოთხე თავი მოიცავს მხარეთა შორის წარმოშობილი დავის გადაწყვეტის, ხანდაზმულობის ვადებისა და დავის მიმართ გამოსაყენებელი სამართლის საკითხებს.

ნაშრომის ბოლოს, დასკვნის სახით, წარმოდგენილია კვლევის ის შედეგები და შენიშვნები, რომელთა პრაქტიკაში გათვალისწინებაც სასურველია. ზემოაღნიშნულ საკითხთა განხილვით, ნაშრომის შესავალში დასახული მიზანი იქნება მიღწეული.

## II. გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საფუძვლები

### 1. გადამზიდავის ბრალით გამოწვეული ზიანი

#### 1.1 დათქმა განსაკუთრებული დაინტერესების შესახებ, როგორც ზიანის ანაზრაურების მოთხოვნის დამატებითი საშუალება

საქონლის გაცვლა და ვაჭრობა მჭიდროდ დაკავშირებულია ტრანსპორტთან. ჯერ კიდევ უხსოვარი დროიდან ადამიანები სხვადასხვა საქონლით ვაჭრობდნენ და გეოგრაფიული მდებარეობის გათვალისწინებით ტრანსპორტის განსხვავებულ სახეობას იყენებდნენ. შესაბამისად, სავარაუდოა, რომ სავაჭრო და სატრანსპორტო სფერო ერთდოულად ვითარდებოდა.<sup>9</sup> სწორედ, ვაჭრობის სფეროდან წარმოიშობა, როგორც საჯარო ასევე, კერძო ხასიათის სავაჭრო ურთიერთობები. კერძო სავაჭრო სამართალი „ეხება უფლებრივ ურთიერთობებს, გამოწვეულს ამა თუ იმ სახელმწიფოს მოქალაქეთა შორის ვაჭრობის წარმოშობით“<sup>10</sup>, ხოლო სავაჭრო სამართლის საჯარო ხასიათი ვლინდება ურთიერთობებში, როდესაც საბაჟო, საფოსტო, სატელეგრაფო და სხვა სახის კავშირია მეომარი და ნეიტრალური სახელმწიფოების, ან მათი მოქალაქეების ქონებრივი უფლებებისა ომის დროს.<sup>11</sup>

სახელმწიფოებო ურთიერთობების მრავალფეროვნებიდან გამომდინარე, ყველა რისკის წინასწარ გათვლა შეუძლებელია. რისკის წინასწარ განჭვრეტა გულისხმობს სახელმწიფოებო მხარეთა მიერ ქცევის საუკეთესო ალტერნატივის შერჩევას კონკრეტული მომენტისთვის <sup>12</sup> ,

<sup>9</sup> Poliak M., Tomicova J., Jaskiewicz M., “Identification the Risks Associated With the Neutralization of the CMR Consignment Note”, Transport Research Procedia 44 (2020), 23.

<sup>10</sup> ჯაფარიძე ს., „სავაჭრო სამართალი“, (აკრძალული იურიდიული ლიტერატურა) თბილისი 2019, 51-52.

<sup>11</sup> იქვე 51-52.

<sup>12</sup> ძლიერიშვილი ზ., ხრუსტალი ვ., ქოქრაშვილი ქ., „კერძო სამართლის პრობლემატიკა“, იბ.: მესხიშვილი ნ., „რისკის ფაქტორი სახელმწიფოებო სამართალში“, თბილისი 2013, 231.

შესაბამისად, როდესაც მხარეები ვალდებულებითსამართლებრივ ურთიერთობაში შედიან უნდა გაითვალისწინონ შესაძლო რისკები<sup>13</sup>. პასუხისმგებლობის ფარგლები ისე არ უნდა განისაზღვროს, რომ ხელშეკრულების მონაწილე რომელიმე მხარე უკიდურესად რთულ მდგომარეობაში აღმოჩნდეს.

მხარეებს შორის პასუხისმგებლობის განაწილების საკითხი გათვალისწინებულია, როგორც საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით, ასევე „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციით (CMR).<sup>14</sup> კონვენციის დებულებების განმარტებით, ამ კონვენციის მიზანია, მინიმუმამდე დაიყვანოს სამომავლო ზიანი. იმ შემთხვევაში, თუ ზიანი მაინც დადგება ანაზღაურების ვალდებულება ეკისრება მხარეს, რომელსაც ნაკლები ინტერესი გააჩნდა ტვირთისადმი.<sup>15</sup> მიუხედავად იმისა, რომ გაეროს „საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებათა შესახებ“ კონვენციას (CISG)<sup>16</sup> დღემდე მნიშვნელოვანი დატვირთვა აქვს და აქტიურად გამოიყენება საერთაშორისო ხელშეკრულებების დადების დროს, მახასიათებელი ვალდებულების შემსრულებელი პირის (ანუ გადამზიდავის) პასუხისმგებლობის ფარგლებსა და საფუძვლებზე არაფერია გათვალისწინებული. მისი რეგულირების სფერო, ძირითადად, მყიდველსა და გამყიდველს შორის ურთიერთობებია.

სახელშეკრულებო ურთიერთობებში ყოველთვის არსებობს რისკი, იმის თაობაზე, რომ შესაძლოა ხელშეკრულება ჯეროვნად ვერ შესრულდეს, მოსალოდნელი ან მოულოდნელი მიზეზების გამო. შესაბამისად, მხარეები ყოველთვის ითვალისწინებენ ზიანის დადგომის შესაძლებლობას,

---

<sup>13</sup> იქვე., 243.

<sup>14</sup> <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1380813?publication=0>>[27.08.2020], ასევე - <<https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>> [27.08.2020].

<sup>15</sup> Schelin J., “CMR Liability in a Law & Economics Perspective”, Stockholm Institute for Scandianvian Law 1957-2010, 181.

<sup>16</sup> <<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/2608263?publication=0>> [28.08.2020].

რომელიც უნდა ანაზღაურდეს. ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარებასთან ერთად გადაზიდვის ხელშეკრულებები სულ უფრო აქტუალური ხდება და ამასთან, უფრო „იხვეწება“ ხელშეკრულების ფორმა, რათა მხარეებმა მაქსიმალურად გათვალონ მოსალოდნელი რისკები და შედეგები. გადამზიდვის პასუხისმგებლობა სპეციფიკურობით ხასიათდება, რადგან იგი შეზღუდული პასუხისმგებლობისაა, რომელიც გულისხმობს ზიანის სრული ანაზღაურების პასუხისმგებლობის შეზღუდვას.<sup>17</sup> შესაბამისად, განსაკუთრებული ყურადღება უნდა დაეთმოს გადამზიდვის პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებსა და რეგულირების საკითხს.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის გადაზიდვის ხელშეკრულების მომწესრიგებელი ნორმები ითვალისწინებს გადამზიდვის მიერ ზიანის ანაზღაურების საკითხს, იმ შემთხვევაში, როდესაც ზიანი გამოწვეულია გადამზიდვის ბრალით. გარდა იმისა, რომ ზიანის ანაზღაურება მოთხოვნილ უნდა იქნას გადამზიდვის ბრალით გამოწვეული ზიანის შემთხვევაში, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 694-ე მუხლი ითვალისწინებს განსაკუთრებული დაინტერესების აღნიშვნას ზედნადებში, რაც გადამზიდვისთვის ერთგვარი დამატებითი ვალდებულება და პასუხისმგებლობაა, რათა ტვირთს განსაკუთრებული „სიფრთხილით მოექცეს“. გარდა იმისა, რომ სსკ-ის 692-ე და 693-ე მუხლები, ცალკე ისედაც ითვალისწინებს გადამზიდვის მიერ მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის შესაძლებლობას, სსკ-ის 694-ე მუხლის საფუძველზე შესაძლებელია მოითხოვოს დამატებითი ზიანის ანაზღაურება „დაინტერესებაში გამოხატული ოდენობით“<sup>18</sup>.

ზიანის ანაზღაურების მავალდებულებელი სამართლებრივი წინაპირობების დასადგენად სამი ფაქტობრივი გარემოების

<sup>17</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, თბილისი 2001, 353.

<sup>18</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2011 წლის 03 ოქტომბრის საქმე Nას-1043-1074-2011 გადაწყვეტილება.

კუმულაციურად არსებობა მნიშვნელოვანი, მოვალის არამართლზომიერი ქმედება, დამდგარი ზიანი და მიზეზ-შედეგობრივი კავშირი ქმედებასა და დამდგარ ზიანს შორის.<sup>19</sup> მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რომ პასუხისმგებლობა დგება ბრალის დადასტურების შემთხვევაში. გადამზიდავის პასუხისმგებლობა დგება მაშინ, თუ ვერ დაამტკიცებს, რომ ყველა ზომა მიიღო ზიანის თავიდან ასაცილებლად ან მისი თავიდან აცილება შეუძლებელი იყო. ასეთი მტკიცებულების წარმოდგენამდე მიიჩნევა, რომ ზიანი დადგა გადამზიდავის მიზეზით<sup>20</sup>.

სსკ-ის 694-ე მუხლი ბუნდოვანია, მიუხედავად იმისა, რომ განმარტავს - ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის დამატებითი ვალდებულება იმ შემთხვევაში წარმოიშობა თუ არსებობს განსაკუთრებული დაინტერესების აღნიშვნა ზედნადებში. აქედან გამომდინარე, ივარაუდება რომ თუ ტვირთის გამგზავნა ზედნადებში არ გააკეთა დამატებითი დათქმა ტვირთისადმი განსაკუთრებული დაინტერესების შესახებ, ზიანის ანაზღაურების დამატებითი მოთხოვნის უფლებას მხარები კარგავენ. გამოდის, რომ იმ შემთხვევაში, თუ გამყიდველი განსაკუთრებული დაინტერესების შესახებ არ მიუთითებს ზედნადებში, მყიდველი ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის უფლებას კარგავს. რადგან არ ადგენს კოკრეტულ შემთხვევებს რა დროს შეიძლება წარმოიშვას ზიანის ანაზღაურებაზე დამატებითი მოთხოვნის უფლება.

ქართული სასამართლო პრაქტიკა ამ მხრივ მრავალფეროვნებით არ გამოირჩევა, თუმცა, აღნიშნულთან დაკავშირებით, არსებობს საინტერესო გადაწყვეტილებები. მოცემულ გადაწყვეტილებებში, მსჯელობაა იმის შესახებ, რომ თუ ზედნადებში არ არსებობს განსაკუთრებული ინტერესი, გადამზიდავი ანაზღაურებს მხოლოდ ტვირთის ღირებულების

---

<sup>19</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2017 წლის 13 ოქტომბრის საქმე №ას-945-883-2017 გადაწყვეტილება.

<sup>20</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2015 წლის 10 სექტემბრის საქმე №ას-979-940-2014 გადაწყვეტილება.

ოდენობას,<sup>21</sup> ვინაიდან, გადამზიდავის პასუხისმგებლობა შეზღუდული ხასიათისაა, ზიანის ანაზღაურება მოხდება მიყენებული ზიანის პროპორციულად. ხოლო, ტვირთის ღირებულების განსაზღვრა ხდება სსკ-ის 692-ე მუხლის მე-2 ნაწილის საფუძველზე და განისაზღვრება საბირჟო ფასით, ასეთის არ არსებობის შემთხვევაში საბაზრო ფასით.

გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეები ტვირთის გამგზავნი და გადამზიდავი არიან<sup>22</sup>, მიუხედავად იმისა, რომ ურთიერთობაში მონაწილეობს ტვირთის მიმღები, რომელიც მახასიათებელი ვალდებულების შესრულების ღირებულებასთან ერთად, ტვირთის საფასურსაც იხდის და ვისთვისაც, რეალურად ხელშეკრულება დგება და სრულდება, მხარედ არ მოიაზრება. ფაქტობრივად, ზიანის დადგომის შემთხვევაში დამატებითი ანაზღაურების საკითხშიც, ტვირთის მიმღები დამოკიდებულია ხელშეკრულების მონაწილე მხარის გულისხმიერებაზე, რამდენად გაამახვილებს ყურადღებას ზედნადებში, ტვირთისადმი განსაკუთრებული ინტერესის შესახებ.

## 1.2 ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილება გადამზიდავის ბრალით

სსკ-ის 688-ე მუხლი ითვალისწინებს გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობებში გადამზიდავის პასუხისმგებლობას ტვირთის ვადის გადაცილებით ჩაბარების შემთხვევაში. ვადის გადაცილება გულისხმობს, ტვირთის იმ დროში ჩაუბარებლობას, რომელიც ზედნებით იყო გათვალისწინებული, ასეთი ვადის არ არსებობის შემთხვევაში იმ დროში,

---

<sup>21</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2011 წლის 03 ოქტომბრის საქმე Nას-1043-1074-2011 გადაწყვეტილება.

<sup>22</sup> ახვლედიანი ზ., „ვალდებულებითი სამართალი“ (მეორე გამოცემა), თბილისი 1999, 160.

რომელიც საჭიროა მსგავსი გადაზიდვისთვის.<sup>23</sup> სამოქალაქო კოდექსის გარდა, ვადის გადაცილების გამო პასუხისმგებლობას ითვალისწინებს, „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენცია<sup>24</sup>.

ვადის გადაცილების ნაწილის განხილვისას, საყურადღებო საკითხია, ტვირთმიმღების დამოკიდებულება. „თუკი დადგინდება გადამზიდველის მიერ ვალდებულების – ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიტანის შეტყობინების სათანადოდ შეუსრულებლობა, ასევე, გამოსაკვლევი და შესაფასებელია ტვირთმიმღების მოქმედების კანონიერებაც სამოქალაქო კოდექსის 415-ე მუხლის დანაწესების შესაბამისად. გასათვალისწინებელია, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი მთლიანად ვალდებულების შესრულებაზე, და არა შეუსრულებლობის გამო პასუხისმგებლობაზეა ორიენტირებული, რასაც ამ კოდექსის ძირითადი პრინციპებისა და ვალდებულებითსამართლებრივი ურთიერთობების მარეგულირებელი ნორმების ანალიზი ადასტურებს. ვალდებულების დროული შესრულება, უპირველესად, კრედიტორის ინტერესშია და მის მატერიალურ უფლებას წარმოადგენს. ამავდროულად, ორმხრივ სახელშეკრულებო ურთიერთობებში კანონი მოვალის უფლებების გათვალისწინებით ადგენს, კრედიტორის მოვალეობას ვალდებულების შესრულების ჯეროვანი განხორციელებისთვის. აღნიშნულის დასტურია სამოქალაქო კოდექსის 390-ე მუხლის დანაწესი, რომლის მეორე ნაწილიდან გამომდინარე, თუ ვალდებულების შესასრულებლად საჭიროა კრედიტორის ესა თუ ის მოქმედება, ვადის გადაცილებად ჩაითვლება, თუ

---

<sup>23</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, თბილისი 2001, 363-364.

<sup>24</sup> „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის მე-17 მუხლის პირველი პუნქტი.

იგი ამ მოქმედებას არ ასრულებს.<sup>25</sup> სწორედ, ტვირთმიმღების ინტერესში შედის ტვირთის ვადაში მიღების შესაძლებლობა.

საბოლოოდ, ტვირთის ვადაგადაცილებით მიღების ნაწილში დასადგენია, არა მხოლოდ გადამზიდავის ბრალეული ქმედება ტვირთის შეყოვნებისა ან სხვა გარემოების არსებობით, არამედ, ტვირთმიმღების მიზანი, ტვირთის შეგნებულად ვადის გადაცილებით მიღებასთან დაკავშირებით.

### 1.3 ტვირთის დაკარგვა

ტვირთის ვადაგადაცილებით მიტანა, ტვირთის დაკარგულად გამოცხადების საფუძველი არ არის. აღნიშნულმა საკითხმა გაურკვევლობა რომ არ წარმოშვას მხარეთა შორის, სამოქალაქო კოდექსი განსაზღვრავს ტვირთის დაკარგვის პრეზუმფციასა და ვადებს, რომლის შემდეგაც ტვირთი დაკარგულად მიიჩნევა. პირველი, როდესაც გადაზიდვის ხელშეკრულებით ვალდებულების შესრულების ვადებია განსაზღვრული, ასეთ შემთხვევაში, ტვირთი დაკარგულად ჩაითლება ვადის გადაცილებიდან ოცდამეათე დღეს, ხოლო თუ ხელშეკრულებით ვადები არ არის განსაზღვრული, ასეთ შემთხვევაში გადამზიდავისთვის ტვირთის ჩაბარების დღიდან მესამოცე დღეს.<sup>26</sup> სსკ-ის 689-ე მუხლის მე-2 ნაწილი ითვალისწინებს დაკარგული ტვირთის დაბრუნების პრეზუმფციას, რომლითაც განმარტავს, რომ ზიანის ანაზღაურებიდან ერთი წლის განმავლობაში თუ ტვირთი გამოჩნდა, ასეთ შემთხვევაში, უფლებამოსილ პირს შეუძლია ტვირთის დაბრუნება. ამის შესახებ დათქმა წერილობით უნდა გაკეთდეს, რადგან კანონი იმპერატიულ დათქმას აკეთებს

---

<sup>25</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 29 მაისის საქმე №ას-1685-1671-2011.

<sup>26</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 689-ე მუხლის პირველი ნაწილი.

აღნიშნულთან დაკავშირებით. ტვირთის გამოჩენის შემთხვევაში, უფლებამოსილ პირს, ტვირთის გამოჩენის შესახებ შეტყობინებიდან ოცდაათი დღის განმავლობაში უფლება აქვს ჩაიბაროს ტვირთი. თუ ტვირთი ზედნადებით გათვალისწინებული პირობებითა და ხარისხით ჩაბარდება, ასეთ შემთხვევაში, ტვირთის დაკარგვიდან გამომდინარე, გამოწვეული ზიანი, რომელიც ტვირთმიმღებს აუნაზღაურდა, უკან უნდა დააბრუნოს.<sup>27</sup>

### 1.3.1 ტვირთის მთლიანად დაკარგვა

ტვირთის დაკარგვის პრეზუმფცია ითვალისწინებს ტვირთის მთლიანად დაკარგვის შესაძლებლობას, თუმცა არ არის გამიჯნული ტვირთის დაკარგვის საფუძველი, კერძოდ, გადამზიდვის დაუდევრობა, არაკეთილსინდისიერება, „შემთხვევითი მოვლენა“<sup>28</sup> თუ „ადამიანისგან დამოუკიდებელი სხვა ქმედება“<sup>29</sup>. ტვირთის დაკარგვა გულისხმობს ტვირთმიმღებისთვის მისი გადაცემის შეუძლებლობას. გამონაკლისი შემთხვევის სახით შეიძლება განვიხილოთ მარცვის ან ქურდობის შემთხვევები. როდესაც ტვირთის გადაზიდვის დროს მოხდება ქურდობა ან მარცვა. იტალიის სასამართლომ ერთ-ერთ საქმეზე განმარტა, რომ თუ ტვირთი დაიკარგა, თუმცა ეს არ არის გამოწვეული გადამზიდვის ბრალით, რაც შესაძლოა მივიჩნიოთ, როგორც „შემთხვევით მოვლენად“ ან „ადამიანისაგან დამოუკიდებელ სხვა მოვლენად“, ასეთ დროს გადამზიდავი

---

<sup>27</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, თბილისი 2001, 366.

