

ნათია ჩიტაშვილი*

ირაკლი ბურდული**

სატრანსპორტო ექსპედიციისა და გადაზიდვის ხელშეკრულებათა გამიჯვნის უნიფიცირებული კრიტერიუმები სამართლებრივი პასუხისმგებლობის კონტექსტში¹

სატრანსპორტო სამართალი მეტად ამბივალენტურ კატეგორიას წარმოადგენს მისი მეტოდოლოგიური საზრისით. იგი თავის თავში სხვადასხვა ერთმანეთთან დაკავშირებულ ინსტიტუტს და სამართლებრივ ურთიერთობას მოიცავს. ერთიანი კოდიფიცირებული სახის დოკუმენტი, რომელსაც პრეტენზია ექნებოდა, რომ სრულად მოეცვა მთელი სატრანსპორტო ურთიერთობის რეგლამენტირება დასავლეთევროპულ დემოკრატიულ სახელმწიფოებში არ არსებობს. სწორედ ამიტომ საუბრობენ ხოლმე „სამართლის დანაწევრებულ“ იურიდიულ მატერიაზე, რომელიც სხვადასხვა კანონმდებლობით მოწესრიგებულ შინაარსობრივად სხვადასხვა, თუმცა საგნით ერთმანეთთან მეტად დაახლოებულ და მსგავს ურთიერთობებს არეგულირებს. შეიძლება ითქვას, რომ სატრანსპორტო სამართალი რამდენიმე დონედ იყოფა. პირველი ეს არის შიდა სახელმწიფოებრივი დონე, ანუ რეგულირების პირველი საფეხური. ძირითადი ხელშეკრულებები, რომელიც სატრანსპორტო სამართლის ბირთვს შეადგენს სამოქალაქო თუ სავაჭრო კოდექსებშია მოწესრიგებული, რასაც მეორე დონე მოსდევს, ანუ ევროპული კავშირის სუპრანაციონალური რეგულირებები. სატრანსპორტო სამართალში განსაკუთრებით გამოსაყოფია საერთაშორისო ტრანსპორტთან დაკავშირებული ურთიერთობა და, შესაბამისად, მისი მოწესრიგების ინტერნაციონალური საფეხური. წინამდებარე სტატია ეძღვნება, ერთი მხრივ, სატრანსპორტო ექსპედიციისა და გადაზიდვის ხელშეკრულების მაკვალიფიცირებელი განზოგადებული კრიტერიუმების შესწავლას უნიფიცირებული აქტის – FIATA-ს საფუძველზე, მეორე მხრივ, ქართული და გერმანული სამართლის რეგულატორული მოდელის ანალიზს უნიფიცირებულ სტანდარტებთან შესაბამისობისა და ჰარმონიზაციის ქრილში. აღნიშნული განზოგადებული კრიტერიუმების კვლევას სუპრანაციონალურ დონეზე უმნიშვნელოვანესი პრაქტიკული დატვირთვა აქვს გადამზიდველისა და ექსპედიტორის ფუნქცია--მოვალეობებისა და თანმდევი სამართლებრივი პასუხისმგებლობის რეჟიმების გამიჯვნის თვალსაზრისით. კვლევა მიმოიხილავს ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის უნიფიცირების მიზნით საერთაშორისო დონეზე არსებულ ძალისხმევას და გამოკვეთს სახელმწიფოებო ავ-

* სამართლის დოქტორი, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის თანამედროვე კერძო სამართლის ინსტიტუტის წევრი, დავის ალტერნატიული გადაწყვეტის ეროვნული ცენტრის აღმასრულებელი დირექტორი; სსიპ საქართველოს მედიატორთა ასოციაციის აღმასრულებელი საბჭოს წევრი; მედიატორთა აკრედიტებული ტრენერ-შემფასებელი, მედიატორი; სსიპ საქართველოს ადვოკატთა ასოციაციის ეთიკის კომისიის წევრი.

** ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტის პროფესორი, სამართლის დოქტორი, საპატიო დოქტორი (პოლონეთი); საკორპორაციო, საბანკო და ეკონომიკური სამართლის ინსტიტუტის ხელმძღვანელი (თსუ იურიდიული ფაკულტეტი); ადმინისტრაციულ მეცნიერებათა ინსტიტუტის დირექტორთა საბჭოს თავმჯდომარე (თსუ); NCADR ბორდის თავმჯდომარე (თსუ/STCL).

¹ წინამდებარე სტატია გამოქვეყნებულია ინგლისურ ენაზე: იხ. Chitashvili N., Burduli I., Unified Criteria for Differentiating Freight Forwarding and Transportation Contracts in the Context of Legal Liability, *Studia Iuridica Lublinensia*, Vol 35, No 2 (2025) და დაფუძნებულია მონოგრაფიას: ბურდული ი., ჩიტაშვილი ნ., ხარაიშვილი ა., ქართული სატრანსპორტო ექსპედიციის სამართლის საფუძვლები, „მერიდიანი“, თბ., 2025.

ტონომიის გაფართოების საჭიროებას უნიფიცირებულ დონეზე ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის დერეგულირების პირობებში.

საკვანძო სიტყვები: სატრანსპორტო ექსპედიტორი, გადამზიდველი, FIATA, პასუხისმგებლობა, პრინციპალი და აგენტი ექსპედიტორი.

1. შესავალი

სატრანსპორტო ექსპედიტორების თანამედროვე ამპლუა სულ უფრო და უფრო ორიენტირებული ხდება გადამზიდველის როლის შეთავსებაზე.² ეს გამოწვეულია იმით, რომ ექსპედიტორი ცდილობს გააფართოოს და გააღრმავოს თავისი ფუნქციები ლოგისტიკურ და სატრანსპორტო პროცესებში. ამ ცვლილებების მამოძრავებელი ძალაა ისეთი ფაქტორები, როგორიცაა კონტეინერიზაცია, 1970-იანი წლების საინფორმაციო ტექნოლოგიების რევოლუცია, ლოგისტიკის ზრდა და ყველა სატრანსპორტო პროცესის ექსპედიტორებზე გადატანის მზარდი მოთხოვნილება.³ ამ მხრივ, მულტიმოდალური გადაზიდვების გამოყენების პროცესი არნახულ მასშტაბებს აღწევს, აღნიშნულ პროცესს ახორციელებს და კოორდინაციას უწევს ერთი ოპერატორი – მულტიმოდალური სატრანსპორტო ოპერატორი (MTO).⁴ ექსპედიტორი, როგორც გადამზიდვის არქიტექტორი, არსებითად ტვირთის ორგანიზებაზე ან მთლიანად ან ნაწილობრივ ლოგისტიკურ ჯაჭვზეა პასუხისმგებელი, ამიტომ სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება, როგორც წესი, არსებითად ტვირთის გადაადგილების ორგანიზაციის ხელშეკრულებაა. თუმცა, გამომდინარე სატრანსპორტო ექსპედიციის თანამედროვეობაში არსებული მეტად გაფართოებული და კომპლექსური გაგებისა და, მითუმეტეს, გავრცელებული მულტიმოდალური გადაზიდვების ეპოქაში, შპედიტორი ხშირ შემთხვევაში თავად ახორციელებს მატერიალური სიკეთის გადაზიდვას უშუალოდ და ეს გასაკვირი არც უნდა იყოს, რამეთუ „სატრანსპორტო-საექსპედიციო მომსახურება წარმოადგენს გადაზიდვისაგან ნაწარმოები მომსახურების სახეს და, შესაბამისად, პრაქტიკაში ხშირია შემთხვევა, როცა ექსპედიტორი საკუთარი ძალით ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვას“⁵, რაც ხდება გადამზიდველისთვის განკუთვნილი პასუხისმგებლობის რეჟიმის ამოქმედების წინაპირობა.

ყოველდღიურ სიტყვათხმარებაში ექსპედიტორი ტვირთის გადამზიდველთან არის გათანაბრებული, თუმცა მისი იურიდიულ-ეკონომიკური სახასიათო ნიშანი, როგორც წესი, იმაზე მიუთითებს, რომ ექსპედიტორი თავად არ ახორციელებს ქონებრივი სიკეთის გადაზიდვას, არამედ მხოლოდ ამ ლოგისტიკური ჯაჭვის მთლიანად ან ნაწილობრივ განხორციელებას ახდენს. ეს იმანენტური სახასიათო ელემენტი, განასხვავებს მას მეფრახტისაგან, რამეთუ ამ უკანასკნელის სტატუსი უშუალოდ ტვირთის გადაზიდვაში განსახიერდება და, შესაბამისად, პასუხისმგებლობის იურიდიული საფუძველი და მისგან განთავისუფლების სამართლებრივი რეჟიმი განსხვავებულად შეიძლება წესრიგდებოდეს. თავის მხრივ, ექსპედიტორი, როგორც

² D. Stojanovic, M. Velickovic, *Freight Forwarding Industry – The Contemporary Role and Development Trends in Serbia*, in: M. Vidović, M. Kilibarda, S. Zečević, G. Radivojević, M. Miljuš, *Proceedings of the 4th Logistics International Conference*, Belgrade, Serbia, 23-25 May 2019, 132-141.

³ P. Cain, *Complexity, Confusion and the Multifaceted Legal Roles of the International Freight Forwarder*, "Macquarie Law Journal" 2014, vol. 14, 25-45.

