



ივანე ჯავახიშვილის სახელობის
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
იურიდიული ფაკულტეტი

სამართლის ჟურნალი

№2, 2018



უნივერსიტეტის
გამომცემლობა

UDC (უაკ) 34(051.2)

ს-216

მთავარი რედაქტორი

ირაკლი ბურდული (პროფ., თსუ)

სარედაქციო კოლეგია:

ლევან ალექსიძე (პროფ., თსუ)

გიორგი დავითაშვილი (პროფ., თსუ)

ავთანდილ დემეტრაშვილი (პროფ., თსუ)

ბესარიონ ზოიძე (პროფ., თსუ)

თევდორე ნინიძე (პროფ., თსუ)

ნუგზარ სურგულაძე (პროფ., თსუ)

პაატა ტურავა (პროფ., თსუ)

ლადო ჭანტურია (პროფ., თსუ)

ნათია ჩიტაშვილი (ასოც. პროფ., თსუ)

ლელა ჯანაშვილი (ასოც. პროფ., თსუ)

გიორგი ხუბუა (პროფ., თსუ)

ლაშა პრეგვაძე (თ. წერეთლის სახ. სახელმწიფოსა და
სამართლის ინსტიტუტის დირექტორი)

გუნთერ ტოიბნერი (პროფ.,

ფრანკფურტის უნივერსიტეტი)

ბერნდ შუნემანი (პროფ.,

მიუნხენის უნივერსიტეტი)

იან ლიდერი (პროფ.,

ფრაიბურგის უნივერსიტეტი)

ხესე ანტონიო სეოანე (პროფ.,

ლა კორუნიის უნივერსიტეტი)

კარმენ გარსიმარტინი (პროფ.,

ლა კორუნიის უნივერსიტეტი)

არტაკ მკრტიჩიანი (პროფ.,

ლა კორუნიის უნივერსიტეტი)

*გამოცემულია ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
საუნივერსიტეტო საგამომცემლო საბჭოს გადაწყვეტილებით*

© ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
გამომცემლობა, 2019

ISSN 1987-7668

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ძირითადი კონსტრუქციები

ექსპედიტორთა ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაციის¹ შეფასებით მსოფლიოში 80%-მდე საერთაშორისო გადაზიდვები, ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობებით, ხორციელდება ექსპედიტორების მიერ.² საერთაშორისო ვაჭრობაში სატრანსპორტო ექსპედიტორი მიიჩნევა გადაზიდვის არქიტექტორად, რომელიც სატრანსპორტო პროცესის სხვადასხვა სუბიექტთან იმყოფება ორგანიზაციულ, ტექნოლოგიურ და სამართლებრივ ურთიერთობათა ცენტრში. ყველა მათგანთან ექსპედიტორი ურთიერთობს საკუთარი ფუნქციების განხორციელების სხვადასხვა ეტაპზე, ცალკე ხელშეკრულების საფუძველზე.³

უშუალოდ სატრანსპორტო ექსპედიცია ხორციელდება შემკვეთსა და ექსპედიტორს შორის ხელშეკრულების საფუძველზე, რომლის მისადაგება კონკრეტული გადაზიდვის ლოგისტიკურ სქემასთან, დიდნილად განსაზღვრავს გადაზიდვის უმთავრეს მიზანს – მიმღებზე, ტვირთის დროულად და დანაკარგის გარეშე მიწოდებას.

თანამედროვე მულტიმოდალური⁴ (შერეული) გადაზიდვების განვითარებამ, რომელიც გულისხმობს გადაზიდვას, ე. წ. „კარიდან კარამდე“ პრინციპით, გავლენა იქონია ექსპედიტორის როლსა და ადგილზე გადაზიდვის პროცესში. სატრანსპორტო პროცესის ორგანიზატორებიდან ისინი გადაიქცნენ მის შემსრულებლებად. შედეგად ექსპედიტორის სამართლებრივი შინაარსი მაქსიმალურად დაუახლოვდა გადაზიდვის შინაარსს⁵. ხშირ შემთხვევაში, ასეთი დაახლოება ართულების ექსპედიტორისა და გადაზიდვის პასუხისმგებლობათა გამიჯვნას.

შედარების, განზოგადებისა და ანალიზის საფუძველზე ნაშრომში წარმოდგენილია საერთაშორისო პრაქტიკაში დამკვიდრებული სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკ-

* სამართლის მაგისტრი, გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტის სამართლის სკოლის დოქტორანტი.

¹ საერთაშორისო არასამთავრობო ორგანიზაცია – ექსპედიტორთა ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაცია (*International Federation of Freight Forwarders Associations* (შემდგომში – *FIATA*)) შექმნილია 1926 წლის 31 მაისს ევროპის ქვეყნების თექვსმეტი ეროვნული და რეგიონალური ასოციაციის მიერ. ამჟამად, *FIATA*-ს წევრია 5000 საექსპედიტორო სუბიექტი და აერთიანებს 150 ქვეყნის ეროვნულ საექსპედიტორო ასოციაციას, <<https://fiata.com/about-fiata.html>>, [25.01.18]. „საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია“ *FIATA*-ს წევრია 1997 წლის 1-ლი ოქტომბრიდან, <<http://www.afg-navte.ge/contact.php>>, [20.01.18].

² *Горовая К., Селиванов М., Ответственность Экспедитора При Маждународной Перевозке Автомобильным Транспортном*, 2016, <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/otvetstvennost_jekspeditora_pri_mejdunarodnoj_perevozke_gruzov_avtomobilnym_transportom/>, [20.12.2017].

³ *Холопов К. В., Экспедиторские Документы ФИАТА в Международной и Внешней Торговле, Журнал “Российский Внешнеэкономический Вестник”, № 1, 2014, 50, 51.*

⁴ გაეროს, ევროპის ეკონომიური კომისიის ფარგლებში შემუშავებული, ვაჭრობის გამარტივების პროცედურების 571 პ-ის თანახმად, მულტიმოდალური გადაზიდვები წარმოადგენს ტვირთების გადაზიდვას სულ მცირე ორი განსხვავებული სახეობის ტრანსპორტით, მომსახურების ერთიან სისტემაში, გაგზავნის ადგილიდან დანიშნულების ადგილამდე, *UN Economic Commission for Europe Trade Facilitation Terms: An English-Russian Glossary*, New York, Geneva, 2011, 137.

⁵ *Chebotarenko A. V., Lebedev V. P., Freight Forwarder as a Carrier and Professional Intermediary, Informational & Business Journal Capital Express, № 02, 2010, 148.*

რულების რეგულირების თავისებურებები, ექსპედიციის ხელშეკრულების ორი ძირითადი კონსტრუქციის ფარგლებში. საკითხის ამ სახით ჩაშლა უცხოა ქართული სამოქალაქო სამართლისათვის. იგი ემსახურება ქართულ სამართლებრივ სივრცეში, სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების რეგულირების გაუმჯობესებას და ამ მიმართულებით არსებული საერთაშორისო პრაქტიკის დამკვიდრებას.

საკვანძო სიტყვები: ექსპედიტორი, შემკვეთი, გადამზიდავი, პასუხისმგებლობა, სატრანსპორტო დოკუმენტი, გადაზიდვის ორგანიზაცია.

1. შესავალი

საქართველოში სატვირთო გადაზიდვების პრაქტიკა ადასტურებს, რომ დღემდე არ არსებობს ერთგვაროვანი მიდგომა, ზოგადად, სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შინაარსთან, გადაზიდვებში ექსპედიტორის ადგილსა და როლთან დაკავშირებით. ყველაზე გავრცელებული მოსაზრებით, ექსპედიტორი მიიჩნევა შუამავლად ტვირთმფლობელსა და გადამზიდავს შორის. მას მიიჩნევენ ასევე მინდობილ პირად, რომელიც მოქმედებს ტვირთმფლობელის დავალებით და მის ხარჯზე. აგრეთვე, გავრცელებულია მოსაზრება ექსპედიტორის სრულ პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით, როდესაც იგი თავად ახორციელებს გადაზიდვას.

საქართველოში არსებული პრაქტიკა ადასტურებს, რომ, ხშირად, თავად ექსპედიციის ხელშეკრულების მონაწილეებს არ აქვთ სრულყოფილად გაცნობიერებული მათი სამართალურთიერთობის შინაარსი და გააჩნიათ რეალობისაგან განხვავებული მოლოდინი. საქართველოს სასამართლოებს არა აქვთ ერთგვაროვანი მიდგომა, სამართალურთიერთობის ტრანსპორტო ექსპედიციად კვალიფიკაციასთან დაკავშირებით. ქართული რეალობისაგან განსხვავებით საერთაშორისო პრაქტიკაში მიღებულია, ექსპედიტორის მრავალფეროვან ფუნქციათა დაჯგუფება, სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ორი, ერთმანეთისაგან დამოუკიდებელი კონსტრუქციის ფარგლებში. მათი გათვალისწინებით, მიღებულია ექსპედიტორის ორი განზოგადოებული ცნება: ე. წ. „აგენტი-ექსპედიტორი“ და „გადამზიდავი-ექსპედიტორი“.

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების კონსტრუქციული გამიჯვნის მსგავსი თეორიული მოსაზრება წარმოდგენილია ქართულ სამართალბერივ ლიტერატურაშიც, რომელის თანახმად: სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება შეიძლება კონსტრუირებული იქნეს როგორც კონსესუალური (როცა ექსპედიტორი ორგანიზაციას უწევს საექსპედიციო მომსახურების), ისე რეალური (როცა ექსპედიტორი მომსახურებას ახორციელებს უკვე გადაცემულ ტვირთზე) სახით. როგორც წესი, ხელშეკრულება რეალური მაშინაა, როცა ექსპედიტორი თავად არის გადამზიდაველი⁶.

ხელშეკრულების თითოეული კონსტრუქციის შემთხვევაში, ბუნებრივია, განსხვავებული იქნება ექსპედიტორის პასუხისმგებლობაც, სწორედ ამ პასუხისმგებლობათა ერთმანეთისაგან გამიჯვნა წარმოადგენს კვლევის უმთავრეს პრობლემას.

⁶ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარები, წიგნი IV, ტომი I, თბ., 2001, 423.

წინამდებარე ნაშრომის მიზანია, ჩამოაყალიბებული იქნეს ექსპედიტორის პასუხისმგებლობათა სტანდარტები და კრიტერიუმები სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების თითოეული კონსტრუქციის შემთხვევაში.

2. სატრანსპორტო ექსპედიციის არსი

სპეციალურ ლიტერატურაში⁷ ტერმინს „ექსპედიტორი“⁸ არა აქვს განზოგადებული ერთგვაროვანი განმარტება. კლასიკური გაგებით, ექსპედიტორად მიიჩნევა ფიზიკური/იურიდიული პირი, რომელიც სხვა პირების დავალებით, შუამავლობს ტვირთის ტრანსპორტირებისას ან პირის დავალებით, საკუთარი სახელით ახორციელებს ასეთ ტრანსპორტირებას, ასევე გადაზიდვების ორგანიზაციასთან დაკავშირებით ასრულებს ყველა საჭირო ოპერაციას⁹. საინტერესო განმარტებაა მოცემული ერთ-ერთ ქართულენოვან ნაშრომში, რომლის თანახმად, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებად მიჩნეულია ნებისმიერი სახის მომსახურება, რომელიც დაკავშირებულია ტვირთების გადაზიდვასთან, მათ დამუშავებასთან, შენახვასთან, კონსოლიდაციასა და შეფუთვისასთან, განაწილებასთან, სარეკომენდაციო და საკონსულტაციო მომსახურებასთან, საბაჟო და ფინანსურ საკითხებთან, ტვირთის ოფიციალურ დეკლარირებასთან, დაზღვევასთან, აგრეთვე სხვა ფორმალური პროცედურების ჩატარებასთან, დაწესებული გადასახადების აკრეფასთან¹⁰.

საქართველოს სამართალში არსებობს, სატრანსპორტო ექსპედიციის ნორმატიული განმარტება. კერძოდ: საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის (შემდგომში – სსკ) 730-ე მუხლის თანახმად, ექსპედიციის ხელშეკრულებით ექსპედიტორი კისრულობს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი. შემკვეთი მოვალეა გადაიხადოს შეთანხმებული პროვიზია. ექსპედიციის მიმართ გამოიყენება დავალების წესები, თუ სატრანსპორტო ექსპედიციის შესახებ სპეციალური თავით, სხვა რამ არ გამომდინარეობს. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-2 მუხლის „ლ“ პუნქტის თანახმად, „ექსპედიტორი“ განმარტებულია, როგორც პირი, რომელიც შემკვეთთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე, თავისი სახელით და შემკვეთის ხარჯით ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ მომსახურებას.

ამდენად, ქართულ სამართალში, გარკვეულწილად, დაკნინებულია სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების როლი და იგი მიიჩნევა სატრანსპორტო მომსახურებასთან დაკავშირებულ დამხმარე ხელშეკრულების კატეგორიად.¹¹ ასეთი მიდგომა ეწინააღმდეგება ამ

⁷ ასეთში იგულისხმება, საერთაშორისო მრავალმხრივი შეთანხმებები, ასევე, საერთაშორისო მთავრობათაშორის ორგანიზაციათა ეგიდით გამოცემული რეკომენდაციები და წესები.

⁸ *Freight Forwarder; Forwarding Agent; Freight Broker; Trading Agent for International Cargo.*

⁹ *Метелёва Ю. А., Товарныйоборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования, Москва, 2007, 139.*

¹⁰ *ბოლქვაძე ტ., ბოგველიშვილი ვ., გულბიანი ნ., თედორაძე რ., თოფურია ნ., ბუთხუზი ნ., გოგიაშვილი ფ., კოჩაძე ნ., ცაგარეიშვილი პ., სატრანსპორტო ლოჯისტიკა, თბ., 2015, 276.*

¹¹ *ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარები, წიგნი IV, ტომი I, თბ., 2001, 422.*

ინსტიტუტის საერთაშორისო სამართლებრივ შინაარსს. სატრანსპორტო ექსპედიტორის როლი და ადგილი დგინდება ყოველ კონკრეტულ გადაზიდვაში შემკვეთთან ჩამოყალიბებული სამართალურთიერთობის საფუძველზე.

3. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნება

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება იმყოფება სხვადასხვა ვალდებულებითი ურთიერთობის გადაკვეთაზე. განცალკევებულად, ექსპედიტორის ცალკეული ფუნქცია მოქცეულია სხვადასხვა კერძო სახელშეკრულებო ურთიერთობაში. ტვირთის ჩატვირთვა/გადმოტვირთვა წარმოადგენს ნარდობას, ტვირთის მინოდება – გადაზიდვის ხელშეკრულებას, ტვირთის შენახვა – მიბარების ხელშეკრულებას, ტვირთის მიღება/ჩაბარება – დავალების ან კომისიის ხელშეკრულებას. წარმოდგენილი მსგავსებების მიუხედავად, სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება არ იგივდება თითოეულ განხილულ სამართალ ურთიერთობასთან და გააჩნია დამოუკიდებელი ხასიათი.¹²

უფლებათა ჩამონათვალი, რომლის განხორციელების აუცილებლობა შესაძლებელია წარმოიშვას ექსპედიტორის პროცესში, ამომწურავად განერილი ვერ იქნება, რაც ნიშნავს, რომ ექსპედიტორს უფლება აქვს ხელშეკრულების თავისუფლების პრინციპით შემკვეთთან გააფორმოს საექსპედიტორო მომსახურების ხელშეკრულება და განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვის ინტერესებთან დაკავშირებული ნებისმიერი მოქმედება.¹³

სატრანსპორტო ექსპედიციის მარეგულირებელ უნიფიცირებულ დოკუმენტში – „სატრანსპორტო საექსპედიციო საქმიანობის FIATA-ს ტიპური წესები“ (შემდგომში – FIATA-ს წესები)¹⁴, რომელიც რეკომენდებული ნიმუშია სატრანსპორტო ექსპედიციის მარეგულირებელი შიდასახელმწიფო ნორმების, ასევე, ექსპედიტორის ეროვნული წესების შექმნის მიზნებისათვის.¹⁵ საექსპედიციო მომსახურების საერთაშორისოსამართლებრივი შინაარსი განმარტებულია საკმაოდ ფართოდ. კერძოდ: FIATA-ს წესების 2.1. მუხლის თანახმად,¹⁶ საექსპედიციო მომსახურება ნიშნავს მომსახურების ნებისმიერ სახეს, რომელიც დაკავშირებულია: საქონლის გადაზიდვასთან (ერთი ან რამდენიმე სახეობის ტრანსპორტით), კონსოლიდაციასთან, შენახვასთან, დასაწყობებასთან, დამუშავებასა და დანიშნულებისამებრ მინოდებასთან, ასევე დამხმარე და საკონსულტაციო მომსახურების განევას, რომელიც დაკავშირებულია ყველა ზემოთ აღწერილ სამუშაოებთან. საქონელთან და მის გადაზიდვასთან დაკავშირებული, საბაჟო და საგადასახადო საკითხების გადაწყვეტის, დეკლარირების, დაზღვევის, გადახდების განხორციელების, დოკუმენტების გაფორმების მომზადების მომსახურების ჩათვლით.

¹² *Метелёва Ю. А.*, Товарныйоборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования, Москва, 2007, 145.

¹³ *გაბიჩვაძე შ.*, სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, № 3(42), 2014, 127.

¹⁴ მიღებულია 1996 წლის 2 ოქტომბერს FIATA-ს კონგრესზე. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, 1996, <https://fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf>, [15.09.2018]. მონონებულია UNCKAD-ისა და ICC-ის მიერ.

¹⁵ *Морозова Н.*, Типовые Экспедиторские Правила и ГК, <<https://www.lawmix.ru/comm/7052>>, [15.08.2017].

¹⁶ ტექსტში გამოყენებულია FIATA-ს წესების არაოფიციალური (ავტორის) თარგმანი.

ამდენად, სატრანსპორტო ექსპედიცია, პრაქტიკულად, მოიცავს საქონლის ტრანსპორტირების სრულ ლოგისტიკას ტვირთის გამგზავნიდან ტვირთის მიმღებამდე. სატრანსპორტო საექსპედიციო მომსახურების მრავალფეროვნებას ადასტურებს *FIATA*-ს მიერ აღიარებული, საერთაშორისო და შიდასახელმწიფო საექსპედიციო მომსახუროებათა ფორმალური ჩამონათვალი, რომელიც მოიცავს 120-ზე მეტ პოზიციას.¹⁷

საერთაშორისო პრაქტიკისაგან განსხვავებით, საქართველოს სამართალი მნიშვნელოვნად ზღუდავს სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების სამართლებრივ სივრცეს და მის შინაარსს. საინტერესოა საქართველოს სასამართლოების მიერ სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ინტერპრეტაციასთან დაკავშირებით. კერძოდ: საექსპედიციო მომსახურება საკმაოდ ფართოდ განმარტა საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ, რომლის თანახმად: „საექსპედიტორო მომსახურება“ ნიშნავს ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ მომსახურებას, ან მომსახურების ორგანიზაციას ტვირთის გაგზავნიდან ტვირთის მიღებამდე. ასეთ მომსახურებად შეიძლება ჩაითვალოს სააგენტო მომსახურება, საბაჟო მომსახურება პორტებში ტერმინალებში და სანჯობებში სატვირთო ოპერაციები განხორციელება საფინანსო მომსახურება მარკეტინგული მომსახურება და სხვა“¹⁸. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების არსებობის დამადასტურებელი საკმაოდ სადაო კრიტერიუმი დაადგინა უზენაესმა სასამართლომ სხვა საქმეზე,¹⁹ რომელშიც მხარე ექსპედიტორად მიჩნეულ იქნა იმ გარემოებაზე მითითებით, რომ სასაქონლო ზედნადებზე დატანილი იყო არა უშუალოდ გადამზიდავი ავიაკომპანიის, არამედ ამ კონკრეტული მხარის სავაჭრო ნიშანი. საინტერესოა, ასევე, სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ბუნებასთან დაკავშირებით, უზენაესი სასამართლოს მიერ გაკეთებული კიდევ ერთი განმარტება, რომლის თანახმად: „...ნორმის (სსკ-ის 730-ე მუხლი) შინაარსი ცხადყოფს, ექსპედიტორი გამოდის შუამავლის როლში გადამზიდავსა და მის კლიენტს შორის. სწორედ მითითებული ფაქტორი განაპირობებს ექსპედიციის გამოყენების სფეროსა და ექსპედიტორისა და შემკვეთის ფუნქციებს. საექსპედიტორო მომსახურებით გამგზავნი და მიმღები თავისუფლდება ტვირთის გადაზიდვის პროცესის ორგანიზებისა და მისი თანმხლები ოპერაციებისაგან. შესაბამისად, ექსპედიტორის ძირითად ფუნქციას წარმოადგენს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განხორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი. მნიშვნელოვანია, აღინიშნოს, რომ ექსპედიცია, როგორც სატრანსპორტო გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურება, ხშირად ითავსებს გადაზიდვის ხელშეკრულების ელემენტებსაც, რის გამოც სამართლის თეორიაში ისევე, როგორც პრაქტიკაში განასხვავებენ ექსპედიციის ხელშეკრულების ორ სახეს: კონსესუალურ ხელშეკრულებასა და რეალურ ხელშეკრულებას. პრინციპული განსხვავება, რაც ამ ორი ტიპის ხელშეკრულებას გამიჯნავს, გახლავთ ის, რომ კონსესუალური ხელშეკრულების დროს ექსპედიტორის ფუნქცია

¹⁷ *Горвая К., Селиванов М., Ответственность Экспедитора При Маждународной Перевозке Автомобильным Транспортном,* 2016, <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/otvetstvennost_jekspeditora_pri_mejdunarodnoj_perevozke_gruzov_avtomobilnym_transportom/>, [20.12.2017].

¹⁸ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2000 წლის 6 ოქტომბრის განჩინება საქმეზე № 3კ/572–2000.

¹⁹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2001 წლის 8 ივნისის განჩინება საქმეზე № 3კ/855.

შემოიფარგლება მხოლოდ საექსპედიტორო მომსახურების განვითარების ორგანიზებით მაშინ, როდესაც რეალური ხელშეკრულების არსებობის პირობებში, ექსპედიტორი ახორციელებს მომსახურებას გადაცემულ ტვირთზე“.²⁰

შეჯამებისათვის:

ყველა მომსახურება, რომელსაც უწევს ექსპედიტორი კლიენტს, ასრულებს ერთ მიზანს – ტვირთის გადაზიდვას ან გადაზიდვის ორგანიზებას. ტრანსპორტირებასთან კავშირის გარეშე სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება არ არსებობს.²¹ ამდენად, სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების „დამახასიათებელი სახელშეკრულებო ვალდებულება“ ტვირთის გადაზიდვა ან გადაზიდვის ორგანიზება, რაც, თავის მხრივ, წარმოადგენს ექსპედიტორის მხრიდან ვალდებულებათა ჯეროვნად შესრულების ზოგად სტანდარტსაც.

მივადექით კვლევის მთავარ საკითხს, საქართველოს კანონმდებლობისა და *FIATA*-ს წესების საფუძველზე შევავსოთ, როგორ ნაწილდება მხარეთა პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების თითოეული კონსტრუქციის ფარგლებში, სწორედ „დამახასიათებელ სახელშეკრულებო ვალდებულებათა“ გათვალისწინებით.

4. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების რეგულირება სამოქალაქო კოდექსისა და *FIATA*-ს ტიპური წესების საფუძველზე (შედარებითი ანალიზი)

4.1. გადაზიდვის ორგანიზებასთან დაკავშირებული ზოგადი წესები

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის ზოგადი საფუძველია კეთილსინდისიერება. სამოქალაქო კოდექსით, კეთილსინდისიერება განმარტებულია ზოგადი პრინციპების დონეზე. კერძოდ: სსკ-ის 731-ე მუხლის მიხედვით, ექსპედიტორმა კეთილსინდისიერი ექსპედიტორის გულისხმიერებით უნდა გაგზავნოს ტვირთი, შეარჩიოს გადაზიდვაში მონაწილე პირები, დაიცვას გამგზავნის ინტერესები და შეასრულოს მისი მითითებები.

კეთილსინდისიერების სტანდარტი ფართოთ არის განმარტებული *FIATA*-ს წესებში. წესების 6.1.2. პუნქტის თანახმად, ექსპედიტორს არ ეკისრება პასუხისმგებლობა მესამე პირების (გადამზიდავების, საწყოების მესაკუთრეები და მუშაკები, საპორტო ხელისუფლება, სხვა ექსპედიტორები) მოქმედებებსა და უმოქმედობაზე, თუ ექსპედიტორმა გამოავლინა სათანადო მცდელობა და პასუხისმგებლობა ასეთი მესამე პირების შერჩევის დროს, მათზე დავალების გაცემის და გაცემული დავალების შესრულების ზედამხედველობის დროს. ამავე წესების მე-5 მუხლის თანახმად, ექსპედიტორი ვალდებულია, მიაწოდოს მომსახურება კლიენტს, მისგან მიღებული დავალების შესაბამისად. თუ დავალება არაზუსტი ან არასრულია, ან არ შეესაბამება ხელშეკრულებას, ექსპედიტორი უფლებამოსილია, კლიენტის რისკით და ხარჯით იმოქმედოს ისე, როგორც ამას საჭიროდ მიიჩნევს კონკრეტულ სიტუაციაში. თუ სხვა რამ არ არის შეთან-

²⁰ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2009 წლის 22 ოქტომბრის განჩინება საქმეზე № ბს-455-434(2კ-09).

²¹ *Метелёва Ю.*, Правовое Регулирование Транспортной Экспедиции, Журнал “Российское Право”, № 6, 2007, 67-68.

ხმებული, ექსპედიტორი უფლებამოსილია, კლიენტზე შეტყობინების გარეშე, მოახდინოს გადაზღვა გემბანზე ან ტრიუმში, შეაირჩიოს ან შეცვალოს სატრანსპორტო საშუალება, გადაზიდვის მარშრუტი, ტვირთის დამუშავების, შენახვის და გადაზიდვის წესი.

შემკვეთის პასუხისმგებლობის ზოგადი საფუძველი: სსკ-ის 732-ე მუხლის თანახმად, შემკვეთმა ექსპედიტორის მოთხოვნით დროულად უნდა მიაწოდოს მას შესაბამისი ცნობები ტვირთის შესახებ, აგრეთვე უნდა მისცეს მითითებანი, რომლებიც აუცილებელია გადაზიდვის დოკუმენტების გასაფორმებლად. მიაწოდოს აუცილებელი ცნობები უტყუარად დადასტურებული სათანადო დოკუმენტებით, საქართველოს საგადასახადო კოდექსით დადგენილ საქართველოს საბაჟო საზღვრის გადაკვეთასთან დაკავშირებულ და სხვა მოქმედებათა შესასრულებლად და აუცილებლობის შემთხვევაში, იმპორტის გადასახადის გადასახდელად. ასევე, შემკვეთი ვალდებულია, ზუსტად გააფრთხილოს ექსპედიტორი ტვირთიდან მომდინარე საფრთხის თაობაზე და აუცილებლობის შემთხვევაში მიუთითოს უსაფრთხოების წესებზე. ასევე, ტვირთის სახეობიდან გამომდინარე და გადაზიდვის მოთხოვნების გათვალისწინებით, შეაფუთვინოს იგი და საჭიროებისამებრ დაუსვას მას ტვირთის იდენტიფიკაციისათვის აუცილებელი განმასხვავებელი ნიშნები. ტვირთზე ინფორმაციის მიწოდებასთან დაკავშირებით იქმნება იმგვარი შთაბეჭდილება, თითქოს შემკვეთი ვალდებულია ინფორმირებაზე მხოლოდ ექსპედიტორის მოთხოვნის შემთხვევაში. განსხვავებული მიდგომაა საერთაშორისო პრაქტიკაში. კერძოდ, FIATA-ს წესების მე-16 მუხლის თანახმად, კლიენტი ვალდებულია, უზრუნველყოს ექსპედიტორისათვის საქონლის შესახებ მიწოდებული მონაცემების სისწორე და სისრულე საქონლის ექსპედიტორისათვის გადაცემის დროს. ამ მიზნით განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიაქციოს თვისებებს, საქონლის საერთო ბუნებასთან დაკავშირებით, მის მარკირებას, წონას, მოცულობას, რაოდენობას და თუ სავალდებულოა, ტვირთის საფრთხის ხარისხს, ამაზე ექსპედიტორის მოთხოვნის გარეშე. ტვირთზე ინფორმაციის მიწოდების გარემოება მნიშვნელოვანია მტკიცების ტვირთის განაწილების მიზნებისათვის. ისეთ შემთხვევებში, როდესაც დავა წარმოიშობა საფრთხის შემცველ ტვირთზე არასრულყოფილი მონაცემების გამო დამდგარ ზიანთან დაკავშირებით. ამდენად, სსკ-ის შესაბამისი ნორმა ამ თვალსაზრისით უდავოდ ხარვეზიანია.

ექსპედიციის ხელშეკრულების რეალიზაცია ეფუძნება შემკვეთის დავალებას. ცნებაში „დავალება“ იგულისხმება არსებული ხელშეკრულების ფარგლებში შემკვეთის მიერ ექსპედიტორისათვის განხორციელებული წერილობითი ოფერტი, რომლითაც შესაძლებელია მისი შინაარსის, განხორციელების ფორმის და ტრანსპორტირების თაობაზე შემკვეთის ინსტრუქციების გაგება. „დავალების“ შინაარსი შესაძლებელია, აისახოს უშუალოდ ხელშეკრულებაში. საქართველოს კანონმდებლობით ცნებაში „დავალება“ იგულისხმება ხელშეკრულება, თუმცა არ იზღუდება ამ მიზნით ცალკე დოკუმენტის გამოყენებაც.

FIATA-ს ტიპური წესების მე-5 მუხლის თანახმად, ექსპედიტორმა უნდა მიაწოდოს მომსახურება კლიენტსგან მიღებული „დავალების“ შესაბამისად. იმ შემთხვევაში, თუ დავალება არასწორია ან არ შეესაბამება ხელშეკრულებას, ექსპედიტორი უფლებამოსილია, იმოქმედოს კლიენტის რისკითა და ხარჯზე ისე, როგორც მოცემულ სიტუაციაში იგი საჭიროდ მიიჩნევს.