<sup>28</sup> შენიშვნა: “Accidental Event” (Sker T., “Analysis of Road Carriers Liability for Robbery of Cargo According to CMR Convention”, Cass. June 10<sup>th</sup> 1982, Nr. 3537, Promet-Traffic-Traffico, Vol.15, 2003, No 6, 372).

<sup>29</sup> შენიშვნა: “Act of God” (Sker T., “Analysis of Road Carriers Liability for Robbery of Cargo According to CMR Convention”, Cass. June 10<sup>th</sup> 1982, Nr. 3537, Promet-Traffic-Traffico, Vol.15, 2003, No 6, 372).

სრულად გათავისუფლება პასუხისმგებლობისგან.<sup>30</sup> აღნიშნული გადაწყვეტილება დამოკიდებული იყო იმ დროისთვის იტალიის, როგორც „მაღალი რისკის“ მატარებელ ზონად არსებობა, ქურდობისა და ძარცვის თვალსაზრისით.

### 1.3.2 ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვა

ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვა, ტვირთის სრულად დაკარგვისგან განსხვავებით, ტვირთმიმღებისთვის ტვირთის არასრული ჩაბარებაა, რაც გულისხმობს, განსხვავებას გადასაცემად მიღებული ტვირთების ოდენობასა და ტვირთმიმღებისთვის ჩაბარებულ ტვირთს შორის. დანაკლისი განისაზღვრება ჩაბარებულ ტვირთსა და ზედნადებში აღნიშნული ოდენობების შორის სხვაობით.

### 1.4 მიყენებული ზიანის ხასიათი - მიმართება დელიქტებთან

„ზიანი“, სამოქალაქო სამართლაში არის ფიზიკური და იურიდიული პირის უფლების ან კეთილდღეობის დამცირება, განადგურება“<sup>31</sup>. ზიანი შესაძლოა წარმოშობილი იყოს, როგორც ერთი მხარის მიერ ვალდებულების შეუსრულებლობის, ან არაჯეროვანი შესრულების, ან ისეთ შემთხვევაში, როცა მხარეები, ვადებულებითსამართლებრივ ურთიერთობაში ზიანის მიყენებამდე არ იმყოფებოდნენ.<sup>32</sup> დელიქტური და სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის ერთნაირი შედეგობირობის მიუხედავად, მათ შორის არსებობს განსხვავება, რომელიც სამართლისთვის მნიშვნელოვანია.

<sup>30</sup> Cass. June 10<sup>th</sup> 1982, Nr. 3537

<sup>31</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი II, თბილისი 2001, 378.

<sup>32</sup> იქვე 378-379.

სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის დროს მხარეებს შორის ურთიერთობა ბრალეული ქმედების ჩადენამდეა და რომ არა წინარე ურთიერთობა, მათ შორის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საკითხიც არ დადგებოდა, ხოლო დელიქტის შემთხვევაში ბრალეული ქმედების ჩადენის შემდეგ წარმოიშობა ურთიერთობა.<sup>33</sup> დელიქტური ურთიერთობები მხოლოდ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის უფლებას არ იწვევს, არამედ, რაიმე ქმედების განხორციელების ან ქმედების განხორციელებისგან თავის შეკავების ვალდებულებასაც გულისხმობს.<sup>34</sup>

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლის თანახმად, პირი, რომელიც ვალდებულია მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე, ეკისრება პასუხისმგებლობა აღადგინოს პირვანდელი მდგომარეობა. იმ შემთხვევაში, თუ შეუძლებელია პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენა, მაშინ ზიანი მატერიალური სახით უნდა აანაზღაუროს.<sup>35</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი არ ითვალისწინებს დათქმას თუ როგორ უნდა ანაზღაურდეს საზღვარგარეთ ჩადენილი დელიქტი, განსხვავებით გერმანიის სამოქალაქო კოდექსისაგან, რომლის საფუძველზეც, გერმანელ მოპასუხეს საზღვარგარეთ ჩადენილი დელიქტისათვის იმაზე მეტ პასუხისმგებლობას ვერ დააკისრებ, ვიდრე ეს გათვალისწინებულია გერმანიის სამოქალაქო კოდექსით<sup>36</sup>.

ფრანგული სამოქალაქო კოდექსის 1382-ე მუხლი აყალიბებს დელიქტის ზოგად ცნებას, საიდანაც დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ დელიქტი მოიცავს ისეთი სამართლებრივი დაცვის საშუალებებს, რომელიც არსებობს

---

<sup>33</sup> სუხიტაშვილი დ., სუხიტაშვილი თ., „სახელშეკრულებო და დელიქტური პასუხისმგებლობის სარჩელების კონკურენცია“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, N3(30)'11, 64.

<sup>34</sup> კროპკოლერი ი., „გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი სასწავლო კომენტარი“, მე-13 გადაამუშავებული გამოცემა (მე-12 გამოცემიდან გადაამუშავა ფლორიან ი., ჰინდენ მ. ხ.), თბილისი 2014, 623.

<sup>35</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლი.

<sup>36</sup> ტაკაშვილი ს., „დელიქტური ვალდებულების საკანონმდებლო მოწესრიგება ქართულ საერთაშორისო კერძო სამართალში“, იხ.: *Werher F. Ebke and Matthew W. Finkin*, introduction to German law, *kluwer law international*, The Hague, London, Boston, 1996, 199.

სახელშეკრულებო ან მსგავსი ურთიერთობების მიღმა<sup>37</sup>, ამას იზიარებს, როგორც გერმანული<sup>38</sup>, ასევე ქართული სამოქალაქო კოდექსი. ხელშეკრულების მხარეებს შორის წარმოშობილი პასუხისმგებლობის შემთხვევაში, მიყენებული ზიანის ხარისხის მიუხედავად, აღნიშნული ყოველთვის იქნება სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობა.<sup>39</sup>

მიუხედავად იმისა, რომ ყველა სახელშეკრულებო ურთიერთობა მორალური ზიანის ანაზღაურების შესაძლებლობას საკანონმდებლო დონეზე არ იძლევა, მისი სენსიტიურობიდან გამომდინარე, ეს იმას არ ნიშნავს, რომ ასეთი შემთხვევები კანონს მიღმა უნდა დარჩეს. მორალური ზიანის გულისხმობს ადამიანის სულიერ ან ფიზიკურ ტრავმას, „რომელსაც ფულადი ეკვივალენტი არ მოეძებნება“. <sup>40</sup> საქართველო არ გახლავთ პრეცედენტული სამართლის ქვეყანა, თუმცა, უზენაესმა სასამართლომ მიიღო გადაწყვეტილება, რომლითაც გადაზიდვა-გადაყვანის ხელშეკრულების თავით მოწესრიგებული ურთიერთობიდან წარმოშობილი მორალური ზიანი ანაზღაურა,<sup>41</sup> მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული თავი მორალური ზიანის ანაზღაურების შესაძლებლობას არ იძლევა. ამასთან, სამოქალაქო კოდექსის 413-ე მუხლის ზუსტად განსაზღვრავს რა შემთხვევაში უნდა ანაზღაურდეს მორალური ზიანი.

დელიქტსა და სახელშეკრულებო ზიანს შორის არსებული განსხვავებების მიუხედავად, აუცილებელია, ორივე შემთხვევაში

<sup>37</sup> სუხიტაშვილი დ., სუხიტაშვილი თ., „სახელშეკრულებო და დელიქტური პასუხისმგებლობის სარჩელების კონკურენცია“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, N3(30)'11, 65.

<sup>38</sup> შენისშენა: იხ.; კროპკოლერი ი., „გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი სასწავლო კომენტარი“, მე-13 გადამუშავებული გამოცემა (მე-12 გამოცემიდან გადაამუშავა ფლორიან ი., ჰინდენ მ. ხ.), თბილისი 2014, 623.

<sup>39</sup> სუხიტაშვილი დ., სუხიტაშვილი თ., „სახელშეკრულებო და დელიქტური პასუხისმგებლობის სარჩელების კონკურენცია“, „მართლმსაჯულება და კანონი“, N3(30)'11, 65.

<sup>40</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი II, თბილისი 2001, 380-381.

<sup>41</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2015 წლის 10 სექტემბრის საქმე №ას-979-940-2014 გადაწყვეტილება.

„პასუხისმგებლობის დამდგენი ფაქტობრივი გარემოებების“<sup>42</sup> გამოკვლევა, რაც შესაძლებლობას მისცემს მხარეებს, საბოლოოდ მოითხოვონ ზიანის ანაზღაურება, ქმედების განხორციელება, ან ქმედების განხორციელებისგან თავის შეკავება.<sup>43</sup>

## 2. გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული რისკების გადასვლა გადამზიდავზე

გადაზიდვის ხელშეკრულებაში, მახასიათებელი ვალდებულების შემსრულებელი პირია გადამზიდავი. გარდა იმისა, რომ გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეებად სწორედ გამყიდველი და გადამზიდავი მოიაზრებიან, მნიშვნელოვანია, მასზე რისკის გადასვლის საკითხი, კერძოდ, რა დროიდან დგება პასუხისმგებლობის საკითხი და როდის გადადის მასზე რისკი. გადაზიდვის ხელშეკრულება, როგორც საქონლის საერთაშორისო ნასყიდობის ხელშეკრულება, არ არის სტანდარტული. ამიტომ, ამ საკითხის განხილვა, მხოლოდ შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობის ფარგლებში არ იქნება მიზანშეწონილი. გაეროს „საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებათა შესახებ“ ვენის 1980 წლის კონვენცია არ არეგულირებს გადამზიდავის პასუხისმგებლობის წარმოშობის საკითხებს, მიუხედავად იმისა, რომ საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებებში მისი გამოყენება მხარეებისთვის უფრო პრაქტიკული იქნებოდა. საერთაშორისო ნასყიდობის ხელშეკრულებების დადებისას ხშირად წარმოიშობა კონფლიქტი ქვეყნებს შორის საკითხის განსხვავებულად რეგულირებიდან გამომდინარე. ორი ძირითადი პრობლემა, რაც საერთაშორისო

<sup>42</sup> კროკპოლერი ი., „გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი სასწავლო კომენტარი“, მე-13 გამომუშავებული გამოცემა (მე-12 გამოცემიდან გადაამუშავა ფლორიან ი., ჰინდენ მ. ხ.), თბილისი 2014, 626.

<sup>43</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი II, თბილისი 2001, 380.

ტრანზიტებში ხშირად ხდება არის - პირველი, ტვირთის შეტანა სახელმწიფოში, რაც დაკავშირებულია დამატებით პროცედურებთან<sup>44</sup> (სწორედ ამან განაპირობა ქვეყნებს შორის „ერთი ფანჯრის“ პრინციპის შექმნა, რომელიც გულისხმობს საერთო ელექტრონული ბაზების შექმნას, რომლითაც გამარტივდება სახელმწიფოთაშორის დოკუმენტბრუნვა<sup>45</sup>) და მეორე, მისი საერთაშორისოსამართლებრივი ხასიათიდან გამომდინარე, დავის მიმართ გამოსაყენებელი სამართლისა და საერთაშორისო კომპეტენციის მქონე (განსჯადი) სასამართლოს დადგენა.<sup>46</sup>

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი არეგულირებს გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საკითხს, თუმცა რეგულირების მიღმა რჩება გადამზიდავზე პასუხისმგებლობის გადასხვლის საკითხი. ვინაიდან, გადაზიდვის ხელშეკრულებით წარმომობილი ურთიერთობა ვალდებულებითი სამართლის კერძო ნაწილს განეკუთვნება, ამ სახელშეკრულებო ურთიერთობებიდან გამომდინარე, პასუხისმგებლობის საკითხი კი, როგორც ყველა ვალდებულებითსამართლებრივ ურთიერთობაში, ეკისრება მოვალეს, რომელმაც ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულება არაჯეროვნად ან ვერ შეასრულა. გადაზიდვის დაწყების პერიოდში, გადამზიდავი, ის უკანასკნელია, ვინც ტვირთს ფლობს, ამის გათვალისწინებით, გადაზიდვის პერიოდში პასუხისმგებლობა სრულად გადადის გადამზიდავზე და შესაბამისად ტვირთის შემთხვევით დაღუპვის და განადგურების რისკიც მასზეა. გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საკითხი დგება ბრალის შემთხვევაში.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> Nord N., Cerquera G., “International Sale of Goods A Private International Law Comparative and Prospective Analysis of Sino-European Relations”, 2017, 90.

<sup>45</sup> Koh Tat Tsen J., Global Trade Facilitation Conference 2011 Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade, Ten years of single window implementation: Lessons learned for the future, 4.

<sup>46</sup> Nord N., Cerquera G., “International Sale of Goods A Private International Law Comparative and Prospective Analysis of Sino-European Relations”, 2017, 91.

<sup>47</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, წიგნი III ვალდებულებითი სამართლის ზოგადი ნაწილი, თბილისი 2019, 588.

### 3. გადამზიდვის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძვლები საქართველოს კანონდებლობის მიხედვით

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ცალკე ქვეთავს უთმობს გადამზიდვის პასუხისმგებლობის საკითხს, რომლითაც აწესრიგებს, როგორც გადამზიდვის პასუხისმგებლობის, ასევე პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძვლებსაც. გადამზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ურთიერთობა შესაძლოა რამდენიმე ქვეყნის კანონდებლობას დაექვემდებაროს, გადამზიდვის ხელშეკრულების სპეციფიკიდან და საერთაშორისო ხასიათიდან გამომდინარე. მიუხედავად, ხელშეკრულების საერთაშორისო კერძოსამართლებრივი ხასიათისა, ჯერ კიდევ იგრძნობა ეროვნული კანონმდებლობისა და ინსტიტუტების გავლენა <sup>48</sup>, რაც უარყოფითად აისახება ხელშეკრულების მონაწილე მხარეებზე და ხშირად, დამატებით პრობლემებს ქმნის. საქართველოს მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ტერიტორიული მდებარეობიდან გამომდინარე ამ საკითხის დეტალურად რეგულირება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანია. „The Heritage Foundation“-ის 2020 წლის ანგარიშშიც განსაკუთრებული მითითებაა გაკეთებული ანაკლიის პორტის მშენებლობის გაგრძელების საკითხზე, <sup>49</sup> სწორედ, ქვეყნის გეოგრაფიული მდებარეობის გათვალისწინებით. თუმცა, ეს არ გულისხმობს, რომ ამ ნაწილში მხოლოდ საზღვაო გადაზიდვები მოიაზრება. იშვიათია შემთხვევა, როდესაც საავტომობილო ტრანსპორტი მიწოდების ჯაჭვის რომელიმე ნაწილში არ მონაწილეობდეს, მისი უპირატესობიდან გამომდინარე, რადგან ის სხვა ტრანსპორთან შედარებით, უფრო მოქნილია და ამასთან, საავტომობილო მოძრაობის გრაფიკი ფაქტობრივად

<sup>48</sup> Wai R., “THE INTERLEGALITY OF TRANSNATIONAL PRIVATE LAW”, 2008, 109.

<sup>49</sup> <[https://www.heritage.org/sites/default/files/2020-01/IB5033.pdf?fbclid=IwAR2475b46XPCffe-kq11Aa6IS\\_rGLIUni-yYbVo0XnsUpGIZC32lqGdJFE](https://www.heritage.org/sites/default/files/2020-01/IB5033.pdf?fbclid=IwAR2475b46XPCffe-kq11Aa6IS_rGLIUni-yYbVo0XnsUpGIZC32lqGdJFE)> [07.08.2020]

თავისუფალია <sup>50</sup> ,განსხვავებით სხვა ტიპის სატრანსპორტო საშუალებებისგან.

როგორც ზემოთ აღინიშნა, სამოქალაქო კოდექსი განსაზღვრავს გადამზიდვის პასუხისმგებლობას. სსკ-ის 686-ე მუხლის საფუძველზე გადამზიდვის პასუხისმგებლობა დგება თუ გადამზიდავი ტვირთს ნაწილობრივ ან სრულად დაკარგავს, ასევე, მიტანის ვადას გადააცილებს, პასუხისმგებლობა დგება იმ შემთხვევაშიც, როდესაც ტვირთი დაზიანდება, ანუ მიმღებს იმ ხარისხის არ ჩაბარდება, რაც მითითებულია გადასაზიდ დოკუმენტში. პასუხისმგებლობა დგება იმ შემთხვევაში თუ დადგინდება გადამზიდვის ბრალი <sup>51</sup> გადამზიდვის პასუხისმგებლობის საკითხის მნიშვნელობა განპირობებულია იმ ფაქტორით, რომ მას შემდეგ, რაც საქონლის ჩატვირთვა მოხდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში, ტვირთის ბოლო მფლობელი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლია.<sup>52</sup> გადამზიდვის პასუხისმგებლობა ხასიათდება შეზღუდული პასუხისმგებლობით, რაც გულისხმობს ზიანის სრულად ანაზღაურების შეზღუდვას<sup>53</sup>. სსკ-ის 686-ე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, გადამზიდავი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისგან თუ ტვირთი დაზიანდა უფლებამოსილი პირის ბრალით, აგრეთვე, თუ ტვირთის ნაკლი ისეთი გარემოებებითა აგამოწვეული, რომელთა თავიდან აცილება გადამზიდველს არ შეეძლო და არც მათ მიერ გამოწვეული შედეგები შეეძლო აეცილებინა. ამის გათვალისწინებით, ივარაუდება, რომ ტვირთის დაზიანება მოხდა ცალკეული ტვირთის თავისებურებათა გამო, კერძოდ: დამტვრევის, დაჟანგვის, კოროზიის, დაღვრის, გახმობის, მწერების ან

<sup>50</sup> ხუბუნაია შ., „მეწარმეობა“, სსიპ - განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი, თბილისი 2015, 266.

<sup>51</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, წინგი III ვალდებულებითი სამართლის ზოგადი ნაწილი, თბილისი 2019, 588.

<sup>52</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 30 ივლისის საქმე №ას-470-470-2018გადაწყვეტილება.

<sup>53</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, წინგი III ვალდებულებითი სამართლის ზოგადი ნაწილი, თბილისი 2019, 353.