⁴ R. Zelenika, T. Lotric, E. Buzan, *Multimodal Transport Operator Liability Insurance Model*, "Promet-traffic & transportation" 2011, vol. 23(1), 25-38.

⁵ ტ. ზამბახიძე, წიგნში: ლ. ჭანტურია, ბ. ზოიძე, თ. ნინიძე, რ. შენგელია, ჯ. ხეცურიანი (რედ.), *სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი*, თბილისი 2001, წიგნი IV, ტომი I, 436.

ქონებრივი სიკეთის „გადასაადგილებელი ჯაჭვის ორგანიზატორი“, სწორედ ის პირია, რომელიც თავის მხრივ მესამე პირთან დებს ტვირთის ფიზიკურ-ტექნიკური გადატანის ხელშეკრულებებს, ანუ აღნიშნული მიზნის პრაქტიკული მიღწევის საშუალების გამოყენების მეშვეობით, ძირითადად, მესამე პირს იყენებს,⁶ რათა მასა და შემკვეთს შორის არსებული სამართალურიერთობის ფარგლებში მასზე დაკისრებული მოვალეობები სრულყოფილად შეასრულოს და ვალდებულებითი სამართალურიერთობა პირნათლად დაასრულოს. უპირველეს ყოვლისა ექსპედიტორს სწორედ ამ ფიზიკურ-ტექნიკური საშუალებების კარგად ორგანიზება აკისრია, რამეთუ შემკვეთამდე ტვირთის დაუზიანებელ მდგომარეობაში აღნიშნულ მისამართზე (ან მის გარეშე⁷) მიტანა სწორედ ამ ჯაჭვში ჩართული პირების მიერ მათი მოვალეობების შესრულებაზე დამოკიდებული. მოცემულ შემთხვევაში, უმნიშვნელოვანესია ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის რეჟიმის განსაზღვრა და მისი გამიჯვნა გადამზიდველისთვის იმანენტური პასუხისმგებლობისგან.

სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულებას, როგორც წესი, ორი ძირითადი მონაწილე ჰყავს და აქედან გამომდინარე ორ ძირითად ურთიერთთანმხვედრ შესრულებაზე ამახვილებს ყურადღებას: შპედიტორი შპედიციის ხელშეკრულების ძალით მოვალეა, იზრუნოს ქონებრივი სიკეთის გადატანაზე, მაშასადამე, (ფართო გაგებით) გადაიტანოს ტვირთი, ხოლო შემკვეთი ვალდებულია ექსპედიტორს შეთანხმებული საზღაური გადაუხადოს. შესაბამისად, „სახეობაგამოჭედილ“⁸ მოვალეობას წარმოადგენს, ერთი მხრივ, ექსპედიტორის მიერ ტვირთის გადაადგილება და, მეორე მხრივ, შემკვეთის გადახდა.⁹ თუმცა მაგალითად, გერმანიის სავაჭრო კოდექსის 454-ე პარ. პირველი აბზ. აკონკრეტებს გადაზიდვის მოვალეობას და ამბობს, რომ ეს უკანასკნელი გადაზიდვის ორგანიზაციას მოიცავს.¹⁰ ამავედროულად, კომენტატორულ ლიტერატურაში, სასამართლო პრაქტიკაზე მითითებით, საუბარია იმაზე, თუ განსაკუთრებით რა იგულისხმება გადაზიდვის ორგანიზების ქვეშ და ამას დიდი მნიშვნელობა აქვს ექსპედიტორის ვალდებულების, მიწი დარღვევისა და თანმდევი პასუხისმგებლობის განსაზღვრის საქმეში. ამ დროს მხედველობაში მიიღება განსაკუთრებით გადაზიდვის საშუალებისა და ქონებრივი სიკეთის გადასაზიდი გზის, (უშუალოდ) განმახორციელებელი საწარმოების (პირების) შერჩევის, მათთან გასაფორმებელი ხელშეკრულების შინაარსის დადგენის, ისევე, როგორც შემკვეთის მხრიდან ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის გარანტიის უზრუნველყოფის გზების ორგანიზება და ამ საკითხების სისრულეში მოყვანა.¹¹

ერთ-ერთი მთავარი საკითხი, რომელიც ქონებრივი სიკეთის დამკვეთისათვის შეუფერხებელ დაუზიანებელ მდგომარეობაში მიწოდებას შეეხება, გახლავთ ის, თუ ვინ, ანუ ამ ჯაჭვში ჩართული რომელი პირი იქნება რაზე და რა მოცულობით პასუხისმგებელი. იურიდიული ნორმების კომპლექსი და სხვადასხვა ერთმანეთთან დაკავშირებული ინსტიტუტების მომწესრიგებელი დებულებების გამოყენებამ სწორედ ამ ჯაჭვში ჩართული პირების და, რალა თქმა უნდა, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის დიაგრამა უნდა გამოკვეთოს. სატრანსპორტო სამართლის მონაწილე ყველაზე მნიშვნელოვანი ფიგურანტი არის სატრანსპორტო საწარმო, მი-

⁶ P. Jung, *Handelsrecht*, München 2023, §45 Rn.11.

⁷ მაგ., როდესაც შემკვეთს ქონებრივი სიკეთე სასაქონლო საწყობიდან გააქვს.

⁸ Typusprägende.

⁹ C.-W. Canaris, K.-H. Capelle, *Handelsrecht*, München 2000, §33 Rn. 69.

¹⁰ Ibid.

¹¹ I. Koller in: I. Koller, P. Kindler, W.-H. Roth, K.-D. Drüen (Hrsg.), *Handelsgesetzbuch, Kommentar*, München 2019, §453 Rn. 2.

სი ფართო საზრისით, რომელიც მსგავს ურთიერთობაში შეიძლება რამდენიმე ფუნქციით მოგვევლინოს. ფრაზტის განმახორციელებელი, ანუ გადამზიდველი, რომელსაც უშუალოდ გადააქვს ტვირთი. ასევე, ექსპედიტორი, რომელიც პასუხისმგებლობას იღებს ქონებრივ-მატერიალური სიკეთის სხვა პირისთვის გადატანისა საკუთარი ან სხვისი სახელით და, შესაბამისად, ამ პროცესის ორგანიზებას ახდენს.¹² მაშასადამე, ექსპედიტორი არსებითად ტვირთის ორგანიზებაზე ან მთლიანად ან ნაწილობრივ ლოგისტიკურ ჯაჭვზეა პასუხისმგებელი, ამიტომ სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულება, როგორც წესი, არსებითად ტვირთის გადაადგილების ორგანიზაციის ხელშეკრულებაა და სამართლებრივი დოგმატიკის თვალსაზრისით მისი გამიჯვნა გადამზიდველის ფუნქცია-მოვალეობებისგან არსებით მნიშვნელობას იძენს.

ამდენად, კლასიკური ექსპედიტორისა და გადამზიდველი ექსპედიტორის კვალიფიკაციის საკითხები სამართლებრივი პასუხისმგებლობის განსაზღვრისთვის, დღემდე მზარდი აქტუალობით გამოირჩევა და საერთაშორისო დონეზე თუ შინასახელმწიფოებრივ სივრცეშიც სატრანსპორტო სამართლის განვითარებასთან ერთად წინააღმდეგობრივი განხილვის საგანი ხდება.

ვინაიდან ექსპედიტორის საქმიანობის არეალისა და მულტიმოდალური ტრანსპორტის გაფართოების კვალდაკვალ, სამართლის პრაქტიკაში შეინიშნება ექსპედიციისა და გადაზიდვის ხელშეკრულებათა ასიმილაციის ტენდენცია, ამ ორ სახელშეკრულებო სამართლებრივ ურთიერთობას შორის საზღვრის მოშლის ტენდენცია თვალშისაცემია, რაც სამართლებრივი დოგმატიკის თვალსაზრისით გაუმართლებელია და რაც გამოიწვევს პასუხისმგებლობის რეჟიმების არსებით გადაფარვას. შესაბამისად, აღნიშნული კვლევის მიზანია, შეისწავლოს ის განზოგადებული, უნივერსალური კრიტერიუმები, რომელიც მიუხედავად შიდაანაციონალური რეგულატორული ინდივიდუალიზმისა, უნიფიცირებულ დონეზე, გადამზიდველისა და ექსპედიტორის ფუნქცია-მოვალეობების საზღვრებს მიჯნავს, რაც საბოლოო ჯამში დასაბამს უდებს ექსპედიტორისა და გადამზიდველის, როგორც ორი დამოუკიდებელი პარადიგმის, სწორ კვალიფიკაციასა და შესატყვისი სამართლებრივი პასუხისმგებლობის რეჟიმების საზღვრების გამოკვეთას. მაშასადამე, კვლევის ძირითადი ორიენტირი მიპყრობილია ფრაზტისა და ექსპედიციის იურიდიული ინსტიტუტების ერთმანეთთან შედარებაზე, მათი მაკვალიფიცირებელი ლეგალური კრიტერიუმების შეფასებაზე, ამ პროცესში ჩართული მხარეების უფლება-მოვალეობის განსაზღვრაზე, სახელშეკრულებო თავისუფლების ფარგლების დადგენასა და სამართლებრივი პასუხისმგებლობის კორელაციაზე. კვლევის პროცესში უმთავრესი ყურადღება დაეთმოა „ზე-ნაციონალური“ რბილი სამართლის აქტის – FIATA-ს ანალიზს, რომელიც აყალიბებს სუპრანაციონალურ დონეზე არსებულ მიდგომებს ექსპედიტორისა და გადამზიდველის სწორი კვალიფიკაციის სფეროში. უნიფიცირებული მიდგომების კონტექსტში კი შესწავლილია ქართული სამართლის რეგულატორული მოდელი, რომელიც გაანალიზებულია მისი დედა სამართლის, რეცეფცირებული გერმანული სავაჭრო სამართლის ტელეოლოგიური ექსტენსიის გზით. ამდენად, კვლევის მეთოდოლოგიური საფუძველს წარმოადგენს ისტორიულ-დოგმატური და შედარებითსამართლებრივი კვლევის მეთოდების გამოყენება. ეს კვლევა ეფუძნება დოგმატურ და დოქტრინულ ანალიზს სატრანსპორტო ექსპედიციისა და ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი კატეგორიების შესახებ.

