

## მვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულებისა და მის საფუძველზე გასაწეული კონოსამენტი ურთიერთმიმართება

საერთაშორისო კომერციული ტრანზაქციის შემადგენელი სამართლებრივი ურთიერთობების ჯაჭვის ერთ-ერთი თვალსაჩინო ელემენტია კონოსამენტი. იგი წარმოადგენს სატრანსპორტო დოკუმენტს, რომელიც, ერთი მხრივ, შეიცავს ტვირთგამგზავნისა და გადაზიდველს შორის დადებული გადაზიდვის ხელშეკრულების დებულებებს და ასრულებს ამ ხელშეკრულების არსებობის უმთავრესი მტკიცებულების ფუნქციას, ხოლო მეორე მხრივ, მოთხოვნის უფლებას ანიჭებს მესამე პირს – ტვირთმიმღებს. რიგ შემთხვევებში, კონოსამენტმა, შესაძლოა იტვირთოს არა მხოლოდ გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობის მტკიცებულების, არამედ უშუალოდ გადაზიდვის ხელშეკრულების ფუნქცია.

საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის სამართლებრივ ურთიერთობას აწესრიგებს „საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებათა შესახებ“ ვენის კონვენცია, რომელიც აგრეთვე, უთითებს სატრანსპორტო დოკუმენტებზე და ადგენს გამყიდველის ვალდებულებებს იმ სამართლებრივი ურთიერთობის მიზნებისათვის, რომლის ფარგლებშიც გამყიდველი ვალდებულია, დადოს გადაზიდვის ხელშეკრულება გადაზიდველთან.

გადაზიდვის ხელშეკრულება საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებისაგან განცალკევებული სამართლებრივ ურთიერთობის მარეგულირებელი ხელშეკრულებაა. მის მხარეებს წარმოადგენენ ტვირთგამგზავნი და გადაზიდველი. სატრანსპორტო დოკუმენტები ანუ იგივე გადასაზიდი დოკუმენტები ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის პროცესის აუცილებელი შემადგენელი ნაწილია, რომელიც, უმეტესწილად, მოსდევს საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებისა და ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებას.

მოცემული ნაშრომის მიზნებისათვის განხილულია ტვირთების საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვის პროცესში გამოყენებული კონოსამენტი. თავის მხრივ, ტვირთების საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული სამართლებრივი ურთიერთობები თითქმის ამომწურავად რეგულირდება საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით: „კონოსამენტის მარეგულირებელი ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ გაერთიანებული ერების კონვენციითა და მისი დამატებითი ოქმით (შემდგომში – შააგა-ვიზბის წესები) და „ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის შესახებ“ გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის 1978 წლის კონვენციით (შემდგომში – შამპურგის წესები). ნაშრომის მიზნებისათვის აგრეთვე განხილულია „ტვირთების სრულად ან ნაწილობრივ ზღვით გადაზიდვის შესახებ“ გაერთიანებული ერების კონვენცია (შემდგომში – როტერდამის წესები), რომელიც რატიფიკაციის არასაკმარისი რაოდენობის გამო ჯერ კიდევ არ არის ძალაში შესული.

ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების პროცესში გამოყენებული დოკუმენტების სისწორესა და სისრულეზე შესაძლოა, მთელი კომერციული ტრანზაქციის განხორციელება იყოს დამოკიდებული. კონოსამენტი, თავის მხრივ, ადასტურებს გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობებს და აგრეთვე, მასშივეა მოცემული გადაზიდვის ხელშეკრულების ძირითადი დებულებები. გარდა ამისა, კონოსამენტი, თავისი აღმჭურველი ფუნქციიდან გამომდინარე, სახელშეკრულებო უფლებას გადასცემს მესა-

\* ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტის დოქტორანტი.

მე პირს – ტვირთმიმღებს, რის შედეგადაც ქმნის სამართლებრივი ურთიერთობის საფუძველს და გადამზიდველს შორის. გადამზიდველსა და ტვირთგამგზავნს შორის ხელშეკრულების არარსებობის ან ზეპირი ხელშეკრულების არსებობის პირობებში კონოსამენტი ერთადერთი დოკუმენტია, რომლიდანაც აღნიშნული მხარეების უფლებები და ვალდებულებები გამომდინარეობს. იმ შემთხვევაში, თუ კონოსამენტი არ შეესაბამება გადაზიდვის ხელშეკრულებას, იგი ერთადერთი დოკუმენტია იმისათვის, რომ განისაზღვროს ტვირთმიმღების უფლებები და გადამზიდველის ვალდებულებები მის წინაშე.

ყოველივე აღნიშნული ცხადყოფს კონოსამენტში მოცემული ინფორმაციის სიზუსტის მნიშვნელობას, რაც მხარეების მიერ უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მისი გაცემის ეტაპზე და რაც წარმოადგენს ერთ-ერთ უმთავრეს წყაროს საერთაშორისო კომერციულ ტრანზაქციაში მონაწილე მხარეების ნების დადგენის, კონოსამენტის გაცემამდე დადებული გადაზიდვის ხელშეკრულებით განსაზღვრული და მისგან გამომდინარე უფლებებისა და ვალდებულებების განაწილების, პასუხისმგებელი მხარის იდენტიფიცირებისა და პასუხისმგებლობის ზომის (ლიმიტის) დასადგენად.

**საკვანძო სიტყვები:** გადაზიდვის ხელშეკრულება, საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება, ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვა, კონოსამენტი, ჩარტერი, ფრახტი, სატრანსპორტო დოკუმენტი, ტვირთგამგზავნი, გადამზიდველი, ტვირთმიმღები.

## 1. შესავალი

საერთაშორისო კომერციულ ტრანზაქციაში, უფრო ზუსტად, მისი ერთიანი ჯაჭვის შემადგენელ ურთიერთობებში, მონაწილეობენ არა მხოლოდ საქონლის გამყიდველი და მყიდველი, არამედ, აგრეთვე, ფორვარდერები<sup>1</sup>, გადამზიდველები, ბანკირები, გამსესხებლები, მზღვევლები და სხვადასხვა მარეგულირებელი ორგანოები – საერთო ჯამში, საერთაშორისო ტრანზაქციაში შეიძლება ორმოცდაათამდე მხარე იყოს ჩართული.<sup>2</sup> აღნიშნულიდან გამომდინარე, საერთაშორისო სავაჭრო ტრანზაქცია, ჯამში, რამდენიმე ხელშეკრულებისაგან შედგება. ესენია: საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება, გადაზიდვის ხელშეკრულება, კონოსამენტი, ინვოისი, დაზღვევის ხელშეკრულება და დოკუმენტური აკრედიტივი<sup>3</sup>.

საერთაშორისო ურთიერთობების ამ ჯაჭვის ერთ-ერთი თვალსაჩინო დოკუმენტია კონოსამენტი, რომელიც, ერთი მხრივ, შეიცავს გადაზიდვის ხელშეკრულების დებულებებს და ასრულებს ამ ხელშეკრულების არსებობის უმთავრესი მტკიცებულების ფუნქციას, ხოლო მეორე მხრივ, მოთხოვნის უფლებას ანიჭებს მესამე პირს, რომელიც გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების მომენტისათვის, შესაძლოა, არც იყოს ცნობილი.

<sup>1</sup> ფორვარდერი (freight forwarder) წარმოადგენს საერთაშორისო გადაზიდვებსა და ტვირთის განთავსება/ორგანიზებაში სპეციალიზებულ პირს, უმეტეს შემთხვევაში, კომპანიას, რომელსაც ტვირთგამგზავნს მიწოდების ჯაჭვის უზრუნველყოფის მიზნით სხვადასხვა სახის მომსახურებას სთავაზობს.

<sup>2</sup> Dubovec M., The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral, Arizona Journal of International and Comparative Law, Vol. 23, №2, 2006, 438.

<sup>3</sup> Todd P., Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits, 4<sup>th</sup> ed., Informa Law, 2007, 22.

ამ ფუნქციებიდან გამომდინარე, რიგ შემთხვევებში, კონოსამენტმა, შესაძლოა იტვირთოს არა მხოლოდ მტკიცებულების, არამედ ხელშეკრულების ფუნქცია, იმის გათვალისწინებით, რომ ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულებას იგი არა მხოლოდ ადასტურებს, არამედ, რიგ შემთხვევებში, შეიცავს ამ ხელშეკრულების არსებით პირობებს.

ნაშრომის მიზანია სასამართლო პრაქტიკის ანალიზის საფუძველზე, შედარებით-სამართლებრივი მეთოდის გამოყენებით, კონოსამენტის აღმჭურველი და სახელშეკრულებო ბუნების ანალიზი.

## **2. საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება**

საერთაშორისო კომერციული ტრანზაქციის დასაწყისად საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების დადება უნდა ჩაითვალოს, რომლის მხარეებსაც წარმოადგენენ გამყიდველი და მყიდველი. „საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებათა შესახებ“ ვენის 1980 წლის კონვენციის თანახმად (შემდგომში – ვენის კონვენცია) გამყიდველი ვალდებულია მყიდველს მიაწოდოს საქონელი, გადასცეს შესაბამისი დოკუმენტები და გადასცეს საქონელზე საკუთრების უფლება ხელშეკრულებისა და ამ კონვენციის მოთხოვნათა შესაბამისად. საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ურთიერთობა, შესაძლოა, მოიცავდეს ტვირთის გადაზიდვის უზრუნველყოფასაც, რომელიც, ხელშეკრულების პირობებიდან გამომდინარე, შეიძლება იყოს გამყიდველის ან მყიდველის ვალდებულება. იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ვენის კონვენციის მიზნებისათვის გამყიდველი და მყიდველი სხვადასხვა სახელმწიფოში იმყოფებიან, შესაძლოა, გამყიდველის მიერ ვენის კონვენციის 30-ე მუხლით გათვალისწინებული ვალდებულებების შესრულებისათვის, კერძოდ, საქონლის მიწოდებისათვის, აუცილებელი გახდეს ამ საქონლის გადაზიდვის ორგანიზება. ვენის კონვენციის 31-ე მუხლის „ა“ ქვეპუნქტის მიხედვით, *„თუ ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება ითვალისწინებს საქონლის გადაზიდვას – მიწოდებასთან დაკავშირებით გამყიდველი ვალდებულია, გადასცეს საქონელი პირველსავე გადაზიდველს მყიდველისათვის ჩასაბარებლად.“*<sup>4</sup> შესაბამისად, იმისათვის, რომ გამყიდველმა შეასრულოს საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულება – მიაწოდოს საქონელი მყიდველს, იგი ვალდებულია, უზრუნველყოს ტვირთის გადაზიდვა და ამ მიზნით ხელშეკრულება დადოს გადამზიდველთან. აღნიშნულიდან გამომდინარეობს, რომ საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების მხარემ, გარდა ამ ხელშეკრულებიდან უშუალოდ გამომდინარე ვალდებულების შესრულებისა, აგრეთვე უნდა უზრუნველყოს ვალდებულების შესრულება მესამე მხარის – გადამზიდველის მიერაც.

ვენის კონვენცია, გარდა საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე გამყიდველის ზოგადი ვალდებულებებისა, უთითებს სატრანსპორტო (გადაზიდვის) დოკუმენტებზეც, კერძოდ, 32-ე მუხლის პირველი პუნქტის თა-

---

<sup>4</sup> გაერთიანებული ერების კონვენცია „საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებათა შესახებ“, 31-ე მუხლის „ა“ ქვეპუნქტი.

ნახმად, თუ გამყიდველი ხელშეკრულების ან ამ კონვენციის შესაბამისად საქონელს გადასცემს გადამზიდველს და თუ საქონელი ნათლად იდენტიფიცირებული არ არის ამ ხელშეკრულების მიზნებისათვის მარკირების გზით, გადაზიდვის დოკუმენტების საშუალებით ან სხვაგვარად, გამყიდველმა მყიდველს უნდა გადასცეს შეტყობინება აღნიშნული საქონლის გაგზავნის შესახებ<sup>5</sup>. ამავე მუხლის მე-2 პუნქტი ადგენს გამყიდველის ვალდებულებებს გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების მიზნებისათვის, კერძოდ, თუ გამყიდველი ვალდებულია უზრუნველყოს საქონლის გადაზიდვა, მან უნდა დადოს ხელშეკრულებები საქონლის დანიშნულების ადგილამდე მისატანად სათანადო სატრანსპორტო საშუალებებით და ასეთი გადაზიდვისათვის ჩვეულებრივი პირობებით.<sup>6</sup> ვენის კონვენციის ეს დებულება ერთგვარად სცდება საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვასთან დაკავშირებული სამართლებრივი ურთიერთობის ფარგლებს და ადგენს გამყიდველის ვალდებულებებს იმ სამართლებრივი ურთიერთობის მიზნებისათვის, რომლის ფარგლებშიც გამყიდველი ვალდებულია, დადოს გადაზიდვის ხელშეკრულება გადამზიდველთან და ამ ხელშეკრულების ფარგლებში იგი წარმოადგენს არა საქონლის გამყიდველს, არამედ – ტვირთგამგზავნს.