შეჯამებისათვის:

დადგენილი საერთაშორისო პრაქტიკით ხელშეკრულების გაფორმების მიუხედავად, მომსახურება იწყება კლიენტის დავალების საფუძველზე. მომსახურება მოიცავს ამ დავალების შეცვლის შესაძლებლობასაც როგორც დამკვეთის, ისე ექსპედიტორის მიერ. ამასთან, ექსპედიტორს გააჩნია დავალების დამოუკიდებლად შეცვლის უფლებამოსილება, მხოლოდ ტრანსპორტირების ინტერესებიდან გამომდინარე, შესაბამისი წინაპირობების არსებობის შემთხვევაში.

დავალებიდან/მითითებებიდან გადახვევის შესაძლებლობასთან დაკავშირებით სსკ-ის 712-ე მუხლის 1-ლი ნაწილი ადგენს, რომ: რწმუნებულს შეუძლია გადაუხვიოს მარწმუნებლის მითითებებს, თუ გარემოებების გათვალისწინებით იგი ვარაუდობს, რომ მარწმუნებელი, საქმის ვითარების ცოდნის შემთხვევაში, მოინონებდა ასეთ გადახვევას. რწმუნებული მოვალეა მითითებებისაგან გადახვევამდე შეატყობინოს მარწმუნებელს და დაელოდოს მის გადანყვეტილებას, თუკი დაყოვნებით მარწმუნებელს არ შეექმნება ზიანის მიყენების საფრთხე.

სატრანსპორტო ექსპედიციის დავალების წესების გამოყენების შესაძლებლობის გათვალისწინებით, რაც დადგენილია, სსკ-ის 730-ე მუხლის მე-2 ნაწილით, ქართული სამართალი, ფაქტობრივად, ზღუდავს ექსპედიტორის თვისუფლებას, გადაზიდვის ინტერესებიდან გამომდინარე, შემკვეთის დავალების დამოუკიდებლად შეცვლასთან დაკავშირებით. აღსანიშნავია, რომ „დავალების“ ცნების განზოგადოებული შინაარსი მოიცავს სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შესრულების პროცესში დავალების ცალკეული პირობების დაზუსტების მიზნით ხელშეკრულების მხარეთა (უფლებამოსილ პირთა) მიმონერის პროცესში მიღწეულ შეთანხმებებსაც. ექსპედიტორზე დავალების გაცემის შემდგომ სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულებისათვის არსებითია ექსპედიტორზე „ტვირთის გადაცემა“. ცნებაში „ტვირთის გადაცემა“ ტვირთის ფაქტობრივ გადაცემასთან ერთად, იგულისხმება შემკვეთის დავალების შესასრულებლად ექსპედიტორისათვის ტვირთის განკარგვის იურიდიული უფლების მინიჭება²².

4.2. დაზღვევა

სსკ-ის მიხედვით სატრანსპორტო ექსპედიციის დაზღვევასთან დაკავშირებით გამიჯნულია ტვირთის დაზღვევა და ზიანის, იგივე ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის დაზღვევა. ორივე შემთხვევაში დაზღვევას ახორციელებს ექსპედიტორი შემკვეთის ხარჯზე. სსკ-ის 734-ე მუხლის თანახმად, ტვირთის დაზღვევის ვალდებულება ექსპედიტორს ეკისრება მხოლოდ მაშინ, როცა ამის თაობაზე მიიღებს შემკვეთისაგან სათანადო მითითებას. განსაკუთრებული მითითების არარსებობისას ექსპედიტორი ვალდებულია, რომ ტვირთი დააზღვიოს ჩვეულებრივი პირობებით. რაც შეეხება პასუხისმგებლობის დაზღვევას, სსკ-ის 735-ე მუხლის თანახმად, თუ

²² პრაქტიკაში ხშირია შემთხვევა, როდესაც საქართველოს რეზიდენტი დამკვეთი უკვეთავს ექსპედიტორს, მის მიერ სხვა ქვეყანაში შეძენილი საქონლის ტრანსპორტირებას, გამყიდველის საწყობიდან, საკუთარ საწყობამდე. ასეთს ადგილი აქვს, საქონლის ნასყიდობის შემთხვევაში, მინოდების პირობით FCA გამყიდველის საწყობი. ასეთ შემთხვევაში ექსპედიტორს არა აქვს ფაქტობრივი შეხება ტვირთთან, მაგრამ იგი ახორციელებს ამ ტვირთის განკარგვას ტრანსპორტირების ორგანიზების ფორმით, ასეთზე დამკვეთისაგან იურიდიული უფლების მინიჭების შემდგომ.

შემკვეთი აშკარად არ გამოთქვამს წერილობით უარს, ექსპედიტორი ვალდებულია, რომ შემკვეთის ხარჯზე დააზღვიოს ის ზიანი, რომელიც დავალების შესრულებისას ექსპედიტორის მოქმედებით შემკვეთს შეიძლება მიადგეს. ექსპედიტორმა უნდა აცნობოს შემკვეთს, თუ ვისთან დადო დაზღვევის ხელშეკრულება. დებულების ბოლო წინადადების ინტერპრეტაციასთან დაკავშირებით – სადაზღვევო შემთხვევით გამოწვეული ზიანი რეგულირების მიზნებისათვის, სადაზღვევო შემთხვევისას შემკვეთისათვის არსებითია, რომ ექსპედიტორისაგან დამოუკიდებლად შეძლოს სადაზღვევო ანაზღაურების მიღება. ამისათვის კი ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის დაზღვევა უნდა განხორციელდეს შემკვეთის სასარგებლოდ, სსკ-ის 836-838-ე მუხლებით გათვალისწინებული კონსტრუქციით, სადაც შემკვეთი იქნება დაზღვეული პირი, ხოლო ექსპედიტორი – მზღვეველი. ეს შესაძლებლობას მისცემს შემკვეთს, სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას ექსპედიტორისაგან დამოუკიდებლად მიიღოს სადაზღვევო ანაზღაურება. ამდენად, სსკ-ის 735-ე მუხლის ბოლო წინადადება გაგებულ უნდა იქნეს სწორედ წინამდებარე შინაარსით.

FIATA-ს ტიპური წესების მე-3 მუხლის თანახმად, ექსპედიტორის მიერ დაზღვევა ვერ განხორციელდება, გარდა კლიენტის მკაფიოდ გამოკვეთილი და პირდაპირი დავალებისა. ამასთან, დაზღვევა ხორციელდება სადაზღვევო კომპანიების ან გარანტორების სადაზღვევო პოლისების გამონაკლისების და პირობების გათვალისწინებით, რომლებიც თავზე იღებენ რისკებს. თუ სხვა რამ არ არის წერილობით შეთანხმებული, ექსპედიტორს არ გააჩნია ვალდებულება თითოეული პარტიის ცალკე დაზღვევაზე. ექსპედიტორს შეუძლია განაცხადოს, რომ დაზღვევა განხორციელებულია ღია ან გენერალური პოლისით. FIATA-ს წესები არ აცალკევებს ტვირთისა და ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესებს ერთმანეთისაგან.

4.3. მხარეთა პასუხისმგებლობა

4.3.1. ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა

წინა თავებში აღინიშნა, რომ თანამედროვე, საერთაშორისო საექსპედიციო მომსახურება, „დამახასიათებელი სახელშეკრულებო შესრულების“ გათვალისწინებით, პრაქტიკაში ხორციელდება ორი მიმართულებით: ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზება ან უშუალოდ გადაზიდვა. შესაბამისად, დადგენილია სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ორი კონსტრუქცია.

A. პირველი კონსტრუქცია – ეს არის საქმიანობა კლიენტის სახელით, როდესაც ექსპედიტორი გამოდის როგორც შუამავალი კლიენტსა და გადამზიდავს შორის ან როგორც პირი, რომელიც ახდენს გადაზიდვის ორგანიზებას კლიენტისაგან მიღებული დავალების შესაბამისად. ორივე შემთხვევაში გადაზიდვის ხელშეკრულებაში ექსპედიტორი გამოდის კლიენტის სახელით და არ იღებს საკუთარ თავზე პასუხისმგებლობას გადამზიდავის მოქმედებასა და უმოქმედობაზე. ყველა პრეტენზია გადამზიდავს წარედგინება უშუალოდ კლიენტის მიერ. მიუხედავად ამისა, ექსპედიტორი პასუხისმგებელია სათანადო გადამზიდავის მონდომებით შერჩევა-

ზე.²³ FIATA-ს ტიპური წესების მე-6 მუხლის თანახმად, ასეთი ექსპედიტორი, განზოგადოებულად იწოდება არაპრინციპალ ექსპედიტორად.

ექსპედიციის ხელშეკრულება, რომლითაც ექსპედიტორი ასრულებს გადაზიდვის ორგანიზატორის (არაპრინციპალი ექსპედიტორის) ფუნქციებს, მისი კონკრეტული უფლებამოსილების გათვალისწინებით, შესაძლებელია, ჰქონდეს მსგავსება: დავალების, კომისიის²⁴ ან სააგენტო²⁵ ხელშეკრულებასთან²⁶.

(ა) ექსპედიციის ხელშეკრულება დავალების ხელშეკრულების მსგავსია, როდესაც ექსპედიტორი ახორციელებს ოპერაციებს, კლიენტის სახელით და მის ხარჯზე.²⁷ ამ ტიპის ურთიერთობის ფარგლებში ექსპედიტორი ახორციელებს კონკრეტულ იურიდიულ და ფაქტობრივ მოქმედებებს, რომლის შედეგად უფლება-მოვალეობები წარმოეშობა შემკვეთს.

დავალების შინაარსი იდენტურად არის ასახული ქართულ სამართალში. სსკ-ის 709-ე მუხლის თანახმად, დავალების ხელშეკრულებით რწმუნებული ვალდებულია, შეასრულოს მისთვის დავალებული (მინდობილი) ერთი ან რამდენიმე მოქმედება მარწმუნებლის სახელითა და ხარჯზე. დავალების ფუნქციის შემსრულებელ ექსპედიტორს მიზანშეწონილია, გააჩნდეს სპეციალური წარმომადგენლობის დოკუმენტი, რომ სწორად განისაზღვროს მისი უფლებამოსილების ფარგლები. ექსპედიტორზე ასეთი დავალებები შესაძლებელია, გაიცეს ტვირთის რაოდენობისა და მდგომარეობის შემოწმებაზე, ვაგონსა და კონტეინერში ტვირთის პლომბირებაზე, ტვირთის სორტირებაზე, დათვლაზე და სხვა ლოკალურ ოპერაციებზე²⁸.

ასეთ შემთხვევაში ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება ზოგადად, დავალების წესებით. ასევე, ექსპედიტორი შემკვეთის წინაშე პასუხისმგებელია სათანადო მესამე პირების შერჩევაზე.

(ბ) ექსპედიციის ხელშეკრულება კომისიის²⁹ ხელშეკრულების მსგავსია, როდესაც კონკრეტული ფუნქციის შესრულების მიზნებიდან გამომდინარე, ექსპედიტორი მესამე პირებთან

²³ *Метелёва Ю. А., Товарныйоборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования, Москва, 2007, 145.*

²⁴ ევროპული კონტიტენტური სამართლით, „კომისიის ხელშეკრულების“ (*Kommissionvertrag*) ქვეშ იგულისხმება ხელშეკრულება, რომლის საფუძველზეც ერთი მხარე (კომისიონერი) შესასრულებელი სამუშაოს სახით საკუთარ თავზე იღებს ვალდებულებას, განახორციელოს კომერციული გარიგებები საკუთარი სახელით, მაგრამ მეორე მხარის (კომიტენტის) ხარჯზე. კომისიონერის მიერ მესამე პირებთან განხორციელებული გარიგებებიდან გამომდინარე, უფლება-მოვალეობანი წარმოეშობა კომისიონერს, ხოლო ასეთი გარიგებების ეკონომიკური შედეგი დგება კომიტენტისათვის.

²⁵ სსკ-ის სახელშეკრულებო სამართლის კერძო ნაწილი არ ითვალისწინებს „სააგენტო“ (აგენტირების) ხელშეკრულებას, როგორც სპეციალურ სახელშეკრულებო ურთიერთობას. აგენტირების საერთაშორისო სამართლებრივი შინაარსის მსგავსი ნორმები, გარკვეულწილად, ასახულია სსკ-ის „დავალებისა“ და „საკუთრების მინდობის“ წესებში. მიუხედავად ამისა, აღნიშნული წესების ფარგლებში შეუძლებელია „დავალების“, „აგენტირებისა“ და „კომისიის“ ხელშეკრულებების ერთმანეთისაგან სრულყოფილად გამიჯვნა.

²⁶ *Метелёва Ю., Правовое Регулирование Транспортной Экспедиции, Журнал “Российское Право”, № 6, 2007, 68.*

²⁷ *Метелёва Ю. А., Товарныйоборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования, Москва, 2007, 146.*

²⁸ *Метелёва Ю., Правовое Регулирование Транспортной Экспедиции, Журнал “Российское Право”, № 6, 2007, 68.*

²⁹ სსკ-ის 723-ე მუხლის თანახმად, „კომისიის ხელშეკრულების“ მიმართ გამოიყენება კანონი „მენარმეთა შესახებ“. „მენარმეთა შესახებ“ კანონის მე-11 მუხლის თანახმად, სანარმოს ურთიერთობები სავაჭრო წარმომადგენელთან, დამოუკიდებელ მოვაჭრესთან და კომისიონერთან რეგულირდება მათთან დადებული ხელშეკრულებით. ამდენად, კომისიის ხელშეკრულების მარეგულირებელი სპეციალური წესები სსკ-ში

გამოდის საკუთარი და არა კლიენტის სახელით, მაგრამ კლიენტის ხარჯზე³⁰. ასეთ შემთხვევაშიც ექსპედიტორის ხელშეკრულებით გათვალისწინებულია კონკრეტულ დავალებათა ჩამონათვალი. ამასთან, ექსპედიტორი უფლებამოსილია, განახორციელოს როგორც იურიდიული, ისე ფაქტობრივი მოქმედებები.

ამ ტიპის ექსპედიტორის შემთხვევაში, უფლებები და მოვალეობები მესამე პირების წინაშე წარმოეშობა უშუალოდ ექსპედიტორს. ექსპედიტორი არ აგებს პასუხს შემკვეთის წინაშე აღნიშნული მესამე პირების მიერ საკუთარ ვალდებულებათა შეუსრულებლობის გამო, გარდა შემთხვევებისა, როდესაც ექსპედიტორმა: - არ გამოიჩინა სათანადო მონდომება/გულისხმიერება მესამე პირთა შერჩევაში; - საკუთარ თავზე აიღო თავდებობა (პასუხისმგებლობა) მესამე პირებთან გაფორმებული ხელშეკრულების შესრულებაზე.