მღრღნელების საფრთხის გათვალისწინებით, ტვირთის უხარისხოდ შეფუთვის ან ჩატვირთვის პირობების დარღვევის გამო, რაც გამოირცხავს გადამზიდავის პასუხისმგებლობას. თუ გადამზიდავი დაამტკიცებს, რომ ტვირთის გადასაზიდად მას ჰქონდა ყველა პირობა შექმნილი იმისთვის, რომ ტვირთი დაზიანებისა და დანაკარგის გარეშე ჩაეზარებინა მიმღებისთვის, ეს ნიშნავს, რომ მისი ბრალი ტვირთის დაზიანებასთან დაკავშირებით გამოირიცხა.<sup>54</sup>

### 3.1 გადამზიდავის პასუხისმგებლობის შეზღუდვა

გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობის ფარგლები შეზღუდული ხასიათისაა, რაც გულისხმობს „ზოგადი წესის საფუძველზე ზიანის სრულად ანაზღაურების უფლების შეზღუდვას“<sup>55</sup>. მიუხედავად იმისა, რომ სსკ-ის 686-ე მუხლის დათქმა კანონისმიერი მკაცრი პასუხისმგებლობების შემთხვევებში მოიაზრება<sup>56</sup>, ზიანის სრულად ანაზღაურების შეზღუდვის ნაწილი ვრცელდება მაშინ, როდესაც ტვირთის დაკარგვა მოხდა ნაწილობრივ, ან ტვირთის ნაწილი დაზიანდა. ამის გათვალისწინებით, ზიანის ანაზღაურება უნდა მოხდეს დამდგარი ზიანის პროპორციულად. შეზღუდვა შესაძლოა დაწესდეს, ასევე, მიუღებელ შემოსავალზეც, იმ შემთხვევაში, თუ დადასტურდება, რომ ზიანი მიყენებული არ არის გადამზიდავის ბრალით.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 25 დეკემბრის საქმე N2/ზ-1059-2017 გადაწყვეტილება.

<sup>55</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, გამომცემლობა „სამართალი“, თბილისი 2001, 353.

<sup>56</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, წიგნი III ვალდებულებითი სამართლის ზოგადი ნაწილი, თბილისი 2019, 606.

<sup>57</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, გამომცემლობა „სამართალი“, თბილისი 2001, 357-359.

მიიჩნევა, რომ გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, დამდგარი ზიანი შეიძლება იყოს მხოლოდ მატერიალური ხასიათის, იმის გათვალისწინებით, რომ გადაზიდვის თავში მოცემული მუხლებიდან არც ერთი არ ითვალისწინებს, ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების დარღვევის ან შეუსრულებლობის შემთხვევაში, მორალური ზიანის ანაზღაურების შესაძლებლობას. მორალური ზიანის ანაზღაურების შესაძლებლობას კანონი განსაზღვრავს და პირდაპირ უთითებს იმ შემთხვევებზე, როდესაც შეიძლება მორალური ზიანის ანაზღაურება<sup>58</sup>. ნორმის მიზანია სამოქალაქო ბრუნვის სტაბილურობის უზრუნველყოფა<sup>59</sup>. საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ მიიღო პრეცედენტული ხასიათის გადაწყვეტილება, როდესაც გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობების დარღვევის გამო მხარეს მორალური ზიანის ანაზღაურება დააკისრა. სამივე ინსტანციის სასამართლომ დადგენილ ფაქტობრივ გარემოებად მიიჩნია, რომ მოპასუხის მიერ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების ვადის გადაცილებით შესრულებამ, გამოიწვია მოსარჩელის სულიერი ტანჯვა. პირველმა და მეორე ინსტანციის სასამართლოებმა მიიჩნიეს, რომ მორალური ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა უსაფუძვლო იყო, გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, რადგან ეს თავი საერთოდ არ ითვალისწინებს მორალური ზიანის ანაზღაურებას. თუმცა, უზენაესმა სასამართლომ გადაწყვეტილების მიღებისას გამოიყენა ადათები და ტრადიციები, ასევე, კანონის ანალოგია და მოპასუხეს დააკისრა მორალური ზიანის ანაზღაურება.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 413-ე მუხლი.

<sup>59</sup> გეგენავა დ., „რთული შემთხვევები სასამართლო პრაქტიკაში“, ტომი I, დავით ბატონიშვილის სამართლის ინსტიტუტის გამომცემლობა, თბილისი 2018, 100.

<sup>60</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2015 წლის 10 სექტემბრის საქმე №ას-979-940-2014 გადაწყვეტილება.

### 3.2 პასუხისმგებლობაზე შეზღუდვის უფლების დაკარგვა

გადამზიდავი პასუხისმგებლობის შეზღუდვაზე უფლებას კარგავს, მაშინ, როდესაც ზიანი გამოწვეულია მისი ბრალით. სამოქალაქო კოდექსი ზუსტად არ განსაზღვრავს, როდის შეიძლება პასუხისმგებლობის შეზღუდვა, შესაბამისად, პასუხისმგებლობის შეზღუდვაზე უფლების დაკარგვაც ყველა კონკრეტულ შემთხვევაში, ინდივიუალურად განიხილება. მაგალითად, გადამზიდავი, რომელმაც მალფუჭებადი საქონლის გადაზიდვისას გამოიყენა შესაბამისი სტარანსპორტო საშუალება, უზრუნველყო ტემპერატურის რეგულირება, რომელიც საჭიროა, დანიშნულების ადგილამდე პროდუქტის იმ ხარისხით მისატანად, რაც მხარეებმა ხელშეკრულებით გაითვალისწინეს, თუმცა ზიანი მაინც დადგა, ასეთ შემთხვევაში მიიჩნევა, რომ ზიანის გამომწვევია სხვა გარემოებები, რაც გამორიცხავს გადამზიდავის პასუხისმგებლობას<sup>61</sup>. ამავე მაგალითის საფუძველზე, თუ საპირისპიროდ განვიხილავთ - გადამზიდავმა საჭირო ტემპერატურა არ შეინარჩუნა, რაც მნიშვნელოვანია მალფუჭებადი ტვირთის ვარგისიანობის შესანარჩუნებლად, თუმცა უფლებამოსილმა პირმა (გამგზავნმა), ნორმების დარღვევით ჩატვირთა საქონელი, ასეთ შემთხვევაში, გადამზიდავი პასუხისმგებლობისგან არ გათავისუფლდება, მისი პასუხისმგებლობა შეიზღუდება იმ ნაწილში, რაშიც უშუალოდ მისი ბრალი იკვეთება.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის გარდა, ზიანის პასუხისმგებლობის შეზღუდვას ითვალისწინებს „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის IV თავი. თუ ზარალი გამოწვეულია გადამზიდავის ბრალით, წინასწარი განზრახვით ან

---

<sup>61</sup> ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 25 დეკემბრის საქმე N2/ზ-1059-2017 გადაწყვეტილება.

არამართლზომიერი ქმედებით<sup>62</sup>, ასეთ შემთხვევაში, გადამზიდავი კარგავს ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებლობის შეზღუდვის უფლებას. ამასთან, კონვენცია სამოქალაქო კოდექსისგან განსხვავებით, ითვალისწინებს ზიანის ანაზღაურების ოდენობას, რაც შეადგენს 5%-ს (პროცენტის ათვლა იწყება გადამზიდავისადმი პრეტენზიის წარდგენის ან სარჩელის შეტანის დღიდან)<sup>63</sup>.

პასუხისმგებლობაზე შეზღუდვის უფლების დაკარგვა დამოკიდებულია განზრახვაზე, არამართლზომიერ ქმედებასა, ხელშეკრულების არაჯეროვან შესრულებასა, ზიანის მიყენების ფაქტსა და დამდგარ შედეგს შორის არსებულ მიზეზ-შედეგობრივ კავშირზე.<sup>64</sup>

### 3.3 მტკიცების ტვირთი

ქართული სასამართლო პრაქტიკა გადაზიდვებთან დაკავშირებული, საკითხების სამართლებრივ-ეკონომიკური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, გადაწყვეტილების მიღებისას, ფართოდ განმარტავს სამართლებრივ ნორმებს და აწესებს ხელშეკრულების მონაწილე მხარეთა უფლებამოსილების და პასუხისმგებლობის ფარგლებს. სსკ-ის ნორმების საფუძველზე ტვირთის დაზიანების, ნაწილობრივ ან სრულად დაკარგვის შემთხვევებში მტკიცების ტვირთი გადამზიდავზეა. თუმცა, არსებობს გამონაკლისიც, როდესაც სასამართლო გადამზიდავს ათავისუფლებს მტკიცების ტვირთისგან და მეტიც, მტკიცების ტვირთი მოწინააღმდეგე მხარეზე გადადის. მას შემდეგ, რაც გადამზიდავი დაამტკიცებს, რომ მან ყველა საშუალებას მიმართა, რომ ტვირთი მიმღებისთვის ხელშეკრულებით

<sup>62</sup> „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის 29-ე მუხლი.

<sup>63</sup> „საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის 27-ე მუხლი.

<sup>64</sup> „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის 29-ე მუხლი.

გათვალისწინებულ ვადაში და ხარისხის ჩაებარებინა, ამასთან, ტვირთის დაზიანების, ნაწილობრივ ან სრულად დაკარგვის შემთხვევაში ყველა საშუალება გამოიყენა, რომ ეს შედეგი არ დამდგარიყო, გამოიყენა შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალება, რაც ტვირთის სპეციფიკიდან გამომდინარე, საჭირო იყო და ტემპერატურულადაც უზრუნველყო, ივარაუდება, რომ შედეგი, რომელიც დადგა, უფლებამოსილი პირის მიერ არის გამოწვეული, ან სხვა გარეშეფაქტორებით. ასეთ შემთხვევაში, კი მტკიცების ტვირთი ბრუნდება და მოწინააღმდეგე მხარეზე გადადის.<sup>65</sup>

### **3.4 ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით**

სამოქალაქო სამართალი ერთმანეთისაგან განასხვავებს უბრალოდ შემთხვევას და შემთხვევას, რომელიც გამოწვეულია დაუძლეველი ძალით. ეს ორი იმით განსხვავდება ერთმანეთისგან, რომ დაუძლეველი ძალა გარეგანია<sup>66</sup> და ხასიათდება განსაკუთრებულობით და გადაულახავობით. შესაბამისად, ამ მდგომარეობის დაძლევა ვალდებული პირისთვის შეუძლებელია, რადგან მის შესაძლებლობებს აღემატება. დაუძლეველი ძალა თვისთავად მოიზარებს მის გარდაუვლობას, მისი აცილება ფაქტობრივად შეუძლებელია და ყველა შემთხვევაში იწვევს ზიანს, ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შეუსრულებლობას, არაჯეროვან შესრულებას ან ვადის გადაცილებას, რომელიც სხვა შემთხვევაში არ დადგებოდა და ამასთან, მისი გათვალისწინებაც შეუძლებელი იყო ხელშეკრულების დადების მომენტისთვის. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი არ ითვალისწინებს ფორს მაჟორის ცნებას, „ნავთობისა და გაზის შესახებ“ საქართველოს კანონით და

<sup>65</sup> ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 25 დეკემბრის საქმე N2/ზ-1059-2017 გადაწყვეტილება.

<sup>66</sup> ქოჩაშვილი ქ., „ბრალი, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა“, სამართლის ჟურნალი N1, 2009, 107.

სასამართლო პრაქტიკით ფართოდაა განმარტებული რა შეიძლება მიჩნეულ იქნას ფორს მაჟორულ მდგომარეობად.

ფორს მაჟორი გულისხმობს მხარეთა დამოუკიდებლად, ისეთი გარემოების არსებობას, რომელიც გამორიცხავს მხარეთა ბრალს. დაუძლეველი ძალის შეფასების დროს მნიშვნელობა ენიჭება რამდენად შეუძლებელი იყო ვალდებულების შესრულება კონკრეტულ სამართლებრივ ურთიერთობაში.<sup>67</sup> ნაკისრი ვალდებულების შეუსრულებლობა ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვადაში, როდესაც ეს გამოწვეულია დაუძლეველი ძალით ხელშეკრულების ვადის გაგრძელების შესაძლებლობას იძლევა.<sup>68</sup> მიუხედავად ფორს მაჟორისა და ვალდებულების შეუსრულებლობის მჭირდო კავშირისა არ იქნება გამართლებული თუ ამ ორ ტერმინს ერთმანეთთან გავაიგივებთ. ქართული სამოქალაქო კოდექსი, ისევე როგორც გერმანული არ ითვალისწინებს ფორს მაჟორის ცნებას, თუმცა გერმანული სამოქალაქო კოდექსი იყენებს შესრულების არაბრალეული შეუძლებლობის ტერმინს, რომლითაც გამოირიცხება შესრულების ვალდებულება და ზიანის ანაზღაურება. შესაბამისად, ფორს მაჟორი და შესრულების არაბრალეული შეუძლებლობა ფაქტობრივად ერთი და იგივე შედეგის მომტანია<sup>69</sup>.

CISG-ი კონვენცია არ ითვალისწინებს ფორს მაჟორული მდგომარეობის შემთხვევაში როგორ უნდა დარეგულირდეს საკითხი, თუმცა ICC წესები გვთავაზობს ფორს მაჟორის დროს ხელშეკრულების მისადაგებას შეცვლილი გარემოებისადმი. საერთაშორისო სავაჭრო პალატა ფორს მაჟოს განმარტავს, როგორც მოვლენას ან ისეთ გარემოებას, რომელიც ხელს

---

<sup>67</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის 2009 წლის 23 ივლისის Nას-30-367-09 გადაწყვეტილება.

<sup>68</sup> თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2015 წლის 30 ოქტომბრის საქმე N2ზ/7137-14 გადაწყვეტილება.

<sup>69</sup> ბარქაია ი., „ვალდებულების შესრულების შეუძლებლობა და ფორს მაჟორის აღრევა ქართულ სასამართლო პრაქტიკაში“, სამაგისტრო ნაშრომი მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, სამეცნიერო ხელმძღვანელი რუსიშვილი გ.: ჩიტაშვილი, თბილისი 2019, 38. იხ.: ჩიტაშვილი ნ., „შეცვლილი გარემოებებით წარმოშობილი შესრულების გართულება და შეუძლებლობა“ სამართლის ჟურნალი N2, 2011, 133.

უმლის მხარეს შესარულოს ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულება. მოვლენა რომ ფორს მაჟორად შეფასდეს რამდენიმე კრიტერიუმს უნდა აკმაყოფილებდეს, კერძოდ: შექმნილი მდგომარეობა მხარეთა კონტროლს მიღმა უნდა იყოს, ხელშეკრულების დადებისას ამ ფაქტორის გათვალისწინება შეუძლებელი იყო და მხარეებს არ უნდა შეეძლოთ თავისი ძალისხმევით აიცილონ შესაძლო ზიანი.<sup>70</sup>

### 3.5 COVID-19, როგორც ფორს მაჟორი

ხელშეკრულების დადებით, მხარეები ნაკისრი ვალდებულების შესრულების პასუხისმგებლობას იღებენ (pacta sunt servanda – „ხელშეკრულება უნდა შესრულდეს“)<sup>71</sup>, თუმცა, ბოლო დროს მსოფლიოში განვითარებულმა მოვლენებმა კითხვის ნიშნის ქვეშ დააყენა სამართალსუბიექტების მიერ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების საკითხი. COVID-19-ის მასშტაბურობის, შედეგისა და დაძლევის პრობლემურობის გათვალისწინებით, მდგომარეობა შეიძლება შეფასდეს ფორს მაჟორად. თუმცა, ეს არ გულისხმობს, რომ ამ პერიოდში დადებულ ყველა ხელშეკრულებაზე ავტომატურად დაუძლეველი ძალის პრინციპი გავრცელდება. ყველა ხელშეკრულება უნდა შეფასდეს ინდივიდუალურად, ამავდროულად გასათვალისწინებელია ის ფაქტიც ხელშეკრულების მხარე რამდენად იცავს სახელმწიფოს მხრიდან დადგენილ რეგულაციებს COVID-19-ის პრევენციასთან დაკავშირებით და ზოგადად, შესაძლებელია თუ არა ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების იმგვარად შესრულება რომ რეგულაციები არ დაარღვიოს მხარემ.<sup>72</sup> თუ COVID-19 ფორს მაჟორად

<sup>70</sup> <<https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2020/03/icc-forcemajeure-hardship-clauses-march2020.pdf>> [01.06.2020].

<sup>71</sup> ჩანტლაძე რ., „ვალდებულების შესრულების შეუძლებლობა“, ჟურნალი მართლმსაჯულება და კანონი, N4(60) 2018, 40.

<sup>72</sup> <<https://bm.ge/ka/article/sheidzleba-tu-ara-covid-19-chaitvalos-fors-majorad---pwc/51972>> [31.05.2020].

შეფასდება ყოველი კონკრეტული ხელშეკრულებისთვის შესაძლოა განსხვავებული შედეგი დადგეს: 1. ვალდებულების შესრულება შეუძლებელია, თუმცა ხელშეკრულებისადმი ინტერესი არ არის დაკარგული, ამ დროს მხარე არ თავისუფლდება ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შესრულებისგან, ის შეიძლება გათავისუფლდეს მხოლოდ მეორადი ვალდებულებისაგან, როგორცაა მაგალითად პირგასამტეხლოს დაკისრება, 2. ვალდებულების შესრულება შეუძლებელია და ხელშეკრულებისადმი ინტერესი აღარ არსებობს - ასეთ შემთხვევაში, ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შემსრულებელ პირს ზიანის ანაზღაურება აღარ დაეკისრება, რადგან ხელშეკრულებისადმი ინტერესის დაკარგვა მისი ბრალეული ქმედებით არ არის გამოწვეული, 3. შესრულების გართულება, რაც ისედაც მხარის რისკია, თუმცა ფორს მაჟორულმა მდგომარეობამ შეიძლება კიდევ უფრო გაართულოს ნაკისრი ვალდებულების შესრულება <sup>73</sup>. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის დებულებებით მხარე შეიძლება გათავისუფლდეს პასუხისმგებლობისგან იმ შემთხვევაში თუ ყველა პირობა იქნება ფორს მაჟორული მდგომარეობის დასადასტურებლად, ამიტომ მხარეებმა ხელშეკრულებაში მაქსიმალური სიზუსტით უნდა გაითვალისწინონ ყველა შესაძლო შემთხვევა.

---

<sup>73</sup> <<https://bm.ge/ka/article/sheidzleba-tu-ara-covid-19-chaitvalos-fors-majorad---pwc/51972>> [31.05.2020].

### III. საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინები

#### 1. ერთიანი ტერმინების ჩამოყალიბების აუცილებლობა

საერთაშორისო კომერციული ურთიერთობების დამყარებისას მნიშვნელოვანია საერთაშორისო სავაჭრო პალატის (შემდგომში პალატა) საქმიანობა. იმის გათვალისწინებით, რომ მსოფლიოში არსებობს უამრავი განსხვავებული სამართლებრივი აქტი, რომელიც ერთსა და იმავე საკითხს შესაძლოა განსხვავებულად არეგულირებდეს<sup>74</sup>, მნიშვნელოვანია საერთაშორისო სავაჭრო პალატის საქმიანობა<sup>75</sup>. სწორედ ამიტომ, პალატის მიერ 1936 წელს მიღებული იქნა პირველი საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინების განმარტების წესი<sup>76</sup> (ინკოტერმსი - „International Commercial Terms“). ინკოტერმსის წესები უნივერსალურია და უზრუნველყოფს ვაჭრობის სფეროს გამჭვირვალობასა და გამარტივებას, მისი მიზანი არ არის სავაჭრო სფეროს ეროვნულ დონეზე რეგულირება, ის უნივერსალური და გლობალური მნიშვნელობისაა. ინკოტერმსის შექმნის მთავარი იდეა იყო, რომ საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულებები თავისუფალი ყოფილიყო ზედმეტი ბიუროკრატიისგან, სწორედ ამიტომ, დღემდე რეგულარულად ახლდება<sup>77</sup>.