¹² I. Koller, *Transportrecht*, München 2013, Rn. 4.

კვლევის პირველი ნაწილი აღწერით ხასიათს ატარებს და წარმოადგენს სატრანსპორტო სამართლის სფეროში უნიფიკაციის პროცესის ისტორიულ ანალიზსა და FIATA-ს რეგულაციების სამართლებრივ შეფასებას.

მეორე ნაწილი შედარებით მეთოდს ეფუძნება და მოიცავს საქართველოსა და გერმანიის სამართლებრივი რეჟიმების შედარებით ანალიზს, სატრანსპორტო ექსპედიციისა და გადაზიდვის ხელშეკრულებების მაკვალიფიცირებელ პირობებზე ფოკუსირებით.

შედარებითი მეთოდი გადამწყვეტ მნიშვნელობას იძენს ქართული სამართლის სამართლებრივი ინსტიტუტების სწორად ინტერპრეტაციისთვის, რბილი სამართლის ერთიანი რეგულაციებისა და გერმანული სამართლის კონტექსტში. იმისათვის, რომ ჩავწვდეთ და უკეთ გავიგოთ სატრანსპორტო სამართლის განსახილველი ინსტიტუტების იურიდიული ბუნება და ამ ურთიერთობის მომწესრიგებელი კონკრეტული ნორმები, საჭიროა კარგად იქნეს შემეცნებული სარეცეფციო მასალად აღებული ქვეყნის, ამ შემთხვევაში, გერმანიის სამართალი. ხაზგასასმელი იქნებოდა ისიც, რომ აუცილებელია არა კონკრეტული უცხო ნორმის იზოლირებული გაგება, არამედ იმ დებულებათა მთელი კომპლექსის ერთიანი სისტემური აღქმა, რომელიც შიდანაციონალური სამართლის სულისკვეთებას განაპირობებს ტელეოლოგიური განმარტების მეთოდების გამოყენებით.

2. ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის რეჟიმის უნიფიცირების მცდელობა

1967 წელს კერძო სამართლის უნიფიკაციის საერთაშორისო ინსტიტუტმა – UNIDROIT-მა წარადგინა კონვენციის პროექტი „საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების შესახებ“.¹³ კონვენციის პროექტის შემუშავების მიზანი იყო „აგენტი ექსპედიტორის“ და გადამზიდველის პასუხისმგებლობის გამიჯვნის საკითხთან მიმართებით გერმანულ და ფრანგულ სამართლებრივ სისტემებს შორის არსებული კონცეპტუალური განსხვავების უნიფიცირება.¹⁴ ამ პროექტში შემოთავაზებული იყო ექსპედიტორის, როგორც გადამზიდველის პასუხისმგებლობა, თუ: იგი დათანხმდა გადაზიდვის მიღებას „ფიქსირებული ტარიფით“ (მუხ. 23), ან/და მოახდინა მიღებული ტვირთის კონსოლიდაცია ამა თუ იმ სატრანსპორტო საშუალებით გაგზავნის მიზნით (მუხ. 24) ან/და გასცა სატრანსპორტო ზედნადები (მუხ. 25).¹⁵

შემოთავაზებული პროექტის მიხედვით, თუ 23-ე, 24-ე ან 25-ე მუხ. ექსპედიტორი დაკვალიფიცირდებოდა გადამზიდველად, მისი პასუხისმგებლობა უკვე მიჰყვებოდა ფრანგული სამართლის პრინციპს, ერთგვარ, *del credere*-ს და ითვალისწინებდა პასუხისმგებლობას ექსპედიტორის ქვეკონტრაქტორებისთვისაც მათ შორის, გადაზიდვის განმახორციელებლებისთვის. ამგვარად, „გადამზიდველი ექსპედიტორის“ პასუხისმგებლობის მასშტაბი მისი *vis-A-vis* მომხმარებლის მიმართ ფართოვდებოდა ქვეკონტრაქტორი გადამზიდველებისთვის პასუხისმგებლობით და აღნიშნული ინოვაციად გაფართოებულ „ქსელურ პასუხისმგებლობად“. შესაბამისად, იმ შემთხვევაში, თუ ზიანი დადგებოდა გადაზიდვის რომელიმე სეგმენტში, ექსპედიტორს ევალებოდა თავად, საკუთარი სახელით, მიემართა მოთხოვნის უფლებით ქვეკონტრაქ-

¹³ Draft Convention on Contract of Agency for Forwarding Agents relating to International Carriage of Goods.

¹⁴ აღნიშნულ საკითხზე იხ.: M. Poliak, E. Salamakhina, *Comparison of the Multimodal Transport Operator's and a Freight Forwarder's Liability Limit in International Transport*, Case Study, "Scientific Journal on Transport and Logistics" 2023, vol. 14 No. 1, 69.

¹⁵ J. Ramberg, *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, "Uniform Law Review" 1998, vol.3 (1), 8.

ტორებისთვის, ისევე როგორც შემკვეთი მიმართავდა ექსპედიტორს საკუთარი მოთხოვნის უფლების რეალიზებისთვის.¹⁶ თუ დამდგარი ზიანი უშუალოდ უკავშირდებოდა ექსპედიტორს ან მის დამხმარეს (მუხ. 12) (და არა გადამზიდველებს), მაშინ მოქმედებდა ბრალეულობის პრეზუმფცია (მუხ. 15) და ექსპედიტორს უნდა ემტკიცებინა საკუთარი პრეზუმირებული ბრალის გამომრიცხავი გარემოებები (მუხ. 15), ხოლო თავად ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა, თუ მასზე არ ვრცელდებოდა გადამზიდველის პასუხისმგებლობა, უნდა შეფასებულიყო გულმოდგინე აგენტის ქცევის სტანდარტით. ექსპედიტორს, აგენტის რანგში მოქმედების არეალში (და არა გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ნაწილში), შეეძლო პასუხისმგებლობის თავიდან არიდება, თუ გამოიყენებდა სათანადო გულმოდგინებას ქვეკონტრაქტორების არჩევისა და შესაბამისი ინსტრუქციების გაცემის დროს (ანუ პასუხისმგებლობა *culpa in eligendo vel custodiendo*¹⁷, მუხ. 13.1).¹⁸

UNIDROIT-ის კონვენციის პროექტი არასოდეს ყოფილა წარდგენილი დიპლომატიურ კონფერენციაზე, უნიფიცირების აღნიშნული ძალისხმევა წარუმატებელი და უტოპიური აღმოჩნდა, ძირითადად, ტვირთების ექსპედიტორთა მსოფლიო ორგანიზაციის, FIATA-ს¹⁹ წინააღმდეგობის გამო.²⁰

ექსპედიტორები განსაკუთრებით შეენიანაღმდეგნენ UNIDROIT-ის კონვენციის პროექტით შემოთავაზებულ ექსპედიტორის გაფართოებული („ექსელური“) პასუხისმგებლობის რეჟიმს და გადამზიდველად კვალიფიკაციის კრიტერიუმებს. კერძოდ, უნიფიცირებულ დონეზე არ იქნა გაზიარებული ფიქსირებული ფასისა და ტვირთის კონსოლიდაციის კრიტერიუმები. მიუღებლად იქნა მიჩნეული ექსპედიტორისთვის გადამზიდველის პასუხისმგებლობის დაკისრება „ფიქსირებული ფასის“ კრიტერიუმზე დაყრდნობით, რადგან ტარიფი მომხმარებლის ინფორმირებისთვის იყო გამიზნული და ექსპედიტორებს არ ჰქონდათ ვალდებულება სახელშეკრულებო თავისუფლებიდან გამომდინარე გაემჟღავნებინათ რა კომპონენტებისგან შედგებოდა მომსახურების ფიქსირებული საფასური. რაც შეეხება, ტვირთის კონსოლიდაციის კრიტერიუმის უკუგდებას, ექსპერტთა მოსაზრებით, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის ტრანსფორმაცია გადამზიდველის პასუხისმგებლობად ტვირთების კონსოლიდაციის საფუძვლით გამოიწვევდა პრაქტიკულ სირთულეებს იმ შემთხვევაში თუ შემკვეთებთან /მომხმარებლებთან დადებული ხელშეკრულება შეეხებოდა და მოიცავდა მთლიანი გადაზიდვის – კონსოლიდირებული ტვირთის – მხოლოდ ნაწილს.²¹

¹⁶ იქვე.