ასეთი მომსახურების კატეგორიაში გადის ექსპედიტორის მიერ ტრანსპორტის დაფრახტვა/დაქირავება გადასაზიდი ტვირთისათვის ექსპერტებთან ხელშეკრულების გაფორმება, ტერმინალების, სანყოფების, ნავმისადგომების, კონტეინერების იჯარა, დავალების გაცემა სხვა ექსპედიტორზე, ტვირთთან დაკავშირებით ცალკეულ სამუშაოსა და მომსახურებაზე.³¹

კომისიის ხელშეკრულების მსგავსი საექსპედიციო ხელშეკრულება ექსპედიტორს ანიჭებს მნიშვნელოვან დამოუკიდებლობას. იგი უფლებამოსილია განსაზღვროს მესამე პირებთან ურთიერთობის პირობები, ასევე შემკვეთს დაუდგინოს საკუთარი ტარიფები. ისეთ შემთხვევებში, როდესაც ექსპედიციის ხელშეკრულებას გააჩნია მსგავსება კომისიის ხელშეკრულებასთან, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა შემკვეთის წინაშე განისაზღვრება საერთო წესებით, ხელშეკრულებით გათვალისწინებული კონკრეტული მოქმედებების ჯეროვნად შესრულების შეფასების სტანდარტით. ამასთან, თითოეულ კონკრეტულ შემთხვევაში ექსპედიტორს ეკისრება, გადაზიდვის ორგანიზებაში ჩართული, მესამე პირების კეთილსინდისიერი შერჩევის, მათზე სათანადო დავალებების გაცემის და ამ დავალებათა შესრულების ზედამხედველობის პასუხისმგებლობაც.

(c) სააგენტო ხელშეკრულების მოდელით ექსპედიტორის ხელშეკრულების გაფორმება ექსპედიტორს შესაძლებლობას აძლევს, მნიშვნელოვნად გააფართოოს მომსახურების საზღვრები, კლიენტის ხარჯზე და მისი ინტერესით განახორციელოს ნებისმიერი იურიდიული და ფაქტობრივი მოქმედება როგორც კლიენტის, ისე საკუთარი სახელით.³² ამ დროს ექსპედიტორი არ არის შეზღუდული კონკრეტული დავალების ჩამონათვალის მიხედვით. იგი უფლებამოსილია, ხელშეკრულების საგნით გათვალისწინებული ძირითადი დავალების ინტერესებიდან გამომდინარე, რომელიც აუცილებლად უნდა უკავშირდებოდეს ტვირთის გადაზიდვას, განახორციელოს ნებისმიერი მართლზომიერი მოქმედება, რომელსაც კონკრეტულ სიტუაციაში გადაზიდვის ორგანიზების მიზნებისათვის საჭიროდ მიიჩნევს.

არ არსებობს. „კომისიის ხელშეკრულების“ მარეგულირებელი წესების მსგავსი ნორმები ასახულია სსკ-ის კერძო ნაწილის თავში – „საკუთრების მინდობა“.

³⁰ *Метелёва Ю. А., Товарныйоборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования, Москва, 2007, 147.*

³¹ იქვე.

³² *Метелёва Ю., Правовое Регулирование Транспортной Экспедиции, Журнал “Российское Право”, № 6, 2007, 69.*

აგენტირების ხელშეკრულების მოდელზე მოქმედი ექსპედიტორების ხელშეკრულება ერთდოულად მოიცავს დავალებისა და კომისიის ხელშეკრულების ტიპის ექსპედიტორების ხელშეკრულების დებულებებსაც. ამდენად, ცნება „აგენტი-ექსპედიტორი“ სპეციალურ ლიტერატურაში მიიჩნევა არაგადამზიდავი ექსპედიტორის განზოგადოებულ ცნებად. აგენტი-ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა ტვირთზე დგება მის განკარგულებაში ტვირთის ჩაბარებიდან, ტვირთის მიმღებისათვის გადაცემის მომენტამდე. ტვირთის გადაზიდვითან ან სხვა მესამე პირებთან ყოფნის დროის გამოკლებით³³. მესამე პირებში არ იგულისხმება ექსპედიტორის პერსონალი.

აგენტი-ექსპედიტორთან მიმართებაში შემკვეთს ვალდებულება წარმოეშობა ექსპედიტორის იმ მოქმედებებზე, რომელიც მოქცეულია, ექსპედიტორისათვის პირდაპირ (ხელშეკრულებით) მინიჭებულ ან ნაგულისხმევ უფლებამოსილებათა ფარგლებში. ნაგულისხმებს მიეკუთვნება უფლებამოსილება, რომელიც შემკვეთის მიერ არ არის პირდაპირ გამოხატული³⁴, მაგრამ აუცილებელია, შემკვეთის ძირითადი დავალების ჯეროვნად შესასრულებლად. სწორად, ასეთი უფლებამოსილებები გამომდინარეობს კონკრეტული გარემოებიდან, რომელიც ფაქტობრივად წარმოიქმნება ძირითადი დავალების შესრულების პროცესში.³⁵ ნაგულისხმევ უფლებამოსილებებს მიეკუთვნება ე. წ. სიტუაციიდან გამომდინარე უფლებამოსილებაც, რომელიც განსხვავდება დავალების ჯეროვნად შესრულებისათვის აუცილებელი უფლებამოსილებისაგან და წარმოადგენს თანმდევ (სიტუაციიდან გამომდინარე) უფლებამოსილებას. ასეთის განხორციელების აუცილებლობა წარმოიქმნება შემდეგ პირობებში:

1. განსაკუთრებული სიტუაცია, როდესაც შემკვეთის ინტერესების დასაცავად აუცილებელია ჩვეულებრივ (მინიჭებულ) უფლებამოსილებათა გადამეტება;

2. შემკვეთისაგან საჭირო ინსტრუქციის ობიექტურად მიღების შესაძლებლობის არარსებობა³⁶.

ამდენად, აგენტი-ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის შეფასების საგანი უნდა იყოს ექსპედიტორის პირდაპირ მინიჭებული და ნაგულისხმევ უფლებამოსილებათა ჯეროვნად განხორციელება. ასეთის განხორციელების აუცილებლობის მტკიცების ტვირთი, ბუნებრივია, ეკისრება თავად ექსპედიტორს.

აგენტი-ექსპედიტორების წარმოდგენილი დეტალური „ჩაშლა“ ცალკე კატეგორიებად ემსახურება, სწორედ ამ ტიპის ექსპედიტორების ფუნქციათა მრავალფეროვნების და მათი რეგულირების სირთულის დემონსტრირებას.

საქართველოს კანონმდებლობაში არ არის განმარტებული – არაპრინციპალი ანუ „აგენტი-ექსპედიტორი“. სსკ-ის 730-ე მუხლში მოცემული განმარტება, გარკვეულწილად, შეესაბამება აგენტი-ექსპედიტორის საერთაშორისო სამართლებრივ შინაარსს, რადგან ამ ნორმის თანახმად, ექსპედიტორი არ არის შეზღუდული გადაზიდვასთან დაკავშირებით განსახორციელებელ

³³ იქვე, 68.

³⁴ *Implied Authority*.

³⁵ *Chebotarenko A. V., Lebedev V. P., Freight Forwarder as a Carrier and Professional Intermediary, Informational & Business Journal Capital Express, № 02, 2010, 150.*

³⁶ იქვე, 151.

მოქმედებებში. მას შეუძლია განახორციელოს როგორც იურიდიული, ისე ფაქტობრივი მოქმედება, რაც დამახასიათებელია, სწორედ „აგენტი ექსპედიტორისათვის“. თუმცა ნორმის დისპოზიცია, რომელიც ავალდებულებს ექსპედიტორს მოქმედებები განახორციელოს მხოლოდ საკუთარი სახელით, ზღუდავს აგენტი-ექსპედიტორის იმ ფუნქციებს, სადაც იგი შესაძლებელია, გამოდიოდეს არა საკუთარი, არამედ შემკვეთის სახელით. სსკ-ის 730-ე მუხლის დისპოზიციით ექსპედიტორის ასეთი მომსახურება შესაძლებელია, საერთოდ დარჩეს ექსპედიციის ხელშეკრულების ფარგლებში რეგულირების მიღმა. დავის განმხილველმა ორგანომ ასეთი ურთიერთობა შესაძლებელია, საერთოდ არ მიიჩნიოს სატრანსპორტო ექსპედიციის შემადგენელად. შედეგად გართულდება საექსპედიციო მომსახურების ჯეროვნად განხორციელების შეფასება, რადგან ეს მომსახურებები შესაძლებელია, არ იქნას განხილული სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ერთიან კონტექსტში.

რაც შეეხება ექსპედიტირებაში ზოგადად „დავალების“ წესების გამოყენებას სსკ-ის 730-ე მუხლში მოცემული ასეთი დათქმა ასევე წინააღმდეგობრივია. ერთი მხრივ, დავალების წესები თითქოს აფართოებს სამართალურთიერთობის რეგულირების ფარგლებს, თუმცა შესაძლებელია, რეგულირების მიღმა დატოვოს აგენტი-ექსპედიტორის ის მოქმედებები, რომლებიც არ ყოფილა წინასწარ შეთანხმებული შემკვეთთან და რომელთა განხორციელების აუცილებლობა ექსპედიტორს წარმოეშვა მოგვიანებით, ტვირთის გადაზიდვის ინტერესებიდან გამომდინარე. საუბარია, სწორედ ზემოთ აღწერილ ნაგულისხმევ უფლებამოსილებებზე.

„დავალების“ წესებით პირის მიერ უფლებათა განხორციელებისათვის აუცილებელია ასეთი უფლებების დელეგირება დავალების საფუძველზე, რაც გულისხმობს ამ უფლებათა იდენტიფიცირებას. თუ ექსპედიტორი იძულებული გახდება განახორციელოს მოქმედება ნაგულისხმევ უფლებამოსილებათა ფარგლებში, შესაძლებელია, სადავო გახდეს ამ მოქმედებათა კავშირი ექსპედიტირების ხელშეკრულებასთან, შემკვეთმა უარი განაცხადოს მათ ანაზღაურებაზე. დავის განმხილველმა ორგანომ ასეთი ურთიერთობა შეიძლება არ მიიჩნიოს სატრანსპორტო ექსპედიციის შემადგენელად და ამ ნაწილშიც დაუშვას სამართალურთიერთობის წყვეტა.

ამასთან ერთად, დავალების წესების გამოყენება გულისხმობს შემკვეთის სახელით მოქმედებას, როდესაც უფლებები და ვალდებულებები წარმოეშობა შემკვეთს, რაც წინააღმდეგობაში მოდის სსკ-ის 730-ე მუხლის შინაარსთან, რომლის თანახმად, ექსპედიტორმა მხოლოდ საკუთარი სახელით უნდა განახორციელოს ეს მოქმედებები. თუ ექსპედიტორი საკუთარი სახელით განახორციელებს მოქმედებებს, რომლის შედეგად უფლება-მოვალეობა მესამე პირთან წარმოეშობა მას, ხოლო ეკონომიკური შედეგი დადგება შემკვეთისათვის, ეს გამოდის „საკუთრების მინდობა“ და არა „დავალება“. წარმოდგენილი მსჯელობა ადასტურებს, სსკ-ის ფარგლებში, ზოგადად, აგენტი-ექსპედიტორის საქმიანობის რეგულირების ხარვეზებს. ასეთ პირობებში მნიშვნელოვანია სსკ-ის ნორმათა ინტერპრეტაცია/გამოყენება, მათი შესატყვისი საერთაშორისო სამართლებრივი შინაარსით. წინააღმდეგ შემთხვევაში აგენტი-ექსპედიტორის მიერ განხორციელებული ბევრი მოქმედება, ტვირთთან და მის გადაზიდვის ორგანიზაციასთან დაკავშირებით შესაძლებელია, საერთოდ არ დაკვალიფიცირდეს ექსპედიტირების ხელშეკრულებად და დარჩეს რეგულირების მიღმა. ამ თვალსაზრისით, მნიშვნელოვანია *FIATA*-ს ტიპური წე-

სებით დადგენილი, არაპრინციპალი, იგივე აგენტი-ექსპედიტორის საერთაშორისოსამართლებრივი შინაარსის გაგება, რის შესახებაც დეტალურად მოცემულია *D*. ქვეპუნქტში.

B. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების მეორე კონსტრუქციის შემთხვევაში, ექსპედიტორი შეიძლება გამოვიდეს როგორც გადამზიდავი. ეს ნიშნავს, რომ მას შეუძლია გადაზიდოს ტვირთი საკუთარი ტრანსპორტით ან მოიწვიოს გადამზიდავი და ამავდროულად დარჩეს სრულად პასუხისმგებელი ტრანსპორტირებასა და ტვირთის მინოდებაზე. ამ შემთხვევაში ექსპედიტორი იურიდიულად მიიჩნევა ხელშეკრულებით გადამზიდავად და გააჩნია პასუხისმგებლობა სრულ გადაზიდვაზე³⁷. *FIATA*-ს ტიპური წესების მე-7 მუხლის თანახმად, ასეთი ექსპედიტორი, განზოგადოებულად იწოდება, როგორც პრინციპალი, იგივე გადამზიდავი ექსპედიტორი.

შემკვეთისაგან გადასაზიდი ტვირთის მიღების შემდგომ, გადამზიდავი-ექსპედიტორი შემკვეთზე გასცემს სასაქონლო ზედდებულს ან კონოსამენტს, სადაც გადამზიდავად მითითებულია გადამზიდავი-ექსპედიტორი. ასეთი ზედდებული/კონოსამენტი ადასტურებს, შემკვეთსა და გადამზიდავი-ექსპედიტორს შორის გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობას. გადამზიდავი-ექსპედიტორები იყოფიან ორ კატეგორიად: სატრანსპორტო საშუალების არმქონე და სატრანსპორტო საშუალების მქონე.

(ა) პირველ შემთხვევაში ისინი საკუთარი სახელით დებენ გადაზიდვის ხელშეკრულებას ფაქტიურ გადამზიდავთან კლიენტის ტვირთის დანიშნულებისამებრ მინოდებაზე. საზღვაო ტრანსპორტზე ასეთი ექსპედიტორები იწოდებიან ე. წ. „საჯარო გადამზიდავებად“,³⁸ ანუ გადამზიდავები, რომელთაც არ გააჩნიათ საკუთარი ტრანსპორტი.

„საჯარო გადამზიდავის“ მიერ გაცემული კონოსამენტი (*B/L*) წარმოადგენს მულტიმოდალური (შერეული) გადაზიდვის დოკუმენტს, რომლის გამომცემი მოქმედებს ერთდროულად როგორც გადამზიდავი, ექსპედიტორი, ტვირთგამგზავნი, რომელსაც არ გააჩნია საკუთარი ტრანსპორტი, მაგრამ ფლობს საკუთარ ან იჯარაში აღებულ კონტეინერებს. მისი ვალდებულებაა, გადაზიდვის ორგანიზება „კარიდან-კარამდე“. ასეთი კონოსამენტით ტვირთების გადაზიდვა ხორციელდება საავტომობილო, სარკინიგზო და საზღვაო ფაქტიური გადამზიდავების მიერ, რომელთათვის „საჯარო გადამზიდავი“ წარმოადგენს ტვირთის გამგზავნს³⁹.