ინკოტერმსის შემუშავების თავდაპირველი მიზეზი იყო ცალკეულ ქვეყნებს შორის არსებული საკონმდებლო განსხვავებები, რის გამოც ერთი და იგივე საკითხი განსხვავებულად რეგულირდებოდა. პრაქტიკაში საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულებების დადება ხშირად პრობლემური იყო და ამასთან, გარკვეულ რისკებს უკავშირდებოდა კანონმდებლობებს

<sup>74</sup> Baron G., Do the UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts form a new lex-mercatoria? 1998, 9.

<sup>75</sup> ძლიერიშვილი ზ., „ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება“, თბილისი 2010, 163.

<sup>76</sup> <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>> [15.05.2020].

<sup>77</sup> Ortakarpuz M., INCOTERMS Costs in International Marketing and Their Effects on Product Pricing, Proceedings of 8th Annual London Business Research Conference Imperial College, London, UK, 8 - 9 July, 2013,4.

შორის არსებული მკვეთრი განსხვავებების გამო.<sup>78</sup> ხელშეკრულებაში ინკოტერმსების გამოყენება მხარეებს ეხმარებათ შესაძლო მოსალოდნელი პრობლემების თავიდან აცილებაში. მისი მიზანია, სანდოობის მაჩვენებლის გაზრდა<sup>79</sup> და საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულების რეგულირება ერთიანი ფორმით.<sup>80</sup> ინკოტერმსი მთელი რიგი წესების ერთობლიობაა, რომელიც დაკავშირებულია საერთაშორისო გადაზიდვებთან. საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულებებში ინკოტერმსების გამოყენება უზრუნველყოფს ხელშეკრულების მონაწილე მხარეებზე ვალდებულებების განაწილებას<sup>81</sup>.

საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობების განვითარება ხელს უწყობს ისეთი ურთიერთობების ჩამოყალიბებას, რომელთა მონაწილე მხარეებიც საქართველოს იურისდიქციის გარდა დაკავშირებული არიან სხვა ქვეყნის იურისდიქციასთან. შესაბამისად, საჭიროა ისეთი სამართლებრივი სისტემის ჩამოყალიბება, რომელიც თანხვედრაში იქნება საერთაშორისო სამართლებრივ რეჟიმთან. სავაჭრო ურთიერთობებში მხარეთა უფლება-მოვალეობების განსაზღვრისას გასათვალისწინებელია, ასევე, ტრადიციები და ჩვეულებები, რომელიც ხელს უწყობს სხვადასხვა ქვეყნის საწარმოებს შორის კომერციული ურთიერთობის დამყარებას<sup>82</sup> „ინკოტერმს 2000“-ის შემუშავების დროს დაიყო ინკოტერმსები ოთხ საბაზრო კატეგორიად, რომელშიც გაერთიანებული იყო ცამეტი სავაჭრო ტერმინი.<sup>83</sup> „ინკოტერმს 2010“-ის შემუშავებისას სავაჭრო ტერმინები შემცირდა თერთმეტამდე. E

---

<sup>78</sup> ძლიერიშვილი ზ., „ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება“, თბილისი 2010, 164.

<sup>79</sup> Ortakarpuz M., INCOTERMS Costs in International Marketing and Their Effects on Product Pricing, Proceedings of 8th Annual London Business Research Conference Imperial College, London, UK, 8 - 9 July, 2013, 11-12.

<sup>80</sup> Caruntu C., Lapadusi M.L., Complex Issues regarding the Role and Importance of Internationally Codified Rules and Incoterms, 2010, 1.

<sup>81</sup> Eldovic E., Vukasinovic M., Tesic M., Bijelic S., INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS – INCOTERMS 2010, 2<sup>nd</sup> Logistic International Conference, Belgrade Serbia 21-23 May 2015, 327.

<sup>82</sup> ძლიერიშვილი ზ., „ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება“, თბილისი 2010, 163.

<sup>83</sup> იქვე 166.

ჯგუფის ტერმინები აღნიშნავს გამყიდველის მიერ უშუალოდ თავის შენობაში მყიდველისათვის ტვირთის გადაცემას. „ინკოტერმს 2010“-ის E ჯგუფის ტერმინებში გვხვდება მხოლოდ ერთი ტერმინი (EXW). F ჯგუფის ტერმინები გამყიდველს ავალდებულებს მიიტანოს ტვირთი მყიდველის მიერ მითითებულ გადამზიდთან, ამ ჯგუფში ერთიანდება სამი ტერმინი (FCA, FAS, FOB). C კატეგორიის ტერმინებით გამყიდველი ვადებულია გადაიხადოს სატრანსპორტო დანახარჯების ღირებულება, მაგრამ მასზე არ არის ტვირთის შემთხვევით დაღუპვის რისკი განსხვავებით D ჯგუფის ტერმინებისგან, რომლითაც გამყიდველს ევალება ყველა ხარჯის გაწევა მიწოდების ადგილამდე, ამასთან, პასუხისმგებელია ტვირთის შემთხვევით დაღუპვასა და განადგურებაზე. C ჯგუფში ერთიანდება ოთხი (CPT, CIP, CFR, CIF), ხოლო D კატეგორიის ჯგუფში სამი (DAT, DAP, DDP) ტერმინი.<sup>84</sup> C ჯგუფის ტერმინები, თავის მხრივ, შესაძლოა კიდევ ორ კატეგორიად დაიყოს: ტერმინები, რომელსაც ვიყენებთ ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებულ გადაზიდვაზე (CPT, CIP) და ტერმინები, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო გადაზიდვებისას (CFR, CIF)<sup>85</sup>.

საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულებებში ხშირად გამოიყენება ინკოტერმსები, რომლის მეშვეობითაც ხელშეკრულების მონაწილე მხარეები დეტალურად არეგულირებენ თავის უფლება-მოვალეობებს, რაც ხელს უწყობს იმ ბარიერების აღმოფხვრას, რომელიც შესაძლოა წარმოშობილიყო იმ შემთხვევაში თუ რომელიმე ქვეყნის ეროვნულ კანონმდებლობას გამოიყენებდნენ. ამასთან, ნდობის ფაქტორიც დაბალია და რომელიმე მხარეს ყოველთვის ექნებაგანცდა, რომ არათანაბარ პირობებში იმყოფება. თუმცა, ინკოტერმსების გამოყენება უპირობოდ არ ნიშნავს, რომ მხარე თაღლითობის მსხვერპლი არ შეიძლება აღმოჩნდეს. მნიშვნელოვანია, რომ სწორად იქნას გამოყენებული ტერმინები და ამასთან,

---

<sup>84</sup> Ramberg J., “ICC Guide to Incoterms 2010” understanding and practical use, ICC Publication No 72E, 2011, 49-50.

<sup>85</sup> Ramberg J., “ICC Guide to Incoterms 2010” understanding and practical use, ICC Publication No 72E, 2011, 52.

ხელშეკრულებაში დამატებითი პირობები ყოველთვის იყოს განსაზღვრული, რათა რისკი მინიმუმამდე შემცირდეს. ყველაზე ხშირად თაღლითობის მსხვერპლი ხდება ის მყიდველი, ვინც იყენებს CFR და CPT პირობებს, რადგან ამ ტერმინების გათვალისწინებით მყიდველი საკმარის კონტროლს ვერ ახორციელებს გაგზავნის მეთოდსა და ტრანსპორტის ტიპზე. შესაბამისად, მყიდველმა უნდა გამოიჩინოს მეტი ყურადღება და თვითონ შეარჩიოს პროდუქტის გადაცემის გზა, ან განსაზღვროს მარშრუტი, ან გადამზიდავი.<sup>86</sup>

## **2. ინკოტერმსი, როგორც არანორმატიული რეგულირების მეთოდი და გადამზიდავის პასუხისმგებლობის რისკის შეზღუდვის საშუალება**

საერთაშორისო ვაჭრობაში ხშირია გამყიდველსა და მყიდველს შორის პრობლემა პროდუქციის მიწოდებასთან, საქონლის ტრანსპორტირებასთან თუ რისკების გადაცემასთან დაკავშირებით. ხელშეკრულებაში ინკოტერმსის მოქმედება ძირითადად შემოიფარგლება გაყიდულ საქონელთან მიმართებით მხარეთა უფლებებისა და მოვალეობების გადანაწილებაში. პრაქტიკაში, რომელიმე მხარე უფრო დიდი ხნის განმავლობაშია საქონლის დაღუპვის ან განადგურების რისკის მატარებელი, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი ინკოტერმსის გამოყენებაზე შეთანხმდნენ მხარეები<sup>87</sup>. ინკოტერმსებს აქვს იურიდიული ძალა, მათი გამოყენება მხარეთათვის ნებაყოფლობითია და გამოიყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ მხარეები აღნიშნულის შესახებ შეთანხმდნენ. ამასთან, განსაზღვრული უნდა იყოს კონკრეტულად რომელ ინკოტერმსს იყენებენ. ინკოტერმსის მოქმედება ვრცელდება მყიდველისა და გამყიდველის

---

<sup>86</sup> Ramberg J., “ICC Guide to Incoterms 2010” understanding and practical use, ICC Publication No 72E, 2011, 55.

<sup>87</sup> Ndlovu P., Incoterms 2010: a consideration of certain implications of the Amendments to the Traditional Incoterms 2000, 2016, 211.

უფლება-მოვალეობებზე, ამასთან, გასაყიდი საქონლის მიწოდებასთან დაკავშირებულ საკითხებზე<sup>88</sup>, სადაც გადამზიდავი, როგორც მახასიათებელი ვალდებულების შემსრულებელი პირია. ინკოტერმის რეგულირების არეალი მოიცავს გამყიდველსა და მყიდველს შორის ურთიერთობას და მისი რეგულირების საკითხი არ არის ტვირთგამგზავნისა და გადამზიდავის შორის ურთიერთობა<sup>89</sup>. მიუხედავად ამისა, არა პირდაპირ, თუმცა, გადამზიდავის, როგორც მახასიათებელი ვალდებულების შემსრულებელი პირის უფლება-მოვალეობების საკითხთანაც კავშირშია.

მიუხედავად იმისა, რომ ინკოტერმს ხშირად განიხილავენ როგორც შეზღუდვის საშუალებას, ვიდრე საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულების ეფექტურობის გაუმჯობესების მექანიზმს<sup>90</sup>, მისი გამოყენებით ყველა გაურკვევლობა რაც შეიძლება არსებობდეს ეროვნული კანონმდებლობის დონეზე, მარტივად რეგულირდება ხელშეკრულებაში ინკოტერმის ტერმინების ჩართვით, ვინაიდან, ყველა საფეხური ხელშეკრულების დაწყებიდან დასრულებამდე მაქსიმალური სიზუსტითაა გაწერილი.<sup>91</sup> საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულებაში ერთ-ერთი მნიშვნელოვანია ვადა, დროის ის მონაკვეთი, რომელშიც მყიდველს უნდა მიეწოდოს პროდუქცია. მიწოდების ვადები გათვალისწინებულია ხელშეკრულებაში თუმცა, ასეთი ხელშეკრულებები, როგორც წესი, უშუალოდ, ტრანზიტის დაწყებამდე იდება.<sup>92</sup> შესაბამისად, რთულია ზუსტი დროის განსაზღვრა, რომელშიც ტვირთის დანიშნულების ადგილამდე მიწოდება უნდა მოხდეს. ამისათვის, მნიშვნელოვანია, რომ დადგინდეს მიწოდების პროცესში ყველა

---

<sup>88</sup> Caruntu C., Lapadusi M.L., Complex Issues regarding the Role and Importance of Internationally Codified Rules and Incoterms, 2010, 2.

<sup>89</sup> Ndlovu P., Incoterms 2010: a consideration of certain implications of the Amendments to the Traditional Incoterms 2000, 2016, 208.

<sup>90</sup> Yaakub S., Szu L. Y., FACTORS INFLUENCING THE CHOICE OF INCOTERMS AMONG MALAYSIAN MANUFACTURERS, 2017, 2.

<sup>91</sup> Ndlovu P., Incoterms 2010: a consideration of certain implications of the Amendments to the Traditional Incoterms 2000, 2016, 211.

<sup>92</sup> Caruntu C., Lapadusi M.L., Complex Issues regarding the Role and Importance of Internationally Codified Rules and Incoterms, 2010, 5.

თანმდები რისკი, რაც შეიძლება ტრანზიტის მიმდინარეობის პროცესს ახლდეს.

### 3. “Incoterms 2010”-ის წესები საერთაშორისო სახმელეთო გადაზიდვისთვის

„ინკოტერმს 2010“-ის გამოქვეყნებით საერთაშორისო სავაჭრო პალატას ერთგვარად სურდა შეეცვალა მიდგომა ინკოტერმსებთან დაკავშირებით, ვინაიდან, თითქოს ინკოტერმების გამოყენება მხოლოდ ისეთი გადაზიდვების დროს შეიძლებოდა, როცა გამოყენებული იყო საზღვაო ტრანსპორტი ან შიდა წყლების მეშვეობით ხდებოდა ტვირთის გადატანა. თუმცა, ინკოტერმსი თავისი დანიშნულებიდან და ფუნქციიდან გამომდინარე გამოსადეგია ნებისმიერი სატრანსპორტო რეჟიმისთვის<sup>93</sup>. „ინკოტერმს 2010“-მა შემოიტანა „ინკოტერმს 2000“-გან განსხვავებული დაყოფა. ოთხ კატეგორიად (E, F, C და D) დაყოფილი ინკოტერმების პარალელურად „ინკოტერმს 2010“-ის გვთავაზობს კლასიფიკაციის ახალ მოდელს - ექსკლუზიური საზღვაო მიწოდების პირობები (FAS, FOB, CFR, CIF) და მიწოდების პირობებს, რომელიც სხვა სატრანსპორტო რეჟიმისთვის გამოიყენება (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP). განახლებულმა ინკოტერმსებმა რამდენიმე ტერმინი საერთოდ გააქრო (DEQ, DES, DAF, DDU) და მის ნაცვლად შემოიტანა ორი ახალი ტერმინი (DAP, DAT), რომელშიც ძველი ტერმინების ინკორპორირება მოხდა<sup>94</sup>.

განახლებული ინკოტერმების მიზანია საქონლის მიწოდების უსაფრთხოების გაუმჯობესება. ის ორიენტირებული არ არის პროდუქციის ღირებულებასა თუ გადახდის მეთოდებზე.<sup>95</sup> მიუხედავად ამისა,

<sup>93</sup> Malfliet J., “Incoterms 2010 and the mode of transport; how to choose the right term” 2011, 71.

<sup>94</sup> THE ANNALS OF THE UNIVERSITY OF ORADEA, ECONOMIC SCIENCES TOM XXII 1<sup>st</sup> ISSUE, Mihai P.D., Gabriela B.M., Loan P., “Global Logistics, Competitiveness and The New Incoterms”, July 2013,164.

<sup>95</sup> Bergami R., Managing Incoterms 2010 risks: tension with trade and banking practices, Int. J. Economics and Business Research, Vol. 6, No. 3, 2013, 326-327.

ინკოტერმის წესები, გარკვეულწილად, გავლენას ახდენს პროდუქციის ფასზე. ფასების პოლიტიკის განსაზღვრისას გათვალისწინებულია არა მხოლოდ, პროდუქციის დამზადების ღირებულება, არამედ, საბოლოო მომხმარებელამდე მიწოდებისათვის გათვალისწინებული ექსპორტის ხარჯებიც. <sup>96</sup> შესაბამისად, ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ცვლილება უსაფრთხოების თვალსაზრისით დაზღვევის საკითხზე მეტი ყურადღების გამახვილება და წესების დონეზე ჩამოყალიბება იყო. ამასთან, მკვეთრად გამიჯნა ტერმინები, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო გადაზიდვების დროს და ტერმინები, რომელიც განკუთვნილია ნებისმიერი ტრანსპორტით გახორციელებული გადაზიდვებისას.

### **3.1 დანიშნულების ადგილამდე მიწოდება ყველა გადასახადის უზრუნველყოფით Delivered Duty Paid – (DDP)**

საკითხის უკეთ განსახილველად განვიხილოთ სახმელეთო გადაზიდვებისათვის გამოსაყენებელი ტერმინების სამართლებრივი მნიშვნელობა: DDP – Delivered Duty Paid - „მიწოდება დანიშნულების ადგილას მოსაკრებლის (გადასახადის) გადახდით <sup>97</sup> “ – გამყიდველს ეკისრება ყველა იმ ხარჯის ანაზღაურება, რაც საჭიროა საქონლის დანიშნულების ადგილამდე მისატანად, ამასთან, ტვირთის დანიშნულების ადგილას გადმოტვირთამდე ყველა რისკი, ხარჯი, დაზღვევა და ფორმალური საკითხების მოწესრიგება მთლიანად გამყიდველზეა. ასევე, გამყიდველს ეკისრება ყველა ხარჯი ექსპორტ-იმპორტისა და საბაჟო ხარჯების გათვალისწინებით. DDP მაქსიმალურ ვალდებულებას აკისრებს

---

<sup>96</sup> Ortakarpuz M., INCOTERMS Costs in International Marketing and Their Effects on Product Pricing, Proceedings of 8th Annual London Business Research Conference Imperial College, London, UK, 8 - 9 July, 2013, 7.

<sup>97</sup> ძლიერიშვილი ზ., „ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება“, თბილისი 2010, 174.

გამყიდველს<sup>98</sup>, ამიტომ მხარეებმა მკაფიოდ უნდა დააფიქსირონ საქონლის ჩაბარების ადგილი, რათა გამყიდველს ზედმეტი ტვირთი არ დააწვეს, ვინაიდან, საქონლის გადმოტვირთვამდე ყველა რისკი მასზეა. ამასთან, თუ მხარეები არ შეთანხმდნენ გაუთვალისწინებელი ხარჯების ანაზღაურებაზე, ყველა სხვა ხარჯთან ერთად, ესეც გამყიდველზეა. იმ შემთხვევაში, თუ მხარეებს სურთ რომ იმპორტის ხარჯები მყიდველს დაეკისროს აღნიშნულის შესახებ დათქმა უნდა გააკეთონ ხელშეკრულებაში.<sup>99</sup> ყველა ხარჯის მყიდველზე გადმოსვლის შემთხვევაში გამოყენებული უნდა იყოს DAP ტერმინი. „ინკოტერმს 2000“-ის ოთხი წესი (DAF, DES, DEQ, DDU) ჩაანაცვლა DDP და DAP ტერმინებმა<sup>100</sup>.