### 3. საერთაშორისო გადაზიდვა

#### 3.1. გემის დაფრახტვა/ჩარტერი

თუ მხარეები შეთანხმდნენ ტვირთის ზღვით გადაზიდვაზე და ხელშეკრულების შესაბამისად, გემთმფლობელი, უშუალოდ ან წარმომადგენლის მეშვეობით, კისრულობს ტვირთის ზღვით გადაზიდვას ან გემის მეშვეობით მომსახურებას ამ მიზნის შესასრულებლად, მხარეებს შორის იდება გემის დაფრახტვის ხელშეკრულება (contract of affreightment)<sup>7</sup>. ტრადიციულად, განასხვავებენ ამ ხელშეკრულების ორ სახეობას: გემის დაფრახტვის ხელშეკრულებას, რომელიც იდება ჩარტერის სახით და ხელშეკრულება, რომელიც დადასტურებულია კონოსამენტის მეშვეობით. როდესაც გემთმფლობელი თანხმდება გემის სრული მოცულობის დათმობას კონკრეტული რეისის შესასრულებლად ან განსაზღვრული დროით, ასეთი შეთანხმება, ჩვეულებრივ, ჩარტერის ფორმით იდება. მეორე მხრივ, თუ იგი სთავაზობს გადაზიდვის მომსახურებას ნებისმიერს, რომელსაც ტვირთის გადატანა სურს, აღნიშნულის შედეგად დადებული ხელშეკრულება, ჩვეულებრივ, დასტურდება კონოსამენტით.<sup>8</sup>

ჩარტერი, როგორც ხელშეკრულება, იდება მხარეებს შორის თავისუფალ ბაზარზე, მოთხოვნა-მიწოდების კანონების შესაბამისად.<sup>9</sup> ჩარტერის ორი ძირითადი ფორმა

<sup>5</sup> გაერთიანებული ერების კონვენცია „საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებათა შესახებ“, 32-ე მუხლის პირველი პუნქტი.

<sup>6</sup> იქვე, მე-2 პუნქტი.

<sup>7</sup> *Wilson J., Carriage of Goods by Sea, Pearson Education Limited, 7<sup>th</sup> ed., 2010, 3.*

<sup>8</sup> იქვე.

<sup>9</sup> იქვე.

იმის მიხედვით განსხვავდება, გემი განსაზღვრული დროითაა დაქირავებული თუ კონკრეტული ერთი ან მეტი რეისის შესასრულებლად.<sup>10</sup>

### **3.2. გადაზიდვის ხელშეკრულება**

გადაზიდვის ხელშეკრულება საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებისაგან განცალკევებული სამართლებრივი ურთიერთობის მარეგულირებელი ხელშეკრულებაა, რადგან პირველი მათგანის მხარეები არიან გამყიდველი და მყიდველი, ხოლო გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეებს წარმოადგენენ ტვირთამგზავნი და გადაზიდველი. იმის მიხედვით, თუ საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების რომელი მხარე წარმოადგენს ტვირთამგზავნს გადაზიდვის ხელშეკრულების მიზნებისათვის – გამყიდველი თუ მყიდველი, განსხვავებულად რეგულირდება საქონლის დაზიანებისა და განადგურების რისკის გამყიდველიდან მყიდველზე გადასვლის მომენტი და სხვა გარემოებები, რომელთაც, შესაძლოა, გადამწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონდეთ საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულების შესრულების ან შეუსრულებლობის ფაქტის დასადგენად.

გადაზიდვის ხელშეკრულება სხვადასხვა ქვეყნის კანონმდებლობითა და საერთაშორისო სამართლის აქტებით განსხვავებულად განიმარტება. საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებისაგან მას ხელშეკრულების მხარეები, მათი ვალდებულებები და მის საფუძველზე გაცემული დოკუმენტაცია განასხვავებს. აღსანიშნავია ისიც, რომ თუ საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების შემთხვევაში, ვენის კონვენციით დადგენილ ფარგლებში, მხარეები შეთანხმებით განსაზღვრავენ მათ უფლებებსა და ვალდებულებებს, გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობებისა და მხარეთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრის თვალსაზრისით მხარეთა კერძო ავტონომია შეზღუდულია, რადგან აღნიშნული საკითხების დიდი ნაწილი ამომწურავად რეგულირდება საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით.

„კონოსამენტის მარეგულირებელი ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ გაერთიანებული ერების კონვენცია და მისი დამატებითი ოქმი (შემდგომში – ჰააგა-ვიზბის წესები), ისევე, როგორც გაერთიანებული სამეფოს ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის 1992 წლის აქტი (ვინაიდან მასში ინკორპორირებულია ჰააგა-ვიზბის წესები), გადაზიდვის ხელშეკრულებას განმარტავს, როგორც გადაზიდვის იმ ხელშეკრულებას, „რომელიც რეგულირდება კონოსამენტით ან სხვა მსგავსი აღმჭურველი დოკუმენტით“<sup>11</sup>, იმ მოცულობით, რამდენადაც ეს დოკუმენტი უკავშირდება ტვირთების საზღვაო

<sup>10</sup> *Wilson J., Carriage of Goods by Sea, Pearson Education Limited, 7<sup>th</sup> ed., 2010, 4.* განასხვავებენ ჩარტერის კოდექსს ერთ სახეს: ბერბოლტ-ჩარტერს, რომელიც გულისხმობს გემის დაფრახტვას ეკიპაჟის გარეშე. იხილეთ საქართველოს საზღვაო კოდექსის დანართი, მე-11 პუნქტი.

<sup>11</sup> მოცემული ნაშრომის მიზნებისათვის ტერმინი document of title ითარგმნა, როგორც „აღმჭურველი დოკუმენტი“. ინგლისურენოვანი განმარტების მიხედვით, document of title არის ნებისმიერი წერილობითი დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს საკუთრების ან ფლობა-კონტროლის უფლებას; პირი, რომელიც ფლობს ამ დოკუმენტს, უფლებამოსილია, მოითხოვოს, გაასხვისოს ან სხვაგვარად განკარგოს ნივთი/ქონება, რომელიც მოცემულია დოკუმენტში, იხ. Document of title-ის განმარტება <https://ca.practicallaw.thomsonreuters.com/9-570-7606?transitionType=Default&contextDa>

გადაზიდვას, მათ შორის, იმ შემთხვევაშიც, თუ კონოსამენტი ან სხვა მსგავსი დოკუმენტი გაცემულია ჩარტერის საფუძველზე ან მის შედეგად იმ მომენტიდან, როდესაც ეს კონოსამენტი ან მსგავსი დოკუმენტი არეგულირებს ურთიერთობებს გადამზიდველსა და მის მფლობელს შორის.“<sup>12</sup>

„ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის შესახებ“ გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის 1978 წლის კონვენციის (შემდგომში – ჰამბურგის წესები) თანახმად, საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება გულისხმობს ნებისმიერ ხელშეკრულებას, რომლითაც გადამზიდველი, ფრახტის სანაცვლოდ, კისრულობს ტვირთის ერთი ნავსადგურიდან მეორემდე გადატანას, თუმცა, ხელშეკრულება, რომელიც მოიცავს როგორც ზღვით, ისე სხვა საშუალებით გადაზიდვას, ამ კონვენციის მიზნებისათვის გადაზიდვის ხელშეკრულებად მიიჩნევა მხოლოდ საზღვაო გადაზიდვის ნაწილში“.<sup>13</sup> გაერთიანებული სამეფოს ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის 1979 წლის აქტის ტერმინთა განმარტებებში გადაზიდვის ხელშეკრულება განმარტებული იყო, როგორც „ტვირთის გადასაზიდად დადებული ხელშეკრულება“<sup>14</sup>.

„ტვირთების სრულად ან ნაწილობრივ ზღვით გადაზიდვის შესახებ“ გაერთიანებული ერების კონვენცია (შემდგომში – როტერდამის წესები), რომელიც რატიფიკაციის არასაკმარისი რაოდენობის გამო ჯერ კიდევ არ არის ძალაში შესული, გადაზიდვის ხელშეკრულებას განმარტავს, როგორც „ხელშეკრულებას, რომლითაც გადამზიდველი, ფრახტის საფასურის სანაცვლოდ, კისრულობს ტვირთის ერთი ადგილიდან მეორეზე გადაზიდვას. ხელშეკრულება გულისხმობს საზღვაო გადაზიდვას და შეიძლება გულისხმობდეს დამატებით სხვა საშუალებით გადაზიდვასაც“.<sup>15</sup>

საქართველოს საზღვაო კოდექსის მე-15 მუხლის „კ“ ქვეპუნქტის თანახმად, „მხარეთა უფლება-მოვალეობანი ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების ..... მიხედვით განისაზღვრება გაფორმების ადგილის კანონით, თუ მხარეთა შეთანხმებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული“.<sup>16</sup> შესაბამისად, საქართველოს ტერიტორიაზე დადებული ტვირთების გადაზიდვის ხელშეკრულება, კანონის თანახმად, რეგულირდება საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-

ta=(sc.Default)&firstPage=true [8/06/2022]. ქართულენოვან ლიტერატურაში გვხვდება აგრეთვე ტერმინი „ტიტულის დოკუმენტი“ (იხ. *ქერაშვილი ს.*, კონოსამენტის წარდგენის გარეშე ტვირთის გადაცემისათვის გადამზიდველის პასუხისმგებლობის თავისებურებანი, „სამართლის ჟურნალი“, №1, 2015, 249). შესაძლებელია ითქვას, რომ ტერმინი „აღმჭურველი“ სრულად გადმოსცემს იმ სამართლებრივ შედეგს, რასაც კონოსამენტი მის მფლობელს ანიჭებს.

<sup>12</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, as that Convention was amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 and as furthermore amended by the Protocol signed at Brussels on 21 December 1979, Art. I (b), <<http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm#001>> [21/06/20202].

<sup>13</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods By Sea, 1978, (Hamburg Rules) Art.1, paragraph 6, <[https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13_en.pdf)> [8/06/2022].

<sup>14</sup> Carriage of Goods Act 1979, Art. 2, <<https://www.legislation.govt.nz/act/public/1979/0043/latest/DLM3-4000.html>> [8/06/2022].

<sup>15</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules) Art. 1, paragraph 1. <<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>> [21/06/20202].

<sup>16</sup> საქართველოს საზღვაო კოდექსი, პარლამენტის უწყებანი, 25-26, 15/05/1997, მე-15 მუხლის „კ“ პუნქტი.

მუხლის თანახმად, გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულია შეთანხმებული საზღაურის გადახდით გადაიტანოს ტვირთი ან გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე.<sup>17</sup>

ყოველივე ზემოაღნიშნული ცხადყოფს, რომ საერთაშორისო აქტები, ისევე, როგორც საქართველოს კანონმდებლობა და სხვა ქვეყნების ეროვნული კანონმდებლობები, რომელთაც რატიფიცირებული აქვთ ზემოთ ჩამოთვლილი საერთაშორისო სამართლებრივი აქტები, გადაზიდვის ხელშეკრულების მეტ-ნაკლებად იდენტურ ცნებას შეიცავს, გარდა ჰააგა-ვიზის წესებისა, რომელიც გადაზიდვის ხელშეკრულების მიმართ მისი, როგორც გამოსაყენებელი სამართლის გავრცელების წინაპირობად გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე კონოსამენტის გაცემის ფაქტს განსაზღვრავს. მეტი მრავალფეროვნებით გამოირჩევა ტვირთების საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების მარეგულირებელი ის ნორმები, რომლებიც განსაზღვრავს გადამზიდველის პასუხისმგებლობას, ტვირთის დაზიანება/დაკარგვის რისკის მომენტის გადაცემის განსაზღვრას, ტვირთის ტვირთმიმღებისათვის ჩაბარებულად მიჩნევას და შესაბამისად, ვალდებულების შესრულების ფაქტის დადგენას.

### **3.3 გადაზიდვის ხელშეკრულებისა და ჩარტერის ურთიერთმიმართება**

ჩარტერისა და გადაზიდვის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნების ნათლად გასაგებად მნიშვნელოვანია მათი ერთმანეთისაგან გამიჯვნა, რისთვისაც არსებითი მნიშვნელობისაა შემდეგი გარემოებები:

საერთაშორისო გადაზიდვების კონტექსტში და აღნიშნული მიზნით, ჩარტერი წარმოადგენს მთლიანი გემის ან მისი ნაწილის ქირავნობის/იჯარის ხელშეკრულებას, რომლის მხარეებიც არიან გამფრახტველი და დამფრახტველი, ხელშეკრულების საგანს წარმოადგენს გემის სრულად ან მისი ნაწილის დაქირავება ტვირთის გადაზიდვის მიზნით, რისთვისაც დამფრახტველი გამფრახტველს უხდის ქირავნობის ღირებულებას – ფრახტს.

გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეები არიან ტვირთგამგზავნი და გადამზიდველი, მის საგანს წარმოადგენს გადამზიდველის მიერ ტვირთის გადატანა დატვირთვის ნავსადგურიდან ან ხელშეკრულებით განსაზღვრული სხვა ადგილიდან (პუნქტიდან) დანიშნულების ნავსადგურამდე/ადგილამდე, ტვირთმიმღებისთვის მისი ჩაბარების მიზნით. აღნიშნულის სანაცვლოდ ტვირთგამგზავნი გადამზიდველს უხდის შესაბამის საზღაურს, თუ მასა და საქონლის მყიდველს შორის საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

საქართველოს საზღვაო კოდექსი მკაფიოდ არ გამიჯნავს ჩარტერსა და გადაზიდვის ხელშეკრულებას – 114-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, ხელშეკრულება ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის შესახებ არის წერილობითი ხელშეკრულება, რომლის თანახმად ტვირთის გადამზიდვა ან გამფრახტველი ვალდებულებას იღებს გადაზიდოს ტვირთი და ჩააბაროს იგი მიმღებს, ხოლო გამგზავნი ან დამფრახტველი კისრულობს

---

<sup>17</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, პარლამენტის უწყებანი, 31, 26/06/1997, 668-ე მუხლი.

გადაიხადოს გადაზიდვის ღირებულება (ფრახტი)<sup>18</sup>. ამავე მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, დამფრახტველად და გამფრახტველად მიიჩნევიან პირები, რომლებიც გემის დაფრახტვის შესახებ დებენ წერილობით ხელშეკრულებას (ჩარტერი).<sup>19</sup> საქართველოს საზღვაო კოდექსის დანართის მე-6 პუნქტის თანახმად, ფრახტი წარმოადგენს გემით ტვირთის გადაზიდვის ქირას;<sup>20</sup> მე-7 პუნქტის თანახმად, დაფრახტვა არის გემის გარკვეული ვადით დაქირავება<sup>21</sup>, მე-8 პუნქტის თანახმად, დამფრახტავი არის გემის დამქირავებელი<sup>22</sup>, ხოლო მე-9 პუნქტის თანახმად, გამფრახტავი – გემის გამქირავებელი.<sup>23</sup> მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს საზღვაო კოდექსი არაერთხელ ახსენებს გადამზიდველს/გადამზიდავს, მის განმარტებას/დეფინიციას არ შეიცავს.

აღნიშნული ცნებისა და განმარტებების თანახმად, საქართველოს საზღვაო კოდექსი ერთმანეთთან აიგივებს გადაზიდვის ხელშეკრულებას და ჩარტერს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საქართველოს საზღვაო კოდექსი ცნობს და არეგულირებს მხოლოდ იმ სახელშეკრულებო ურთიერთობას, როდესაც გემთმფლობელი და გადამზიდველი ერთი და იგივე პირია. თუმცა, არ უნდა გამოირიცხოს შემთხვევა, როდესაც გემთმფლობელთან გემის ქირავნობის ხელშეკრულებას დებს არა ტვირთგამზავნი, არამედ გადამზიდველი, რომელსაც გემის ქირავნობის ხელშეკრულების დადება სჭირდება ტვირთგამზავნთან დადებული გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე თავისი ვალდებულებების შესასრულებლად. სამართლებრივი ურთიერთობების ამგვარ განვითარებას საქართველოს საზღვაო კოდექსი რეგულირების სფეროს მიღმა ტოვებს.

აღსანიშნავია, რომ ჰამბურგის წესები, კერძოდ, მისი მე-15 მუხლის „კ“ ქვეპუნქტი აგრეთვე ფრახტს უწოდებს კონოსამენტში მოცემულ საფასურს, რომელიც ტვირთგამზავნმა გადამზიდველს უნდა გადაუხადოს,<sup>24</sup> თუმცა, მის ტექსტში ჩარტერი ნახსენები არ არის, რადგანაც მისი რეგულირების სფეროში მხოლოდ გადაზიდვის ხელშეკრულება შედის.

## 4. კონოსამენტი

### 4.1. კონოსამენტის ცნება

სატრანსპორტო დოკუმენტები ანუ იგივე გადასაზიდი დოკუმენტები (transport/transportation documents) ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის პროცესის აუცილებელი შემადგენელი ნაწილია, რომელიც, უმეტესწილად, მოსდევს საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებისა და ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებას.

<sup>18</sup> საქართველოს საზღვაო კოდექსი, პარლამენტის უწყებანი, 25-26, 15/05/1997, 114-ე მუხლის პირველი პუნქტი.

<sup>19</sup> იქვე, პუნქტი 2.

<sup>20</sup> იქვე, დანართი, პუნქტი 6.

<sup>21</sup> იქვე, პუნქტი 7.

<sup>22</sup> იქვე, პუნქტი 8.

<sup>23</sup> იქვე, პუნქტი 9.

<sup>24</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods By Sea, 1978, (Hamburg Rules), Art. 15, subparagraph (k).



სატრანსპორტო დოკუმენტების საყოველთაოდ გაზიარებული განსაზღვრება/დეფინიცია ლიტერატურაში იშვიათად გვხვდება, მაგრამ ზოგადად, სატრანსპორტო დოკუმენტი შეიძლება განიმარტოს, როგორც დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს ტვირთგამგზავნის მიერ გადამზიდველისათვის ტვირთის გადაცემას, აქვს აღმჭურველი (ტვირთის მიღების უფლების მინიჭების) ფუნქცია და არის გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობის მტკიცებულება. თუმცა, აღნიშნული ფუნქციები ერთდროულად მხოლოდ კონოსამენტს გააჩნია – სატრანსპორტო დოკუმენტს, რომელიც გამოიყენება ტვირთების საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვისას.

ტვირთგამგზავნისათვის, რომელიც მცირე ზომის ტვირთს აგზავნის, მთელი გემის ჩარტერით დაქირავება ხელსაყრელი არაა<sup>25</sup>. ასეთ შემთხვევაში მან შეიძლება ისარგებლოს გემზე დატვირთვისა და გადაზიდვის მომსახურებით, რომელსაც გადამზიდველი კომპანიები სთავაზობენ ძირითად ნავსადგურებს შორის წინასწარ დაგეგმილ მარშრუტზე მოძრაობისას. თუკი ტვირთი ინდივიდუალურად შეფუთული სახით უნდა იქნეს გადატანილი, იგი კონტეინერებით, ყუთებით ან სხვა წინასწარ შეთანხმებული სახით ჩვეულებრივ იტვირთება გემზე. თუ გადამზიდველმა მთლიანად დაფრახტა გემი, ამ შემთხვევაში იგი გემთმფლობელთან გააფორმებს ჩარტერს. ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც ტვირთი გემზე დაიტვირთება, უნდა გაფორმდეს კონოსამენტი, რომელიც მოქმედებს არა მხოლოდ როგორც გემზე ტვირთვის გადატანის *prima facie* მტკიცებულება, არამედ აგრეთვე, როგორც გადაზიდვის ხელშეკრულების დასტური<sup>26</sup>.

ჰააგა-ვიზბის წესები არ შეიცავს კონოსამენტის ცნებას, თუმცა, მისი III მუხლის მე-3 წესის თანახმად, კონოსამენტი შეიცავს ტვირთის იდენტიფიცირებისათვის ძირითად ნიშნებს, შეკვრების/ერთეულების რაოდენობას, წონას, აგრეთვე, სხვა ინფორმაციას ტვირთის მდგომარეობის შესახებ<sup>27</sup>; მე-4 წესის თანახმად კი, წარმოადგენს გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღების *Prima Facie* მტკიცებულებას<sup>28</sup>. გადაზიდვის ხელშეკრულება კონოსამენტის გაფორმებამდე იდება, ხოლო კონოსამენტი მოგვიანებით ადასტურებს ხელშეკრულების იმ პირობებს, რომლებიც ნაწილობრივ უკვე შესრულებულია. კონოსამენტის ცნება არც გაერთიანებული სამეფოს ტვირთების საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების 1992 წლის აქტშია მოცემული, თუმცა, იგი ადგენს, რომ კონოსამენტი, რომელიც, ა) წარმოადგენს ტვირთს, რომელიც დატვირთულია გემზე ან (გადამზიდველის მიერ) მიღებულ იქნა გემზე დასატვირთად და ბ) ხელმოწერილია გემის კაპიტნის ან ასეთი უფლებამოსილების (პირდაპირ მინიჭებული ან ნაგულისხმევი) მქონე პირის მიერ, არის მისი მართლზომიერი მფლობელისათვის საბოლოო მტკიცებულება გადამზიდველის წინაშე ტვირთის მიღების უფლებამოსილების დასადასტურებლად.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> *Wilson J., Carriage of Goods by Sea, Pearson Education Limited, 7<sup>th</sup> ed., 2010, 3.*

<sup>26</sup> იქვე.

<sup>27</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, as that Convention was amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 and as furthermore amended by the Protocol signed at Brussels on 21 December 1979, Art. III, Rule 3.

<sup>28</sup> იქვე, Rule 4.

<sup>29</sup> Carriage of Goods by Sea Act 1992, Section 4. <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/section/4>> [12/06.2022].

## 4.2. კონოსამენტის გაცემა

ტრადიციულად, ტვირთის გემზე განთავსების შემდეგ, გემის დაფრახტვის ხელშეკრულების საფუძველზე, კონოსამენტს ხელს აწერს გადამზიდველი ან მისი წარმომადგენელი და აწვდის ტვირთგამგზავნს.<sup>30</sup> კონოსამენტის სამ ეგზემპლარად გაფორმების პრაქტიკა ძველია.<sup>31</sup> თითოეული ეგზემპლარი თანაბარი ძალისა და შინაარსის მქონეა და აუცილებლად თარიღდება ერთი და იმავე თარიღით. თუკი ერთი მათგანის წარდგენის სანაცვლოდ გადამზიდველი ტვირთმიმღებს დანიშნულების ადგილას აბარებს ტვირთს, დანარჩენი პირები ბათილად ითვლება.<sup>32</sup> დამკვიდრებული პრაქტიკის მიხედვით, კონოსამენტი ფორმდება სამ ეგზემპლარად, რომელთაგან ერთი რჩება ტვირთგამგზავნს, ერთი თან ახლავს ტვირთს და ერთი ეგზავნება ტვირთმიმღებს. მნიშვნელოვანია, რომ ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიტანამდე ან მიტანის დროისათვის მიმღებს ხელთ ჰქონდეს კონოსამენტის ერთი პირი, რადგან მისი წარდგენის გარეშე გადამზიდველი არ არის ვალდებული, გასცეს ტვირთი.

## 4.3. კონოსამენტის შინაარსი

ჰამბურგის წესების პირველი მუხლის მე-7 პუნქტის თანახმად, კონოსამენტი არის დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებას და გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებას და რომლის საფუძველზეც გადამზიდველი კისრულობს ტვირთის ამ დოკუმენტის მფლობელისათვის გადაცემას<sup>33</sup>. მსგავს დათქმას შეიცავს ჰააგა-ვიზბის წესების III მუხლის მე-4 წესი, რომელიც კონოსამენტზე უთითებს, როგორც გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღების Prima Facie მტკიცებულებაზე<sup>34</sup>; ხოლო მე-3 წესი კონოსამენტის რეკვიზიტებად უთითებს ტვირთის ძირითად ნიშან-თვისებებს, რაოდენობასა და მდგომარეობას<sup>35</sup>. ჰამბურგის წესების მე-15 მუხლი გაცილებით ამომწურავად ჩამოთვლის იმ დათქმებს, რომლებსაც კონოსამენტი სავალდებულო წესით უნდა შეიცავდეს და რომელთა შორისაა, გარდა ტვირთის ფაქტობრივი მახასიათებლებისა (რაოდენობა, მდგომარეობა, წონა/ერთეულების რაოდენობა), გადამზიდვის ხელშეკრულებით განსაზღვრული დატვირთვის ნავსადგური (მე-15 მუხლის „ვ“ ქვეპუნქტი), გადამზიდვის ხელშეკრულებით განსაზღვრული გადმოტვირთვის ნავსადგური (მე-15 მუხლის „ზ“ ქვეპუნქტი), ტვირთმიმღების მიერ გადასახდელი ფრახტის რაოდენობა ან სხვაგვარი მითითება იმაზე, რომ ფრახტი გადახდილ უნდა იქნეს ტვირთმიმღების მიერ (მე-15 მუხლის „კ“ ქვეპუნქტი), პასუხისმგებლობის ლიმიტი ან გაზრდილი ლიმიტი, რომელიც შეთანხმებულია ამ კონვენციის მე-6 მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად (მე-15 მუხლის „ო“ ქვეპუნქტი).