საკუთარი სახელით გადაზიდვის ხელშეკრულების გაფორმება გულისხმობს გადამზიდავი-ექსპედიტორსა და ფაქტიურ გადამზიდავს შორის იმგვარ კონსტრუქციას, როდესაც ექსპედიტორის მიერ, ფაქტიურ გადამზიდავზე, შემკვეთის ტვირთის გადასაზიდად ჩაბარების შემდგომ, ფაქტიური გადამზიდავი აფორმებს გადაზიდვის დოკუმენტს, სადაც ექსპედიტორი მითითებულია როგორც ტვირთგამგზავნი. ამდენად, აღწერილ შემთხვევაში შემკვეთს, გადამზიდავი-ექსპედიტორსა და ფაქტიურ გადამზიდავს შორის ყალიბდება ორი, ერთმანეთისაგან

³⁷ *Метелёва Ю. А.*, Товарный Оборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования, Москва, 2007, 145.

³⁸ *Non Vessel Owning Common Carrier (NVOCC)*.

³⁹ *Кожин А. С., Левиков Г. А.*, Транспортно-экспедиторские Услуги при Международной Перевозке Грузов, Москва, 2011, 137.

დამოუკიდებელი და პარალელური სამართალურთიერთობა, რომელიც დასტურდება ორი, ერთმანეთისაგან დამოუკიდებელი გადაზიდვის დოკუმენტით.

ერთი – ყალიბდება შემკვეთსა და გადამზიდავ-ექსპედიტორს შორის, რომელშიც გადაზიდვის დოკუმენტს წარმოადგენს გადამზიდავ-ექსპედიტორის გამოცემული კონოსამენტი/სასაქონლო ზედდებულები. ასეთ შემთხვევაში, გადამზიდავ-ექსპედიტორს კლიენტის წინაშე გააჩნია გადამზიდავის ის პასუხისმგებლობა, რომელიც მან გადასცა „ფაქტიურ“ გადამზიდავს, ამიტომ იგი განიხილება, როგორც ირიბი გადამზიდავი⁴⁰. მეორე – ყალიბდება გადამზიდავ-ექსპედიტორსა და ფაქტიურ გადამზიდავს შორის, რომელშიც გადაზიდვის დოკუმენტს წარმოადგენს ფაქტიური გადამზიდავის მიერ გამოცემული კონოსამენტი/სასაქონლო ზედდებულები. ასეთ შემთხვევაში ფაქტიურ გადამზიდავს ეკისრება გადამზიდავის პასუხისმგებლობა აგენტი-ექსპედიტორის წინაშე. თავად ექსპედიტორი ამ ურთიერთობაში გამოდის როგორც ნომინალური შემკვეთი/ ნამდვილი შემკვეთის ტვირთის განმკარგავი პირი.

ცნობისათვის, ტვირთების საერთაშორისო საზღვაო-სახაზო გადაზიდვებში საქართველოში არსებული თითქმის ყველა საექსპედიციო კომპანია შემკვეთებთან (ტვირთის ნამდვილ მფლობელებთან) და სახაზო გადამზიდავებთან ურთიერთობას ახორციელებენ სწორედ აქ აღწერილი კონსტრუქციით.

(b) მეორე შემთხვევაში ექსპედიტორი, რომელსაც გააჩნია საკუთარი ტრანსპორტი, გამოდის როგორც ფაქტიური გადამზიდავი.⁴¹

მიუხედავად იმისა, ექსპედიტორი ტვირთის გადაზიდვაში გამოდის, როგორც ფაქტიური გადამზიდავი თუ ნომინალური გადამზიდავი, მას კლიენტის მიმართ ეკისრება ისეთივე ვალდებულებები, როგორც ჩვეულებრივ გადამზიდავს. იგი პასუხისმგებელია ტვირთზე, მისი გამგზავნისგან ჩაბარების შემდგომ, გადაადგილების მთელ მარშრუტზე, ტვირთმიმღებზე მის ჩაბარებამდე⁴².

ფაქტიური და ხელშეკრულებით გადამზიდავ-ექსპედიტორის პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით, გადაზიდვის საზღვაო მონაკვეთზე არსებობს განსხვავებული მოსაზრებაც. იგი გამომდინარეობს „ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის შესახებ“ 1978 წლის გაეროს კონვენციიდან (ჰამბურგის წესები),⁴³ რომელმაც გამიჯნა ერთმანეთისაგან „ფაქტიური“ და „ხელშეკრულებით გადამზიდავის“ ცნებები⁴⁴ და განასხვავა ასევე პასუხისმგებლობაც⁴⁵.

⁴⁰ *Hoeks M., Multimodal Transport Law, Netherlands, 2009, 46.*

⁴¹ *Метелёва Ю. А., Товарный Оборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования, Москва, 2007, 146.*

⁴² *Hoeks M., Multimodal Transport Law, Netherlands, 2009, 146.*

⁴³ UN Convention of the Carriage of Goods by Sea (“Hamburg Rules”), 31/03/1978 (საქართველოსათვის მოქმედი 1997 წლის 1-ლი აპრილიდან).

⁴⁴ „ჰამბურგის წესების“ 1-ლი მუხლის 1 პ.-ის თანახმად, „გადამზიდაველი“ გულისხმობს ნებისმიერ პირს, რომლის მიერ ან რომლის სახელითაც ტვირთის გამგზავნთან დადებულია ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება. ამავე მუხლის მე-2 პ.-ის თანახმად, „ფაქტობრივი გადამზიდაველი“ გულისხმობს ნებისმიერ პირს, რომელსაც გადამზიდავს დაავალა ტვირთის გადაზიდვა ან გადაზიდვის ნაწილის განხორციელება და ასევე, მოიცავს ნებისმიერ სხვა პირს, რომელსაც დაევალა გადაზიდვის ასეთი განხორციელება.

⁴⁵ „ჰამბურგის წესების“ მე-10 მუხლის მე-3 პ.-ის თანახმად, ნებისმიერი სპეციალური შეთანხმება, რომლის საფუძველზეც გადამზიდაველი იღებს იმგვარ ვალდებულებებს, რომელიც არ არის ამ კონვენციით

გადამზიდავმა-ექსპედიტორმა ბოლო პერიოდში მოიპოვა სულ უფრო მეტი გავრცელება. ექსპედიტორი სულ უფრო ხშირად ხდება სატრანსპორტო ოპერატორი, ვიდრე დამაკავშირებელი რგოლი. მისი მოქნილობის გამო, ექსპედიტორებს აღმოაჩნდათ უნარი შეეთავაზებინათ სულ უფრო მეტი სახის სამუშაო, რომელიც ტრადიციულად ეკუთვნოდა სატრანსპორტო პროცესის სხვა მონაწილეებს. ამან გამოიწვია, რომ გადაზიდვა გადაიქცა ექსპედიტორის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მოვალეობად.⁴⁶ საერთაშორისო პრაქტიკაში შემკვეთთან გადამზიდავი-ექსპედიტორის ხელშეკრულების არსებობას ადასტურებს ექსპედიტორის მიერ *FIATA*-ს ფორმის მულტი-მოდალურ სატრანსპორტო კონოსამენტის⁴⁷ ან მულტიმოდალურ სატრანსპორტო ზედდებულის (*FWB*) გაფორმება⁴⁸.

გადამზიდავმა ექსპედიტორმა შესაძლებელია, ტვირთის მიღების შემდგომ გასცეს „შერეულ გადაზიდვებში დოკუმენტებთან დაკავშირებით“ 1992 წლის წესების⁴⁹ საფუძველზე შექმნილი „შერეული გადაზიდვის“, საკუთარი კონოსამენტი, რომელიც სასურველია, ეფუძნებოდეს ექსპედიტორის რომელიმე უნიფიცირებულ წესებს. ამ ტიპის დოკუმენტები აქტიურად გამოიყენება სართაშორისო ექსპედიტორებაში და პრაქტიკაში ცნობილია სახელწოდებით – „საშინაო კონოსამენტი“⁵⁰. ასეთ დოკუმენტებს, ძირითადად, გამოსცემენ ექსპედიტორები, რომლებიც ახდენენ სხვადასხვა მფლობელის კუთვნილი, სხვადასხვა ტვირთის გაერთიანებას, რომელიც მიემართება ერთ პარტიად, ფაქტიური გადამზიდავის მიერ გამოცემული ერთი კონოსამენტით. სხვადასხვა ტვირთის ერთ პარტიად ასეთი გაერთიანებას ადგილი აქვს კონტინერით ნაკრები ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში⁵¹.

ბოლო პერიოდში, გადამზიდავი-ექსპედიტორების მიერ ფართოდ გამოიყენება „საშინაო კონოსამენტი“, ასევე არანაკრები ტვირთების შემთხვევაში, ანუ ერთი შემკვეთის კუთვნილი,

გათვალისწინებული ან თავს იკავებს იმგვარი უფლების გამოყენებისაგან, რომელიც გათვალისწინებულია ამ კონვენციით, ფაქტობრივ გადამზიდავებზე ვრცელდება მხოლოდ მაშინ, თუ მან ასეთ-ზე თანხმობა განაცხადა ცხადად და წერილობითი ფორმით. მიუხედავად ფაქტობრივი გადამზიდავის მიერ ასეთი შეთანხმების დადებისა, გადამზიდავი მაინც რჩება შებოჭილი ამგვარი სპეციალური შეთანხმებიდან გამომდინარე ვალდებულებებით ან უფლებაზე უარით.

⁴⁶ Hoeks M., *Multimodal Transport Law*, Netherlands, 2009, 42.

⁴⁷ *FIATA*-ს მიმოქცევადი მულტიმოდალური სატრანსპორტო კონოსამენტი (*Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL*) წარმოადგენს ექსპედიტორის სატრანსპორტო დოკუმენტს, რომელიც გამოდის, როგორც ხელშეკრულებით გადამზიდავიან შერეული გადაზიდვის ოპერატორი. კონოსამენტის გაცემით ექსპედიტორი იღებს ვალდებულებას, მიაწოდოს ტვირთი მიმღებს, ამასთან იღებს პასუხისმგებლობას როგორც ტვირთზე, ისე მის გადაზიდვაზე, ასევე, ნებისმიერ მესამე მხარეზე, რომელიც მან ჩართო აღნიშნული გადაზიდვის განხორციელების პროცესში. ეს პასუხისმგებლობა იზღუდება კონოსამენტში დადგენილი წესებით.

⁴⁸ *Метелёва Ю. А., Товарныйоборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования*, Москва, 2007, 147.

⁴⁹ წესები „ტვირთის საერთაშორისო შერეული (მულტიმოდალური) გადაზიდვის შესახებ“ (შემდგომში – *UNTCAD/ICC*-ის წესები) შეიქმნა გაეროს 1980 კონვენციის ძალაში შეუსვლელობის გამო, *Правила UNTCAD/ICC в Отношении Документов Смешанных Перевозок*, 1992, <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf>, [17.09.2018]. აღნიშნული წესები საფუძვლად უდევს საერთაშორისო ვაჭრობაში გამოყენებად სატრანსპორტო დოკუმენტებს, მათ შორის, *FIATA*-ს ეგიდით გამოცემულ უნიფიცირებულ დოკუმენტებს.

⁵⁰ *House Bill of Lading*.

⁵¹ *Шмиттгоф К., Экспорт: Право и Практика Международной Торговли*, Москва, 1993, 305.

ერთი სახის ტვირთის გადაზიდვის დროს. იდეაში, საქართველოში ექსპედიციების ეროვნული წესების დამტკიცების შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნებოდა, მათ საფუძველზე უნიფიცირებული „სამინაო კონოსამენტის“ ფორმის შემუშავებაც. სახმელეთო გადაზიდვებში ამ ტიპის კონოსამენტის გაცემის მზადყოფნა საქართველოს რეზიდენტი ექსპედიტორებისათვის გახდებოდა ტვირთების მოზიდვის სერიოზული საფუძველი. გადასაზიდად მიღებულ ტვირთზე კონოსამენტის გაცემა ნიშნავს საკუთარ თავზე გადამზიდავის პასუხისმგებლობის აღებას, რაც მნიშვნელოვნად აღემატება ჩვეულებრივი აგენტი-ექსპედიტორის პასუხისმგებლობას.

აგენტ-ექსპედიტორად და გადამზიდავ-ექსპედიტორად გამიჯვნასთან ერთად, ასევე ხშირია პრაქტიკაში ექსპედიტორი ე. წ. ჰიბრიდული ფუნქციებით, როდესაც ერთი ლოგისტიკური ჯაჭვის ფარგლებში, ტრანსპორტირების სხვადასხვა ეტაპზე ექსპედიტორი შესაძლებელია, ითავსებდეს როგორც აგენტი ექსპედიტორის, ისე გადამზიდავი ექსპედიტორის ფუნქციას. ერთი დავალების ფარგლებში ექსპედიტორი შესაძლებელია, ახორციელებდეს ტრანსპორტირებას სრულად ან ნაწილობრივ⁵². აღნიშნულში იგულისხმება არა სატრანსპორტო სახეობის შეცვლა, არამედ სატრანსპორტო დოკუმენტის შეცვლა, როდესაც ტვირთი ტრანსპორტირდება რომელიღაც შუალედურ პუნქტამდე, მისი სხვა ტვირთთან კონსოლიდაციის მიზნით, რომელზედაც გაფორმდება უკვე სხვა გადამზიდავის დოკუმენტი. საქონელზე გადაზიდვის დოკუმენტების შეცვლის მომენტიდან გადამზიდავი ექსპედიტორის ფუნქციები წყდება და იგი მოქმედებას აგრძელებს, აგენტი-ექსპედიტორის ფუნქციებით. შესაბამისად იცვლება, შემკვეთისადმი მისი პასუხისმგებლობის რეჟიმიც⁵³.

C. კონკრეტული გადაზიდვის პროცესში, ექსპედიტორის როლის, ადგილის და პასუხისმგებლობის განსაზღვრის მიზნებისათვის, არსებითია აგენტი-ექსპედიტორის და გადამზიდავი ექსპედიტორის ერთმანეთისაგან გამიჯვნა, ანუ სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ე. წ. „ფუნქციური კვალიფიკაცია“. ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში რომელ სამართლებრივ როლში გამოდის ექსპედიტორი აგენტის თუ პრინციპალის, იგივე გადამზიდავის, დამოკიდებულია არა მარტო ხელშეკრულების განმარტებაზე, ასევე საქმის სხვა ფაქტობრივ გარემოებებზე⁵⁴. ფუნქციური კვალიფიკაციის შეფასების პირველი ეტაპია ექსპედიტორსა და შემკვეთს შორის არსებული ორმხრივი ხელშეკრულების და შემკვეთის დავალების ანალიზი. პრაქტიკაში სამართალურთიერთობის კვალიფიკაციის უმთავრესი პრობლემაა, რომ ხშირად ხდება წინააღმდეგობა შემკვეთსა და ექსპედიტორს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საგანსა და ამ ხელშეკრულების საფუძველზე მხარეთა მიერ ფაქტობრივად განხორციელებულ მოქმედებებს შორის. შემკვეთსაც და ექსპედიტორს ზოგჯერ თავად არა აქვს სრულად გაცნობიერებული, რა სახის სამართალურთიერთობაში არიან ერთმანეთთან. ასეთი შემთხვევაში, ბუნებრივია, თავად ეს ხელშეკრულება ვერ იქნება საკმარისი სამართალურთიერთობის კვალიფიკაციისათვის და აუცილებელი ხდება ფუნქციური კვალიფიკაციის ანალიზის გაგრძელება.

⁵² Tusevska B., Liability of the Freight Forwarders According to National and International Law, 2015, 7, <https://www.researchgate.net/publication/280920059_liability_of_the_freight_forwarders_according_to_national_and_international_law>, [17.09.2018].