¹⁷ B. Kmiecik, *Selected Elements of Roman Law as an Inspiration for a Modern Psychological and Legal Interpretation Regarding Human Responsibility for a Committed Act*, in: Y. Tsekhmister, O. Prokopenko, *World Conference on Future Innovations and Sustainable Solutions (in Progress)*, “Futurity Research Publishing”, Poland 2024, vol.1, 5; F.Smeele, *Legal Conceptualisations of the Freight Forwarder: Some Comparative Reflections on the Disunified Law of Forwarding*, “Journal of International Maritime Law” 2016, vol. 21 (4), 14. იხ. ასევე, FIATA-ს მოდელური წესების 6.1.2. მუხ.

¹⁸ J. Ramberg, *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, “Uniform Law Review” 1998, vol.3 (1), 9.

¹⁹ FIATA International Federation of Forwarding Agents Association, რომელიც აერთიანებს 150 ქვეყნის წარმომადგენელს ექსპედიციისა და ლოგისტიკის სფეროში. იხ. M. Mindur, L. Mindur, *The Influence of the Selected International Organizations on the Development of Transport*, “Scientific Journal of Silesian University of Technology Series Transport”, 2023, Vol. 119, 171-187.

²⁰ M.Poliak, E.Salamakhina, *Ensuring Fair Compensation: Analyzing and Adjusting Freight Forwarder Liability Limits*, “Logistics” 2024, vol.8 (2), 4.

²¹ J. Ramberg, *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, “Uniform Law Review” 1998, vol.3 (1), 8-9.

UNIDROIT-ის კონვენციის პროექტის მიუღებლობის მიზეზი გახდა ისიც, რომ მულტი-მოდალური, კომბინირებული ტრანსპორტის შესახებ კონვენციის²² მიღების იდეაც შეჩერებული იყო და იმ ეტაპისთვის მიჩნეულ იქნა, რომ მეტად გონივრული იქნებოდა დალოდებოდნენ მულტიმოდალური (კომბინირებული ტრანსპორტის) გადაზიდვების შესახებ კანონმდებლობის შემუშავებას, სანამ შეეჭიდებოდნენ ისეთი რთული საკითხის რეგულირებას, როგორიც ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრაა.²³

საყურადღებოა, რომ ექსპედიტორებმა 1971 წელს გამოსცეს FIATA-ს კომბინირებული ტრანსპორტის ზედნადების (FBL) პირველი ვერსია.²⁴ FIATA-ს განმარტების თანახმად, FBL არის გადაზიდვისათვის დამახასიათებელი დოკუმენტი, ზედნადები,²⁵ როდესაც მისი გამოცემელი პირდაპირ ვალდებულია იღებს ტვირთის მესაკუთრის წინაშე ტვირთის უსაფრთხო ტრანსპორტირებისთვის.²⁶ ამრიგად, FBL არის კომბინირებული, მულტიმოდალური ტრან-

²² The Draft Convention on the International Combined Transport of Goods (TCM), რომელიც შემუშავდა რომში 1970 წელს მეორე მრგავალი მაგიდის ფარგლებში, მასში ცვლილებები განხორციელდა IMCO/ECE-ის მიერ 1971 წელს რომში და აღნიშნული კონვენციის პროექტი დღესაც არ არის მიღებული. იხ. The Development of Combined Transport Documents, Chp. in: C.-J. Cheng, Clive M. Schmitthoff's Select Essays on International Trade Law, Dordrecht, Boston, London 1988, 369. რატიფიკაციის განმახორციელებელი ქვეყნების არასაკმარისი რაოდენობის გამო, ასევე არ არის ძალაში შესული კონვენცია – United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods Geneva, 24 May 1980. იხ. M.Poliak, E. Salamakhina, Comparison of the Multimodal Transport Operator's and a Freight Forwarder's Liability Limit in International Transport, Case Study, "Scientific Journal on Transport and Logistics" 2023, Vol 14 No.1, 69. იხ. ასევე, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en, [05.03.2025]; H.R. Parhammehr, I. Zeajeldi, The Role of FIATA Multimodal Transport Bill of Lading in Business Exchange in International Transport, "Social Sciences" 2016, Vol 11(12), 3151.

²³ J. Ramberg, Unification of the Law of International Freight Forwarding, "Uniform Law Review" 1998, Vol 3 (1) 9.

²⁴ C.-J. Cheng, Clive M. Schmitthoff's Select Essays on International Trade Law, Dordrecht, Boston, London 1988, 372. მსოფლიოში ყველაზე ხშირად გამოყენებული მულტიმოდალური სატრანსპორტო ზედნადები FIATA-ის FBL-თან ერთად არის MULTIDOC 95/2016, რომელიც შეიქმნა ბალტიის და საერთაშორისო საზღვაო საბჭოს (BIMCO) მიერ UNCTAD/ICC-ის მულტიმოდალური სატრანსპორტო დოკუმენტების წესების საფუძველზე 1991 წელს (იხ. M.Poliak, E. Salamakhina, Comparison of the Multimodal Transport Operator's and a Freight Forwarder's Liability Limit in International Transport, Case Study, "Scientific Journal on Transport and Logistics" 2023, Vol 14 No. 1, 70). FBL და MULTIDOC 95/2016 სტანდარტულ პირობებში მითითებული MTO პასუხისმგებლობის ლიმიტი იდენტურად იმეორებს UNCTAD/ICC წესებით რეკომენდებულ პასუხისმგებლობის ლიმიტს და, შესაბამისად, მსოფლიოში MTO-ს უმეტესობის პასუხისმგებლობის ოდენობა ერთგვაროვანია. იხ. M. Faghfour, International Regulation of Liability for Multimodal Transport, "WMU Journal of Maritime Affairs" 2006, Vol 5, 95-114; M. Poliak, E. Salamakhina, N. Lakhmetkina, N. Zhuravleva, Comparison of Freight Forwarder Liability in Selected Countries of the European Union and Selected Countries of the Commonwealth of Independent States (CIS), The 13th International Conference on Automotive Safety (Automotive Safety 2022), "IOP Conference Series: Materials Science and Engineering" 2022, Vol 1247, 80

²⁵ FIATA-ს კომბინირებული ტრანსპორტის ზედნადებთან ერთად საერთაშორისო პრაქტიკაში საგზაო გადაზიდვებისთვის ფართოდ გამოიყენება CMR ზედნადებიც – CMR consignment note. იხ. J. Drevinskaite, S.Mackeviciute, G.Sorakaite, S. Jankauskaite, Peculiarities of CMR Documentation in International Freight, "Rezekne Academy of Technologies" 2019, 31-32. საერთაშორისო საგზაო ტრანსპორტისთვის საჭიროა CMR ზედნადები, რომლის უპირატესობა ის არის, რომ აღიარებულია CMR ხელშეკრულების მონაწილე ქვეყნების ყველა აღმასრულებელი ოფიცრის მიერ. იხ. J. Drevinskaite, S. Mackeviciute, G. Sorakaite, S. Jankauskaite, Peculiarities of CMR Documentation in International Freight, "Rezekne Academy of Technologies" 2019, 28.

²⁶ FIATA Secretariat Press Release PR70/5, September 14, 1970. უნიფიცირებული ზედნადების სხვა სახეებია ICC-ის მიერ 1973 წელს მომზადებული მულტიმოდალური ზედნადები და საერთაშორისო სატრანსპორტო სამართლის ინსტიტუტის მიერ შემოთავაზებული მულტიმოდალური ზედნადები. იხ. H.R. Parhammehr, I. Zeajeldi, The Role of FIATA Multimodal Transport Bill of Lading in Business Exchange in

სპორტის დოკუმენტი, რომელიც გამოიყენება იმ საერთაშორისო ექსპედიტორების მიერ, რომლებიც არიან მულტიმოდალური ტრანსპორტის აგენტები (პრინციპალი ექსპედიტორების მნიშვნელობით). თუ აღნიშნულ დოკუმენტს გამოსცემს ექსპედიტორი, მაშინ ის მიიჩნევა კომბინირებული ტრანსპორტის ოპერატორად (MTO)²⁷, კისრულობს ტრანსპორტირებაზე გადაზიდველის პასუხისმგებლობას²⁸ და კარგავს აგენტ ექსპედიტორის სტატუსს.²⁹ ამ შემთხვევაში მულტიმოდალური ტრანსპორტის ოპერატორი ექსპედიტორი პასუხისმგებელია არა მხოლოდ საქონლის დანიშნულების ადგილზე მიწოდებაზე, არამედ ყველა გადაზიდველისა და მესამე პირის მოქმედებებზე, რომლებიც მის მიერ არიან დაქირავებულნი ტრანსპორტის ექსპლუატაციის მიზნით.³⁰ თუკი ექსპედიტორს არ სურს იკისროს გადაზიდველის პასუხისმგებლობა, მაშინ ის გამოსცემს ისეთ დოკუმენტებს, როგორიცაა ტვირთის მიღების სერტიფიკატი (FCR31) ან ტრანსპორტის სერტიფიკატი (FCT32).³³ ამდენად, ექსპედიტორისა და გადაზიდველის პასუხისმგებლობის გამიჯვნის მთავარ მაკვალიფიცირებელ ნიშნად უნიფიცირებულ დონეზე ზედნადების გამცემი სუბიექტის კრიტერიუმი განისაზღვრა.³⁴

International Transport, "Social Sciences" 2016, Vol 11(12), 3150. ზედნადები სხვა მნიშვნელოვან ინფორმაციასთან ერთად ასახავს რა მომენტიდან იღებს მულტიმოდალური ოპერატორი ტვირთზე პასუხისმგებლობას. M.Z. Alireza, 1978 *Convention on Sea Transport, Hamburg Laws*, "Journal of Law and Political Science at Tehran University" 1994, Vol 32, 254-281.