<sup>30</sup> Eder B., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 2021, London, Article 48, 5-001.

<sup>31</sup> იქვე, 5-003.

<sup>32</sup> საქართველოს საზღვაო კოდექსი, პარლამენტის უწყებანი, 25-26, 14/06/1997, მუხლი 122.

<sup>33</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods By Sea, 1978, (Hamburg Rules), Art 1, paragraph 7.

<sup>34</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, as that Convention was amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 and as furthermore amended by the Protocol signed at Brussels on 21 December 1979, Art III, Rule 4.

<sup>35</sup> იქვე, Rule 3.

როტერდამის წესების პირველი მუხლის მე-14 პუნქტი შეიცავს მხოლოდ ზოგად – სატრანსპორტო დოკუმენტის ცნებას, რომლის თანახმად, სატრანსპორტო დოკუმენტი გულისხმობს დოკუმენტს, რომელიც გაცემულია გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე და ა) ადასტურებს გადამზიდველის ან სხვა შემსრულებელი მხარის მიერ გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე ტვირთის მიღებას და ბ) ადასტურებს ან შეიცავს გადაზიდვის ხელშეკრულებას.

#### **4.5. კონოსამენტის აღმჭურველი ბუნება**

კონოსამენტი, გარდა ტვირთგამგზავნისა და გადამზიდველს შორის არსებული სამართლებრივი ურთიერთობის დასტურისა, მესამე პირს – ტვირთმიმღებს, უფლებას ანიჭებს, მოითხოვოს ტვირთის მისთვის გადაცემა. საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებისა და გადაზიდვის ხელშეკრულების ზოგადი მიზნებიდან გამომდინარე, სწორედ კონოსამენტის საფუძველზე ტვირთის ტვირთმიმღებისათვის ჩაბარებით განისაზღვრება, შეასრულა თუ არა ტვირთგამგზავნის/გამყიდველმა მყიდველის წინაშე, ხოლო გადამზიდველმა – ტვირთგამგზავნის წინაშე ნაკისრი ვალდებულება.

სასამართლოები და სხვა უფლებამოსილი ორგანოები განსხვავებულ პოზიციას გამოთქვამენ იმასთან დაკავშირებით, კონოსამენტი ხელშეკრულებაა თუ მხოლოდ მისი არსებობის მტკიცებულება.<sup>36</sup> კერძოსამართლებრივ ურთიერთობებში, როგორც კონტინენტური, ისე საერთო სამართლის ქვეყნებში, სამართლებრივი ურთიერთობის საფუძველს შეიძლება წარმოადგენდეს როგორც ხელშეკრულება, ისე კანონმდებლობით განსაზღვრული სხვა საფუძველი, რის შედეგადაც სახეზე იქნება კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობა, რომელიც არ ემყარება მხარეთა კერძო ავტონომიასა და მათ შორის შეთანხმებას.

ფსევდოსახელშეკრულებო ურთიერთობები უცხო არაა ტვირთების საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვის პროცესისთვისაც. გამომდინარე იქიდან, რომ ტვირთმიმღებს არ აქვს განზრახვა, დადოს ხელშეკრულება გადამზიდველთან, თუმცა, უფლებამოსილია, წარუდგინოს კონოსამენტი და მოითხოვოს ტვირთის გადაცემა, ტვირთმიმღებსა და გადამზიდველს შორის წარმოიშობა ფსევდოსახელშეკრულებო ურთიერთობა. გადამზიდველსა და ტვირთმიმღებს არ დაუდვიათ ხელშეკრულება და არ შეთანხმებულან მის არსებით პირობებზე, მაგრამ მათ ერთმანეთის მიმართ უფლებები და ვალდებულებები გააჩნიათ. ანალოგიური ურთიერთობა არსებობს არასახელშეკრულებო ტვირთგამგზავნისა (პირს, რომელიც ტვირთგამგზავნის მითითებით გადასცემს ტვირთს გადამზიდველს) და გადამზიდველს შორის (Begebungsvertrag).

საქმეზე გლინ მილს ქარი ენდ კო ისტ ენდ ვესტ ინდია დოკ კო-ს წინააღმდეგ<sup>37</sup> სასამართლომ განმარტა, რომ „კონოსამენტის უმთავრესი მიზანი, როგორც სავაჭრო სამართლის, ისე მისი, როგორც საქონლის საკუთრების უფლების სიმბოლოს გამოყე-

---

<sup>36</sup> *Dubovec M., The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral, Arizona Journal of International and Comparative Law, Vol. 23, №2, 2006, 441.*

<sup>37</sup> *Glyn Mills Currie and Co v The East and West India Dock Company: CA 1880.*

ნების, წარმოადგენს ტვირთგამგზავნისა და გემთმფლობელს შორის დასადები ხელშეკრულების გამოხატვა“.

საერთო სამართალში ხანგრძლივად გაბატონებული დოქტრინის მიხედვით, პირი უფლებამოსილი არ არის, მოითხოვოს ხელშეკრულებიდან გამომდინარე რაიმე უფლებით სარგებლობა, თუკი იგი მის მხარეს არ წარმოადგენს, მაშინაც კი, თუ იგულისხმებოდა, რომ მას ეს უფლება ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უნდა მინიჭებოდა (პრიორიტეტის დოქტრინა)<sup>38</sup>. პრიორიტეტის დოქტრინის პირობებში, სტანდარტული სიტუაციიდან გამომდინარე, სადაც ტვირთგამგზავნი უთანხმდება გადამზიდველს მიწოდოს საქონელი მესამე პირს, ეს უკანასკნელი არ არის უფლებამოსილი, ედავოს გადამზიდველს იმ ხელშეკრულების გამო, რომლის მხარეც ის თავდაპირველად არ ყოფილა. თავის მხრივ, ამ დოქტრინიდან გამომდინარე, არც ტვირთგამგზავნია უფლებამოსილი, ამავე ხელშეკრულების საფუძველზე ედავოს ტვირთმომღებს. დავის მხარეები, ამ ხელშეკრულების საფუძველზე, შეიძლება იყვნენ მხოლოდ ტვირთგამგზავნი და გადამზიდველი. აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ ტვირთგამგზავნი უფლებამოსილია, ედავოს გადამზიდველს სახელშეკრულებო ვალდებულების შეუსრულობლობისათვის, მაგრამ თუკი მან უკვე მიიღო საფასური საქონლის სანაცვლოდ და შესაბამისად, საქონელზე საკუთრების უფლება გადასცა მყიდველს, იგი, ამავე დოქტრინის მიხედვით, მოკლებულია შესაძლებლობას, იდავოს ტვირთის დაზიანებისათვის, რადგან ზიანი მას არ მიდგომია. ეს ფაქტი საკმაოდ არასახარბიელო მდგომარეობაში აყენებს მყიდველს, მიუხედავად იმისა, რომ შესაძლოა, მოიძებნოს გადამზიდველის მიმართ დავის სხვა ალტერნატივებიც, მაგალითად, დელიქტი.

პრიორიტეტის დოქტრინის მოქმედების ოფიციალურ დასასრულად ითვლება გაერთიანებული სამეფოს „ხელშეკრულებების (მესამე პირთა უფლებების) შესახებ“ 1999 წლის აქტი. აღნიშნული აქტის პირველი მუხლის თანახმად, მესამე პირი უფლებამოსილია, იდავოს სახელშეკრულებო უფლებაზე.<sup>39</sup> თუმცა, ამავე აქტის მე-6 მუხლის მიხედვით, მისი მოქმედება არ ვრცელდება გადაზიდვის ხელშეკრულებებზე, როგორც აღმჭურველი დოკუმენტით (negotiable instrument) რეგულირებულ სამართლებრივ ურთიერთობაზე.<sup>40</sup> შესაბამისად, საერთაშორისო გადაზიდვების პროცესში მესამე პირების უფლებების დადგენის მიზნით უპირატესობა კვლავ სასამართლო პრაქტიკას უნდა მიენიჭოს.

საერთო სამართლის მიხედვით, მე-19 საუკუნის პირველ ნახევარში კონოსამენტის გადაცემა ნიშნავდა ტვირთზე უფლების გადაცემას, მაგრამ არა სახელშეკრულებო უფლებების გადაცემას, რის გამოც, ტვირთმომღებს, ე.ი. ტვირთის მესაკუთრეს, არ გააჩნდა გადამზიდველის მიმართ შედავების უფლება.<sup>41</sup> აღნიშნულის საპასუხოდ სასამართლო მხად იყო, მიეღო ე.წ. „ნაგულისხმევი ხელშეკრულების“ დოქტრინა.

<sup>38</sup> *Suff M.*, *Essential Contract Law*, Cavendish Publishing, London, 1994, 167.

<sup>39</sup> Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999, Section 1, <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/31/contents>> [12.06.2022]

<sup>40</sup> იქვე, მუხლი 6.

<sup>41</sup> *Stevens F.*, *The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities*, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 155.

სწორედ ეს პრობლემა გადაწყვიტა სასამართლო პრაქტიკამ საქმის დანლოპი ლამბერტის წინააღმდეგ<sup>42</sup> განხილვისას. ამ საქმის განხილვისას სასამართლომ დაადგინა, რომ ტვირთგამგზავნი, რომელიც იმყოფებოდა სახელშეკრულებო ურთიერთობაში გადაზიდველთან, მაგრამ პირადად არ მიდგომია ზიანი, ვალდებული იყო, ედავა მესაკუთრის ანუ მყიდველის სახელით. ეს პრინციპი მოგვიანებითაც იქნა გაზიარებული საქმის ალბაზერო, ალბაკრუზი ალბაზეროს წინააღმდეგ<sup>43</sup> განხილვისას, თუმცა, შემდგომი პრაქტიკის თანახმად, ეს შემთხვევები საგამონაკლისო პრეცედენტებად იქნა მიჩნეული და არა ზოგად წესად<sup>44</sup>. ამ გამონაკლისის დაშვების გარეშე, თუკი მხარე არ არის უფლებამოსილი, იდავოს იმ ზიანისთვის, რომელიც პირადად მას არ მიდგომია, მუდმივად გამოირიცხებოდა გადამზიდველის პასუხისმგებლობა მაშინაც კი, როცა აშკარაა მის მიერ სახელშეკრულებო ვალდებულებების შეუსრულებლობა.

პრიორიტეტის დოქტრინიდან გამომდინარე პრობლემური საკითხების რეგულირების პირველი საკანონმდებლო მცდელობა იყო გაერთიანებული სამეფოს 1855 წლის აქტი კონოსამენტის შესახებ,<sup>45</sup> რომელმაც მიზნად დაისახა გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებებისა და მოვალეობების დაბალანსება და პირდაპირ მიანიჭა მესამე პირს ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებით სარგებლობის შესაძლებლობა.<sup>46</sup> აღნიშნული აქტის პრეამბულა პირდაპირ აღნიშნავს, რომ კონოსამენტის გადაცემით *ipso facto* გადაიცემა უფლება ტვირთზე.

აღნიშნულმა სამართლებრივმა აქტმა ორ ძირითად მომენტს გაუსვა ხაზი: უპირველეს ყოვლისა, სახელშეკრულებო უფლებებისა და ვალდებულებების გადაცემა დაუკავშირა საკუთრების უფლების გადაცემას, აგრეთვე, ნათლად განსაზღვრა რომ, პრიორიტეტის დოქტრინის მიუხედავად, მხარე, რომელიც კონკრეტული ხელშეკრულების მხარე არ არის, იძენს მისგან გამომდინარე უფლება-მოვალეობებს. 1855 წლის კონოსამენტის შესახებ აქტის პირველი მუხლის მიხედვით, საკუთრების უფლება გადაცემულად რომ ჩაითვალოს, იგი გადაცემული უნდა იყოს კონოსამენტის ინდოსირების/გადაცემის მეშვეობით ან მისგან გამომდინარე.<sup>47</sup> მიუხედავად იმისა, რომ ეს მუხლი საორდერო კონოსამენტს გულისხმობს, საყოველთაოდ იქნა მიღებული, რომ იგი თანაბრად ვრცელდებოდა სანარმდგენლო კონოსამენტზე.<sup>48</sup> თუ პირი ხდება კონოსამენტისა და

<sup>42</sup> *Dunlop v. Lambert* [1839] 6 Cl. & F. 600.

<sup>43</sup> *The Albazero, Albacruz v Albazero* [1976] 3 All ER 129.