⁵³ იქვე.

⁵⁴ Hoeks M., Multimodal Transport Law, Netherlands, 2009, 157.

შეფასების შემდეგი ეტაპია ექსპედიტორისათვის გათვალისწინებული ანაზღაურება. კერძოდ, რა სახის ანგარიშსწორება განხორციელდა და რას მოიცავს იგი. ექსპედიტორი, რომელიც მოქმედებს როგორც აგენტი, ზოგადად, იღებს საკომისიოს (პროვიზიას), ხოლო რომელიც მოქმედებს როგორც პრინციპალი, ანუ გადამზიდავი იღებს საერთო ღირებულებას. თუმცა ანაზღაურება არ წარმოადგენს გადამწყვეტ ფაქტორსა და სახელმძღვანელო კრიტერიუმს. როგორც წესი, ეს არის ერთ-ერთი კომპონენტი, რომელიც უნდა იქნას გათვალისწინებული, გარიგების სხვა პირობებთან ერთად⁵⁵.

შეფასების შემდეგი ეტაპია კონკრეტული სამართალურიერთობის ფარგლებში შექმნილი სატვირთო და სატრანსპორტო დოკუმენტების, მათ შორის, უშუალოდ ექსპედიტორის მიერ ცალმხრივად გამოცემული დოკუმენტების ანალიზი. საზოგადოდ მიღებული სტანდარტით, ყველა სახეობის ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს გადამზიდავი არის პირი, რომელიც ასეთად არის იდენტიფიცირებული, შემკვეთის ტვირთზე გაფორმებულ სატვირთო დოკუმენტში: ზედღებულში ან კონოსამენტში. ეს საერთო წესი დადგენილია ყველა სახეობის ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს, შესაბამისი სახეობის ტრანსპორტით გადაზიდვის მარეგულირებელი საერთაშორისოსამართლებრივი რეჟიმებით⁵⁶.

აღნიშნული წესის გათვალისწინებით, გადამზიდავი-ექსპედიტორის სტატუსს განსაზღვრავს, სატვირთო ზედღებული/კონოსამენტი, რომელიც გაიცემა შემკვეთისაგან ტვირთის მიღების შემდგომ და რომლითაც დასტურდება გადაზიდვის ხელშეკრულების გაფორმება. სწორედ ზედღებულის გაფორმების წესი და მისი გამოყენების თავისებურება განსაზღვრავს ამ დოკუმენტის უპირატეს იურიდიულ და მტკიცებით ძალას სხვა დოკუმენტებთან, მათ შორის, წინსწრებად გაფორმებულ ორმხრივ ხელშეკრულებასთან ან მასთან გათანაბრებულ სხვა დოკუმენტებთან შედარებით. საპირისპიროს დამტკიცებამდე სატვირთო ზედღებული/კონოსამენტი ადასტურებს, რომ ზედღებულში მითითებულ ტვირთგამგზავნასა და გადამზიდავს შორის გაფორმებულია გადაზიდვის ხელშეკრულება, ამავე ზედღებულში მითითებულ ტვირთზე და მარშრუტზე. შესაბამისად, ფუნქციური კვალიფიკაციის მიზნებისათვის, გადამზიდავი-ექსპედიტორი არის სწორედ ზედღებულში იდენტიფიცირებული გადამზიდავი და არა ის პირი, რომელთანაც კლიენტმა შესაძლოა, გააფორმა ცალკე გადაზიდვის ხელშეკრულება. კონოსამენტის საფუძველზე ექსპედიტორის ფუნქციური კვალიფიკაციის განსაზღვრის საკითხი დად-

⁵⁵

იქვე.

⁵⁶

აღნიშნული მიდგომა ასახულია: ა) „ტვირთის საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციის 4, 5, 6 მუხლებით, UN Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road CMR, 19/05/1956 as amended by Protocol 1 to the CMR, 05/07/1978 (საქართველოსათვის მოქმედა 1999 წლის 2 ნოემბრიდან.); ბ) კონვენცია „ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის შესახებ“ (ჰამბურგის წესები) კონვენციის 1(7), 14(1), 15 მუხლებით, UN Convention of the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 31/03/1978; გ) „საერთაშორისო სარკინიგზო-სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმების 7(1), 8(1) მუხლებით, Соглашение о Международном Железнодорожном Грузовом Сообщении (СМГС) 1/11/1951 с Изменениями и Дополнениями на 01/07/2013 (მოქმედა. საქართველოს რკინიგზა მიუერთდა 1993 წლის 18 ივნისს.); დ) „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ მონრეალის კონვენციის 4(1), 7, 11 მუხლებით, Convention For the Unification of Certain Rules For International Carriage by Air, 28/05/1999 (მოქმედა. საქართველოსათვის ძალაში 2010 წლის 15 ოქტომბერიდან.).

გენილია აშშ-ში ცნობილი სასამართლო პრეცედენტით, რომელიც დღესაც გამოიყენება სხვა ქვეყნების პრაქტიკაშიც.

1949 წელს ამერიკის უმაღლესმა სასამართლომ ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში⁵⁷ დაადგინა, რომ ექსპედიტორი, რომელსაც არ გამოუცია კონოსამენტი, წარმოადგენს აგენტს და არ ეკისრება პასუხისმგებლობა გადაზიდვის პროცესში ტვირთის დაკარგვაზე ან დაზიანებაზე. აღნიშნული პრინციპი დადასტურებული იქნა 2000 წლის 24 აგვისტოს, ნიუ-იორკის საოლქო სასამართლოს სააპელაციო ინსტანციით გამოტანილი გადაწყვეტილებით,⁵⁸ რომელსაც გააჩნია სასამართლო პრეცედენტის მნიშვნელობა.⁵⁹

აღსანიშნავია, რომ ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში,⁶⁰ საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ ჩამოაყალიბა სწორედ ზემოთ აღწერილი კრიტერიუმები, რომელთა საფუძველზე ერთმანეთისაგან უნდა გამიჯნულიყო არაგადამზიდავი ექსპედიტორისა და ექსპედიტორ-გადამზიდველს ფუნქციები. სასამართლოს განმარტებით: აღნიშნულის დასადგენად გასარკვევი იყო ექსპედიტორმა გადაზიდვა განახორციელა საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებებით თუ მათი დაქირავებით; ვის მიერ იქნა გაცემული სატრანსპორტო დოკუმენტი (იგულისხმება ეს იყო გადამზიდავი თუ ექსპედიტორი); ექსპედიტორს აუნაზღაურდა გადაზიდვის საზღაური თუ მიიღო პროვიზია განეული მომსახურებისთვის.

განხილული საკითხის შეჯამებისათვის, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, აგენტი-ექსპედიტორის და გადამზიდავი-ექსპედიტორის შეფასება უნდა განხორციელდეს ექსპედიტორის მიერ სამართალურთიერთობის ფარგლებში განხორციელებული მოქმედებების, განეული მომსახურების, ორმხრივად და ცალმხრივად შექმნილი დოკუმენტების, მომსახურებისათვის მიღებული საზღაურის ფორმის და სამართალურთიერთობის სხვა გარემოებების ერთობლიობით.

ამდენად, გადამზიდავი (პრინციპალი) ექსპედიტორისა და აგენტი (არაპრინციპალი) ექსპედიტორის ფუნქციათა განსაზღვრისათვის ცალკეული გარემოებები და ცალკეული დოკუმენტები უნდა იქნას განმარტებული ერთობლიობაში.⁶¹

D. საერთაშორისო პრაქტიკისაგან განსხვავებით, სამოქალაქო კოდექსი ბუნდოვნად მიჯნავს ერთმანეთისაგან (არაპრინციპალი) აგენტი-ექსპედიტორის და (პრინციპალი) გადამზიდავი-ექსპედიტორის ფუნქციებს. უფრო ზუსტად, სსკ-ის 739-ე მუხლის თანახმად, ორივე შემთხვევაში ეს არის ექსპედიტორი, რომელსაც ემატება პასუხისმგებლობა, როდესაც იგი თან გადამზიდავია. არსებითია, რომ მხარეთა შორის არ არსებობდეს სხვა შეთანხმება გადამზიდავის ფუნქციის შეთავსებაზე და ასეთი არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს შემკვეთის უფლებებსა და ინტერესებს.

აგენტი-ექსპედიტორისა და გადამზიდავი-ექსპედიტორის პასუხისმგებლობები მკაფიოდ არის გამიჯნული FIATA-ს წესებში, რომელიც პრაქტიკაში მიიჩნევა, სატრანსპორტო ექსპედიცი-

⁵⁷ *Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific R. R. Co. v. Acme Fast Freight, Inc.*, United States Supreme Court, 336 U.S. 465 (1949).

⁵⁸ *Prima USA vs. Panalpina*, United States Court of Appeals for the Second US. Circuit – New York, U.S. App. Lexis 2143433 (2000), <http://www.cargolaw.com/cases_panalpina.html#cargoletter>, [20.01.2018].

⁵⁹ *Hoeks M.*, Multimodal Transport Law, Netherlands, 2009, 43.

⁶⁰ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2000 წლის 6 ოქტომბრის № 3კ/572–2000 განჩინება.

⁶¹ *Шмиттгоф К.*, Экспорт: Право и Практика Международной Торговли, Москва, 1993, 157.

ის თვითი კონსტრუქციის, ყველაზე სრულყოფილ საერთაშორისოსამართლებრივ განმარტებად. კერძოდ: წესების მე-6 მუხლის თანახმად, პრინციპალი, (აგენტი)-ექსპედიტორი კლიენტის დავალების შესრულების დროს, ვალდებულია იმოქმედოს საჭირო მონდომებით და პასუხისმგებლობით. მას გააჩნია პასუხისმგებლობა მითითებული, გამონაკლისებისა და შეზღუდვების გათვალისწინებით და ვალდებულია შემკვეთს კომპენსაცია გადაუხადოს ტვირთზე მიყენებული დანაკარგებისა და ზიანის გამო, თუ არ გამოავლენს სათანადო მცდელობას და არ მიიღებს სათანადო გონივრულ ზომებს დავალების შესრულების დროს.

ექსპედიტორს არ გააჩნია პასუხისმგებლობა მესამე პირების (გადამზიდავები, საწყობების მესაკუთრეები და მუშაკები, საპორტო ხელისუფლება, სხვა ექსპედიტორები) მოქმედებებსა და უმოქმედობაზე, თუ ექსპედიტორმა გამოავლინა სათანადო მცდელობა და პასუხისმგებლობა ასეთი მესამე პირების შერჩევის დროს, მათზე დავალების გაცემისა და გაცემული დავალების შესრულების კონტროლის დროს.

წესების 7.1. პუნქტის თანახმად, პრინციპალ (იგივე გადამზიდავ) ექსპედიტორს ეკისრება გადამზიდავის პასუხისმგებლობა არა მხოლოდ მაშინ, როდესაც იგი ფაქტიურად ახორციელებს გადაზიდვას საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებებით არამედ იმ დროსაც, როდესაც ექსპედიტორი აფორმებს საკუთარ სატრანსპორტო დოკუმენტს ან როდესაც ექსპედიტორმა სხვა სახით გამოხატა განზრახვა, აელო გადამზიდავის პასუხისმგებლობა. ექსპედიტორი არ მიიჩნევა გადაზიდვაზე პასუხისმგებლად, თუ შემკვეთმა მიიღო სატრანსპორტო დოკუმენტი, გამოწერილი სხვა პირის, არა ექსპედიტორის მიერ და თუ გონივრული ვადაში კლიენტი ვერ დაადასტურებს, რომ მიუხედავად ამისა, ექსპედიტორს მაინც ეკისრება გადამზიდავის პასუხისმგებლობა.

წესების 7.2. პუნქტის თანახმად, სხვა მომსახურებასთან მიმართებით, რომელიც არ მიეკუთვნება საქონლის გადაზიდვას, როგორცაა: შენახვა, დასაწყობება, დამუშავება, შეფუთვა, საქონლის განაწილება, ასევე მათთან დაკავშირებული მომსახურება, ექსპედიტორს ეკისრება პრინციპალის პასუხისმგებლობა, როდესაც: - ეს მომსახურება სრულდებოდა მის მიერ, მისი სახსრებით ან მისი მუშაკებით. - ექსპედიტორმა გამოხატა მკაფიო და პირდაპირი განზრახვა აელო საკუთარ თავზე პასუხისმგებლობა ამ მომსახურებაზე, როგორც პრინციპალმა.

წესების მე-7.3. პუნქტის თანახმად, პრინციპალის სახით მოქმედი ექსპედიტორი, წესების მე-8 მუხლში მოცემული გამონაკლისებისა და შეზღუდვების გათვალისწინებით, პასუხისმგებელია მესამე პირთა მოქმედებასა და უმოქმედობაზე, რომელიც მან დაიქირავა გადაზიდვის ხელშეკრულების ან სხვა მომსახურების შესასრულებლად, იმავე სახით, როგორც თვითონ იქნებოდა პასუხისმგებელი, ასეთი მოქმედება და უმოქმედება რომ ყოფილიყო განხორციელებული მის მიერ. ამასთან, ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები ექცევა იმ ნორმატიული აქტების მოქმედების ქვეშ, რომელიც ეხება ტრანსპორტისა და მომსახურების კონკრეტულ სახეს, ასევე დამატებით მომსახურებას, რომელთა მიწოდებაზეც არსებობს მკაფიო გამოხატული თანხმობა ან გათვალისწინებულია ტრანსპორტის კონკრეტულ სახეობაზე ან შესაბამისი მომსახურების მიწოდების ჩვეულებრივი პირობებით.

სსკ-ის 740-ე მუხლის მიხედვით, ზოგადად, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის საფუძველია ბრალეულობა, რაც ნიშნავს, რომ შემკვეთის მიერ, ექსპედიტორისაგან ზიანის ანაზღაურება

რების მოთხოვნის შემთხვევაში, ექსპედიტორის ბრალეულობის მტკიცების ტვირთი ეკისრება შემკვეთს.

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის საკითხი საკმაოდ ფართოდ იქნა განმარტებული ქართულ სამართლებრივ ლიტერატურაში, რაც წინააღმდეგობაში მოდის FIATA-ს წესებთან. აღნიშნული განმარტებით, ექსპედიტორი პასუხს აგებს არა მხოლოდ საკუთარი, არამედ დამხმარის ბრალეულობით გამოწვეული ზიანისთვისაც, რამდენადაც „ის ფაქტი, რომ დამხმარისათვის მიმართვა არ საჭიროებს შემკვეთის თანხმობას, განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ დამხმარის მოქმედებაზე თავად ექსპედიტორია პასუხისმგებელი.“⁶²

სსკ-ის 742-ე მუხლის თანახმად, ექსპედიტორის ბრალეულობის შემთხვევაში, თუ ზიანი გამოწვეულია განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით, ექსპედიტორი არ შეიძლება დაეყრდნოს იმ წესებს, რომლებიც გამორიცხავენ ან ზღუდავენ მის პასუხისმგებლობას, ან გადააქვს მტკიცების ტვირთი. იგივე წესი მოქმედებს დამხმარის არასახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის მიმართაც, თუ მისი ბრალეულობა განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობის შედეგია. სსკ-ის 731-ე მუხლის მიხედვით, ექსპედიტორის „ბრალეულობის“ საკითხი ფასდება ექსპედიტორის სადაოდ მიჩნეული ქმედების ე. წ. „კეთილსინდისიერების პრინციპებთან“ შედარების საფუძველზე. კეთილსინდისიერების დაცვა ექსპედიტორს ევალება ტვირთის გაგზავნისას, გადაზიდვაში მონაწილე პირების შერჩევისას, გამგზავნის ინტერესების დაცვისას და მითითებების შესრულებისას. კეთილსინდისიერების პრინციპის ზოგადსამართლებრივი გაგებიდან გამომდინარე, ამ პრინციპის დაცვით განხორციელებული ექსპედიტორის ყოველი ქცევა შეფასების საგანია⁶³. საკუთარ მოვალეობათა შესრულებისას „კეთილსინდისიერების პრინციპების“ დაცვის მტკიცების ვალდებულება ცალსახად ექსპედიტორის მხარესაა. ექსპედიტორი ვალდებულია, ამტკიცოს, რომ კონკრეტულ შემთხვევაში, შემკვეთის დავალებით მოქმედი ექსპედიტორის მიერ განხორციელებული მოქმედებები იყო დავალების ჯეროვნად შესრულების მიმართ გონივრული, ობიექტური და ადეკვატური.

საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ ერთ-ერთ საქმეზე,⁶⁴ ექსპედიტორის კეთილსინდისიერების საკითხი განავრცო შემკვეთისათვის ინფორმაციის მიწოდების ვალდებულებაზეც. სასამართლომ მიიჩნია, რომ: „საქართველოს სსკ-ის 731-ე მუხლის მოთხოვნებისა და საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების წესების გათვალისწინებით, ექსპედიტორმა კონსულტაციები უნდა გაუწიოს გამოუცდელ შემკვეთს იმ პირობების შესახებ, რომლითაც იგი თავის საქმიანობას ახორციელებს. ექსპედიტორი ვალდებულია სათანადო წესით გააფრთხილოს შემკვეთი თანამშრომლობის სტანდარტულ პირობებში არსებულ პასუხისმგებლობისაგან გამათავისუფლებელი მუხლების არსებობის შესახებ. რაც უფრო არახელსაყრელია ეს მუხლები, მით უფრო მეტი ძალისხმევაა საჭირო, რათა მეორე მხარემ ყურადღება მიაქციოს მათ არსებობას“.

⁶² ნინიძე თ., ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარები, ნიგნი IV, ტომი I, თბ., 2001, 422.

⁶³ გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, უფრნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, № 3(42), 2014, 130-131.

⁶⁴ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2001 წლის 8 ივნისის გადაწყვეტილება საქმე № 3/855.

წარმოდგენილი შეფასება საკმაოდ საკამათოა. მსხვილ საერთაშორისო ექსპედიტორებს, რომელთაც გააჩნიათ გადაზიდვის სტანდარტული პირობები, ხელშეკრულება შემკვეთსა და ექსპედიტორს შორის იდება შემკვეთის მიერთებით ექსპედიტორების არსებულ პირობებთან, რაც დასტურდება შემკვეთზე სატვირთო დოკუმენტის ზედდებულის/ კონოსამენტის გაცემით. არსებულ ხელშეკრულებაზე მიერთება ვერ შეფასდება ექსპედიტორის კეთილსინდისიერების პრინციპის დარღვევად.

შეჯამებისათვის:

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის განსაზღვრა წარმოადგენს თეორიული შესწავლის-თვისაც საკმაოდ რთულ საკითხს, სწორედ ექსპედიტორის პოზიციის ტრანსფორმაციის გამო,⁶⁵ რომლის შედეგად მრავალფეროვნი გახდა მისი ფუნქციები და ამოცანები. ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში ექსპედიტორის სტატუსი და პასუხისმგებლობა მოითხოვს თეორიული ასპექტების მიღმა საქმის გარემოებათა არსებით ანალიზს.⁶⁶

4.3.2. შემკვეთის/კლიენტის პასუხისმგებლობა

ექსპედიტორების ხელშეკრულება სასყიდლიანია. ამდენად, განუული მომსახურების ანაზღაურება, შემკვეთის ერთ-ერთი ძირითადი ვალდებულებაა. სსკ-ის 730-ე მუხლი შემკვეთის ყველა ფინანსურ ვალდებულებას აქცევს ერთ ფრაზაში „შეთანხმებული პროვიზია“, რომლის გადახდის ვალდებულება, შემკვეთს წარმოეშობა ტვირთის სატრანსპორტო კომპანიაზე (გადამზიდავზე) გადაცემის შემდგომ. სსკ არ არეგულირებს შემკვეთის მიერ ექსპედიტორისათვის სხვა ხარჯების გადახდის პირობებს, რომელიც შეიძლება წარმოიშვას ექსპედიტორს გადაზიდვის ორგანიზებასთან დაკავშირებით დავალების შესრულების პროცესში, მათ შორის, განსაკუთრებულ გარემოებებში. ასევე, კოდექსი არ ადგენს ექსპედიტორისათვის გათვალისწინებული თანხმების უზრუნველყოფის რაიმე წესს.

საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, განუული მომსახურებასთან ერთად, ანაზღაურება მოიცავს, ასევე, შემკვეთის ინტერესების სასარგებლოდ, ექსპედიტორის განუული დამატებითი დანახარჯების კომენსაციასაც. ექსპედიტორის ანგარიშსწორების საკითხზე შემკვეთის ვალდებულებები საკმაოდ დეტალიზირებულია FIATA-ს წესებში, რაც უდავოდ ასახავს საერთაშორისო-სამართლებრივ მიდგომას. კერძოდ: ექსპედიტორთან შეთანხმებული პროვიზიის გადახდის ვალდებულების გარდა, შემკვეთი ვალდებულია, რომ დაფაროს:

- წესების 17.1. პუნქტის თანახმად, ექსპედიტორის მიერ საექსპედიციო მომსახურების პროცესში განუული ყველა ხარჯი. გამონაკლისია შემთხვევა, როდესაც ექსპედიტორი (პრინციპალი) პირადად არის ასეთზე პასუხისმგებელი.

⁶⁵ Tusevska B., Liability of the Freight Forwarders According to National and International Law, 2015, 1, <https://www.researchgate.net/publication/280920059_liability_of_the_freight_forwarders_according_to_national_and_international_law>, [17.09.2018].

⁶⁶ Prima USA Vs. Panalpina, United States Court of Appeals for the Second US. Circuit – New York, U.S. App. Lexis 2143433 (2000), <http://www.cargolaw.com/cases_panalpina.html#cargoletter>, [25.12.2017].

- წესების მე-18 მუხლის თანახმად, ექსპედიტორის ყველა დანაკარგი, ზიანი ხარჯი, ოფიციალური მოსაკრებელი ან სხვა ხარჯი, ნებისმიერი პირის სასარგებლოდ, რომლის მიმართაც ექსპედიტორს წარმოეშვა პასუხისმგებლობა კლიენტის (შემკვეთის) ან სხვა პირის მიზეზით კლიენტის სახელით მოქმედებისას, გამონვეულ იქნა ექსპედიტორის არასრული ინფორმირების ან არასათანადო დავალების შედეგად.

- წესების მე-13 მუხლის თანახმად, კლიენტის ინტერესებიდან გამომდინარე ექსპედიტორის მიერ გაუთვალისწინებელ გარემოებებში განეული ყველა დამატებითი ხარჯი. ამასთან, ექსპედიტორისათვის განკუთვნილი თანხები ექვემდებარება უპირობო გადახდას და უზრუნველყოფას.

- წესების მე-14 მუხლის თანახმად, ყველა თანხა, რომელიც ეკუთვნის ექსპედიტორს და დაკავშირებულია ტვირტის მინოდებასთან – კლიენტის მიერ ანაზღაურდება სრულად, ყოველგვარი ფასდაკლების, გამოქვითვის, ანგარიშების შემცირების, ყოველგვარი გადაანგარიშების, პრეტენზიაზე, კონტრპრეტენზიაზე და გადავადებაზე მითითების გარეშე.

- წესების მე-15 მუხლის თანახმად, კლიენტის მიმართ მოთხოვნის უზრუნველყოფის მიზნით, ნებისმიერ დროს და მოქმედი კანონმდებლობის ფარგლებში ექსპედიტორს გააჩნია გირავნობის უფლება საქონელსა და მის თანმხლებ დოკუმენტებზე. უზრუნველყოფას ექვემდებარება ნებისმიერი თანხა, რომელიც კლიენტისაგან ექსპედიტორს ეკუთვნის, დასაწყობების და შენახვის ხარჯების, ასევე, ექსპედიტორის მიერ განეული ყველა ხარჯის კომპენსაციის ჩათვლით.

წარმოდგენილი შედარება ადასტურებს, რომ სსკ რეგულირების მიღმა ტოვებს ექსპედიტორისადმი გათვალისწინებული შემკვეთის ფინანსურ ვალდებულებათა მნიშვნელოვან ნაწილს, არ აქცევს მას კანონისმიერი ვალდებულების რეჟიმში. თუმცა არ აწესებს იმპერატიულ აკრძალვას ასეთი ხარჯების მოთხოვნაზე. ამ მიდგომით კანონმდებელი მხარეებს უტოვებს უფლებას, თავად შეთანხმდნენ დამატებითი ხარჯების სახეობაზე და მათი ანაზღაურების წესზე.

ანგარიშსწორება წარმოადგენს ექსპედიტორების ხელშეკრულების „ფუნქციური კვალიფიკაციის“ აუცილებელ ნიშანს. ამდენად, ნორმატიული რეგულირების არარსებობის პირობებში, ექსპედიტორის დამატებითი ხარჯების ირგვლივ შესაძლო დავის თავიდან არიდების მიზნით, მიზანშეწონილია, მხარეებმა ხელშეკრულების გაფორმების ეტაპზე გაითვალისწინონ დებულება, ტვირტის და შემკვეთის ინტერესების სასარგებლოდ, ექსპედიტორის დამატებითი დანახარჯების კომპენსაციის შესახებ.

4.4. ექსპედიტორის გათავისუფლება პასუხისმგებლობისაგან

ექსპედიტორების საერთაშორისო პრაქტიკაში, ზოგადად, მიღებულია ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის გამორიცხვა ხელშეკრულებიდან/დავალებიდან გადახვევის ან სხვაგვარად შესრულების შემთხვევებში, როდესაც ეს ხორციელდება ტვირტის გადაზიდვის მიზნებისთვის. ასეთი მიდგომა დამკვიდრებულია მოცემული ინდუსტრიის რისკებისა და სხვა გარემოებათა

გათვალისწინებით, რომელიც შესაძლებელია, წარმოიშვას ტვირთის გადაზიდვის ან გადაზიდვის ორგანიზაციის სხვადასხვა ეტაპზე. მაშინ, როდესაც ექსპედიტორს ობიექტურად არ გააჩნია ემკვეთისაგან შეცვლილი დავალების მიღების შესაძლებლობა ან ასეთი დავალების მიღება დაგვიანებულია.

პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლება ვრცელდება როგორც პრინციპალ (გადამზიდავ), ისე არაპრინციპალ (აგენტი) ექსპედიტორებზე. გადაზიდვის პროცესში პრინციპალი ექსპედიტორის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლება, რეგულირდება შესაბამისი ტრანსპორტის სახეობის გადაზიდვის წესებით. მოცემულ ქვეთავში მსჯელობის საგანია არაპრინციპალი ექსპედიტორის, ისევე პრინციპალი ექსპედიტორის გათავისუფლება პასუხისმგებლობისაგან ტვირთის გადაზიდვის გარდა სხვა მომსახურების განევის პროცესში.

სსკ-ის 731-ე მუხლის დისპოზიცია ცალსახად გამორიცხავს, ექსპედიტორის მიერ გამგზავნის მითითებებიდან გადახვევის შესაძლებლობას. იმ შემთხვევაშიც კი, თუ ეს გამგზავნის ინტერესით ხდება. გამგზავნის ინტერესის დაცვასა და გამგზავნის მითითებებს შორის კონფლიქტი, შესაძლებელია, ყოველთვის არ დასრულდეს ექსპედიტორის სასარგებლოდ. ერთადერთი შემთხვევა, როდესაც ექსპედიტორი უფლებამოსილია შეცვალოს შემკვეთის დავალება, ეს არის საფრთხისშემცველი ტვირთი. სსკ-ის 732-ე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, როდესაც ექსპედიტორისათვის უცნობი იყო ტვირთის საფრთხეშემცველობის შესახებ, იგი უფლებამოსილია, რომ ნებისმიერ დროსა და ნებისმიერ ადგილას გადმოტვირთოს, გაანადგუროს ან გააუვნებელყოს ტვირთი ზიანის ანაზღაურების გარეშე.

სამოქალაქო კოდექსისაგან განსხვავებით, FIATA-ს წესებით ექსპედიტორს მოქმედების დიდი თავისუფლება აქვს მინიჭებული. წესების მე-5 მუხლის თანახმად, ექსპედიტორი, რომელიც მომსახურებას ეწევა კლიენტისაგან მიღებული დავალებების შესაბამისად, არასრული დავალების დროს ან როდესაც დავალება ეწინააღმდეგება ხელშეკრულებას, იგი უფლებამოსილია, იმოქმედოს კლიენტის რისკზე და ხარჯზე გადაზიდვის ინტერესების საჭიროებისამებრ. თუნდაც ამ მოქმედებებზე კლიენტს არ ჰქონდეს გამოხატული პირდაპირ თანხმობა ან ეს მოქმედებები არ იყო გათვალისწინებული ხელშეკრულებით ან დავალებით. წესების მე-4 მუხლის თანახმად, თუ ექსპედიტორის მიერ საკუთარი ვალდებულების შესრულება შეუძლებელია, სხვადასხვა ხელშემშლელი პირობის, წინააღმდეგობის თუ ნებისმიერი სხვა რისკის გამო (მათ შორის, საქონლის მდგომარეობის საფრთხე, რომელიც არ არის გამოწვეული ექსპედიტორის შეცდომით ან გაუფრთხილებლობით და ამასთან, გონივრული საშუალებებით ან მცდელობით, შეუძლებელია ამ საფრთხის თავიდან აცილება), ექსპედიტორი უფლებამოსილია, რომ უარი განაცხადოს ხელშეკრულების ფარგლებში საქონლის გადაზიდვაზე და შესაძლებლობისამებრ გადასცეს საქონელი ან მისი ნებისმიერი ნაწილი კლიენტს იმ ადგილზე, რომელიც ექსპედიტორის შეხედულებით ამისათვის უსაფრთხო, მოსახერხებელი და შესაფერისია. ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა ამ საქონელთან მიმართებით წყდება. იგი უფლებამოსილია – მიიღოს ხელშეკრულებით შეთანხმებული საზღაური და კომპენსაცია, ხოლო კლიენტი ვალდებულია – გადაიხადოს ზემოთ აღნიშნული გარემოებიდან გამომდინარე ნებისმიერი დამატებითი ხარჯი.