²⁷ M.Poliak, E. Salamakhina, N. Lakhmetkina, N. Zhuravleva, *Comparison of Freight Forwarder Liability in Selected Countries of the European Union and Selected Countries of the Commonwealth of Independent States (CIS)*, The 13th International Conference on Automotive Safety (Automotive Safety 2022), "IOP Conference Series: Materials Science and Engineering" 2022, Vol 1247, 89.

²⁸ J. Drevinskaite, S.Mackeviciute, G.Sorakaite, S. Jankauskaite, *Peculiarities of CMR Documentation in International Freight*, "Rezekne Academy of Technologies" 2019, 32. იხ. ასევე, M.Poliak, E. Salamakhina, *Comparison of the Multimodal Transport Operator's and a Freight Forwarder's Liability Limit in International Transport*, Case Study, "Scientific Journal on Transport and Logistics" 2023, Vol 14 No. 1, 68.

²⁹ C.-J. Cheng, *Clive M. Schmitthoff's Select Essays on International Trade Law*, Dordrecht, Boston, London 1988, 373.

³⁰ H.R. Parhammehr, I. Zeajeldi, *The Role of FIATA Multimodal Transport Bill of Lading in Business Exchange in International Transport*, "Social Sciences" 2016, Vol 11(12), 3152.

³¹ Forwarder's Certificate of Receipt. FCR-ის შევსებით, ექსპედიტორი ადასტურებს, რომ მან მიიღო საქონელი და საკანონმდებლო რეგულაციების თანახმად, იგი ვალდებულია გაუგზავნოს ის ფიზიკურ პირს ან კომპანიას იმ ქვეყანაში, სადაც დოკუმენტია გადაგზავნილი. დაწვრილებით იხ. H.R. Parhammehr, I. Zeajeldi, *The Role of FIATA Multimodal Transport Bill of Lading in Business Exchange in International Transport*, "Social Sciences" 2016, Vol 11(12), 3152. იხ. ასევე, J. Drevinskaite, S.Mackeviciute, G.Sorakaite, S. Jankauskaite, *Peculiarities of CMR Documentation in International Freight*, "Rezekne Academy of Technologies" 2019, 32.

³² Forwarder's Certificate of Transport. აღნიშნული დოკუმენტი შექმნილია FIATA-ს მიერ ექსპედიტორების მიერ გამოყენების მიზნით. აღნიშნული სერტიფიკატის გაცემით და ტვირთის გამგზავნისათვის მიწოდებით, ექსპედიტორი იღებს ვალდებულებას დანიშნულების ადგილზე მიწოდოს ტვირთი მიმღებს იმ აგენტის მეშვეობით, რომელსაც ის (ე.ი. ექსპედიტორი) იყენებს გადაზიდვისთვის. იხ. H.R. Parhammehr, I. Zeajeldi, *The Role of FIATA Multimodal Transport Bill of Lading in Business Exchange in International Transport*, "Social Sciences" 2016, Vol 11(12), 3152.

³³ J. Ramberg, *International Commercial Transactions*, 2nd ed., International Chamber of Commerce, New York 2000, 170 და შემდგომი, ასევე 486-487.

³⁴ იხ. ასევე L. Zhao, *An Analysis of Transport Documents*. In: *Current Issues in Maritime and Transport Law*, San Lazzaro 2016, p1-28.

3. FIATA-ს უნიფიცირებული მიდგომა და ექსპედიტორის სახელშეკრულებო ავტონომიის გაფართოება პასუხისმგებლობის რეჟიმის განსაზღვრის სფეროში

კონვენციონალურ დონეზე ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის სქემების უნიფიცირების მიუღწევლობის პირობებში,³⁵ გაფართოვდა ექსპედიტორის სახელშეკრულებო ავტონომია პასუხისმგებლობის რეჟიმის განსაზღვრის საკითხთან მიმართებით, რაღა თქმა უნდა, ცალკეული რეგულატორული სისტემის იმპერატიული საკანონმდებლო დანაწესების ფარგლებში. „აღნიშნული გამოიხატა იმით, რომ გარდა სპეციალური შემთხვევებისა, როდესაც ექსპედიტორი სავალდებულოდ უნდა დაექვემდებაროს გადამზიდველის პასუხისმგებლობას, ის სარგებლობს სახელშეკრულებო თავისუფლებით მომხმარებელთან პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ნაწილში. ეს სახელშეკრულებო ავტონომია რეალიზდება ექსპედიტორთა მიერ მათსავე ხელშეკრულებაში პასუხისმგებლობის შეზღუდვის საკითხების განსაზღვრით ან ცალკეულ ქვეყანაში ექსპედიტორთა ასოციაციების მიერ შემუშავებული სტანდარტული ნებისადმი მიერთებით.

გააცნობიერა რა პასუხისმგებლობის სქემების დივერსიფიცირების და არაერთგვაროვნების თავიდან აცილების აუცილებლობა, FIATA-ს სამუშაო ჯგუფმა 1994 წელს განახორციელა მოდელური წესების ინიცირება იმ ქვეყნებში გამოსაყენებლად, სადაც ჯერ კიდევ არ არსებობდა უნიფიცირებული სტანდარტული პირობები და რომელთაც სურდათ დაქვემდებარებოდნენ ერთიან საერთაშორისო რეჟიმს.“³⁶

FIATA-ს რეფორმის ჯგუფი მნიშვნელოვან სირთულეებს წააწყდა აგენტი ექსპედიტორისა და პრინციპალი ექსპედიტორის გამიჯვნისა და მათი მაკვალიფიცირებელი ნიშნების განსაზღვრის საკითხში. ვინაიდან „კომისიონერ აგენტის“ ცნება უცხო იყო საერთო სამართლის ქვეყნებისთვის, FIATA-მ დაამკვიდრა უნიფიცირებული და განზოგადებული ტერმინები „აგენტი ექსპედიტორისა“ და „პრინციპალი ექსპედიტორის“ (ე.ი. გადამზიდველის პასუხისმგებლობით) სახით.³⁷ ერთმნიშვნელოვანია ექსპედიტორის სამართლებრივი პასუხისმგებლობის რეჟიმი, როდესაც ექსპედიტორმა მომხმარებელთა დადებული ხელშეკრულებით, გამოსატულად იკისრა პრინციპალად მოქმედების ვალდებულება და გამოსცა სასაქონლო ზედნადები, ე.ი. ამით ის მიუერთდა გადამზიდველის პასუხისმგებლობის სქემას. ასევე, უდავოა შემთხვევა, როდესაც ექსპედიტორმა ხელშეკრულებაში მკაფიოდ განსაზღვრა აგენტი ექსპედიტორის სტატუსით მოქმედების ნება და გამორიცხა მისი პასუხისმგებლობა გადამზიდველისა და სხვა მესამე პირებისთვის. საკითხის შეფასებაში სირთულე შემოდის, როდესაც ხელშეკრულებიდან პირდაპირ არ ვლინდება პრინციპალად მოქმედების და შეზღუდვის ნება, არამედ ეს უკანასკნელი მიზანი შეიძლება ნაგულისხმევად იკვეთებოდეს სატრანსპორტო ექსპედიციის შეთანხმებიდან და ამოკითხულ იქნეს ექსპედიტორის მიერ დამატებით ნაკისრი ცალკეული ფუნქცია-მოვალეობებიდან. მოცემულ შემთხვევაში შესაფასებელია ექსპედიტორმა მომ-

³⁵ უნიფიცირების სირთულეების შესახებ ასევე იხ. M.Poliak, E.Salamakhina, *Ensuring Fair Compensation: Analyzing and Adjusting Freight Forwarder Liability Limits*, "Logistics" 2024, vol.8 (2), 1.

³⁶ J. Ramberg, *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, "Uniform Law Review" 1998, Vol3 (1), 9.

³⁷ საყურადღებოა, რომ გერმანიის სატრანსპორტო ექსპედიციის სტანდარტული პირობების აქტივ იცნობს აღნიშნულ უნიფიცირებულ ტერმინებს და აღიარებს ექსპედიტორის უფლებას იმოქმედოს აგენტის ან პრინციპალის როლით. General German Forwarding Conditions (ADSp), first drafted in 1927, <https://www.dbcargo.com/resource/blob/5635844/8403b6e33030af19b38b08a8e6285161/ADSp-complete-data.pdf> [05.03.2025].

ხმარების წინაშე დადებული ხელშეკრულებით ნაგულისხმევად იკისრა თუ არა გადაზიდ-
ველის და სხვა მესამე პირთა მოქმედებებისთვის პასუხისმგებლობა.