### **3.2 გადაზიდვის ხარჯების ანაზღაურება მიწოდების ადგილამდე “Carriage Paid to” – (CPT)**

CPT – “Carriage Paid to” – „გადაზიდვის ხარჯები გადახდილია მიწოდების ადგილამდე<sup>101</sup>“ – ეს წესი გამოიყენება მაშინ, როდესაც გადაზიდვისას გამოყენებულია ტრანსპორტის რამდენიმე სახეობა (შერეული გადაზიდვა). ამ წესის შესაბამისად გამყიდველი საქონელს აწვდის გადამზიდვას ან გამყიდველის მიერ დასახელებულ სხვა პირს შეთანხმების ადგილას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, მისატანად. გამყიდველი ვალდებულია გადაიხადოს ყველა ის ხარჯი, რაც აუცილებელია ტვირთის დანიშნულების ადგილამდე მისატანად. CPT წესის გამოყენებისას გამყიდველის ვალდებულებები წყდება მას შემდეგ, რაც ტვირთი მიაღწევს დანიშნულების

---

<sup>98</sup> იქვე, 174.

<sup>99</sup> International chambers of commerce (ICC), ICC rules for the use of domestic and international trade terms, 2011, 69.

<sup>100</sup> ვაჭრობის ხელშეწყობის ცენტრი „ექსპორტ-იმპორტი“, გზამკვლევი 2011-2012, 11.

<sup>101</sup> ძლიერიშვილი ზ., „ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება“, თბილისი 2010, 170.

ადგილს.<sup>102</sup> ამ წესს აქვს ორი კრიტიკული ნაწილი, რისკის გადასვლა და გადასახადების გადახდა სხვადასხვა ადგილას. ამის გათვალისწინებით, თუ მხარეები CPT-ის გამოყენებას გადაწყვეტენ ზუსტად უნდა განსაზღვრონ ადგილი, სადაც რისკი გადავა მყიდველზე. იმ შემთხვევაში, თუ გადაზიდვას ახორციელებს რამდენიმე გადამზიდავი, მაგრამ განსაზღვრული არ არის ადგილი სადაც რისკი გადავა მყიდველზე, მაშინ გამყიდველის მიერ პირველი გადამზიდავისათვის ტვირთის ჩაბარების მომენტიდან რისკი გადადის მყიდველზე<sup>103</sup>. CPT წესის გამოყენებისას გამყიდველი ვალდებულია ტვირთი გაათავისუფლოს ექსპორტის ხარჯებისგან, თუმცა არ აქვს იმპორტის ხარჯების ანაზღაურების ვალდებულება, აღნიშნული ეკისრება მყიდველს. გამყიდველი არ არის ვალდებული იზრუნოს ტვირთის დაზღვევაზე, მისი ვალდებულებაა მყიდველს შეატყობინოს შესაძლო რისკების შესახებ, ასევე, დათვალოს ყველა ხარჯი და მყიდველს მიაწოდოს საჭირო ინფორმაცია, რაც აუცილებელია სადაზღვევო დოკუმენტების მომზადებისათვის. მყიდველი გამყიდველისგან დამოუკიდებლად უზრუნველყოფს ტვირთის დაზღვევის ხელშეკრულების უზრუნველყოფას, მას უფლება აქვს გამყიდველისაგან მოითხოვოს ყველა დამტებითი დოკუმენტი, რაც აუცილებელია სადაზღვევო ხელშეკრულების დასადებად.<sup>104</sup>

### **3.3 გადაზიდვისა და დაზღვევის ხარჯების ანაზღაურება მიწოდების ადგილამდე - “Carriage and Insurance Paid to” (CIP)**

CIP – “Carriage and Insurance Paid to” – „გადაზიდვისა და დაზღვევის ხარჯები გადახდილია მიწოდების ადგილამდე“<sup>105</sup> - გამყიდველი

---

<sup>102</sup> იქვე, 10.

<sup>103</sup> International chambers of commerce (ICC), ICC rules for the use of domestic and international trade terms, 2011, 33.

<sup>104</sup> International chambers of commerce (ICC), ICC rules for the use of domestic and international trade terms, 2011, 34-35.

<sup>105</sup> ძლიერიშვილი ზ., „ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება“, თბილისი 2010, 171.

გადამზიდავს გადასცემს ტვირთს, რომელიც მიიტანს შეთანხმებულ ადგილზე, გამყიდველი ვალდებულია აანაზღაუროს ყველა ხარჯი, რაც აუცილებელია ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიტანამდე. თუ მიწოდების ადგილი ხელშეკრულებით არ არის განსაზღვრული, გამყიდველი თავისი შეხედულებისამებრ არჩევს მიწოდების ადგილის საუკეთესო ალტერნატივას ხელშეკრულების მიზნებიდან გამომდინარე<sup>106</sup>. სადაზღვევო საკითხების მოგვარება და მინიმალური სადაზღვევო ხარჯის (დაზღვევის პოლისი) დაფარვის ვალდებულება ეკისრება გამყიდველს. სადაზღვევო კომპანია უნდა იყოს სანდო, რათა, ტვირთის დაღუპვის ან განადგურების შემთხვევაში მყიდველს ან დაინტერესებულ მხარეს ჰქონდეს შესაძლებლობა ზიანის ანაზღაურება მოითხოვოს უშუალოდ სადაზღვევო კომპანიისგან. გამყიდველი ვალდებულია მყიდველს მიაწოდოს დაზღვევის პოლისი ან დაზღვევის ხარჯების დაფარვის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტი. <sup>107</sup> გამყიდველი საქონელს ათავისუფლებს საექსპორტო ხარჯებისგან, თუმცა არა ნებისმიერი საბაჟო ფორმალობისგან ან იმპორტის გადასახადისაგან. გამყიდველი ვალდებულია უზრუნველყოს ინვოისის შესაბამისობა საქონელთან და სხვა ნებისმიერი ფორმალობის შესაბამისობა ხელშეკრულებასთან. თუ საქონლის ექსპორტისათვის საჭიროა დამატებითი დოკუმენტი ან ლიცენზიის მოპოვება ამ დოკუმენტების მოპოვება ევალება გამყიდველს, ხოლო, თუ იმპორტისათვისაა საჭირო ლიცენზია, ამ შემთხვევაში ევალება მყიდველს.<sup>108</sup>

საქართველოსათვის, როგორც პოსტ საბჭოთა ქვეყანისთვის, მნიშვნელოვანია გლობალურ სავაჭრო ურთიერთობებში სწრაფად განვითარება, რათა ეკონომიკური თვალსაზრისით საინტერესო პოზიცია დაიკავოს მსოფლიო რუკაზე. გეოგრაფიული მდებარეობიდან

---

<sup>106</sup> International chambers of commerce (ICC), ICC rules for the use of domestic and international trade terms, 2011, 46.

<sup>107</sup> International chambers of commerce (ICC), ICC rules for the use of domestic and international trade terms, 2011, 46-47.

<sup>108</sup> International chambers of commerce (ICC), ICC rules for the use of domestic and international trade terms, 2011, 44-45.

გამომდინარე, ქვეყანას საუკეთესო პოზიცია აქვს იმისთვის, რომ სატრანზიტო ქვეყნად იქცეს. მსოფლიო სავაჭრო ისტორიას თუ გადავხედავთ, საქართველო ევროპისა და აზიის უმოკლესი დამაკავშირებელი გზაა. საბჭოთა სოციალისტურ კავშირში სავაჭრო ურთიერთობებს ვიწრო გაგება და განმარტება ჰქონდა - „საბჭოთა რესპუბლიკების კავშირის კანონმდებლობაში სავაჭრო გარიგება განსაზღვრულია მხოლოდ საღებრო გადასახადის მხრივ: სავაჭროდ იწოდება სავაჭრო საწარმოში ყიდვა საქონლის გასაყიდად <sup>109</sup>“, იმ დროისთვის განმარტების ასეთი ფორმა შესაძლოა დამახასიათებლად მივიჩნიოთ, თუმცა ეს არ გულისხმობს რომ ამ განმარტებას კრიტიკოსები არ ჰყავდა. სავაჭრო სამართალი მიიჩნევა სამოქალაქო სამართლის ნაწილად, რომელსაც გააჩნია თავისი მოქმედების ასპარეზი, მასზე არ ვრცელდება არც საჯარო სამართლის ნორმები, „რომელიც ეხება ვაჭრობას (საბაჟო, საკონსულო, სავაჭრო პალატა და სხვა)“, არც იმ კერძო სამართლის ნომერბი, რომელიც არეგულირებს სავაჭრო იურიდიულ საკითხებს, თუმცა, ასევე, მისი რეგულირების სფერო სხვა საქმეებზეც ვრცელდება.<sup>110</sup>

სავაჭრო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარებასთან ერთად აღნიშნული საკითხის რეგულირება უფრო დიდ მნიშვნელობას იძენდა. როგორც ზემოთ აღინიშნა, ინკოტერმსები პერიოდულად ახლდებოდა, რაც იმას უნდა ნიშნავდეს, რომ თანამედროვე პირობებს ერგებოდა და ცდილობდა ყველა ახალი გამოწვევისათვის ეპასუხა. ამის მაგალითია ინკოტერმსების პერიოდული განახლება. საბოლოო ინკოტერმსი არის ინკოტერმს 2020, რომელზეც საერთაშორისო სავაჭრო პალატა რამდენიმე წლის განმავლობაში (2017-2019 წლებში) მუშაობდა და საბოლოოდ 2019 წლის მაისში გამოქვეყნდა. <sup>111</sup> ინკოტერმსი უფრო დეტალურად განსაზღვრავს და აწესრიგებს საკითხებს, რაც ვენის 1980 წლის

<sup>109</sup> ჯაფარიძე ს., „სავაჭრო სამართალი“, (აკრძალული იურიდიული ლიტერატურა), თბილისი 2019, 56.

<sup>110</sup> იქვე 59-60.

<sup>111</sup> Global Marketing Strategies, “ PRACTICAL GUIDE TO INCOTERMS 2020”, 2019, 6.

კონვენციითაა რეგულირებული.<sup>112</sup> არ არსებობს რაიმე დათქმა იმის შესახებ, რომ საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობებში აუცილებლად ინკოტერმსები უნდა იყოს გამოყენებული. ბიზნესურთიერთობებში იგი აღიარებულ ხელსაყრელ ვარიანტად იქცა. ინკოტერმსები სავაჭრო ურთიერთობების არანორმატიული რეგულირების მეთოდია, რომელიც, მხარეთა სურვილისამებრ შესაძლოა იქცეს ხელშეკრულების ნაწილად <sup>113</sup> .თანამედროვე სავაჭრო ურთიერთობების განვითარების სისწრაფეს თუ გავითვალისწინებთ, კომპანიების მიერ ინკოტერმსების ინკორპორირებით მათ დანაყოფებში, გლობალურ სავაჭრო სექტორში უზრუნველყოფს საუკეთესო მიწოდებისქსელის შექმნას, რაც გაზრდის კომპანიის შესაძლებლობებს <sup>114</sup> და ეს თავისთავად ასისახება ქვეყნის ეკონომიკურსტაბილურობაზე.

---

<sup>112</sup> ძლიერიშვილი ზ., „ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება“, თბილისი 2010, 177.

<sup>113</sup> Cook T. A., “Mastering the Business of Global Trade Negotiating Competitive Advantage Contractual Bets Practices, Incoterms, and Leveraging Supply Chain Options”, Publisher Press, 2014, 37.

<sup>114</sup> Cook T. A., “Mastering the Business of Global Trade Negotiating Competitive Advantage Contractual Bets Practices, Incoterms, and Leveraging Supply Chain Options”, Publisher Press, 2014, 68.

## IV. მხარეთა შორის წარმოშობილი დავის გადაწყვეტა საერთაშორისო სახმელეთო გადაზიდვისას

### 1. რეკლამაცია (პრეტენზია)

#### 1.1 პრეტენზიის წარდგენის ხანდაზმულობის ვადები ტვირთის ჩაბარების მომენტისთვის

ეკონომიკურ ურთიერთობებსა და თანამედროვე გამოწვევებს, რომლებიც სულ უფრო ტრანსნაციონალური ხდება, მისი სწრაფი განვითარების გამო, შიდა კანონმდებლობა, ვეღარ პასუხობს.<sup>115</sup> შესაბამისად, ის ტრადიციები და ჩვეულებები, რომლებიც დროთა განმავლობაში ჩამოყალიბდა ტრანსნაციონალურ წესებად, ურთიერთობათა მოწესრიგების საკუთესო საშუალებად იქცა.

ნაციონალური კანონმდებლობა და საერთაშორისო კერძოსამართლებრივი ურთიერთობის მომწესრიგებელი ნორმები ხშირად ერთმანეთისგან განსხვავებული და იზოლირებულია.<sup>116</sup> ამის გათვალისწინებით, მხარეებისთვის უფრო მეტად მისაღებია საერთაშორისო ხელშეკრულებების გამოყენება, მათ შორის წარმოშობილი ურთიერთობების მოსაწესრიგებლად. საერთაშორისო ნასყიდობის ხელშეკრულებები სახელმწიფოებისთვის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან „იარაღად“ შეიძლება ჩაითვალოს, ქვეყანაში კომერციული სექტორის განვითარებისთვის. მიუხედავად იმისა, რომ სახელმწიფოებს შორის სავაჭრო ურთიერთობები განვითარებული და აქტიურ ფაზაშია, პრაქტიკაში ხშირია ხელშეკრულების მონაწილე მხარეების მხრიდან ქვეყნის სამართლისადმი უნდობლობის ფაქტორი, იმის გათვალისწინებით, რომ

<sup>115</sup> იოსელიანი ა., „სახელშეკრულებო საკოლიზიო სამართალი“ თბილისი 2011, 60-61.

<sup>116</sup> Wai R., “THE INTERLEGALITY OF TRANSNATIONAL PRIVATE LAW”, 2008, 108.

შესაძლოა ერთი და იგივე საკითხი განსხვავებულად რეგულირდებოდეს.<sup>117</sup> ასევე, მნიშვნელოვან პრობლემად რჩება ერთსა და იმავე საკითხისადმი შიდა კანონმდებლობით არსებული განსხვავებული მიდგომა.

გადაზიდვებთან დაკავშირებული ხელშეკრულებები და დავები ხასიათდება განსაკუთრებული სპეციფიკით, მისი შედეგების წესიდან გამომდინარე. პრეტენზია - რეკლამაცია, გულისხმობს გადამზიდავისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრებას ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შეუსრულებლობის ან არაჯეროვანი შესრულების შემთხვევაში <sup>118</sup> . საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ადგენს პრეტენზიის წარდგენის ზოგად წესებს და ვადებს. მასზე არ ვრცელდება ხანდაზმულობის ზოგადი ვადები. სსკ-ის მიხედვით გადაზიდვებიდან გამომდინარე, უფლებების ხანდაზმულობის ზოგადი ვადაა ერთი წელი<sup>119</sup>, ამასთან, ხანდაზმულობის სპეციალური ვადის არსებობა გამორიცხავს ზოგადი ვადის გამოყენებას<sup>120</sup>, შესაბამისად, რადგან რეკლამაციის დროს გამოიყენება განსხვავებული ხანდაზმულობის ვადები, რომელსაც ასევე ადგენს სამოქალაქო კოდექსი, ყოველი კონკრეტული შემთხვევაში უნდა ვიხელმძღვანელოთ კანონით დაწესებული სპეციალური ვადებით. გადაზიდვების სპეციფიკიდან გამომდინარე, ხანდაზმულობის ვადები განსხვავებულია და ცვალებადი, რადგან დაკავშირებულია დაზიანების სახეზე, კერძოდ, დაზიანება გარეგნულად შესამჩნევია თუ შეუმჩნეველი. ხანდაზმულობის ვადის ათვლა იწყება იმ მომენტიდან, როდესაც ტვირთი სრულად ან ნაწილობრივ დაიკარგება, უშუალოდ ზიანი დადგება, ან ჩაბარების ვადას გადასცილდება.

სამოქალაქო კოდექსი ზოგადად განმარტავს და აწესრიგებს გადაზიდვის ხელშეკრულებებისთვის ხანდაზმულობის ვადებს, ხოლო სპეციალური

<sup>117</sup> Nord N., Cerquera G., “International Sale of Goods A Private International Law Comparative and Prospective Analysis of Sino-European Relations”, 2017, XV.

<sup>118</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, თბილისი 2001,378.

<sup>119</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 699-ე მუხლი.

<sup>120</sup> <shorturl.at/mtxj6> [04.08.2020]

წესები ყველა სხვადასხვა ტრანსპორტისთვის განსხვავებულია და ითვალისწინებს განსხვავებულ ვადებს, რომელიც მოწესრიგებულია შესაბამისი სატრანსპორტო კანონდებლობით, მაგალითად, საჰაერო გადაზიდვების შემთხვევაში, გადამზიდვის მიმართ პრეტენზიის წარდგენა შესაძლებელია სავარაუდო ზიანის დადგომის ფაქტიდან 6 თვის განმავლობაში<sup>121</sup>.

კალკული სამართლებრივი ინსტიტუტებისთვის, მათი სპეციფიკიდან გამომდინარე, კანონდებლობა ადგენს განსხვავებულ ხანდაზმულობის ვადებს. თუმცა, ხანდაზმულობის ვადები ერთი კატეგორიის საქმეშიც კი შეიძლება განსხვავებული იყოს არსებული ფაქტობრივი მდგომარეობის გათვალისწინებით. სამოქალაქო კოდექსის 698-ე მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე ტვირთის მიმღებმა გადამზიდველთან ერთად უნდა შეამოწმოს ტვირთის ხარისხი. იმ შემთხვევაში, თუ ტვირთს აღენიშნება გარეგნულად შესამჩნევი დაზიანება და დანაკარგი, მაშინ პრეტენზია გადამზიდველს იმავე დღეს უნდა წაუყენოს ტვირთმიმღებმა. პრეტენზიის წარდგენის ფორმას, გარეგნულად არსებული დაზიანების შემთხვევაში კანონდებლობა არ ითვალისწინებს, შესაბამისად, ეს შეიძლება იყოს, როგორც ზეპირი, ასევე წერილობითი ფორმით.

კანონდებლობა ხანდაზმულობის განსხვავებულ ვადას აწესებს ისეთი შემთხვევებისთვის, როდესაც დაზიანების ან დანაკარგის გარეგნულად შემჩნევა შეუძლებელია, მაგალითად, როდესაც გადასაზიდია მალფუჭებადი პროდუქტი, რომლისთვისაც გადამზიდს სპეციალური პირობები უნდა შეექმნა, თუმცა მისი ვარგისიანობის დადგენა ერთი შეხედვით არ არის შესამჩნევი (ფარული დანაკარგი).<sup>122</sup> რადგან დაზიანების აღმოჩენას დრო სჭირდება, ასეთ შემთხვევაში, პრეტენზიის წარდგენის ხანდაზმულობის ვადაა ტვირთის ჩაბარებიდან შვიდი დღე. გარეგნულად

---

<sup>121</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, თბილისი 2001, 381.