<sup>44</sup> შეად. *Panatown Ltd v McAlpine Construction Ltd* [2000] 4 All ER 97.

<sup>45</sup> აღნიშნული აქტი ჩანაცვლებულ იქნა 1992 წლის ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების შესახებ აქტით. მიუხედავად ამისა, 1855 წლის „აქტი კონოსამენტის შესახებ“ დღემდე მიიჩნევა საერთო სამართლის მიერ მნიშვნელოვან წინ გადადგმულ ნაბიჯად და კვლავ ინარჩუნებს სავალდებულო ძალას ზოგიერთი მართლწესრიგისათვის, მაგალითად, კანადაში.

<sup>46</sup> „კონოსამენტში დასახელებული თითოეული ტვირთმიმღები და კონოსამენტის ყოველი შემდგომი მიმღები, რომელზეც კონოსამენტში მითითებულ ტვირთზე საკუთრება უნდა გადავიდეს ამ კონოსამენტის გადაცემის ან მისი ინდოსირების საფუძველზე, აგრეთვე იღებს შედავების ყველა უფლებას და არის ყველა ვალდებულების სუბიექტი ამ ტვირთთან დაკავშირებით, ისევე, როგორც ამას ადგილი ექნებოდა იმ ხელშეკრულების დადების შემთხვევაში, რომელსაც შეიცავს ეს კონოსამენტი“, თარგმანი ავტორისეულია, იხ. *Bill of Lading Act of 1855, Section 1*, <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/18-19/111/enacted>> [22.06.2022].

<sup>47</sup> თარგმანი ავტორისეულია. იხ: “upon or by reason of such consignment or endorsement“.

<sup>48</sup> *Stevens F.*, *The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities*, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 156.

შესაბამისად, ტვირთზე უფლების მფლობელი, მას გადაეცემა კონოსამენტიდან გამომდინარე ყველა უფლება და ვალდებულება.<sup>49</sup> ამასთან, მიუხედავად იმისა, რომ კონოსამენტი შეიცავს ან ადასტურებს გადაზიდვის ხელშეკრულებას, მისი მეშვეობით გადაცემა არა ის უფლებები და ვალდებულებები, რომლებიც გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეების მიერ იქნა შეთანხმებული, არამედ ის უფლებები და იმ სახით, როგორც ეს კონოსამენტი მოცემული.<sup>50</sup>

წლების მანძილზე დაგროვილი გამოცდილებამ ცხადყო, რომ ზემოაღნიშნული აქტის რეგულირების სფეროში ყველა ტვირთმომღები არ ექცეოდა, რადგან იგი კონოსამენტში გამოხატული უფლებებისა და ვალდებულებების გადაცემას ტვირთზე საკუთრების უფლების გადაცემას უკავშირებდა. გაერთიანებული სამეფოს საქონლის ყიდვა-გაყიდვის შესახებ 1979 წლის აქტის მე-17 მუხლის მიხედვით კი, საკუთრების უფლება გადაცემულად ითვლება, თუკი მხარეები თანხმდებიან მის გადაცემაზე.<sup>51</sup> ეს ნიშნავს, რომ საკუთრების უფლება კონოსამენტის ინდოსირებისაგან დამოუკიდებლადაც გადაიცემა. მხარეები, შესაძლოა, შეთანხმდნენ, რომ საკუთრების უფლება გადაიცემა არა კონოსამენტის გადაცემით, არამედ მხოლოდ საქონლის საფასურის გადახდის შემდეგ ან შეთანხმდნენ კონკრეტულ თარიღზე კონოსამენტის გადაცემისაგან დამოუკიდებლად. ამ შემთხვევებში ტვირთმომღებს, შესაძლოა, არ ჰქონდეს რაიმე სახელშეკრულებო უფლება გამამზიდველის მიმართ მას შემდეგაც კი, რაც მას კონოსამენტი გადაეცა, რადგან მასზე არ გადასულა საკუთრების უფლება. თუკი გაიმიჯნება კონოსამენტის მეშვეობით გადაცემული და სხვა საფუძვლით შექმნილი საკუთრების უფლება, შესაძლოა, მხარე არ ჩაითვალოს უფლებამოსილად, მოითხოვოს გამამზიდველისაგან საკუთრების უფლებიდან გამომდინარე ვალდებულებების შესრულება, რაც, რეალურად, საკუთრების უფლებისათვის მნიშვნელოვანი ხარვეზია.

ამ ხარვეზის აღმოფხვრა სასამართლო პრაქტიკამ სცადა. საქმეზე *ენიჩემ ანიქ ს.პ.ა და სხვები ამპელოს შიფინგ კო-ს წინააღმდეგ*<sup>52</sup> სასამართლომ დაადგინა, რომ არ არის აუცილებელი, საკუთრების უფლება გადაცემული იყოს კონოსამენტის გადაცემის ან ინდოსირების შედეგად იმისათვის, რომ კონოსამენტის შესახებ 1855 წლის აქტის პირველი მუხლის მოთხოვნა დაკმაყოფილებულად ჩაითვალოს. ამ გადანყვეტილებით შეიზღუდა მოთხოვნა, რომლის თანახმად, კონოსამენტის გადაცემასა და საკუთრების უფლების გადაცემას ადგილი უნდა ჰქონოდა ერთდროულად, რადგან ამ გადანყვეტილებამდე ჯერ კიდევ არ იყო ცხადად გააზრებული, თუ რეალურად რა მჭიდრო კავშირი არსებობდა საკუთრების უფლების განხორციელების შესაძლებლობასა და კონოსამენტიდან გამომდინარე სახელშეკრულებო უფლებებს შორის.

კონოსამენტის გადაცემა სიმბოლურად გულისხმობს ტვირთის ფლობის უფლების, მაგრამ არა აუცილებლად საკუთრების უფლების გადაცემას, რადგან აღნიშნული

<sup>49</sup> *Stevens F.*, *The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities*, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 156.

<sup>50</sup> იქვე, 157.

<sup>51</sup> *Sale of Goods Act, 1979*, <[http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54/pdfs/ukpga\\_19790054\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54/pdfs/ukpga_19790054_en.pdf)> [8.06.2022].

<sup>52</sup> *Enichem Anic S.p.A. and Others v. Ampelos Shipping Co. Ltd. (The "Delfini")* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252.

უკავშირდება არა დოკუმენტის გადაცემას, არამედ საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების პირობებს და შეიძლება უკავშირდებოდეს რაიმე პირობას, მაგალითად, საქონლის ღირებულების გადახდას.<sup>53</sup> კონოსამენტი თავის აღმჭურველ ფუნქციას მხოლოდ იმ შემთხვევაში ასრულებს, როდესაც ტვირთი მის უფლებამოსილ მფლობელს გადაეცემა. ამ წესიდან გამონაკლისი მხოლოდ ის შემთხვევა შეიძლება იყოს, როდესაც დანიშნულების ადგილას ტვირთი დოკუმენტებზე ადრე მიდის.<sup>54</sup> ასეთ შემთხვევაში გადაზიდველი უფლებამოსილია, ტვირთი გასცეს პასუხისმგებლობის დაზღვევის ხელშეკრულების (letter of indemnity) საფუძველზე, რომელსაც გასცემს ბანკი და ტვირთმიმღები წარუდგენს გადამზიდველს.<sup>55</sup> ამ შემთხვევაში კონოსამენტი, კარგავს ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილების მინიჭების ფუნქციას და გარდაიქმნება დოკუმენტად, რომელიც ადასტურებს გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებებსა და ვალდებულებებს.

აღნიშნულ საქმეს არ გადაუწყვეტია პრობლემა იმ შემთხვევისათვის, თუკი საკუთრების უფლება უკვე გადაცემულია ხელშეკრულების საფუძველზე, კონოსამენტის გადაცემისაგან დამოუკიდებლად. ეს, როგორც წესი, პრობლემაა „გაუყოფელი“<sup>56</sup> ტვირთის გასხვისებასთან დაკავშირებით, რადგან საქონლის ყიდვა-გაყიდვის 1979 წლის აქტის მე-16 მუხლის მიხედვით, „გაუყოფელ“ ნივთებზე საკუთრების უფლება მხოლოდ მას შემდეგ გადაეცემა, რაც იგი სათანადოდ დაიყოფა<sup>57</sup>. ასეთი ტვირთის განცალკევება კი მხოლოდ დანიშნულების პორტში ხდება მას შემდეგ, რაც იგი სხვადასხვა მიმღებს გადაეცემა. ეს შემთხვევა გათვალისწინებულ იქნა საქმის ბრანდტი ლივერპულის, ბრაზილიისა და რივერ პლეიტის ნავიგაციის წინააღმდეგ<sup>58</sup> განხილვის დროს, როდესაც სასამართლომ ჩათვალა, რომ მოცემულ შემთხვევაში სახეზე იყო ხელშეკრულების არსებობის პრეზუმფცია, რომელზე დაყრდნობითაც მხარეს შეეძლო, ედავა „ნაგულისხმევი“ უფლებისათვის.<sup>59</sup> აღნიშნული საქმის საფუძველზე პრაქტიკაში დამკვიდრდა „ბრანდტისა და ლივერპულის დოქტრინა“.

1985 წელს როტერდამის სასამართლოს გადაწყვეტილების შემდეგ, რომელმაც ინგლისური სამართლით გადაწყვიტა საქმე (The Gosforth) და მყიდველს დააკისრა პასუხისმგებლობა გამყიდველის წინაშე, სავაჭრო ასოციაციებმა გაერთიანებული სამე-

<sup>53</sup> *Dubovec M.*, The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral, *Arizona Journal of International and Comparative Law*, Vol. 23, №2, 2006, 442.

<sup>54</sup> იქვე.

<sup>55</sup> *ქერაშვილი ს.*, კონოსამენტის წარდგენის გარეშე ტვირთის გადაცემისათვის გადაზიდველის პასუხისმგებლობის თავისებურებანი, „სამართლის ჟურნალი“, №1, 2015, 264.

<sup>56</sup> ტვირთი, რომელიც გადაზიდება მისი გაყოფის გარეშე, ერთიანად და გაყოფა ხდება მხოლოდ დანიშნულების ნავსადგურში მისი მიმღებისათვის გადაცემის მიზნით, ინგლისურენოვან ლიტერატურაში აღინიშნება ტერმინით „bulk cargo“. ასეთია, მაგალითად, მარცვლეული, ნავთობი და სხვა სახის ტვირთი, რომელიც ითვლება წონით ან მოცულობით და არა ერთეულებით. <<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/bulk-cargo>>[22.06.2022].

<sup>57</sup> *Stevens F.*, *The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities*, Routledge, 1<sup>st</sup> ed, Abingdon, December 14, 2019, 157.

<sup>58</sup> *Brandt v Liverpool, Brazil & River Plate Navigation Co Ltd* [1924] SJV. Co.35.

<sup>59</sup> *Dockray M.*, *Cases and Materials on Carriage of Goods by Sea*, 3<sup>rd</sup> ed., Cavendish Publishing Limited, Great Britain, 2004, 122.

ფოს საკანონმდებლო კომისიას<sup>60</sup> მიმართეს გაუყოფელი ტვირთის მყიდველთა უფლებების დასაცავად საკანონმდებლო რეფორმის გატარების მოთხოვნით. აღნიშნული რეფორმის პროცესში გამოვლინდა, რომ პრობლემა არ შემოიფარგლებოდა მხოლოდ გაუყოფელი ტვირთის მყიდველთა უფლებების დაუცველობით, რის შედეგადაც დაიწყო უფრო მასშტაბურ საკანონმდებლო ცვლილებებზე მუშაობა და საბოლოოდ, 1992 წელს მიღებულ იქნა ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების შესახებ აქტი. აღნიშნული აქტით ნათლად არის გამოიხსნა კონოსამენტის საფუძველზე უფლების გადაცემა საკუთრების უფლების გადაცემისაგან; მე-2 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, მოთხოვნის უფლება გააჩნია კონოსამენტის კანონიერ მფლობელს<sup>61</sup>, ხოლო თუ ვინ არის კანონიერი მფლობელი, ამას განმარტავს მე-5 მუხლის მე-2 პუნქტი<sup>62</sup>. ამასთან, მე-2 მუხლის მე-5 პუნქტი მიჯნავს ტვირთგამგზავნისა და წინამორბედი მფლობელების უფლებებს კონოსამენტის კანონიერი მფლობელის უფლებისაგან<sup>63</sup>, ხოლო მე-3 მუხლის პირველი პუნქტი ადგენს, რომ ტვირთთან დაკავშირებით მოთხოვნის წარდგენის შედეგად კონოსამენტის კანონიერი მფლობელი ხდება გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლება-მოვალეობების სუბიექტი<sup>64</sup>.

აღნიშნულთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია 1855 წლისა და 1992 წლის აქტების მიდგომათა გამიჯვნა. თუ პირველი მათგანი უთითებდა ხელშეკრულებაზე, რომელსაც შეიცავს კონოსამენტი, 1992 წლის აქტი მიუთითებს გადაზიდვის ხელშეკრულებაზე, რომლის მხარედაც ხდის კონოსამენტის კანონიერ მფლობელს. იურიდიულ ლიტერატურაში არსებობს მიდგომა, რომ ეს განსხვავება მნიშვნელოვანია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გადაზიდვის ხელშეკრულება ბათილია.<sup>65</sup> ეს ნიშნავს, რომ თუ გადაზიდვის ხელშეკრულება მიიჩნევა ბათილად, კონოსამენტის კანონიერ მფლობელს აღარ აქვს სამართლებრივი საფუძველი მოთხოვნის წარსადგენად, თუმცა, 1992 წლის აქტის აქტის 5.1 პუნქტი პირდაპირ ადგენს, რომ გადაზიდვის ხელშეკრულება ექსკლუზიურად და ამომწურავად უნდა იქნეს დადასტურებული კონოსამენტით. ამ შემთხვევაში სადავოა, ინარჩუნებს თუ არა იურიდიულ ძალას კონოსამენტი, თუ ხელშეკრულება, რომლის საფუძველზეც იგი გაიცა, ბათილია. გერმანულ სამართალში დამკვიდრებული აბსტრაქციის პრინციპის გათვალისწინებით, კონოსამენტი ძალაში რჩება იმ შემთხვევაშიც, თუ გადაზიდვის ხელშეკრულება ბათილია.<sup>66</sup>

გასათვალისწინებელია ისიც, რომ „ბრანდტისა და ლივერპულის დოქტრინას“, რომელიც კონოსამენტის შესახებ 1855 წლის აქტის მოქმედების პერიოდში გამოიყენებოდა, ამჟამად უკვე ნაკლები პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს, კერძოდ, ტვირთების საზღვაო

<sup>60</sup> *Stevens F.*, *The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities*, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 157.

<sup>61</sup> Carriage of Goods By Sea Act 1992, Section 2, paragraph 1, <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/contents>> [12.06.2022].

<sup>62</sup> იქვე, Section 5, paragraph 2.

<sup>63</sup> იქვე, Section 2, paragraph 5.

<sup>64</sup> იქვე, Section 3, paragraph 1.

<sup>65</sup> *Stevens F.*, *The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities*, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 160.

<sup>66</sup> იქვე.



გადაზიდვების შესახებ 1992 წლის აქტის ძალაში შესვლის შემდგომ.<sup>67</sup> აღნიშნული აქტის საფუძველზე, არამისის<sup>68</sup> საქმეზე, სასამართლომ ნათლად განსაზღვრა, რომ „ნაგულის-ხმევი ხელშეკრულება“ უნდა იყოს მხოლოდ და მხოლოდ მხარეების ნების თანმიმდევრული, თუ ისინი მიზნად ისახავდნენ ხელშეკრულების სწორედ ამ ფორმით დადებას“.

#### **4.6. კონოსამენტის სახელშეკრულებო ბუნება**

როგორც ზემოთ აღინიშნა, კონოსამენტი წარმოადგენს მტკიცებულებას, რომ მხარეებმა დადეს გადაზიდვის ხელშეკრულება და აგრეთვე, შესაძლოა, შეიცავდეს გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობებს.<sup>69</sup> ტრადიციული ანალიზის თანახმად, გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება წინ უძღვის კონოსამენტის გაცემას.<sup>70</sup> თანამედროვე პირობებში, როდესაც გადაზიდვის ორგანიზებაში ორზე მეტი მხარეა ჩართული და გადაზიდვის ხელშეკრულების ორგანიზება, შესაძლოა, რამდენიმე გარიგების მეშვეობით განხორციელდეს, ხელშეკრულება, რომლის დადებაც წინ უძღვის კონოსამენტის გაცემას, შეიძლება იყოს ჩარტერი, გადაზიდვის ხელშეკრულება, გადაზიდვის ორგანიზების ხელშეკრულება ან აფიშა (booking note), რომლის მეშვეობითაც გემზე ადგილი იჯავშნება.<sup>71</sup>

კონოსამენტის წინამორბედი დოკუმენტები, როგორცაა ე.წ. „დატვირთვის წიგნი“<sup>72</sup> ან გემის ჟურნალი, რომელშიც აისახებოდა გემზე განთავსებული ტვირთის შესახებ ინფორმაცია, მხოლოდ ტვირთის გადამზიდველისათვის გადაცემის/გემზე განთავსების დასტურს წარმოადგენდა. თავდაპირველად კონოსამენტიც მხოლოდ ამ ფუნქციას ასრულებდა, შემდგომში კი დამატებითი ფუნქციები შეიძინა, მაგრამ ხანგრძლივი დროის განმავლობაში იგი მაინც არ მიიჩნეოდა გადაზიდვის ხელშეკრულებად. გადაზიდვის ხელშეკრულებას ერთმნიშვნელოვნად წარმოადგენდა ჩარტერი.<sup>73</sup> საერთაშორისო ვაჭრობისა და გადაზიდვების განვითარებასთან ერთად, მას შემდეგ, რაც დამკვიდრდა არა მთლიანი გემის, არამედ მხოლოდ მისი ნაწილის დაფრახტვის პრაქტიკა, ხშირ შემთხვევაში გადაზიდვა ხორციელდება არა გადაზიდვის ხელშეკრულების, არამედ მხოლოდ კონოსამენტის საფუძველზე. მიუხედავად ამისა, კონოსამენტი თავისთავად არ წარმოადგენს გადაზიდვის ხელშეკრულებას, რომელიც დაიდო ტვირთგამგზავნისა და გადამზიდველს შორის.<sup>74</sup>

ვინაიდან კონოსამენტი, გარდა ტვირთის მიღებაზე უფლების დადასტურებისა, აგრეთვე ადასტურებს გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მხარეთა უფლებებსა და მოვალეობებს, იგულისხმება, რომ იგი უნდა შეესაბამებოდეს გადაზიდვის ხელშეკრულებას. როგორც საქმეზე პირენ კო სინდია ნავიგაცია კო-ს წინააღმდეგ<sup>75</sup> სასამართლომ

<sup>67</sup> *Aikens R. S., Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 173.*

<sup>68</sup> *The Aramis [1989] 1 Lloyd's Rep 213.*

<sup>69</sup> *Stevens F., The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 14; შეად. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (the Hamburg Rules), 1978., Art. 15.*

<sup>70</sup> *Aikens R. S., Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 166.*

<sup>71</sup> იქვე, 167.

<sup>72</sup> *Stevens F., The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 9.*

<sup>73</sup> იქვე, 17.

<sup>74</sup> იქვე.

<sup>75</sup> *Pyrene Company, Ltd v. Scindia Steam Navigation Company, Ltd. [1954] 1 Lloyd's Rep. 321.*

აღნიშნა, „აბსურდული იქნებოდა ვარაუდი, რომ მხარეები მიზნად ისახავდნენ ხელშეკრულების პირობების შეცვლას კონოსამენტის გაცემისას“. ეს გარემოება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია მხარეთა მიერ ზეპირი ხელშეკრულების დადების შემთხვევაში, რაც თანამედროვე პირობებშიც კი შეიძლება მოხდეს, როგორც ამას ადგილი ჰქონდა *მეიჰიუ ფუდს ლიმიტედ ოვერსიზ კონტინერსის წინააღმდეგ* საქმეში<sup>76</sup>. გარდა ამისა, ტვირთმძღველებისთვის, რომელიც არ იცნობს გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობებს, კონოსამენტი ერთადერთი დოკუმენტია საიმისოდ, რომ განახორციელოს ტვირთის გადაცემაზე პასუხისმგებელი პირის იდენტიფიცირება და მოსთხოვოს მას ტვირთის გადაცემა.

იმისათვის, რომ ხელშეკრულება დადებულად ჩაითვალოს, საჭიროა ცხადი იყოს მხარეთა მიზანი და შეთანხმება ორმხრივად მბოჭავი ხელშეკრულების დასადავად. *ბარანდუნა და ტარაგოს*<sup>77</sup> საქმეში სასამართლომ ჩათვალა, რომ ტელექსის მეშვეობით ურთიერთმიმონერა, რომელიც შეიცავდა მხოლოდ ფრახტისა და გადაზიდვის პირობებს, არ წარმოადგენდა მბოჭავი ხელშეკრულების დადების საფუძველს.<sup>78</sup> შესაბამისად, მხარეთა ნება ანალოგიურად უნდა იყოს გამოხატული კონოსამენტში. თუ წინამორბედი ხელშეკრულება მხოლოდ ოპერატიული ხელშეკრულებაა, როგორცაა, მაგალითად, ჩარტერი, კონოსამენტს არ ექნება სახელშეკრულებო დატვირთვა.<sup>79</sup>

სასამართლოს შესაძლოა, მოუწიოს იმის გარკვევა, თუ რა სახის ხელშეკრულებების დადება უძლოდა წინ კონოსამენტის გაცემას და რომელი მათგანია მიღებული/დადასტურებული კონოსამენტის მეშვეობით. მაგალითად, საქმეში *ელექტროსთილ ქას-თინგს სკან-ტრანს შიფინგ ანდ ჩარტერინგ-ის წინააღმდეგ*<sup>80</sup> სასამართლომ დაადგინა, რომ კონოსამენტის გაცემას წინ უძლოდა სამი დამოუკიდებელი ხელშეკრულების დადება. მეორე მხრივ, შესაძლებელია, არც არსებობდეს რაიმე საფუძველი კონოსამენტის გაცემამდე რაიმე სახელშეკრულებო შეთანხმების იდენტიფიცირებისათვის.<sup>81</sup> თუ მხარის მიერ კონოსამენტი მიღებულ იქნა რაიმე შენიშვნის გარეშე, ივარაუდება, რომ დადებულია ხელშეკრულება, გამოკვეთილი ოფერტისა და აქცეპტის არარსებობის მიუხედავად.<sup>82</sup> ეს მიდგომა განმტკიცდა საქმეში *უოტკინსი რაიმილის წინააღმდეგ*<sup>83</sup>.

სასამართლო პრაქტიკაში დადგენილია კონოსამენტისა და გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლება-მოვალეობების განაწილებისა და განმარტების მნიშვნელობა და წესი, მათ შორის, კონოსამენტსა და გადაზიდვის ხელშეკრულებას შორის შეუსაბამობის არსებობისას. ამ მხრივ საინტერესოა გაერთიანებული სამეფოს სასამართლო პრაქტიკა, რომელმაც კონოსამენტი რიგ შემთხვევებში მნიშვნელობით გადაზიდვის ხელშეკრულებას გაუთანაბრა. *ჯერ კიდევ 1888 წელს საქმეზე ლედუკი და კომპანია უორდის წინააღმდეგ*<sup>84</sup> სასამართლომ დაადგინა, რომ პირობები, რომლებიც

<sup>76</sup> Mayhew Foods Limited v Overseas Containers Ltd. [1984] 1 Lloyd's Rep. 317.

<sup>77</sup> Scancarriers A/S v. Aotearoa International Ltd. (The "Barranduna" and "Tarrago") [1985] 2 Lloyd's Rep. 419.

<sup>78</sup> *Aikens R. S.*, Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 167.

<sup>79</sup> იქვე.

<sup>80</sup> *Electrosteel Castings Ltd v Scan-Trans Shipping & Chartering Sdn Bhd*, 2002] EWHC 1993.

<sup>81</sup> *Aikens R. S.*, Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 170.

<sup>82</sup> იქვე.

<sup>83</sup> *Watkins v. Rymill* (1883) 10 Q.B.D. 178, 183, 189.

<sup>84</sup> *Leduc & Co v Ward*, [1888] 20 QBD 475.

განმტკიცებულია კონოსამენტში, გადამწყვეტია და არავითარი საფუძველით არ დაიშვება მათი შეცილება ან შეცვლა. სასამართლომ გამოიყენა ე.წ. „ზეპირი მტკიცებულების წესი“ (parol evidence rule), რომელზე დაყრდნობითაც განმარტა, რომ გადამზიდველის მიერ ტვირთგამგზავნთან შეთანხმებული მარშრუტიდან გადახვევა, თუკი აღნიშნულმა ტვირთის დაღუპვა გამოიწვია, იწვევს გადამზიდველის პასუხისმგებლობას.