წესების 8.1. პუნქტის თანახმად, ექსპედიტორი არცერთ შემთხვევაში აგებს პასუხს: ძვირფასეულობასა და საშიშ ტვირთზე, თუ მათ შესახებ არ ეცნობა ექსპედიტორის ხელშეკრუ-

ლების გაფორმების დროს; მიწოდების დაყოფებიდან წარმოქმნილ ზარალზე, თუ ასეთი პასუხისმგებლობა ხელშეკრულებაში არ არის გამოხატული მკაფიოდ და წერილობით; პირდაპირ და ირიბ ზიანზე, რომელიც გამომწვეულია მიუღებელი შემოსავლით, ბაზრის დაკარგვით და ა. შ.

სსკ ითვალისწინებს ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის გამორიცხვის ერთადერთ საფუძველს. სსკ-ის 738-ე მუხლის თანახმად: თუ შეუძლებელია ტვირტის მდგომარეობის შემოწმება მხარეების თანდასწრებით, მაშინ, საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე, ტვირტის მიღება ჩაითვლება იმის დასტურად, რომ ტვირტი მიღებულია დანაკლისისა და დაზიანების გარეშე; გარდა იმ შემთხვევისა, თუ მიმღები ტვირტის ჩამბარებულ პირს მიუთითებს ზიანის ზოგად ხასიათზე. თუ საქმე ეხება აშკარა დანაკლისს ან დაზიანებას, ამის შესახებ უნდა მიეთითოს ტვირტის მიღებისთანავე, თუკი საქმე არ ეხება ასეთ დანაკლისს ან დაზიანებას, ტვირტის მიღების დღიდან არა უგვიანეს სამი დღისა.

განსაკუთრებულ შემთხვევებში გამგზავნის დავალების ცვლილებასთან დაკავშირებული გარემოებები მნიშვნელოვანია ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის განსაზღვრისთვის. ექსპედიტორისათვის მოქმედების თავისუფლების უზრუნველსაყოფად მიზანშეწონილია, მხარეებმა ხელშეკრულებაში გააკეთონ შესაბამისი დათქმა და განსაზღვრონ ექსპედიტორის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების გარემოებები დავალებისაგან განსხვავებულად მოქმედებისას, მაგრამ ტვირტისა და შემკვეთის ინტერესებისადმი კეთილსინდისიერად, გადაზიდვის ორგანიზაციის ჯეროვნად განხორციელების მიზნით.

შეჯამებისათვის:

საქართველოში სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების რეგულირების მთავარ პრობლემას წარმოადგენს სამართლის წყაროების სიმწირე. ერთადერთი ფორმალური წყარო გახლავთ სსკ-ით გათვალისწინებული სატრანსპორტო ექსპედიციის სპეციალური ნორმები, რომლითაც სრულად ვერ წესრიგდება აღნიშნული ინსტიტუტის ნამდვილი მიზნები. იგი სატრანსპორტო ექსპედიციის შინაარსს განმარტავს ვიწროდ. ასევე, რეგულირების მიღმა რჩება ურთიერთობები, რომლებიც საერთაშორისო პრაქტიკით სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შემადგენელ ნაწილად მიიჩნევა. ასევე, ნათლად და კონკრეტულად არაა ერთმანეთისაგან გამიჯნული აგენტი-ექსპედიტორისა და გადამზიდავი-ექსპედიტორის პასუხისმგებლობები.

პრობლემას წარმოადგენს საქართველოში ექსპედიტორის საერთაშორისო უნიციფირებული წესების და მათ საფუძველზე შემუშავებული სატრანსპორტო დოკუმენტების გამოყენების დაბალი მაჩვენებელი. წარმოადგენს პრობლემათა ეფექტიანი გადაწყვეტა შესაძლებელი იქნებოდა, ექსპედიტორის ე. წ. ეროვნული წესების შექმნით. ასეთი წესები შეავსებდა ნორმატიულ რეგულირებაში არსებულ დეფიციტს. ამასთან, მათი შემოღება არ უკავშირდება ხანგრძლივ ბიუროკრატიულ სამთავრობო პროცედურებს. ეროვნული პროფესიული ასოციაციის ფარგლებში შემუშავებული ამგვარი წესები, მართალია, წარმოადგენს საქმიან ჩვეულებას, თუმცა სრულად გამომხატავს ინდუსტრიის სპეციფიკას და იერარქიულად მასზე მაღლა მყოფ სამართლის წყაროსთან შედარებით, ინდუსტრიაში ჩართულ პირთა ურთიერთობების რეგულირებისათვის წარმოადგენს გაცილებით ეფექტიან სამართლის წყაროს.

ეროვნული ასოციაციის ფარგლებში შემუშავებული თვითრეგულირების წესების და მათ საფუძველზე უნიფიცირებული სატრანსპორტო დოკუმენტების გამოყენება, წარმოადგენს აღიარებულ საერთაშორისო პრაქტიკას. გერმანიის ექსპედიტორთა წესები⁶⁷, ბრიტანეთის ექსპედიტორთა საერთაშორისო ასოციაციის წესები⁶⁸, ამერიკის საბაჟო ბროკერთა და ექსპედიტორთა ეროვნული ასოციაციის წესები⁶⁹, ფაქტობრივად მოქმედებს ამ ქვეყნების შიდასახელმწიფო სამართალში არსებულ სატრანსპორტო ექსპედიციის ნორმატიული რეგულირებასთან ერთად. მიუხედავად ამისა, ორმხრივ ურთიერთობებში, ამ წესებზე მითითება/მათი ინკორპორირება ხელშეკრულებაში/სატვირთო დოკუმენტებში, მიღებულ პრაქტიკას წარმოადგენს, რაც უდავოდ მეტყველებს რეგულირების ასეთი ფორმის ეფექტიანობაზე.

5. დასკვნა

განხილული საკითხის შეჯამებით შესაძლებელია, დავასკვნათ:

1. სატრანსპორტო ექსპედიციის, როგორც სახელშეკრულებო ურთიერთობის დამოუკიდებელი ინსტიტუტის დამახასიათებელი სახელშეკრულებო ვალდებულებაა ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზება, გადაზიდვის გარეშე ან გადაზიდვასთან ერთად. შესაბამისად, დადგენილია, სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ორი კონსტრუქცია: არაპრინციპალი, იგივე აგენტი-ექსპედიტორი და პრინციპალი, იგივე გადამზიდავი-ექსპედიტორი.

2. „სატრანსპორტო ექსპედიცია წარმოადგენს ე. წ. რეალურ ხელშეკრულებას. ხელშეკრულებით გათვალისწინებული უფლება-მოვალეობები წარმოიშობა კლიენტის კონკრეტული დავალების საფუძველზე. სატრანსპორტო ექსპედიცია შესაძლებელია მოიცავდეს ტვირთის გადაზიდვის მიზნებთან დაკავშირებულ ნებისმიერ მომსახურეობას.

3. (არაპრინციპალი) აგენტი-ექსპედიტორის ვალდებულებათა დარღვევაზე ექსპედიტორს პასუხისმგებლობა ეკისრება საერთო წესით/ბრალეულობის საფუძველზე. არსებითია ექსპედიტორის კეთილსინდისიერების საკითხი გადამზიდავისა და გადაზიდვის ორგანიზაციაში ჩართული სხვა მესამე პირთა შერჩევაზე, მათთვის დავალებების გაცემაზე და გაცემულ დავალებათა შესრულების კონტროლზე. ასეთ ექსპედიტორს ეკისრება შემკვეთის დავალების შესასრულებლად გამოყენებულ უფლებამოსილებათა კეთილსინდისიერად განხორციელების მტკიცების ტვირთი.

4. (პრინციპალი) გადამზიდავი-ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება შესაბამისი სახეობის ტრანსპორტით გადაზიდვის მარეგულირებელი წესებით. მას ასევე, როგორც (არაპრინციპალ) აგენტი-ექსპედიტორს, გაჩნია კეთილსინდისიერების პასუხისმგებლობა, გადა-

⁶⁷ German Freight Forwarders' (GFF) Standard Terms and Condition, 10/09/2016, <http://www.simon-hegele.com/files/adsp_2017_englisch.pdf>, [17.12.2017].

⁶⁸ British International Freight Association (BIFA) Standard Trading Conditions, 2017, <<https://www.bifa.org/media/4077139/bifa-stc-2017-english-edition.pdf>>, [10.05.2019].

⁶⁹ National Customs Brokers and Forwarders Association of America (NCBFAA) Standard Terms and Condition, <http://www.ncbfaa.org/Scripts/4Disapi.dll/4DCGI/cms/review.html?Action=CMS_Document&DocID=8597&Time=2010473631&SessionID=48477704wgcd63sh270xzyrdj0qid84y448608x5k8u48b7b6gp6f35w7irio3r&MenuKey=pubs>, [17.12.2017].

ზიდვის ლოგისტიკის შერჩევასა და განხორციელებაზე, გადაზიდვაში ჩართულ სათანადო მესამე პირთა შერჩევაზე, მათთვის დავალების გაცემასა და გაცემულ დავალებათა შესრულების კონტროლზე.

5. კონკრეტულ გადაზიდვაში (პრინციპალი) გადამზიდავი-ექსპედიტორის სტატუსი დასტურდება, მის მიერვე გამოცემული გადაზიდვის დოკუმენტით: სატრანსპორტო ზედდებულით ან კონოსამენტიტ. სწორედ სატრანსპორტო დოკუმენტის გამოცემის უფლებამოსილება, რომელშიც (პრინციპალი) გადამზიდავი-ექსპედიტორი მითითებულია გადამზიდავად, განასხვავებს მას (არაპრინციპალი) აგენტი-ექსპედიტორისაგან.

6. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების მარეგულირებელი შიდასახელმწიფო სამართლის წყაროების სიმწირის გამო, ხელშეკრულების მხარეებმა მიზანშეწონილია, რომ ხელშეკრულებაში მოახდინონ ექსპედიტორის რომელიმე საერთაშორისო ასოციაციის უნიფიცირებული წესების, მათ შორის, *FIATA*-ს წესების ინკორპორირება მათზე მითითების ფორმით. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ერთგვარი შევსება შესაძლებელია უნიფიცირებული სტრანსპორტო დოკუმენტების, განსაკუთრებით *FIATA*-ს ფორმის დოკუმენტების, გამოყენებით.

7. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების სხვადასხვა კონსტრუქციებში არაპრინციპალი (აგენტი) ექსპედიტორისა და პრინციპალი (გადამზიდავი) ექსპედიტორის იდენტიფიკაცია და პასუხისმგებლობათა გამიჯვნა უზრუნველყოფს ქართულ სამართლებრივ სივრცეში სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შინაარსის დამკვიდრებას ამ ინსტიტუტის საერთაშორისო სამართლებრივი ინტერპრეტაციით. ეს უდავოდ გააუმჯობესებს საქართველოში სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების რეგულირების საკითხებს.

ბიბლიოგრაფია:

1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, №786-III, 26/06/1997.
2. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი, №1911–რს, 28/12/2002.
3. მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენცია საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ, სსმ, 134, 19/10/2010.
4. *ბოლქვაძე ტ., ბოგველიშვილი ვ., გულბიანი ნ., თედორაძე რ., თოფურია ნ., ბუთხუზი ნ., გოგიაშვილი ფ., კორაძე ნ., ცაგარეიშვილი პ., სატრანსპორტო ლოჯისტიკა, თბ., 2015, 276.*
5. *გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, № 3(42), 2014, 125, 127, 130, 132.*
6. *ნინიძე თ., ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარები, ნიგნი IV, ტომი I, თბ., 2001, 422-424.*
7. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2000 წლის 6 ოქტომბრის განჩინება საქმეზე № 3კ/572–2000.
8. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2001 წლის 8 ივნისის განჩინება საქმეზე № 3კ/855.
9. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2009 წლის 22 ოქტომბრის განჩინება საქმეზე № ბს-455-434(2კ-09).
10. UN Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road CMR 19/05/1956 as amended by Protocol 1 to the CMR, 05/07/1978.

11. UN Convention on International Multimodal Transport of Goods, 24/05/1980.
12. UN Convention of the Carriage of Goods by Sea (“Hamburg Rules”), 31/03/1978.
13. UN Economic Commission for Europe Trade Facilitation Terms: An English-Russian Glossary, New York, Geneva, 2011, 137.
14. British International Freight Association (BIFA) Standard Trading Conditions, 2017, <<https://www.bifa.org/media/4077139/bifa-stc-2017-english-edition.pdf>>
15. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, 1996, <https://fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf>.
16. German Freight Forwarders’ (GFF) Standard Terms and Condition, 10/09/2016, <http://www.simon-hegele.com/files/adsp_2017_englisch.pdf>.
17. National Customs Brokers and Forwarders Association of America (NCBFAA) Standard Terms and Condition, <http://www.ncbfaa.org/Scripts/4Disapi.dll/4DCGI/cms/review.html?Action=CMS_Document&DocID=8597&Time=2010473631&SessionID=48477704wgcde63sh270xzyrdj0qid84y448608x5k8u48b7b6gp6f35w7irio3r&MenuKey=pubs>.
18. *Chebotaenko A. V., Lebedev V. P.*, Freight Forwarder as a Carrier and Professional Intermediary, Informational & Business Journal Capital Express, № 02, 2010, 148, 150, 153.
19. *Hoeks M.*, Multimodal Transport Law, Netherlands, 2009, 42, 43, 46, 146, 157.
20. *Tusevska B.*, Liability of the Freight Forwarders According to National and International Law, 2015, 1, 7, <https://www.researchgate.net/publication/280920059_liability_of_the_freight_forwarders_according_to_national_and_international_law>.
21. *Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific R. R. Co. v. Acme Fast Freight, Inc.*, United States Supreme Court, 336 U.S. 465 (1949).
22. *Prima USA vs. Panalpina*, United States Court of Appeals for the Second US. Circuit – New York, U.S. App. Lexis 2143433 (2000), <http://www.cargolaw.com/cases_panalpina.html#cargoletter>.
23. <<http://fiata.com/home.html>>.
24. <<http://www.afg-navte.ge/contact.php>>.
25. Соглашение о Международном Железнодорожном Грузовом Сообщении (СМГС), 01/11/1951.
26. Правила UNTCAD/ICC в Отношении Документов Смешанных Перевозок, 1992, <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf>.
27. *Горова К., Селиванов М.*, Ответственность Экспедитора при Международной Перевозке Автомобильным Транспортном, 2016, <http://interlegal.com.ua/ru/publiacii/otvetstvennost_jekspeditora_pri_mejdunarodnoj_perevozke_gruzov_avtomobilnym_transportom/>.
28. *Кокин А. С., Левиков Г. А.*, Транспортно-экспедиторские Услуги при Международной Перевозке Грузов, Москва, 2011, 137.
29. *Метелёва Ю. А.*, Товарный Оборот, Право, Практика, Тенденции Регулирования, Москва, 2007, 139, 145, 146, 147.
30. *Метелёва Ю.*, Правовое Регулирование Транспортной Экспедиции, Журнал “Российское Право”, № 6, 2007, 65, 68, 69, 77.
31. *Морозова Н.*, Типовые Экспедиторские Правила и ГК, <<https://www.lawmix.ru/comm/7052>>.
32. *Шмиттгофф К.*, Экспорт: Право и Практика Международной Торговли, Москва, 1993, 157, 305.
33. *Холопов К. В.*, Экспедиторские Документы ФИАТА в Международной и Внешней Торговле, Журнал “Российский Внешнеэкономический Вестник”, № 1, 2014, 50-57.