<sup>122</sup> იქვე 379-380.

შესამჩნევი დანაკარგისგან განსხვავებით პრეტენზიის წარდგენა უნდა მოხდეს წერილობითი ფორმით. მიუხედავად იმისა, რომ ტვირთი გარეგნულად შემოწმებული იყო და ერთი შეხედვით არც დანაკლისი არსებობდა და არც წუნი, საპირისპიროს მტკიცება როდესაც გარეგნულად შეუმჩნეველია დანაკარგი და დაზიანება შესაძლებელია.

ვინაიდან, გარეგნულად შესამჩნევი ნაკლის ან დანაკლისის აღმოჩენა სირთულეს არ წარმოადგენს და ვიზუალური დათვალიერებისას მარტივად შეიძლება მისი გამოვლენა, კანონდებლობა ტვირთმიმღებს პრეტენზიის წარდგენის ვადაში ზღუდავს. მაგრამ, განსხვავებულად აწესრიგებს შემთხვევებს, როდესაც მიმღებმა ტვირთი შეამოწმა გადამზიდველთან ერთად და შემოწმების მომეტში გარეგნულად შესამჩნევი დაზიანება ან დანაკარგი არ აღმოჩენილა, ასეთ შემთხვევაში, მიმღებს გადამზიდვისადმი პრეტენზიის წარდგენის უფლება აქვს შვიდი დღის განმავლობაში.<sup>123</sup> კანონდებლობა მიმღებს ირიბად აკისრებს ვალდებულებას, რომ ტვირთის მიღების მომენტში გადამზიდველთან ერთად შეამოწმოს მისი ხარისხი და რაოდენობა ზედნადებში მითითებულ რაოდენობასთან. სხვა შემთხვევაში ჩაითვლება, რომ ტვირთი იმ მდომარეობით და ოდენობით ჩაბარდა მიმღებს, რაც მითითებული იყო ზედნადებში, ეს კი პრეტენზიის არ არსებობაზე მიუთითებს.

CMR კონვენცია ითვალისწინებს „prima facia<sup>124</sup>“-სცნებას და გულისხმობს, ისეთ შემთხვევებს, როდესაც დაზიანება აშკარაა, ერთი შეხედვით შეიძლება მისი შემჩნევა, თუმცა თუ მიმღებმა სათანადოდ არ შეამოწმა ტვირთი მიღების მომენტისთვის გადამზიდავთან ერთად, ითვლება რომ მან

<sup>123</sup> „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენცია, 30-ე მუხლი.

<sup>124</sup> შენიშვნა: „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის 30-ე მუხლში გამოყენებული ტერმინი „prima facia“, განსხვავებით კონვენციის ორიგინალისგან. Oxford-ის ლექსიკონსა და კონვენციის ორიგინალში გამოყენებული ტერმინები იდენტურია. იხ.:

<[https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american\\_english/prima-facie](https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american_english/prima-facie)> [29.08.2020], <<https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>> [29.08.2020].

ტვირთი მიიღო ზედნადებით გათვალისწინებული ხარისხის და ოდენობით. „prima facias“-ს დროს მიმღებს პრეტენზიის წარდგენის უფლება აქვს მიღებიდან შვიდი დღის გამვლობაში (ეს ვადა არ ითვალისწინებს კვირა დღეს და დღესასწაულებს) წერილობითი ფორმით.<sup>125</sup> მიმღებს ზეპირი ფორმით პრეტენზიის წარდგენის უფლება ეკარგება.

ხანდაზმულობის ვადის დენის შეჩერება კანონის გათვალისწინებით შესაძლებელია მაშინ, როდესაც გადამზიდავი უარყოფს რეკლამაციას. თუმცა, ეს არ გულისხმობს, რომ მხოლოდ პრეტენზიის უარყოფა იწვევს ხანდაზმულობის ვადის დენის შეჩერებას. გადამზიდავი ვალდებულია წარადგინოს პრეტენზიის გასაბათილებლად ყველა საჭირო დოკუმენტი. გადამზიდავის მიერ რეკლამაციის ნაწილობრივ აღიარება გამოიწვევს ხანდაზმულობის ვადის გაგრძელებას მხოლოდ სადავო ნაწილისთვის.

## 1.2 პრეტენზიის წარდგენის ხანდაზმულობის ვადები ტვირთის ვადაგადაცილებით ჩაბარების შემთხვევაში

საქონლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში ჩატვირთვის შემდეგ ტვირთის ბოლო მფლობელი ხდება ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლი, <sup>126</sup> რომლის პასუხისმგებლობაა საქონლის დანიშნულების ადგილზე დროულად მიტანა დანაკარგის გარეშე და იმ ხარისხით, რომელიც გათვალისწინებული იყო ზედნადებით. ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების დროულად შესრულება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია, ასევე გადამზიდავი პასუხისმგებელია ტვირთის დანიშნულების ადგილას მიტანაზე, იმ ვადაში რაც გათვალისწინებულია ხელშეკრულებით. ტვირთის ჩაბარების ვადად მიიჩნევა ხელშეკრულებით

<sup>125</sup> „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენცია, 30-ე მუხლი.

<sup>126</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 30 ივლისის საქმე №ას-470-470-2018გადაწყვეტილება.

გათვალისწინებული ჩაბარების ვადა, თუ ასეთი დათქმა არ არსებობს მაშინ, გონივრული ვადა, რომელიც საჭიროა ჩვეულებრივ პირობებში ასეთი გადაზიდვის შესასრულებლად<sup>127</sup>.

ხანდაზმულობის ვადის დენა იწყება „ა. ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების ვადის გადაცილებისას – მისი გამოგზავნის დღიდან; ბ. ტვირთის მთლიანად დაკარგვისას – გადაზიდვის შეთანხმებული ვადის გასვლის ოცდამეათე დღიდან, თუ ასეთი ვადა არ ყოფილა დათქმული, – გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებიდან მესამოცე დღეს; გ. ყველა სხვა დანარჩენ შემთხვევაში – გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების დღიდან სამი თვის გასვლის შემდეგ<sup>128</sup>“.

## 2. უცხოური სამართლის ინკორპორირება საერთაშორისო კერძო სამართალში

„საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონით რეგულირებულია საერთაშორისო კერძოსამართლებრივი ურთიერთობები, რომელიც მოიცავს, როგორც პირად არა ქონებრივ, ისე ქონებრივი საკითხების მოწესრიგებასაც. სავაჭრო ურთიერთობებს ქვეყნის ეკონომიკური მდგრადობისა და სტაბილურობის ნაწილში იერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია. შესაბამისად, საჭიროა ამ ურთიერთობების შიდასაკანონმდებლო დონეზე იმგვარად რეგულირება, რომ თანხვედრაში მოდიოდეს საერთაშორისო ხელშეკრულებებთან, არსებულ პრაქტიკასთან და ასევე, ტრადიციებსა და ჩვეულებებთან. „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ (შემდგომში - სკს) კანონი კოლიზიური ნორმების

<sup>127</sup> ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, გამომცემლობა „სამართალი“, თბილისი 2001, 363-364.

<sup>128</sup> საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 5 სექტემბრის საქმე №ას-581-549-2011 გადაწყვეტილება.

ერთობლიობაა. კოლიზიური ნორმების დანიშნულებაა, ურთიერთობა დაუქვემდებაროს იმ მართლწესრიგს, რომელიც უფრო მჭიდროდ დაკავშირებულია კონკრეტულ სახელშეკრულებო ურთიერთობასთან<sup>129</sup>. ამასთან, სასამართლომ უნდა იცოდეს ნორმის შინაარსი, სხვა შემთხვევაში ვერ გამოიყენებს ნორმას.<sup>130</sup> კერძო სამართლის იზოლირება, საერთაშორისო კერძო სამართლისაგან, სახელმწიფოებს შორის ქმნის დამატებით ბარიერს კომერციული ურთიერთობების ჩამოყალიბებაში. მაგრამ, ეს არ გულისხმობს, რომ კერძო სამართლებრივი და საერთაშორისო კერძო სამართლებრივი საკითხები ერთობლივად უნდა განვიხილოთ.<sup>131</sup>

## **2.1 გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან წარმოშობილი დავის მიმართ გამოსაყენებელი სამართალი**

მხარეებმა ზუსტად განსაზღვრონ ხელშეკრულებისა და დავის მიმართ გამოსაყენებელი სამართალი. სწორედ ამ საკითხის რეგულირებაში გვეხმარება „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონი, თუმცა გარკვეული უზუსტობების გამო შესაძლოა საკითხის გადაწყვეტა ჯეროვნად ვერ მოხერხდეს, რადგან საკითხი, საერთაშორისო კერძო სამართალს, როგორც სამართლის ერთ-ერთ სპეციფიკურ დარგს განეკუთვნება. „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონის 35-ე მუხლი მიუთითებს, რომ მხარეებს შესაძლებლობა აქვთ სახელშეკრულებო ურთიერთობის რეგულირებისთვის გამოიყენონ მათ მიერ არჩეული ქვეყნის სამართალი და ასევე, მხარეთა შეთანხმებით შეცვალონ სხვა ქვეყნის სამართალი. თუმცა, დასადგენია სამართლის არჩევის ფარგლები. ამავე მუხლის მე-3 პუნქტი განმარტავს, რომ არ

<sup>129</sup> სესიაშვილი ი., საერთაშორისო სამართალი (III), იხ:გაბიჩვაძე შ., „სამართლის არჩევის საკითხი საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობაში“, თბილისი 2001, 52.

<sup>130</sup> მსხვილიძე თ., „უცხოური სამართლის ინტერპრეტაციის ძირითადი ასპექტები საერთაშორისო კერძო სამართალში“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ N4, 2018, 141.

<sup>131</sup> Wai R., “THE INTERLEGALITY OF TRANSNATIONAL PRIVATE LAW”, 2008, 123.

შეიძლება იმ ქვეყნის სამართლის არჩევა, რომელიც უგულებელყოფს ხელშეკრულებასთან ყველაზე მჭიდროდ დაკავშირებული სამართლის ნორმებს. შესაბამისად, ჩნდება პრობლემური საკითხი, მჭიდროდ დაკავშირებული ქვეყნის სამართლის კონტექსტში, კერძოდ, უნდა განვსაზღვროთ ვინ არის უცხოური სუბიექტი და უცხოური იურიდიული კომპანია.

სკს-ის 24-ე მუხლი განმარტავს, რომ „უცხოური იურიდიული პირის უფლებაუნარიანობა და ქმედუნარიანობა განისაზღვრება იმ ქვეყნის კანონმდებლობის საფუძველზე, სადაც იურიდიული პირის ადმინისტრაციას აქვს ფაქტობრივი ადგილსამყოფელი“.<sup>132</sup> ეს გულისხმობს, რომ შესაძლოა კომპანია დაფუძნებული იყოს ქართული კანონმდებლობით, თუმცა რეზიდენცია, (იურიდიული პირის ძირითადი ადგილსამყოფელი, სადაც ტარდება სამეთვალყურეო და დამფუძნებელი საბჭოს კრებები<sup>133</sup>) საიდანაც იურიდიული პირი იმართება, იყოს საზღვარგარეთ. ეს საკითხი არ იქნებოდა პრობლემური, რომ არა „საინვესტიციო საქმიანობის ხელშეწყობისა და გარანტიების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტის ჩანაწერი, რომლის მიხედვითაც განმარტებულია, რომ უცხოური იურიდიული პირია ის, ვინც რეგისტრირებულია საქართველოს საზღვრებს გარეთ, ე.ი. კომპანია უცხოურად რომ ჩაითვალოს, რეგისტრირებული უნდა იყოს სხვა ქვეყნის კანონმდებლობის შესაბამისად. ეს ორი დათქმა უპირისპირდება ერთმანეთს და ურთიერთგამომრიცხავია, შესაბამისად, პრობლემური ხდება ხელშეკრულებასთან ყველაზე მჭიდროდ დაკავშირებული სამართლის დადგენა. ასევე, მნიშვნელოვანია საკითხის განხილვა ხელშეკრულების მხარეთა პოზიციის გათვალისწინებით. რომელი დათქმა უნდა გამოიყენონ

---

<sup>132</sup> საქართველოს კანონი „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“, მუხლი 24.

<sup>133</sup> გამყრელიძე ს., „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესავალი“ პირველი წიგნი, თბილისი 2000, 102.

ხელშეკრულებაში და როგორ უნდა ესმოდეთ ზოგადად უცხოური სუბიექტის მნიშვნელობა.

იმის გათვალისწინებით, თუ ვერ დადგინდება ხელშეკრულებასთან ყველაზე მჭიდროდ დაკავშირებული ქვეყნის სამართალი, აზრს კარგავს ამავე კანონის 36-ე მუხლის მე-3 პუნქტის ჩანაწერი, რომელიც მიუთითებს, რომ თუ მხარეებს არ აურჩევიათ გამოსაყენებელი სამართალი, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებისას ყველაზე მჭიდროდაა დაკავშირებული იმ ქვეყანასთან, სადაც ხელშეკრულების დადებისას გადამზიდვის ადმინისტრაციას აქვს ძირითადი ადგილსამყოფელი. თუ ამავე ქვეყანაშია დატვირთვის, გადმოტვირთვის ან გამგზავნის ძირითადი ადგილსამყოფელი, სხვა შემთხვევებში კი მითითებას აკეთებს ამავე მუხლის პირველ პუნქტზე, სადაც კვლავ ადმინისტრაციის რეზიდენციასა და ჩვეულებრივ ადგილსამყოფელზეა საუბარი, თუმცა, მახასიათებელი ვალდებულების შემსრულებელ პირზეა აქცენტი გაკეთებული. მახასიათებელ ვალდებულებას გადაზიდვის ხელშეკრულებაში ასრულებს გადამზიდავი. გამოსაყენებელი ქვეყნის სამართლის პრობლემურობა კი მიუთითებს საერთაშორისო კომპეტენციის საკითხზეც, თუ რომელი ქვეყნის სასამართლომ და რომელი სამართლის გამოყენებით უნდა განიხილოს მხარეთა შორის წარმოშობილი დავა. ერთ-ერთ საქმეზე სასამართლომ განმარტა - ვინაიდან საქართველო არის „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ კონვენციის“ მონაწილე სახელმწიფო და ამასთან, ტვირთის ჩაბარების ადგილი საქართველოა, გამოდის რომ მოსარჩელეს შეუძლია საქართველოს სასამართლოსთვის მიმართვა არა მხოლოდ ისე, როგორც კონვენციის მონაწილე ქვეყნის სასამართლო, არამედ, ასევე იმ ქვეყნის სასამართლოსთვის, სადაც მდებარეობდა ტვირთის ჩაბარების ადგილი<sup>134</sup>.

---

<sup>134</sup> თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 26 ივლისის საქმე N2/1799-14 გადაწყვეტილება.

საქართველოს ორგანული კანონი „ნორმატიული აქტების შესახებ“ მე-7 მუხლის მე-8 პუნქტის შესაბამისად, თანაბარი იურიდიული ძალის მქონე ნორმატიულ აქტებს შორის წინააღმდეგობის შემთხვევაში უპირატესობა ენიჭება იმ აქტს, რომელიც უფრო გვიან გამოიცა.<sup>135</sup> ამ შემთხვევაში, უპირატესია „საინვესტიციო საქმიანობის ხელშეწყობისა და გარანტიების შესახებ“ საქართველოს კანონი, თუმცა ეს არ არის პრობლემის გადაჭრის გზა, რადგან ხშირად ხელშეკრულების მარეებს, არ შეუძლიათ მუდმივად გაეცნონ საკანონმდებლო სიახლეებს. აღსანიშნავია, რომ არ არსებობს ერთიანი ცნება თუ განმარტება, რომელსაც მხარეები დაეყრდნობიან და გამოიყენებენ ამ კანონის მიზნებიდან გამომდინარე. ვინაიდან, „ნორმატიულად ერთ საფეხურზე მდგომი“ ორი განსხვავებული კანონი ერთსა და იმავე საკითხს განსხვავებულად განმარტავს, უმჯობესია, თუ ერთიანი პოზიცია ჩამოყალიბდება აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით.

„საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-18 მუხლით მხარეებს შესაძლებლობა ეძლევათ შეთანხმდნენ სასამართლოს კომპეტენციაზეც, იმ შემთხვევაში, თუ ეს სასამართლო არ არის კომპეტენტური. ანუ, მხარეების შეთანხმებით შესაძლოა არაგანსჯადი სასამართლო გახდეს განსჯადი. ხელშეკრულებით მხარეებს შეუძლიათ, ასევე, გამოსაყენებელ სამართალზეც შეთანხმდნენ, რომელსაც, სასამართლოს კომპეტენციასთან საერთო არაფერი აქვს. საერთაშორისო კერძო სამართლის სპეციფიურობიდან გამომდინარე, შესაძლოა კომპეტენციის ორი სახე გამოვყოთ - პოზიტიური და ნეგატიური. პოზიტიური კომპეტენციის კონფლიქტი გულისხმობს, როდესაც ერთდროულად რამდენიმე სასამართლოა განსჯადი, ასეთ შემთხვევაში, მოსარჩელეს აქვს უფლებამოსილება აირჩიოს მისთვის ხელსაყრელი ქვეყნის სამართალი, ამ პროცესს forum shopping-ი ეწოდება,<sup>136</sup> ხოლო

<sup>135</sup> საქართველოს ორგანული კანონი „ნორმატიული აქტების შესახებ“.

<sup>136</sup> გაბისონია ზვიად, „ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი“ (მეორე გადაამუშავებული და დამატებული გამოცემა), თბილისი 2016, 416.

ნეგატიური კონკურირებადი კომპეტენციის შემთხვევაში არც ერთი ქვეყნის სასამართლო არ არის განსჯადი, თუმცა ეს უკვე ითვალისწინებს იმულებითი კომპეტენციის ცნებას, რაც ინკორპორირებულია კანონის მე-17 მუხლში,<sup>137</sup> თუმცა ამ შემთხვევაში ეს საკითხი ნაშრომის ინტერესს მიღმაა. როდესაც საუბარია გამოსაყენებელ სამართალსა და მატერიალურ ნორმებზე, მნიშვნელოვანია, საერთაშორისო კერძო სამართლის ხასიათის თავისებურების გათვალისწინება. კერძოდ ის არეგულირებს საერთაშორისო ტიპის კერძოსამართლებრივ ურთიერთობებს, აქედან გამომდინარე, საერთაშორისო ხელშეკრულებები და შეთანხმებები მნიშვნელოვან ადგილსიკავებს გამოსაყენებელი სამართლის არჩევისას.<sup>138</sup> თუ კონკრეტული ურთიერთობა რეგულირებულია საერთაშორისო შეთანხმებით ან ხელშეკრულებით, რა თქმა უნდა, გამოსაყენებელი სამართლის განსაზღვრისას საერთაშორისო შეთანხმება, კონვენცია, ან ხელშეკრულება უნდა გამოიყენონ. მაგალითად, საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან წარმოშობილი დავის განხილვისას თავად კონვენცია „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულებების შესახებ“ წარმოადგენს დავის მიმართ გამოსაყენებელ სამართალს. რადგან, ხელშეკრულება რეგულირებულია კონვენციის ნორმებით შიდაკანონმდებლობასთან შედარების უპირატესობა მას ენიჭება.<sup>139</sup>

„რამდენადაც სამართლებრივი ნორმების კოლიზიისას მატერიალური სამართლის გამოყენება არ მოხდება თუ არ გაირკვა, რომელი ქვეყნის სასამართლოა კომპეტენტური საქმის წარმოებაზე“<sup>140</sup>, ამასთან, როგორც

---

<sup>137</sup> გამყრელიძე ს., „სასამართლოს საერთაშორისო კომპეტენცია საერთაშორისო კერძო სამართლის პროცესში“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ N3, 2011, 26.