ამრიგად, მიუხედავად იმისა, რომ ფართო გაგებით, ექსპედიტორთა საქმიანობა დაექ-
ვემდებარა კლასიკური რომაული ხელშეკრულების *mandatum*-ის ზოგად არქეტიპს, განსხვა-
ვება უნდა წარმოჩინდეს სამ პროტოტიპს შორის: 1. აგენტი ექსპედიტორი, რომელიც წარმო-
ადგენს სატრანსპორტო ექსპედიციის კლასიკურ,³⁸ ქრესტომათიულ ფორმას.³⁹ 2. ხელშემ-
კრელი გადაზიდველი, როდესაც ექსპედიტორი იღებს გადაზიდველის პასუხისმგებლობას
გადაზიდვის უშუალოდ განხორციელების გარეშე და 3. ექსპედიტორი, რომელიც ფაქტობრი-
ვად ახორციელებს გადაზიდვას – *შემსრულებელი, ფაქტობრივი გადაზიდველი*.⁴⁰

მას შემდეგ რაც კონვენციონალური სუპრანაციონალური კანონმდებლობის მიღება
უტოპიური აღმოჩნდა, FIATA-ს სამუშაო ჯგუფის მიერ წარმოდგენილ წინადადებებზე მსოფ-
ლიო კონგრესმა კარაკასში 1996 წელს მიიღო FIATA-ს მოდელის წესები სატრანსპორტო ექ-
სპედიციის შესახებ. მოდელური წესები მიჰყვება ფრანგული კანონმდებლობის *del credere* –
პასუხისმგებლობის სისტემას, რაც იმას ნიშნავს, რომ *პრინციპალი ექსპედიტორი* მის მიერ
მესამე პირებთან დადებული გადაზიდვისა და სხვა მომსახურების ხელშეკრულებებისთვის
პირდაპირ მომხმარებლის წინაშე იქნება პასუხისმგებელი. შესაბამისად, პრინციპალი ექსპე-
დიტორის მიმართ იმოქმედებს გადაზიდველის პასუხისმგებლობის რეჟიმი, რომელიც გათ-
ვალისწინებულია FIATA-ს 7.3. მუხ.: პრინციპალი ექსპედიტორი იმ მესამე პირთა მოქმედე-
ბებსა და უმოქმედობებზე, რომლებიც მან ჩააბა ექსპედიციის პროცესში გადაზიდვის ან სხვა
მომსახურების შესასრულებლად, ისევე აგებს პასუხის როგორც საკუთარი მოქმედებისა და
უმოქმედობისთვის. ამ შემთხვევაში გამოიყენება კანონმდებლობის ის ნორმები, რომელიც
ვრცელდება ამ ტიპის ტრანსპორტსა და მომსახურებაზე, ასევე პირდაპირი შეთანხმებები ან
ასეთი შეთანხმების არარსებობისას, ტრანსპორტის ან მომსახურებისთვის დამახასიათებელი
ჩვეულებრივი წესები. პრინციპალი ექსპედიტორის შემთხვევაში გამოსაყენებელი იქნება სსკ-
ის 396-ე მუხ., რომლის თანახმად, მოვალემ თავისი კანონიერი წარმომადგენლის და იმ პირთა
მოქმედებისათვის, რომელთაც იგი იყენებს საკუთარ ვალდებულებათა შესასრულებლად,
ისეთივე მოცულობით უნდა აგოს პასუხი, როგორც საკუთარი ბრალეული მოქმედების დროს.

საგულისხმოა პრინციპალი ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა დამხმარე ვალდებულე-
ბების შესრულებასთან მიმართებით. FIATA-ს 7.2. მუხ. თანახმად, ექსპედიტორი, *საქონლის*
გადაზიდვის გარდა სხვა მომსახურებისთვის, როგორიცაა, მაგრამ არ შემოიფარგლება, სა-
ქონლის შენახვა, დამუშავება, შეფუთვა ან განაწილება, ასევე ზემოაღნიშნულ ფუნქციებთან
დაკავშირებული სხვა დამატებითი მომსახურებისთვის, პასუხისმგებელია როგორც პრინცი-
პალი თუ:

1. ასეთი მომსახურება შესრულებულია თავად მის მიერ საკუთარი ობიექტების ან თა-
ნამშრომლების გამოყენებით, ან

2. მან აიღო მკაფიო ან ნაგულისხმევი ვალდებულება პრინციპალად მოქმედების შესახებ.

³⁸ M.Poliak, E. Salamakhina, *Comparison of the Multimodal Transport Operator's and a Freight Forwarder's Liability Limit in International Transport*, Case Study, "Scientific Journal on Transport and Logistics" 2023, Vol 14 No. 1, 68. გამოყენებულია ტერმინი „კლასიკური სატრანსპორტო ექსპედიტორი“.

³⁹ იხ. მაგ. Jones v. European General Express (1920) 4 Lloyd's Law Reports, 127, მითითებულია: J.Ramberg, *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, "Uniform Law Review" 1998, Vol.3 (1), 6-7. აღნიშნული ტერმინი ასევე გამოყენებულია UNIDROIT-ის კონვენციის პროექტში: UNIDROIT Draft Convention on Contract of Agency for Forwarding Agents relating to International Carriage of Goods.

⁴⁰ J. Ramberg, *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, "Uniform Law Review" 1998, Vol3 (1), 6.

აგენტი ექსპედიტორის რანგში მოქმედებისას, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა ეფუძნება მომსახურების შესრულებისას სათანადო გულმოდგინების და გონივრული ზომების მიღების ვალდებულებას (FIATA-ს მოდელური წესების მუხ. 6.1.1), რაც არ ავრცელებს მასზე გადამზიდველის გაფართოებულ პასუხისმგებლობას. ამასთან, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა შემოიფარგლება საქონლის დაკარგვისა და დაზიანებით გამოწვეული მხოლოდ პირდაპირი ზიანით.⁴¹ აგენტი ექსპედიტორი არ არის პასუხისმგებელი მესამე პირთა ქმედებებსა და უმოქმედობებზე, როგორცაა, მაგრამ არ შემოიფარგლება, გადამზიდველები, მესაწყობეები, ნავსადგურის მტვირთავები, პორტის ორგანოები და სხვა სატვირთო ექსპედიტორები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მან არ გამოიჩინა სათანადო გულმოდგინება ასეთი მესამე პირების შერჩევის, ინსტრუქციის მიცემის ან ზედამხედველობის დროს (FIATA-ს 6.1.2. მუხ.).

4. ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის ქართული მოდელი

ქართველმა კანონმდებელმაც გერმანული და სხვა მართლწესრიგთა არაერთი სისტემის მსგავსად, დაუშვა ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის გაფართოების და გადამზიდველის პასუხისმგებლობად გარდაქმნის შესაძლებლობა, თუმცა გარკვეული სახესხვაობით.

ექსპედიტორის ძირითად ვალდებულებად, გერმანიის სავაჭრო კოდექსის მსგავსად, ქართულ სამართალშიც ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზება,⁴² საამისოდ აუცილებელი სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევა, მესამე პირებთან საჭირო გარიგებების დადება და შემკვეთის ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის უფლებათა უზრუნველყოფა განიმარტება.⁴³ სადამფუძნებლო ვალდებულებების მიღმა, შემკვეთთან შესაძლებელია სახელშეკრულებო თავისუფლების ფარგლებში პირდაპირ ან ნაგულისხმევად შეთანხმებულ იქნეს სხვა ფუნქცია-მოვალეობებიც, როგორცაა მაგალითად, ტვირთის შეფუთვა, დაზღვევა, ავიაგადამზიდვის ბილეთების შესყიდვა, საბაჟო დოკუმენტაციის მოწესრიგება⁴⁴ და პროცედურის ორგანიზება და სხვ.⁴⁵ შემკვეთთან სახელშეკრულებო ავტონომიის ფარგლებში შესაძლებელია ასევე შეთანხმდეს ისეთი დამატებითი ვალდებულებაც, როგორცაა ტვირთის საკუთარი ძალებით გადაზიდვა,⁴⁶ რაც არ წარმოადგენს უშუალოდ სატრანსპორტო ექსპედიციის ქრესტომათიულ მაკვალიფიცირებელ ნიშანს, მაგრამ თუ მხარეთა შეთანხმება საწინააღმდეგოზე არ მიუთითებს, ტვირთის უშუალოდ გადაზიდვაც შესაძლებელია შემოყვანილ იქნეს ექსპედიტორის ფუნქცია-მოვალეობების არეალში. სსკ-ის 739-ე მუხ. თანახმად, (საკუთარი ძალით ტვირთის გადაზიდვის უფლება), 1. თუ სხვა შეთანხმება არ არსებობს, ექსპედიტორს უფლება აქვს საკუთარი ძალებით გადაზიდოს ტვირთი. ამ უფლების განხორციელება არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს შემკვეთის უფლებებსა და ინტერესებს. 2. თუ ექსპედიტორი იყენებს ამ უფლებას,

⁴¹ FIATA-ს 8.1. (3) მუხლი.

⁴² D. Stojanovic, M. Velickovic, *Freight Forwarding Industry – The Contemporary Role and Development Trends in Serbia*, in: M. Vidović, M. Kilibarda, S. Zečević, G. Radivojević, M. Miljuš, *Proceedings of the 4th Logistics International Conference*, Belgrade, Serbia, 23–25 May 2019, 132–142.