თუმცა, ერთი საუკუნის შემდეგ სასამართლომ შედარებით განსხვავებულად განმარტა კონოსამენტისა და გადაზიდვის ხელშეკრულების დებულებებს შორის წინააღმდეგობის სამართლებრივი შედეგი *არდენების საქმეზე*<sup>85</sup>, სადაც გემთმფლობელსა და ტვირთგამგზავნს შორის არსებობდა ზეპირი ხელშეკრულება ტვირთის გადაზიდვაზე დანიშნულების ადგილამდე (ლონდონის ნავსადგური) გზად სხვა ნავსადგურში შეჩერების გარეშე, ხოლო კონოსამენტი შეიცავდა დათქმას, რომელიც გადამზიდველს საშუალებას აძლევდა, გზად სხვადასხვა ნავსადგურში შეჩერებულიყო. სასამართლომ მიიჩნია, რომ თუკი გადაზიდვის ხელშეკრულება, თუნდაც ზეპირი სახით, წინ უსწრებს კონოსამენტის გაცემას, კონოსამენტი ვეღარ იტვირთავს ხელშეკრულების ფუნქციას. მოცემულ შემთხვევაში ტვირთგამგზავნი დაეყრდნო გადამზიდველისაგან მიღებულ ინფორმაციას, რომლის საფუძველზეც იგი დარწმუნებული იყო, რომ დატვირთვის ნავსადგურიდან (კარტახენა) დანიშნულების ადგილამდე (ლონდონი) მისი კუთვნილი ტვირთი (ესპანური ფორთოხალი) გადატანილ იქნებოდა გზად სხვა ნავსადგურში შეჩერების გარეშე, ხოლო გადამზიდველის მიერ ხელმოწერილი კონოსამენტი მას გადაეცა საქონლის გემზე დატვირთვის შემდეგ. შესაბამისად, სასამართლომ მიიჩნია, რომ კონოსამენტს არ გააჩნდა უპირატესობა გადაზიდვის ხელშეკრულების იმ პირობის მიმართ, რომელსაც არსებითი მნიშვნელობა ჰქონდა ტვირთგამგზავნისათვის ამ ხელშეკრულების დასაძებად, რადგან ტვირთგამგზავნი, რომ ჰქონოდა საკმარისი დრო და შესაძლებლობა, მოითხოვდა კონოსამენტის შეცვლას და გზად სხვა ნავსადგურებში შეჩერების გამორიცხვას. თუმცა, იგი არ წარმოადგენდა საამისოდ ვალდებულ მხარეს, რადგან არ მონაწილეობდა კონოსამენტის შედგენაში და მასზე არც ხელი მოუწერია. შესაბამისად, საქმის გარემოებებიდან გამომდინარე, სასამართლომ ნათლად გაუსვა ხაზი, რომ კონოსამენტი არა ხელშეკრულება, არამედ მისი არსებობის მტკიცებულებაა და გადაზიდვის ხელშეკრულებასთან წინააღმდეგობის შემთხვევაში უპირატესობა სწორედ გადაზიდვის ხელშეკრულებას უნდა მიენიჭოს. ანალოგიური მიდგომა გამოიყენა სასამართლომ საქმეზე *ევანსი მერცარიოს წინააღმდეგ*<sup>86</sup>, სადაც გადამზიდველს უარი ეთქვა, დაყრდნობოდა წერილობით (არა კონოსამენტის) პირობებს, რომლებიც ეწინააღმდეგებოდა ზეპირ შეთანხმებას ტვირთის გემბანის ქვეშ გადაზიდვის თაობაზე<sup>87</sup>. აგრეთვე, *გრინ აილენდის* საქმეში სასამართლომ აღნიშნა, რომ კონოსამენტის გაცემამდე დადებულ ხელშეკრულებაში, რომელიც დასტურდებოდა შესაბამისი booking note-ით, შეთანხმება ტვირთის გემბანქვეშ განთავსების თაობაზე კრძალავდა გადამზიდველის მიერ კონოსამენტის იმ პირობებზე დაყრდნობას, რომელიც მას ტვირთის გემბანზე განთავსების უფ-

<sup>85</sup> *Ardennes (Cargo Owners) vs Ardennes (Owners) [1951] I KB 55; Dockray M., Cases and Materials on Carriage of Goods by Sea, 3<sup>rd</sup> ed., Cavendish Publishing Limited, Great Britain, 2004, 77.*

<sup>86</sup> *Evans v Andrea Merzario Ltd 1976.*

<sup>87</sup> *Aikens R. S., Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 2020, 175.*

ლებას აძლევდა.<sup>88</sup> ანალოგიური მიდგომა იქნა გაზიარებული არბიტრაჟის მიერაც, როცა ზეპირი ხელშეკრულება, რომელიც წინ უძღოდა კონოსამენტის გაცემას, უპირატესად იქნა აღიარებული.<sup>89</sup>

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მიუხედავად იმისა, რომ შესაძლოა, კონოსამენტი წარმოადგენდეს კონკრეტულ შემთხვევისათვის ერთადერთ დოკუმენტს, რომლითაც მხარეთა უფლება-მოვალეობებია განსაზღვრული, აუცილებელია გადაზიდვის ხელშეკრულებისაგან მისი გამიჯვნა. უმეტეს შემთხვევაში კონოსამენტი არ შეიცავს გადაზიდვის ხელშეკრულების ყველა დებულებას, მაგრამ განამტკიცებს ყველა არსებით პირობას. მაგალითად, იმ შემთხვევაში, თუ სახეზეა გადაზიდვის ზეპირი ხელშეკრულება, კონოსამენტი, დავის წარმოშობის შემთხვევაში, წარმოადგენს სახელშეკრულებო ურთიერთობის არსებობის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს მტკიცებულებას და შესაძლოა, დავის მიზნებისათვის დაშვებულ იქნეს ერთგვარი ფიქცია და კონოსამენტი განხილულ იქნეს, როგორც გადაზიდვის ხელშეკრულება. ასეთი მიდგომა განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია კონოსამენტის მესამე პირისათვის გადაცემის შემთხვევაში, რადგან სწორედ კონოსამენტიდან გამომდინარეობს ტვირთმომღებლის უფლებები და მოვალეობები. სასამართლოები, კონკრეტული გარემოებების არსებობისას, ამონებენ ხელშეკრულებას კონოსამენტის მიღმა, სულ მცირე, იმ შემთხვევაში, როდესაც საკითხი ეხება გადამზიდველსა და ხელშეკრულების თავდაპირველ მხარეს – ტვირთამგზავნს.<sup>90</sup> ამგვარი შეფასების მიზნებისათვის კონოსამენტი განიხილება არა როგორც დასრულებული ხელშეკრულება, არამედ მხოლოდ როგორც მისი არსებობის მტკიცებულება, რის თვალსაჩინო მაგალითსაც *არდენების* საქმე წარმოადგენს და რაც ლოგიკურია თუნდაც იქიდან გამომდინარე, რომ მყიდველი/ტვირთმომღები მოკლებულია შესაძლებლობას, რაიმე გზით მონაწილეობა მიიღოს გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებასა და მისი პირობების განსაზღვრაში.

იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ მხარეებმა – ტვირთამგზავნმა და გადამზიდველმა – ტვირთის გადაზიდვის შესახებ შეთანხმების ძირითადი პირობები განსაზღვრეს გადაზიდვის ხელშეკრულებით, აღნიშნულ ხელშეკრულებასა და კონოსამენტს შორის შეუსაბამობის არსებობისას უპირატესობა ენიჭება გადაზიდვის ხელშეკრულებას, მაგრამ კონოსამენტის დანარჩენი პირობები კვლავ ინარჩუნებს იურიდიულ ფუნქციებსა და შედეგებს.<sup>91</sup> თუმცა, თუ მხედველობაში მივიღებთ გადანაცვლებას საქმეზე *ლედუკი უორდის წინააღმდეგ*, ცხადი ხდება, რომ ტვირთმომღებთან მიმართებით შესაძლოა, უპირატესობა სწორედ კონოსამენტის პირობებს მიენიჭოს. სწორედ ამ საქმის განხილვისას დაზუსტდა, რომ ტვირთმომღები ნებისმიერ შემთხვევაში უფლებამოსილია, ტვირთი მიიღოს იმ ვადაში, რა ვადაც მოცემულია კონოსამენტში და ამ უფლებაზე გავლენას არ მოახდენს გამგზავნსა და გადამზიდველს შორის სხვაგვარი შეთანხმების არსებობის ფაქტი. მეორე მხრივ, აღსანიშნავია, რომ „ზეპირი მტკიცებულების წესი“

<sup>88</sup> The Green Island, [2010] 2 Lloyd's Rep, 1.

<sup>89</sup> იქვე.

<sup>90</sup> *Aikens R. S.*, Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 175.

<sup>91</sup> *Murray C.*, Schmitthoff's Export Trade, The Law and Practice of International Export Trade, London, 2008, 289.

ამჟამად კომერციული დოკუმენტების შედგენისას იშვიათად გამოიყენება და ზოგადად მიღებულია „ფაქტობრივი მატრიცის“ და ზეპირი შეთანხმების მტკიცებულება, რომელიც ცვლის ან ენიშნაღმდეგება წერილობით შეთანხმებას<sup>92</sup>. საქმის *ლედუკი უორდის წინააღმდეგ* თანამედროვე პირობებში გამოყენების მიზანშეწონილობის შეფასებისათვის აგრეთვე აღსანიშნავია, რომ „კონოსამენტის შესახებ“ 1855 წლის აქტის ძალაში შესვლამდე, პრიორიტეტის დოქტრინიდან გამომდინარე, კონოსამენტის საბოლოო მიმღებისადმი სახელშეკრულებო უფლების გადაცემის საფუძველი არ არსებობდა.<sup>93</sup> ამ საქმეზე განმტკიცებული დოქტრინა მოდიფიცირებულია „ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის შესახებ“ 1992 წლის აქტით, რომელიც გადაზიდვის ხელშეკრულებაზე უთითებს, როგორც ხელშეკრულებაზე, რომელსაც შეიცავს ან რომელიც დადასტურებულია კონოსამენტის მეშვეობით.<sup>94</sup>

კონოსამენტით დადასტურებულ ხელშეკრულებასა და წინამორბედ ხელშეკრულებას შორის ურთიერთმიმართების განხილვისას მნიშვნელოვანია განისაზღვროს, თუ რა ვალდებულება იქნა ნაკისრი ხელშეკრულებით და რომელი მათგანი იქნა მიღებული/დადასტურებული კონოსამენტის მეშვეობით. კონოსამენტით დადასტურებული ხელშეკრულების საგანია იმ ტვირთის გადაზიდვა, რომელიც ფაქტობრივად დაიტვირთა. იმ შემთხვევაში, თუ ტვირთი ტვირთიმომღებს ჩაბარდა ნაკლული სახით, ამ შემთხვევაში დავის საფუძველს წარმოადგენს არა კონოსამენტით დადასტურებული ხელშეკრულება, არამედ მისი წინამორბედი ხელშეკრულება, რომლითაც შეთანხმდა გადასაზიდი საქონლის რაოდენობა. იმ შემთხვევაში, თუ შეთანხმებულ იქნა 20 კონტეინერის გადაზიდვა, მაგრამ დაიტვირთა მხოლოდ 19, კონოსამენტით დადასტურებული ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულებას წარმოადგენს 19 კონტეინერის გადაზიდვა, მიუხედავად კონოსამენტში 20 კონტეინერის მითითებისა.<sup>95</sup>

საერთო სამართლის მიერ დამკვიდრებული პრაქტიკის სანინააღმდეგოდ აღსანიშნავია, რომ გერმანული სამართალი არ აღიარებს კონოსამენტს, როგორც გადაზიდვის ხელშეკრულების შესრულების საშუალებას და მიიჩნევს, რომ იგი წარმოადგენს გარიგებას გადამზიდველსა და იმ პირს შორის, რომელიც მას ფიზიკურად გადასცემს ტვირთს გადაზიდვის მიზნით და შეიძლება, არც იყოს ტვირთგამგზავნი, ან გადამზიდველსა და ტვირთიმომღებს შორის, თუ კონოსამენტი უშუალოდ ტვირთიმომღებს გადაეცემა. აღნიშნული გარიგების საფუძველზე გაიცემა კონოსამენტი, რომელიც, გერმანული კანონმდებლის ხედვით, არათუ გადაზიდვის ხელშეკრულება, არამედ მისი მტკიცებულებაც კი არ შეიძლება იყოს, რადგან მის საფუძველზე არ არის გაცემული.<sup>96</sup>

<sup>92</sup> *Aikens R. S.*, Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 177.

<sup>93</sup> იქვე.

<sup>94</sup> იქვე.

<sup>95</sup> *Aikens R. S.*, Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 168.

<sup>96</sup> *Stevens F.*, The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 18.