<sup>138</sup> გაბისონია ზვიად, „ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი“ (მეორე გამომუშავებული და დამატებული გამოცემა), თბილისი 2016, 44.

<sup>139</sup> ხვედელიძე მ., „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებისას წარმოშობილი დავის დროს გამოსაყენებელი სამართალი და კომპეტენტური სასამართლო ჟენევის 1956 წლის კონვენციის შესაბამისად“, საქართველოს იურიდიული ფორუმის ასოციაციის (სიფა) ჟურნალი N6 2018, 63-64.

<sup>140</sup> იქვე 15.

ზემოთ აღნიშნა, იმისთვის რომ სასამართლომ ნორმა სწორად გამოიყენოს აუცილებელია გამოსაყენებელი ნორმის შინაარსის ცოდნა.

## 2.2 სასამართლოების განსჯადობა (საერთაშორისო კომპეტენცია)

გადაზიდვის ხელშეკრულების სპეციფიურობიდან გამომდინარე, ვინაიდან, შესასრულებელი ვალდებულება სხვადასხვა ქვეყანაშია, პრობლემურია, დავის წარმოშობის შემთვევაში კომპეტენტური ქვეყნის სასამართლოს საკითხის დადგენა. მნიშვნელოვანია, კომპეტენტური სასამართლოს განსაზღვრის საკითხი მხარეებმა ხელშეკრულებაში დავის წარმოშობამდე განსაზღვრონ, რათა აღსრულებასთან დაკავშირებული პრობლემა არ წარმოიშვას, „დავის განმხილველი სასამართლოს საერთაშორისო კომპეტენციის არქონის გამო“<sup>141</sup>. სკს-ის მე-9 მუხლი ითვალისწინებს სასამართლოს განსაკუთრებული საერთაშორისო კომპეტენციის საკითხს და განმარტავს, რომ თუ არსებობს პოზიტიურ კომპეტენციათა კონფლიქტი, განსახილველ დავაში მონაწილეობს რამდენიმე მოპასუხე და „ერთ-ერთი მათგანის საცხოვრებელი ადგილი, რეზიდენცია ან ჩვეულებრივი ადგილსამყოფელი“<sup>142</sup> საქართველოშია, მაშინ, საქართველოს სასამართლო საერთაშორისო კომპეტენციის მქონეა. ეს ჩანაწერი ფაქტობრივად იდენტურია „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის 31-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებისა, რომლის მეშვეობითაც მოსარჩელეს შესაძლებლობა აქვს სარჩელი აღძრას იმ სასამართლოში, სადაც მოპასუხეს აქვს ჩვეულებრივი ადგილსამყოფელი, რეზიდენცია ან აქვს ძირითადი კომერციული საწარმო<sup>143</sup> (კონვენციის 31-ე მუხლის საფუძველზე დავის

<sup>141</sup> იქვე, 59, იხ.: Ebenroth C., Boujong K., Joost D., Sthron L., *Handelsgesetzbuch*, 3. Auflage, München, 2015, CMR Art. 31, Rn. 19.

<sup>142</sup> „საერთაშორისო კოერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლი.

<sup>143</sup> ხვედელიძე მ., „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებისას წარმოშობილი დავის დროს გამოსაყენებელი სამართალი და კომპეტენტური სასამართლო ქენევის 1956 წლის კონვენციის შესაბამისად“, საქართველოს იურიდიული ფორმების ასოციაციის (სიფა) ჟურნალი N6 2018, 61-62.

წარმოშობის შემთვევაში სხვა სასამართლოებისთვის მიმართვა დაუშვებელია). კანონი მხარეებს შესაძლებლობას ანიჭებს სასამართლოს კომპეტენციაზე თავად შეთანხმდნენ. გარდა ამისა, „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის 31-ე მუხლი მხარეებს ანიჭებს უფლებას განსაზღვრონ სასამართლო კომპეტენცია<sup>144</sup> ხელშეკრულების დადებისას. სკს-ის 18-ე მუხლის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტების მიხედვით მხარეთა მიერ საერთაშორისო კომპეტენციაზე შეთანხმება იდება ზეპირი ან წერილობითი ფორმით, ხოლო საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობებისას იმ ფორმით, რომელიც შეესაბამება საერთაშორისო სავაჭრო წესებსა და ტრადიციებს. ამავე მუხლის მე-2 პუნქტი გვთავაზობს, საერთაშორისო კომპეტენციაზე შეთანხმების განსაკუთრებულ ფორმას, როდესაც, მაგალითად, საქართველოს სასამართლო კონკრეტულ დავასთან დაკავშირებით არ არის საერთაშორისო კომპეტენციის მქონე, თუმცა მოპასუხე დუმილით თანხმდება სასამართლო კომპეტენციაზე.<sup>145</sup> რეგრესულ სარჩელებთან მიმართებით, საერთაშორისო გადაზიდვის ურთიერთობაში, გადამზიდავს, რომელსაც რეგრესული სარჩელის წარდგენის უფლება აქვს, შეუძლია სარჩელით მიმართოს იმ ქვეყნის სასამართლოს, სადაც გადაზიდვის ურთიერთობაში მონაწილე ერთ-ერთ მხარეს აქვს ჩვეულებრივი ადგილსამყოფელი, რეზიდენცია ან ახორციელებს კომერციულ საქმიანობას<sup>146</sup>. თანამედროვე საერთაშორისო

---

<sup>144</sup> შენიშვნა: კონვენციის 31-ე მუხლის ოფიციალური თარგმანი განსხვავდება ორიგინალი ტექსტისგან, რის გამოც აღნიშნული არ უნდა იქნას ისე გაგებული თითქოს კონვენციის მონაწილე ნებისმიერი ქვეყნის სასამართლო კომპეტენტური იქნება. ორიგინალი ტექსტი მხარეებს სასამართლო კომპეტენციის განსაზღვრას ავალდებულებს. იხ.: ხვედელიძე მ., „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებისას წარმოშობილი დავის დროს გამოსაყენებელი სამართალი და კომპეტენტური სასამართლო ჟენევის 1956 წლის კონვენციის შესაბამისად“, საქართველოს იურიდიული ფორმების ასოციაციის (სიფა) ჟურნალი N6 2018, 60.

<sup>145</sup> გამყრელიძე ს., „სასამართლოს საერთაშორისო კომპეტენცია საერთაშორისო კერძო სამართლის პროცესში“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ N3, 2011, 26.

<sup>146</sup> ხვედელიძე მ., „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებისას წარმოშობილი დავის დროს გამოსაყენებელი სამართალი და კომპეტენტური სასამართლო ჟენევის 1956 წლის კონვენციის შესაბამისად“, საქართველოს იურიდიული ფორმების ასოციაციის (სიფა) ჟურნალი N6 2018, 61.

კერძო სამართალში უცხო ქვეყნის ნორმის შინაარსის დადგენას პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს.

ვინაიდან, საერთაშორისო სამართალს, როგორც კოლიზიური ნორმების ერთობლიობას ფაქტობრივად მიმთითებელი ხასიათი აქვს, მოსამართლეებმა განსაკუთრებული სიფრთხილე უნდა გამოიჩინონ ნორმის გამოყენებისას. მნიშვნელოვანი არა მხოლოდ ნორმის შინაარსის დადგენაა, არამედ იმ საფუძვლების გამოკვლევაც რა შემთხვევაში იყენებს უცხოური სასამართლო აღნიშნულ ნორმას, რადგან შედეგობრივი თვალსაზრისით თავიდან აირიდონ გაურკვევლობა და ის შედეგი დადგეს რაც დადგებოდა იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნულ დავას განიხილავდა უცხო ქვეყნის სასამართლო რომლის სამართალიც გამოიყენება დავის მიმართ.<sup>147</sup> ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენცია დეტალურად აწესრიგებს სასამართლოს საერთაშორისო კომპეტენციის საკითხებს ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის ნაწილში, თუმცა, ფაქტობრივად რეგულირების მიღმა დარჩენილი გამოსაყენებელი სამართლის საკითხი, რაც ასევე მნიშვნელოვანია სასამართლო გადაწყვეტილების ცნობა-აღსრულების ნაწილში. გამოსაყენებელი სამართლის ნაწილის რეგულირება შესაძლოა სკს-ის მეშვეობით და შიდასაკანონმდებლო ნორმატიული აქტებით.

---

<sup>147</sup>გაბისონია ზ., „ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი“ (მეორე გადამუშავებული და დამატებული გამოცემა), თბილისი 2016, 90-94.

## V. დასკვნა

სავაჭრო ურთიერთობები საუკუნეების განმავლობაში ვითარდებოდა. ქვეყნების სტაბილური ეკონომიკური მდგომარეობის შენარჩუნებისათვის ვაჭრობის დარგის განვითარება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხია. სავაჭრო ურთიერთობების გლობალური ხასიათიდან გამომდინარე, აუცილებელია, რომ სავაჭრო ურთიერთობები არ იყოს „ჩაკეტილი“, შესაბამისად, საჭიროა საერთაშორისო სამართლებრივი თუ ეკონომიკური ურთიერთობების იმგვარად რეგულირება, რომ სავაჭრო ურთიერთობების დამყარება მარტივად მოხდეს სახელმწიფოებსა და მათ სუბიექტებს შორის. საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობის გათვალისწინებით ქვეყნისათვის საუკეთესო ალტერნატივაა, ისეთი პირობების შექმნა, რომელიც ხელს შეუწყობს საქართველოს, როგორც მძლავრი სატრანსპორტო პოტენციალის მქონე ქვეყნის განვითარებას. მნიშვნელოვანია, რომ ეს შესაძლებლობა ქვეყანამ გამოიყენოს და მსოფლიო რუკაზე დაიკავოს სატრანზიტო ქვეყნის ადგილი. თავისუფალი სავაჭრო ურთიერთობები ხელს უწყობს წარმოების ზრდას, კერძო სექტორის განვითარებასა და კონკურენტუარიანობის გაზრდას, რაც თავისთავად ხარისხზეც აისახება. ეკონომიკური ზრდისა და სტაბილურობისათვის მხოლოდ თავისუფალი სავაჭრო ურთიერთობების შექმნა არ არის საკმარისი, საჭიროა ბაზრის სწორი ანალიზი, სამომავლო პერსპექტივებისა და გამოწვევების იდენტიფიცირება.<sup>148</sup>

სავაჭრო ურთიერთობებში მახასიათებელი ვალდებულებების შესრულება ეკისრება გადამზიდვს, რაც ასევე აქტუალური და საინტერესო საკითხია აღნიშნული ურთიერთობის ფარგლებში. მიუხედავად იმისა, რომ არსებობს უამრავი საერთაშორისო ხელშეკრულება, კონვენცია და ტრადიცია,

<sup>148</sup> <<https://forbes.ge/news/2712/Tavisufali-vaWroba>> [21.08.2020].

რომლთა მეშვეობით ნორმატიულად თუ არანორმატიულად რეგულირებულია გადაზიდვის ურთიერთობები, საგულისხმოა, რომ ყველაზე ნაკლები აქცენტი გაკეთებულია გადამზიდავზე. საერთაშორისო ნასყიდობის ხელშეკრულებებიდან წარმოშობილ ურთიერთობებს მხარეები CISG-ი კონვენციის საშუალებით არეგულირებენ, თუმცა, გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საკითხი აღნიშნული კონვენციით არ რეგულირდება CMR-ი კონვენციისგან განხვავებით. „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენცია ითვალისწინებს და მინიმუმამდე ამცირებს გადამზიდავის რისკებს, თუმცა, ეს არ ნიშნავს, რომ პრობლემური საკითხები არ არსებობს. CMR კონვენციასა და სსკ-ში გათვალისწინებულია ზედნადებში განსაკუთრებული დაინტერესების აღნიშვნის შემთხვევაში, ზიანის ანაზღაურების დამატებითი მოთხოვნის უფლება. საერთაშორისო გადაზიდვების დროს გამყიდველი ადგენს ზედნადებს რამდენიმე ეგზემპლარად, ერთი რჩება მასთან, ერთი გადაეცემა გადამზიდველს (იმ შემთხვევაში თუ ერთი გადამზიდავია) და ერთი ეგზემპლარი ტვირთზეა მიმაგრებული. გამყიდველის უფლებამოსილებაა ზედნადებზე განსაკუთრებული დაინტერესების აღნიშვნა, რაც გულისხმობს, რომ მყიდველის უფლება დამატებითი ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნაზე დამოკიდებულია გამყიდველის ნებაზე. იმ შემთხვევაში, თუ გამყიდველს დაავიწყდება ან გამორჩება ზედნადებში ტვირთისადმი განსაკუთრებული დაინტერესების აღნიშვნის შესახებ, შესაძლოა, მყიდველმა დაკარგოს ზიანის დამატებითად ანაზღაურების უფლება. აღნიშნული საკითხის ნორმატიულ დონეზე სხვაგვარად რეგულირება მნიშვნელოვანია, რადგან არსებული სასამართლო პრაქტიკის გათვალისწინებით, გამყიდველის გულგრილობის ან უყურადღებობის გამო მყიდველს აღნიშნული უფლებით სარგებლობა ეზღუდება. უმჯობესი იქნება, თუ კანონი განსაზღვრავს ტვირთის კატეგორიებს, რომლის გადაზიდვის დროსაც გამყიდველი ვალდებული იქნება მიუთითოს ზედნადებში ტვირთისადმი განსაკუთრებული დაინტერესების შესახებ.

გამყიდველს უფლებამოსილებას კი არ მიანიჭებს, არამედ, დაავალდებულებს ზედნადებში განსაკუთრებული დაინტერესების აღნიშვნის შესახებ.

ნაშრომში განხილული საკითხებიდან, ასევე, მნიშვნელოვანი და პრობლემურია უცხოური იურიდიული პირის განსაზღვრის საკითხი. „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონის მიერ განსაზღვრული უცხოური იურიდიული პირის ცნება განსხვავდება სხვა ნორმატიულ აქტებში არსებული ჩანაწერისგან, კერძოდ, „საინვესტიციო საქმიანობის ხელშეწყობისა და გარანტიების შესახებ“ საქართველოს კანონი გამარტავს, რომ უცხოურია იურიდიული პირი, რომელიც რეგისტრირებულია საზღვარგარეთ. ხოლო, სკს-ის მიხედვით უცხოური იურიდიული პირია, სუბიექტი, რომელის ადმინისტრაციასაც ფაქტობრივი ადგილსამყოფელი აქვს საზღვარგარეთ. ამ დათქმიდან გამომდინარეობს, რომ იურიდიული პირი შესაძლოა დაფუძნებული იყოს ქართული კანონმდებლობის საფუძველზე, თუმცა იმართებოდეს უცხო ქვეყნიდან და ამიტომ იგი მიჩნეული იქნება უცხოურ სუბიექტად. საერთაშორისო კერძო სამართლის მიზნებისათვის აუცილებელია, რომ ზუსტად იყოს განმარტებული უცხოური სუბიექტის ცნება, რათა შემდგომში სახელშეკრულებო ურთიერთობებიდან გამომდინარე არ წარმოიშვას გაურკვევლობები. გადაზიდვის ხელშეკრულება ითვალისწინებს მჭიდროდ დაკავშირებული სამართლის გამოყენების შესაძლებლობას. იმ პირობებში თუ არ იქნება განსაზღვრული და ჩამოყალიბებული უცხოური სუბიექტის ერთიანი ცნება, მაშინ პრობლემური იქნება, ამ შემთხვევაში, მახასიათებელი ვალდებულების შემსრულებელთან ყველაზე მჭიდროდ დაკავშირებული სამართლის განსაზღვრის საკითხი. საერთაშორისო კერძოსამართლებრივი ურთიერთობებისათვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია უცხოური სუბიექტის ცნების ჩამოყალიბება. არსებული რეალობის გათვალისწინებით, უმჯობესია თუ უცხოური სუბიექტის ცნება, უფლებაუნარიანობა და ქმედუნარიანობა ჩამოყალიბდება შემდეგი სახით - იურიდიული პირის

უფლებათარსიანობა და ქმედუარსიანობა განისაზღვრება იმ ქვეყნის კანონდებლობით, რომელი ქვეყნის კანონდებლობის საფუძველზეც დარეგისტრირდა იურიდიული პირი. აღნიშნული წესი ვრცელდება იურიდიული პირის ფილიალზე.

და ბოლოს, გადამზიდავის, როგორც მახასიათებელი ვალდებულების შემსრულებელი პირის პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას მნიშვნელოვანია მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის, დამდგარი ზიანის და მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ფაქტების კუმულაციურად არსებობა. ამასთან, გასათვალისწინებელია გადამზიდავის ბრალეული ქმედება. გადამზიდავის პასუხისმგებლობა შეზღუდული ხასიათისაა, შესაბამისად, პასუხისმგებლობა დგება მიყენებული ზიანის პროპორციულად. გადამზიდავის ინტერესებში შედის ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების დროულად შესრულება, რადგან, ზიანის დადგომის შემთხვევაში მტკიცების ტვირთი მთლიანად მასზეა. არსებობს გამონაკლისიც, როდესაც გადამზიდავი ნაკისრ ვალდებულებას დროულად ასრულებს, თუმცა, ტვირთმიმღები აჭიანურებს ტვირთის ჩაბარებას, ასეთ შემთხვევაში კანონდებელი არა მხოლოდ მტკიცების ტვირთისგან ათავისუფლებს გადამზიდავს, არამედ პასუხისმგებლობისგანაც.

ინკოტერმის წესების მიზნებიდან გამომდინარე ის უნივერსალურია, მუდმივი განახლების ფონზე კი თანამედროვე გამოწვევს პასუხობს. ინკოტერმები ამარტივეს მხარეებს შორის ურთიერთობას, რაც მისდამი ნდობის მაღალი მაჩვენებლით გამოიხატება. მიუხედავად, იმისა რომ იგი არანორმატიული რეგულირების საშუალებაა, მას იურიდიული ძალა აქვს და მხარეთა ინიციატივით ხშირად გამოიყენება ხელშეკრულებებში. თუმცა, ეს არ ნიშნავს, რომ ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ შესასრულებელი ვალდებულება რისკის ქვეშ არ იქნება. ამიტომ, მხარეებმა სწორად უნდა შეარჩიონ ინკოტერმები, რომელსაც ხელშეკრულებისთვის გამოიყენებენ. საერთაშორისო სავაჭრო პალატის მიერ, ინკოტერმების შექმნით,

მსოფლიოში სავაჭრო ურთიერთობები უფრო ხელსაყრელი და დაცული გახდა.