#### 4.7. ნაგულისხმევი ხელშეკრულება

იმ შემთხვევაში, თუ ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზება ხორციელდება არა როგორც განცალკევებული სახელშეკრულებო ურთიერთობა, არამედ როგორც ერთიანი საერთაშორისო კომერციული ტრანზაქციის ნაწილი, ამ შემთხვევაში შესაძლოა, ივარაუდებოდეს, რომ ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდება გადამზიდველის სტანდარტული პირობების საფუძველზე, რომელსაც ტვირთგამგზავნი ეთანხმება კონოსამენტიის მიღებასა და მასზე ხელმოწერით. აღნიშნული პრაქტიკა ეხმიანება დამკვიდრებული სავაჭრო ჩვეულებებისა და „ზოგადი გაგების“<sup>97</sup> საფუძველზე სახელშეკრულებო ურთიერთობების მოწესრიგებას, იმ შემთხვევაში, თუ მხარეები ნათლად და აშკარად არ გამოხატავენ საწინააღმდეგოს; აგრეთვე, თუ გადამზიდველის სტანდარტული ხელშეკრულება რაიმე უჩვეულო და „მძიმე“ დათქმას არ შეიცავს.<sup>98</sup> ამგვარად ნაგულისხმევ ხელშეკრულებაში უჩვეულო და „მძიმე“ დათქმას მხოლოდ იმ შემთხვევაში შეიძლება მიენიჭოს სახელშეკრულებო მნიშვნელობა, თუ, ე.წ. „წითელი ხელის“ პრინციპის შესაბამისად, მხარე მის შესახებ ინფორმირებულ იქნა.<sup>99</sup>

#### 5. დასკვნა

ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების პროცესში გამოყენებული დოკუმენტების სისწორესა და სისრულეზე შესაძლოა, მთელი კომერციული ტრანზაქციის განხორციელება იყოს დამოკიდებული. კონოსამენტი, თავის მხრივ, ადასტურებს გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობებს და აგრეთვე, შეიცავს მის ძირითად დებულებებს. მიუხედავად მასში სახელშეკრულებო დათქმების არსებობისა, კონოსამენტი თავისთავად არ წარმოადგენს მხარეთა კერძო ავტონომიისა და ნების გამოვლენის საფუძველზე დადებულ ხელშეკრულებას, არამედ, წარმოადგენს მხარეთა შორის მის გაცემამდე დადებული ხელშეკრულების დასტურსა და მისი ზოგიერთი დებულების განმტკიცების საშუალებას. კონოსამენტი წინამდებარე ხელშეკრულებები შეიძლება დაიდოს ზეპირი ფორმით, ელექტრონული კომუნიკაციის საშუალებით, ან კონკლუდენტური მოქმედებით, მხარეთა ორმხრივი თანხმობის პირდაპირი გამოხატვისა და ხელმოწერის გარეშე. ასეთ პირობებში სასამართლო, დავის შემთხვევაში, იკვლევს, თუ რა შეთანხმება უძღვის წინ კონოსამენტიის გაცემას და შესაბამისად, აქვს თუ არა ამ დოკუმენტს რაიმე სახელშეკრულებო დატვირთვა.

ინგლისურენოვან ლიტერატურაში გამოყენებული ტერმინი “bill of lading contract”, გულისხმობს არა კონოსამენტს, როგორც ხელშეკრულებას, არამედ კონოსამენტიის მეშვეობით დადასტურებულ, ან მასში გამოხატულ ხელშეკრულებას.<sup>100</sup> იმ შემთხვევაში, თუ განიხილება კონოსამენტი, როგორც ხელშეკრულება, განხილვის საგანს წარმოად-

<sup>97</sup> აღნიშნული „ზოგად გაგებაზე“ – common understanding – ინგლისის სასამართლომ მიუთითა საქმეში *British Crane Hire Corporation Ltd v Ipswich Plant Hire Ltd* [1973] EWCA Civ 6.

<sup>98</sup> *Aikens R. S.*, Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 2020, 174.

<sup>99</sup> იქვე, 175.

<sup>100</sup> *Aikens R. S.*, Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, Chapter 7.

გენს მასში განმტკიცებული სახელშეკრულებო დებულებები, რომლებიც მხარეებს შორის მის გაცემამდე შეთანხმებული.

კონოსამენტი, თავისი აღმჭურველი ფუნქციიდან გამომდინარე, სახელშეკრულებო უფლებას გადასცემს მესამე პირს – ტვირთმიმღებს, რის შედეგადაც ქმნის სამართლებრივი ურთიერთობის საფუძველს. გადამზიდველსა და ტვირთგამგზავნს შორის ხელშეკრულების არარსებობის პირობებში კონოსამენტი ერთადერთი დოკუმენტია, რომლიდანაც მხარეების უფლებები და ვალდებულებები გამომდინარეობს.

ერთმანეთთან დაკავშირებული, თუმცა, განცალკევებული დოკუმენტების არსებობის პირობებში თეორიულად, ყოველთვის არსებობს ურთიერთშეუსაბამობის რისკი, რა შემთხვევაშიც დავის გადამწყვეტ ორგანოს უნევს იმ ხელშეკრულებების იდენტიფიცირება და შინაარსის განსაზღვრა, რომლის დადებაც კონოსამენტის გაცემას უძლოდა წინ. ასეთი შემთხვევისათვის მნიშვნელოვანია მხარეთა ნამდვილი ნების დადგენა. სასამართლო პრაქტიკის თანახმად, გადაზიდვის ხელშეკრულებას კონოსამენტთან მიმართებით უპირატესობა ენიჭება, გარდა საგამონაკლისო შემთხვევებისა. ერთ-ერთი შემთხვევა, როცა უპირატესობა შესაძლოა, მიენიჭოს არა გადაზიდვის ხელშეკრულების, არამედ კონოსამენტის პირობებს, არის ტვირთმიმღების მოთხოვნის ფარგლების განსაზღვრა კონოსამენტის საფუძველზე. ამასთან, აუცილებელია გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულების გამიჯვნა კონოსამენტიდან გამომდინარე ვალდებულებისაგან: თუ გამყიდველმა მყიდველს მიანოდა საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებით შეთანხმებულზე ნაკლები რაოდენობის, ან ნაკლოვანი საქონელი, მყიდველს წარმოეშობა მოთხოვნის უფლება გამყიდველის მიმართ; იმ შემთხვევაში, თუ გამყიდველმა გადამზიდველს გადასცა საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებით შეთანხმებულზე ნაკლები რაოდენობის, ან ნაკლოვანი ტვირთი და გადამზიდველმა იგი ამ სახით ჩააბარა ტვირთმიმღებს, მის მიმართ მოთხოვნის საფუძველი არ გააჩნია როგორც გამყიდველს, ისე ტვირთმიმღებს, მიუხედავად იმისა, კონოსამენტში აღნიშნული იყო თუ არა ნაკლები ან დაზიანებული ტვირთის გადაცემის ფაქტი. თუ გადამზიდველმა არ გამოიჩინა სათანადო ყურადღება კონოსამენტის შედგენისას და შესაბამისი ჩანაწერით არ განაცხადა აღნიშნული ნაკლის, ან მისი შემოწმების შეუძლებლობის თაობაზე, მას, თავის მხრივ, მოუწევს მტკიცება, რომ ტვირთი გადამზიდველმა სწორედ ამ რაოდენობით და მდგომარეობაში ჩააბარა.

გარდა სახელშეკრულებო ურთიერთობის დადასტურებისა და ამ ურთიერთობის მარეგულირებელი ხელშეკრულების ზოგიერთი დებულების განმტკიცებისა, კონოსამენტი მის გაცემამდე დადებული ხელშეკრულების/ხელშეკრულებების შესრულების ინდიკატორს წარმოადგენს. იმ შემთხვევაში, თუ გადამზიდველმა ტვირთი ტვირთმიმღებს ჩააბარა გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ მდგომარეობაში, რაოდენობით, დათქმულ დროსა და ადგილას, ეს გულისხმობს არა მხოლოდ გადამზიდველის მიერ ტვირთგამგზავნის წინაშე ნაკისრი ვალდებულების შესრულებას, არამედ, – გამყიდველის მიერ მყიდველის წინაშე ნაკისრი ვალდებულების შესრულებასაც, თუ გადაზიდვის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პირობები შეესაბამება გამყიდველსა და მყიდველს შორის დადებული საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებას.

ყოველივე ზემოაღნიშნული ცხადყოფს კონოსამენტის ფუნქციურ მრავალფეროვნებას, რომელიც სცდება გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღების დასტურისა და გადა-

ზიდვის ხელშეკრულების არსებობის *Prima Facie* მტკიცებულების დანიშნულებას. შესაბამისად, კონოსამენტში მოცემული ინფორმაციის სიზუსტე, რაც უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მისი გაცემის ეტაპზე, წარმოადგენს ერთ-ერთ უმთავრეს წყაროს საერთაშორისო კომერციულ ტრანზაქციაში მონაწილე მხარეების ნების დადგენის, კონოსამენტის გაცემამდე დადებული გადაზიდვის ხელშეკრულებით განსაზღვრული და მისგან გამომდინარე უფლებებისა და ვალდებულებების განაწილების, პასუხისმგებელი მხარის იდენტიფიცირებისა და პასუხისმგებლობის ზომის (ლიმიტის) დასადგენად.

#### ბიბლიოგრაფია:

1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, პარლამენტის უწყებანი, 25-26, 14/06/1997.
2. საქართველოს საზღვაო კოდექსი, პარლამენტის უწყებანი, 25-26, 15/05/1997.
3. *ქერაშვილი ს.*, კონოსამენტის წარდგენის გარეშე ტვირთის გადაცემისათვის გადამზიდველის პასუხისმგებლობის თავისებურებანი, „სამართლის ჟურნალი“, №1, 2015, 249, 265.
4. UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the Rotterdam Rules), 2008.
5. Contracts (Rights of the Third Parties) Act, UK, 1999.
6. Carriage of Goods by Sea Act, UK, 1992.
7. Carriage of Goods by Sea Act, UK, 1992.
8. United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, (CISG), Vienna, 1980.
9. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (the Hamburg Rules), 1978.
10. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels, 1924.
11. Bill of Lading Act, UK, 1855.
12. *Aikens R. S.*, Bills of Lading, Informa Law from Routledge, Abingdon, December 24, 2020, 166, 167, 168, 170, 174, 175, 177.
13. *Dockray M.*, Cases and Materials on Carriage of Goods by Sea, 3rd ed., Cavendish Publishing Limited, Great Britain, 2004, 77, 122.
14. *Dubovec M.*, The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral, Arizona Journal of International and Comparative Law, Vol. 23, №2, 2006, 438, 441, 442.
15. *Eder B.*, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Article 48, London, 2021, 5-001, 5-003.
16. *Murray C.*, Schmitthoff's Export Trade, The Law and Practice of International Export Trade, London, 2008, 289.
17. *Stevens F.*, The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities, Routledge, 1st ed, Abingdon, December 14, 2019, 9, 17, 18, 155, 156, 157, 160.
18. *Suff M.*, Essential Contract Law, Cavendish Publishing, London, 1994, 167.
19. *Todd P.*, Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits, 4<sup>th</sup> ed., InformaLaw 2007, 22.
20. *Wilson J.*, Carriage of Goods by Sea, Pearson Education Limited, 7<sup>th</sup> ed., 2010, 3.
21. Green Island, [2010] 2 Lloyd's Rep, 1.
22. *Panatown Ltd v McAlpine Construction Ltd* [2000] 4 All ER.
23. *Electrosteel Castings Ltd v Scan-Trans Shipping & Chartering Sdn Bhd*, 2002] EWHC 1993.
24. *Enichem Anic S.p.A. and Others v. Ampelos Shipping Co. Ltd. (The "Delfini")* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252.
25. *The Aramis* [1989] 1 Lloyd's Rep 213
26. *Scancarriers A/S v. Aotearoa International Ltd. (The "Barranduna" and "Tarrago")* [1985] 2 Lloyd's Rep. 419.



27. Mayhew Foods Limited v Overseas Containers Ltd. [1984] 1 Lloyd's Rep. 317.
28. Evans v Andrea Merzario Ltd 1976.
29. The Albazero, Albacruz v Albazero [1976] 3 All ER 129.
30. British Crane Hire Corporation Ltd v Ipswich Plant Hire Ltd [1973] EWCA Civ 6.
31. Pyrene Company, Ltd v. Scindia Steam Navigation Company, Ltd. [1954] 1 Lloyd's Rep. 321.
32. Ardennes (Cargo Owners) vs Ardennes (Owners) [1951] 1 KB 55.
33. *Brandt v Liverpool, Brazil & River Plate Navigation Co Ltd* [1924] SJV. Co.35.
34. Leduc & Co v Ward, [1888] 20 QBD 475.
35. Watkins v. Rymill (1883) 10 Q.B.D. 178, 183, 189.
36. Glyn Mills Currie and Co v The East and West India Dock Company: CA 1880.
37. *Dunlop v. Lambert* [1839] 6 Cl. & F. 600.