## ბიბლიოგრაფია სამეცნიერო ლიტერატურა

1. ახვლედიანი ზ., „ვალდებულებითი სამართალი“ (მეორე გამოცემა), გამომცემლობა „სამართალი“, თბილისი 1999.
2. ბარქაია ი., „ვალდებულების შესრულების შეუძლებლობა და ფორს მაჟორის აღრევა ქართულ სასამართლო პრაქტიკაში“, სამაგისტრო ნაშრომი მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, სამეცნიერო ხელმძღვანელი რუსიშვილი გ.: ჩიტაშვილი, თბილისი 2019.
3. გაბისონია ზ., „ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი“ (მეორე გადამუშავებული და დამატებული გამოცემა), გამომცემლობა „იურისტების სამყარო“, თბილისი 2016.
4. გამყრელიძე ს., „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესავალი“ პირველი წიგნი, თბილისი 2000.
5. გამყრელიძე ს., „სასამართლოს საერთაშორისო კომპეტენცია საერთაშორისო კერძო სამართლის პროცესში“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ N3, 2011.
6. გეგენავა დ., „რთული შემთხვევები სასამართლო პრაქტიკაში“, ტომი I, დავით ბატონიშვილის სამართლის ინსტიტუტის გამომცემლობა, თბილისი 2018.
7. იოსელიანი ა., „სახელშეკრულებო საკოლიზიო სამართალი“ თბილისი 2011.
8. კროპკოლერი ი., „გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი სასწავლო კომენტარი“, მე-13 გადამუშავებული გამოცემა (მე-12 გამოცემიდან გადაამუშავა ფლორიან ი., ჰინდენ მ. ხ.), თბილისი 2014
9. ლილუაშვილი თენგიზ, „საერთაშორისო კერძო სამართალი“, გამომცემლობა „ჯისიაი“, თბილისი 2001.

10. მსხვილიძე თ., „უცხოური სამართლის ინტერპრეტაციის ძირითადი ასპექტები საერთაშორისო კერძო სამართალში“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ N4, 2018.
11. სესიაშვილი ი., საერთაშორისო სამართალი (III), იხ:გაბიძიძე შ., „სამართლის არჩევის საკითხი საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობაში“, გამომცემლობა აღმანახი, თბილისი 2001.
12. სუხიტაშვილი დ., სუხიტაშვილი თ., „სახელმშეკრულებო და დელიქტური პასუხისმგებლობის სარჩელების კონკურენცია“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, N3(30)'11.
13. ტაკაშვილი ს., „დელიქტური ვალდებულების საკანონმდებლო მოწესრიგება ქართულ საერთაშორისო კერძო სამართალში“, იხ.: *Werher F. Ebke and Matthew W. Finkin*, introduction to German law, kluwer law international, The Hague, London, Boston, 1996.
14. ქოჩიშვილი ქ., „ბრალი, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა“, სამართლის ჟურნალი N1, 2009.
15. ჩანტლაძე რ., „ვალდებულების შესრულების შეუძლებლობა“, ჟურნალი მართლმსაჯულება და კანონი, N4(60) 2018.
16. ჩიტაშვილი ნ., „შეცვლილი გარემოებებით წარმოშობილი შესრულების გართულება და შეუძლებლობა“ სამართლის ჟურნალი N2, 2011.
17. ძლიერიშვილი ზ., „ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება“, გამომცემლობა „მერიდიანი“, თბილისი 2010.
18. ძლიერიშვილი ზ., ხრუსტალი ვ., ქოქრაშვილი ქ., „კერძო სამართლის პრობლემატიკა“, საგამომცემლო სახლი „ტექნიკური უნივერსიტეტი“, თბილისი 2013.
19. ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, წინგი III ვალდებულებითი სამართლის ზოგადი ნაწილი, თბილისი 2019.

20. ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი I, გამომცემლობა „სამართალი“, თბილისი 2001.
21. ჭანტურია ლ., „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი“, ვალდებულებითი სამართალი კერძო ნაწილი, წიგნი მეოთხე, ტომი II, გამომცემლობა „სამართალი“, თბილისი 2001.
22. ხვედელიძე მ., „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებისას წარმოშობილი დავის დროს გამოსაყენებელი სამართალი და კომპეტენტური სასამართლო ჟენევის 1956 წლის კონვენციის შესაბამისად“, საქართველოს იურიდიული ფირმების ასოციაციის (სიფა) ჟურნალი N6 2018.
23. ხუბუნაია შ., „მეწარმეობა“, სსიპ - განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი, თბილისი 2015.
24. ჯაფარიძე ს., „სავაჭრო სამართალი“, (აკრძალული იურიდიული ლიტერატურა), ზვიად კორძაძის გამომცემლობა, 2019.
25. Baron G., Do the UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts form a new lex-mercatoria? 1998.
26. Bergami R., Managing Incoterms 2010 risks: tension with trade and banking practices, Int. J. Economics and Business Research, Vol. 6, No. 3, 2013.
27. Bergami R., Incoterms 2010: The Newest Revision of Delivery Terms, 2012.
28. Bonell M., J., The Impact of corruption on International Commercial Contracts, 2015.
29. Caruntu C., Lapadusi M.L., Complex Issues regarding the Role and Importance of Internationally Codified Rules and Incoterms, 2010.
30. COETZEE J., INCOTERMS as a form of standardization in international sales law: the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific references to the passing of risk (LLD dissertation 2010 US).

31. Cook T. A., “Mastering the Business of Global Trade Negotiating Competitive Advantage Contractual Bets Practices, Incoterms, and Leveraging Supply Chain Options”, Publisher Press, 2014.
32. Eldovic E., Vukasinovic M., Tesic M., Bijelic S., INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS – INCOTERMS 2010, 2<sup>nd</sup> Logistic International Conference, Belgrade Serbia 21-23May 2015.
33. Fitchen J., Commercial Law 2010-2011, 2010.
34. Gardner D.L., How to Use International Trade Terms for Competitive Advantage & Financial Gain, 2012.
35. Global Marketing Strategies, “ PRACTICAL GUIDE TO INCOTERMS 2020”, 2019.
36. International chambers of commerce (ICC), ICC rules for the use of domestic and international trade terms, 2011.
37. Koh Tat Tsen J., Global trade Facilitation Conference 2011 Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade TEN YEARS OF SINGLE WINDOW IMPLEMENTATION: LESSONS LEARNED FOR THE FUTURE.
38. Lee J-S., Huh E-S., A Study on Standard Types of Free Carrier (FCA) on Incoterms for Seaborne Container Goods Transportation: Korean Trade Companies’ Perspective, (Journal of International Trade& Commerc), 2017.
39. Malfliet J., “Incoterms 2010 and the mode of transport; how to choose the right term” 2011.
40. Mazzoni A., Faria J.A.E., UNIDROIT PRINCIPLES OF INTERNATIONAL COMMERCIAL CONTRACTS 2016.
41. Ndlovu P., Incoterms 2010: a consideration of certain implications of the Amendments to the Traditional Incoterms 2000, 2016.
42. Nord N., Cerquera G., “International Sale of Goods A Private International Law Comparative and Prospective Analysis of Sino-European Relations”, 2017.

43. Ortakarpuz M., INCOTERMS Costs in International Marketing and Their Effects on Product Pricing, Proceedings of 8th Annual London Business Research Conference

Imperial College, London, UK, 8 - 9 July, 2013.

44. Poliak M., Tomicova J., Jaskiewicz M., "Identification the Risks Associated With the Neutralization of the CMR Consignment Note", Transport Research Procedia 44 (2020).

45. Perillo J.M., Unidroit Principles of International Commercial Contracts: The Black Letter Text and a Review.

46. Perillo J., Force Majeure and Hardship Under the UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts, 1997.

47. Ramberg J., "ICC Guide to Incoterms 2010" understanding and practical use, ICC Publication No 72E, 2011.

48. Schelin J., "CMR Liability in a Law & Economics Perspective", Stockholm Institute for Scandianvian Law 1957-2010.

49. Seredyuk V., Incoterms in Practice: Hidden Risks (Bachelor's thesis Autumn 2017 Degree Programme in International Business School of Business & Services).

50. Sker T., "Analysis of Road Carriers Liability for Robbery of Cargo According to CMR Convention", Cass. June 10<sup>th</sup> 1982, Nr. 3537, Promet-Traffic-Traffico, Vol.15, 2003, No 6.

51. Szu L. Y., RELATIONSHIP BETWEEN INCOTERMS CHOICES, SELECTION FACTORS AND EXPORT PERFORMANCE: A CASE OF MANUFACTURING COMPANIES IN MALAYSIA, 2014.

52. THE ANNALS OF THE UNIVERSITY OF ORADEA, ECONOMIC SCIENCES TOM XXII 1<sup>st</sup> ISSUE, Mihai P.D., Gabriela B.M., Loan P., "Global Logistics, Competitiveness and The New Incoterms", July 2013.

53. Wai R., "THE INTERLEGALITY OF TRANSNATIONAL PRIVATE LAW", 2008.

54. Yaakub S., Szu L. Y., FACTORS INFLUENCING THE CHOICE OF INCOTERMS AMONG MALAYSIAN MANUFACTURERS, 2017.

### **სამართლებრივი აქტები**

#### **საერთაშორისო აქტები**

1. გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია, კონვენცია „საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებათა შესახებ“ (CISG).
2. ვენის კონვენცია „სახელშეკრულებო სამართლის შესახებ“.
3. „თავისუფალი ტრანზიტის კონვენცია და სტატუტი“, ბარსელონა, 20 აპრილი 1921 წელი.
4. „კონტეინერებთან დაკავშირებული საბაჟო კონვენცია“, ჟენევა 1972 წელი.
5. კონვენცია „ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ“ (CMR).

#### **კანონები**

1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი;
2. საქართველოს ორგანული კანონი „ნორმატიული აქტების შესახებ“;
3. საქართველოს კანონი „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“;
4. საქართველოს კანონი „საინვესტიციო საქმიანობის განვითარებისა და ხელშეწყობის შესახებ“;
5. გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი (მეორე გადამუშავებული გამოცემა).

#### **საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებები**

1. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 30 ივლისის საქმე №ას-470-470-2018 გადაწყვეტილება.

2. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2017 წლის 13 ოქტომბრის საქმე №ას-945-883-2017 გადაწყვეტილება.
3. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2016 წლის 23 დეკემბრის საქმე №ას-569-544-2016 გადაწყვეტილება.
4. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2015 წლის 10 სექტემბრის საქმე №ას-979-940-2014 გადაწყვეტილება.
5. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2015 წლის 30 ოქტომბრის საქმე N2ბ/7137-14 გადაწყვეტილება.
6. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატი+ს 2015 წლის 19 ნოემბრის საქმე №ას-726-691-2015 გადაწყვეტილება.
7. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 29 მაისის საქმე №ას-1685-1671-2011.
8. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 30 აგვისტოს საქმე №ას-1024-1055-2011 გადაწყვეტილება.
9. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2012 წლის 5 სექტემბრის საქმე №ას-581-549-2011 გადაწყვეტილება.
10. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2011 წლის 03 ოქტომბრის საქმე Nას-1043-1074-2011 გადაწყვეტილება.
11. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის 2009 წლის 23 ივლისის Nას-30-367-09 გადაწყვეტილება.

### **სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილებები**

1. ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 25 დეკემბრის საქმე N2/ბ-1059-2017 გადაწყვეტილება

## პირველი ინსტანციის სასამართლოს გადაწყვეტილებები

1. თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 26 ივლისის საქმე N2/1799-14 გადაწყვეტილება

## უცხოური სასამართლოს გადაწყვეტილება

1. Cass. June 10<sup>th</sup> 1982, Nr. 3537.

## ანგარიშები

1. „Heritage Foundation“- ის ანგარიში.
2. ვაჭრობის ხელშეწყობის ცენტრი „ექსპორტ-იმპორტი“, გზამკვლევი 2011-2012.

## ელექტონული მასალები

1. <<http://www.traceca-org.org/en/home/memorandums/>> [02.03.2020].
2. <[http://www.traceca-org.org/en/countries/georgia/news-detail/n/on february 28 2020 there was held a meeting between mr asset assavbayev secretary general of th/](http://www.traceca-org.org/en/countries/georgia/news-detail/n/on%20february%2028%2020%20there%20was%20held%20a%20meeting%20between%20mr%20asset%20assavbayev%20secretary%20general%20of%20th/)> [02.03.2020].
3. <[http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/on january 31 2020 mr asset assavbayev secretary general of the ps i gc traceca met with mr kes](http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/on%20january%2031%202020%20mr%20asset%20assavbayev%20secretary%20general%20of%20the%20ps%20i%20gc%20traceca%20met%20with%20mr%20kes)> [02.03.2020].
4. <<https://commerciant.ge/ge/post/rogor-mushaobs-erti-fandjris-principi-msoflioshi-saqartvelos-xelisufleba-biurokратиuli-barierebis-moxsnaze-mushaobs>> [02.03.2020].
5. <<https://forbes.ge/news/1309/anakliis-porti-da-misi-perspeqtivebi>> [03.03.2020].
6. <<https://commerciant.ge/ge/post/heritidj-faundeisheni-ashsh-ma-saqartvelos-anakliis-portistvis-axali-investoris-povnisken-unda-ubidzgos>> [03.03.2020].

7. <<https://bm.ge/en/article/heritage-foundation-prod-georgia-to-find-a-new-investor-for-the-anaklia-port-/48221>> [03.03.2020].
8. <<https://forbes.ge/news/1911/saqarTvelo-cudi-vaWaria>> [03.03.2020].
9. <[https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale\\_of\\_goods/cisg](https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg)> [03.03.2020].
10. <<https://www.unidroit.org/instruments/commercial-contracts/unidroit-principles-2016>> [03.03.2020].
11. <[https://www.heritage.org/sites/default/files/2020-01/IB5033.pdf?fbclid=IwAR247Sb46XPCffe-kq11Aa6lS\\_rGLIUniyYbVo0XnsUpGlZC32lcqGdJFE](https://www.heritage.org/sites/default/files/2020-01/IB5033.pdf?fbclid=IwAR247Sb46XPCffe-kq11Aa6lS_rGLIUniyYbVo0XnsUpGlZC32lcqGdJFE)> [23.03.2020].
12. <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>> [15.05.2020].
13. <<https://bm.ge/ka/article/sheidzleba-tu-ara-covid-19-chaitvalos-fors-majorad---pwc/51972>> [31.05.2020].
14. <<shorturl.at/mtxJ6>> [04.08.2020].
15. <<https://forbes.ge/news/2712/Tavisufali-vaWroba>> [21.08.2020].
16. <<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1380813?publication=0>> [27.08.2020].
17. <<https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>> [27.08.2020].
18. <<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/2608263?publication=0>> [28.08.2020].
19. <<https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>> [29.08.2020].
20. <[https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american\\_english/prima-facie](https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american_english/prima-facie)> [29.08.2020].

1. [Academia.edu.ge](http://Academia.edu.ge)
2. [Anakliadevelopment.com](http://Anakliadevelopment.com)
3. [Aric.abd.org](http://Aric.abd.org)
4. [Barrister.ge](http://Barrister.ge)
5. [B-ok.cc](http://B-ok.cc)
6. [Bbi.ge](http://Bbi.ge)
7. [Biblio.ugent.be](http://Biblio.ugent.be)
8. [Bm.ge](http://Bm.ge)
9. [Court-library.ge](http://Court-library.ge)
10. [Commersant.ge](http://Commersant.ge)
11. [Congresoglobal.com](http://Congresoglobal.com)
12. [Construction.gtu.ge](http://Construction.gtu.ge)
13. [Dx.doi.org](http://Dx.doi.org)
14. [Dhl.com](http://Dhl.com)
15. [Etd.uum.edu.my](http://Etd.uum.edu.my)
16. [eBookstore.trandf.co.uk](http://eBookstore.trandf.co.uk)
17. [Elsevier.com](http://Elsevier.com)
18. [Elibrary.imf.org](http://Elibrary.imf.org)
19. [Forbes.com](http://Forbes.com)
20. [Forbes.ge](http://Forbes.ge)
21. [Gcci.ge](http://Gcci.ge)
22. [Giantilogistics.ge](http://Giantilogistics.ge)
23. [Globalnegotiator.com](http://Globalnegotiator.com)
24. [Heinonline.org](http://Heinonline.org)
25. [Heritage.org](http://Heritage.org)
26. [Halleycables.com](http://Halleycables.com)
27. [Ir.lawnet.fodham.edu](http://Ir.lawnet.fodham.edu)
28. [Iccwbo.org](http://Iccwbo.org)
29. [Issuu.com](http://Issuu.com)

30. [Logic.sf.bg.ac.rs](http://Logic.sf.bg.ac.rs)
31. [Library.court.ge](http://Library.court.ge)
32. [Lib.hpu.edu.un](http://Lib.hpu.edu.un)
33. [Matsne.gov.ge](http://Matsne.gov.ge)
34. [Mdoffice.com.au](http://Mdoffice.com.au)
35. [Mof.ge](http://Mof.ge)
36. [M2b.ge](http://M2b.ge)
37. [Newvision.ge](http://Newvision.ge)
38. [Nplg.gov.ge](http://Nplg.gov.ge)
39. [Papers.ssrn.com](http://Papers.ssrn.com)
40. [Pubs.aeaweb.org](http://Pubs.aeaweb.org)
41. [Prg.supremecourt.ge](http://Prg.supremecourt.ge)
42. [Researchgate.net](http://Researchgate.net)
43. [Repec.ef.jcu.cz](http://Repec.ef.jcu.cz)
44. [Repository.ep.ac.za](http://Repository.ep.ac.za)
45. [Scandinavianlaw.se](http://Scandinavianlaw.se)
46. [Scielo.org.za](http://Scielo.org.za)
47. [Sciencedirectassets.com](http://Sciencedirectassets.com)
48. [Scholar.google.com](http://Scholar.google.com)
49. [Springer.com](http://Springer.com)
50. [Supremecourt.ge](http://Supremecourt.ge)
51. [Subcontract.fvg.it](http://Subcontract.fvg.it)
52. [Sisudoc.org](http://Sisudoc.org)
53. [Studiosimeo.com](http://Studiosimeo.com)
54. [Traceca-org.org](http://Traceca-org.org)
55. [Tradetechnologies.com](http://Tradetechnologies.com)
56. [Tsufacultyoflaw.files.wordpress.com](http://Tsufacultyoflaw.files.wordpress.com)
57. [Unece.org](http://Unece.org)
58. [Unidroit.org](http://Unidroit.org)

59. Upg-bulletin-se.ro
60. Wcoomd.org
61. Worldconferences.net
62. Wuve.pw