⁴³ გერმანიის სავაჭრო კოდექსის 454 (2) პარაგრაფი, იხ. K.-H. Ebenroth, D. Boujong, C. Bahnsen, *Handelsgesetzbuch: HGB Kommentar*, München 2024, § 454, Rn. 5–33.

⁴⁴ K.-C. Shang, C.-S. Lu, *Customer Relationship Management and Firm Performance: An Empirical Study of Freight Forwarder Services*, "Journal of Marine Science and Technology" 2012, vol.20, no.1, 2012, 64.

⁴⁵ N. Nurwahyudi, E. Rimawan, *Analysis of Customer Satisfaction in Freight Forwarder Industry Using Servqual, IPA and FMEA methods*, "Pomorstvo-scientific Journal of Maritime Research", 2021, Vol. 35(1), p109–117.

⁴⁶ M.A Krajewska, H. Kopfer, *Collaborating Freight Forwarding Enterprises*, "OR Spectr", 2006, vol.28, 301–317.

მაშინ მას იმავდროულად აქვს ტვირთის გადამზიდველის უფლება-მოვალეობებიც. ზემოაღნიშნული ნორმის განმარტებიდან ვლინდება, რომ ტვირთის საკუთარი ძალებით გადაზიდვა იმთავითვე შეიძლება განახორციელოს ექსპედიტორმა, თუ მხარეთა შეთანხმებაში არ არის გამოვლენილი საპირისპირო ნება. ამდენად, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის გადამზიდველის პასუხისმგებლობად გარდაქმნის, გაფართოების ერთადერთ შესაძლებლობად კანონმდებელი ტვირთის საკუთარი საშუალებებით/საკუთარი ძალებით გადაზიდვის შემთხვევას მიიჩნევს. აღნიშნულ კონსტელაციაში ექსპედიტორის ვალდებულება არა ტვირთის გაგზავნის ორგანიზებაა, არამედ გადაზიდვის უშუალოდ განხორციელება საკუთარი ორგანიზაციული კონტროლისა და განკარგულების, მაშასადამე, ე.ი. პასუხისმგებლობის სფეროშიც. წმინდა ექსპედიტორის სტატუსით (FIATA-ს კონცეფციით – აგენტი ექსპედიტორი) მოქმედების შემთხვევაში კი, ტვირთი ექსპედიტორის მიერ გადამზიდველისთვის ჩაბარების შემდეგ, ტოვებს ექსპედიტორის კონტროლის სფეროს და გადადის გადამზიდველის პასუხისმგებლობის სივრცეში. სწორედ, ამ ეტაპზე ექსპედიტორს წარმოეშობა შეთანხმებული პროვიზიის მოთხოვნის უფლება შემკვეთისგან. კერძოდ, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის არეალს კარგად გამოჰკვეთს 743-ე მუხ., რომლის თანახმადაც, პროვიზია გადახდილ უნდა იქნეს მას შემდეგ, რაც ექსპედიტორი გადასცემს ტვირთს სატრანსპორტო ორგანიზაციას.

ამდენად, ქართულ მოდელში, კლასიკური ექსპედიტორის⁴⁷ (აგენტი ექსპედიტორის) შემთხვევაში, ე.ი. როდესაც გადაზიდვას უშუალოდ ექსპედიტორი არ ახორციელებს (სსკ 739-ე მუხ. განსხვავებით), მკაფიოდ იმიჯნება ექსპედიტორისა და გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საზღვრები. ამის ცხადი დადასტურებაა ისიც, რომ მონრეალის კონვენციის მე-18 მუხ. პირველი პუნქტის თანახმად, გადამზიდველი პასუხს აგებს ზიანისათვის, რომელიც წარმოემნიშობა ტვირთის განადგურების, დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში, მხოლოდ იმ პირობით, რომ ამ ზიანის გამომწვევი მოვლენა საჰაერო გადაზიდვისას მოხდა. (3) საჰაერო გადაზიდვა ამ მუხლის პირველი პუნქტის შინაარსით მოიცავს დროის პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც ტვირთი გადამზიდველის დაცვის ქვეშ⁴⁸ იმყოფება.

ამრიგად, გადამზიდველი განიხილება მესამე პირად სსკ-ის 741-ე მუხ. შინაარსით, რომელთა მოქმედებებისთვის ექსპედიტორს ბრალი არ შეეარაცება. უფრო ზუსტად, აგენტი ექსპედიტორის სტატუსით მოქმედების შემთხვევაში ექსპედიტორი პასუხისმგებელია პროფესიონალი და კარგი რეპუტაციის მქონე გადამზიდველის და სხვა მესამე პირების შერჩევით⁴⁹ (*culpa in eligendo*)⁵⁰, მაგრამ არ არის პასუხისმგებელი მათ სამუშაოზე, თუ ეს არ არის

⁴⁷ M.Poliak, E. Salamakhina, *Comparison of the Multimodal Transport Operator's and a Freight Forwarder's Liability Limit in International Transport*, Case Study, "Scientific Journal on Transport and Logistics" 2023, Vol 14 No. 1, 67.

⁴⁸ იხ. J. Drevinskaite, S.Mackeviciute, G.Sorakaite, S. Jankauskaite, *Peculiarities of CMR Documentation in International Freight*, "Rezekne Academy of Technologies" 2019, 31.

⁴⁹ P.D. Fanam, H. Nguyen, S. Cahoon, *An Empirical Analysis of the Critical Selection Criteria of Liner Operators: The Perspective of Freight Forwarders*, International Journal of Shipping and Transport Logistics 2018, Vol 10, no 5/6, 567.

⁵⁰ B. Kmiecik, *Selected Elements of Roman Law as an Inspiration for a Modern Psychological and Legal Interpretation Regarding Human Responsibility for a Committed Act*, in: Y. Tsekhmister, O. Prokopenko, *World Conference on Future Innovations and Sustainable Solutions (in Progress)*, "Futurity Research Publishing", Poland 2024, Vol1, 5; F.Smeele, *Legal Conceptualisations of the Freight Forwarder: Some Comparative Reflections on the Disunified Law of Forwarding*, "Journal of International Maritime Law" 2016, Vol 21 (4), 14. იხ. ასევე, FIATA-ს მოდელური წესების 6.1.2. მუხლი.

გათვალისწინებული კონტრაქტით.⁵¹ „ექსპედიტორს უფლება აქვს მესამე პირს მოსთხოვოს მისი ქმედებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება იმ შემთხვევაში, როცა მასთან სახელშეკრულებო ურთიერთობაში იმყოფება. მესამე პირის წინააღმდეგ მოთხოვნის უფლება ექსპედიტორმა შემკვეთს უნდა გადასცეს, თუმცა, ამისათვის საჭიროა ამ უკანასკნელის მოთხოვნა უფლების გადაცემის შესახებ.“⁵²

ამრიგად, ექსპედიტორის მიერ შერჩეული გადამზიდველი სსკ-ის 741-ე მუხ. შინაარსით ის მესამე პირია, სსკ-ის 730-ე მუხ. მოწესრიგებული დამხმარისგან განსხვავებით, რომლის სამუშაოს შესრულებისთვის ექსპედიტორი პასუხისმგებელი არ არის.⁵³ საგულისხმოა, რომ მესამე პირებისთვის პასუხისმგებლობის იგივე რეჟიმი არის გათვალისწინებული გადამზიდველებისთვისაც ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ კონვენციის⁵⁴ მე-16 მუხ. მე-2 ნაწილის თანახმად. გამგზავნი ექსპედიტორი არ არის პასუხისმგებელი გადამზიდველი ან ფაქტობრივი გადამზიდველის მიერ მიყენებული ზიანისთვის, მათ შორის გემის მიერ მიყენებული ზიანისთვის, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ტვირთის დაკარგვა ან დაზიანება განხორციელდა გამგზავნის, მისი დამხმარეების ან მისი აგენტების ბრალით. არც ექსპედიტორის დამხმარეები და აგენტები არიან პასუხისმგებელნი იმ ზიანისათვის, რომლის მიმართ მათ ბრალი არ შეერაცხებათ.⁵⁵

მსგავსად, FIATA-ს მოდელური წესების თანახმად, „ექსპედიტორს არ შეერაცხება პასუხისმგებლობა მესამე პირების (გადამზიდველები, საწყობების მესაკუთრეები და მუშაკები, საპორტო ხელისუფლება, სხვა ექსპედიტორები) მოქმედებებსა და უმოქმედობაზე, თუ ექსპედიტორმა გამოავლინა სათანადო მცდელობა და პასუხისმგებლობა ასეთი მესამე პირების შერჩევის, მათზე დავალების გაცემისა და გაცემული დავალების კონტროლის დროს“⁵⁶ (*culpa in eligendo*)⁵⁷.

დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ ქართულ სამართალში თუ ექსპედიტორი უშუალოდ არ ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვას საკუთარი ძალებით, მაშინ ის მიიჩნევა FIATA-ს უნიფიცირებული გაგებით – აგენტ ექსპედიტორად, რომლის პასუხისმგებლობაც მკაცრად იმიჯნება გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან. ერთადერთი შემთხვევა ქართულ სამართალში, როდესაც ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა შეიძლება გაფართოვდეს გადამზიდველის პასუხისმგებლობამდე, ე.ი. გაუტოლდეს FIATA-თი განსაზღვრული პრინციპული ექსპე-

⁵¹ R. Brnabic, *Peculiarities of the Forwarding Contract*, in: Z. Primorac, C. Bussoli, N. Recker, *Economic and Social Development*, 16th International Scientific Conference on Economic and Social Development – “The Legal Challenges of Modern World”, Croatia 2016, 138.

⁵² შ. გაბიჩვაძე, სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქოსამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, „მართლმსაჯულება და კანონი“, #3 (42), 2014, 131-132. იხ. ასევე, გ. ცერცვაძე, სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, მუხლი 741, ბოლო დამუშავება 7 აპრილი, 2016.

⁵³ K.-H. Ebenroth, D. Boujong, C. Bahnsen, *Handelsgesetzbuch: HGB Kommentar*, München 2024, § 461 Rn. 1; იხ. ასევე, Modern Law for Global Commerce, Proceedings of the Congress of the United Nations Commission on International Trade Law Held on the Occasion of the Fortieth Session of the Commission, Vienna, 9-12 July 2007, New York 2011, 258, https://cisg-online.org/files/commentFiles/UNCITRAL_Modern-Law-for-Global-Commerce_2011.pdf [05.03.2025].

⁵⁴ მიღებულია: 19/05/1956, ძალაში შესული საქართველოსთვის: 02/11/1999) (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

⁵⁵ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (hamburg Rules), Art. 12.

⁵⁶ პ. კობალეიშვილი, სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ძირითადი კონსტრუქციები, თსუ, „სამართლის ჟურნალი“, #1, 2018, 220.

⁵⁷ F.Smeele, *Legal Conceptualisations of the Freight Forwarder: Some Comparative Reflections on the Disunified Law of Forwarding*, “Journal of International Maritime Law” 2016, Vol 21 (4), 14.

დიტორის კონცეფციას, ექსპედიტორის მიერ ტვირთის საკუთარი ძალით გადაზიდვის კონსტრუქციას. ასევე ტრანსნაციონალურ სივრცეში მოქმედებს კიდევ ერთი დემარკაციული და გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მაკვალიფიცირებელი კრიტერიუმი, სასაქონლო ზედნადების გამოცემა, რომელიც გადამზიდველის პასუხისმგებლობის უპირობო ინდიკატორად მიიჩნევა.

5. დასკვნა

უნიფიცირებულ დონეზე არ იქნა სახელმწიფოთა შორის კონსენსუსი მიღწეული გადამზიდველის მაკვალიფიცირებელ ნორმატიულ კრიტერიუმებად მიჩნეულიყო „ფიქსირებული საფასურისა“ და „ტვირთების კონსოლიდაციის“ ნიშნები, რომელიც UNIDROIT კონვენციის პროექტის 23-ე და 24-ე მუხლ. რეგლამენტაციის იყო შემოთავაზებული. სწორედ ამიტომ FIATA-მ მეტად უნიფიცირებული კრიტერიუმები შემოიტანა ექსპედიტორისა და გადამზიდველის პასუხისმგებლობის გამიჯვნის მიზნით, რომელიც თავისუფალი იქნებოდა ეროვნული რეგულატორული ბარიერებისგან. გერმანიის სავაჭრო კოდექსმა, კი სხვა ბევრი მართლწესრიგისგან განსხვავებით, ფიქსირებული ფასისა და ტვირთის კონსოლიდაციის კრიტერიუმები აღიარა ნორმატიულ დონეზე მათი რეგლამენტაციით. კერძოდ, გერმანიის სავაჭრო კოდექსი ითვალისწინებს სამ შემთხვევას როდესაც ხდება გადახვევა ექსპედიტორის კლასიკური პასუხისმგებლობის რეჟიმისგან, ეს შემთხვევებია, როდესაც 1) ექსპედიტორი თავად ახორციელებს გადაზიდვას⁵⁸ (458-ე პარ.), 2) თუ ექსპედიტორის ანაზღაურებად შეთავაზებულია ფიქსირებული თანხა, რომელიც მოიცავს გადაზიდვის ხარჯებსაც (ე.ი. ფიქსირებულ საფასურში არ არის გამოყოფილი გადაზიდვის ტრანსპორტირების საფასური (459-ე პარ.). 3) თუ ექსპედიტორმა მოახდინა მიღებული ტვირთების კონსოლიდაცია ამა თუ იმ სატრანსპორტო საშუალებით გაგზავნის/გადაზიდვის მიზნით.⁵⁹ ზემოაღნიშნული სამი ნორმატიული შემთხვევიდან, როდესაც ექსპედიტორზე უნდა გავრცელდეს გადამზიდველის პასუხისმგებლობა, ქართველმა კანონმდებელმა უარი თქვა ფიქსირებული ფასისა და ტვირთის კონსოლიდაციის კრიტერიუმებზე და შიდანაციონალურ კანონმდებლობაში (739-ე მუხ.) განამტკიცა გერმანიის სავაჭრო კოდექსის 458-ე პარ. მოწესრიგებული გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მაკვალიფიცირებელი ძირითადი ნიშან-თვისება – საკუთარი ძალებით ტვირთის გადაზიდვის შესახებ.⁶⁰ ამდენად, გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელი ზემოაღნიშნული კრიტერიუმების გამოყენება შესაძლებელია მხოლოდ მაშინ, როდესაც შიდანაციონალური კანონმდებლობა აღნიშნულ კრიტერიუმებს საკანონმდებლო დონეზე უცხადებს მხარდაჭერას, რამეთუ ეს მახასიათებლები არ არის დოგმატური, დოქტრინული კრიტერიუმები და გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მდგენელად ისინი უპირობოდ არ შეიძლება იქნეს გამოყენებული.

⁵⁸ M. Schwonke in: K. Haag (Hrsg.), *Der Haftpflichtprozess*, 29., völlig neubearbeitete Auflage, München 2024, Chapter 28, paras. 205.

⁵⁹ იხ.: I. Koller წიგნში: I. Koller, K.-D. Drüen, P. Kindler, S. Huber, *Handelsgesetzbuch: HGB Kommentar*, München, 2023, §460, Rn. 2; P. Bydlinski, H. Valder, *Münchener Kommentar HGB*, 2023, München, §460, Rn. 1. იხ. ასევე, P. Bydlinski, H. Valder, *Münchener Kommentar HGB*, 2023, München, §460, Rn. 5; გერმანულ კომენტატორულ ლიტერატურაში განმარტებულია, რომ კონსოლიდირებული/კრებსითი ტვირთის (Sammelladung) არსებობისას სახეზეა ექსპედიციისა და გადაზიდვის ჰიბრიდული ფორმა. I. Koller in: I. Koller, K.-D. Drüen, P. Kindler, S. Huber, *Handelsgesetzbuch: HGB Kommentar*, München, 2023, §460 Rn. 1.

⁶⁰ M. Schwonke in: K. Haag (Hrsg.), *Der Haftpflichtprozess*, 29., völlig neubearbeitete Auflage, C.H. BECK, München 2024, Chapter 28, paras. 205.

ამრიგად, ერთმნიშვნელოვანია, რომ ქართული სამართლით ექსპედიტორზე შესაძლებელია გავრცელდეს გადამზიდველის პასუხისმგებლობის რეჟიმი, თუ ექსპედიტორი ფაქტობრივად ითავსებს ტვირთის გადამზიდვის ფუნქციას. გარდა ქართული სამართლით პირდაპირ მოწესრიგებული შემთხვევისა, FIATA-ს 7.2. მუხლის ფართო განმარტებით, ქართულ სამართალში გადამზიდველად მაინც შეიძლება შეფასდეს ექსპედიტორი თუ მან ნაგულისხმევად იკისრა გადამზიდველის მოქმედებებისთვის პასუხისმგებლობა. მართალია, FIATA-ს რეგულაციებს სარეკომენდაციო ხასიათი აქვს, მაგრამ მის გამოყენებას უდავოდ ენიჭება სულ მცირე ნორმის ინტერპრეტირების და სამართლის შემეცნების წყაროს ფუნქცია.⁶¹ ამიტომ შესაძლებელია, მოსამართლის მიერ FIATA-ს ნორმები „სუბსიდიურად“ იქნეს გამოყენებული სამართლებრივი არგუმენტირებისა და შიდაანაციონალური ინსტიტუტების განმარტების დროს. ამასთან, ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის კონვენციონალურ დონეზე დერეგულირების პირობებში ექსპედიტორისა და გადამზიდველის პასუხისმგებლობის რეჟიმის დადგენის თვალსაზრისით, უმნიშვნელოვანესი დატვირთვა აქვს სახელშეკრულებო ავტონომიის ფარგლებში სამოქალაქო ბრუნვის სუბიექტთა მიერ ექსპედიტორის ფუნქცია-მოვალეობებისა და გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან გამიჯვნის საკითხის მოწესრიგებას. კერძო ავტონომიის მნიშვნელობა უნიფიცირებული და რბილი სამართლის პრინციპების სულისკვეთებაზე დაყრდნობით რელევანტური შეიძლება იყოს არა მხოლოდ საქართველოს, არამედ ნებისმიერი ევროპული მართლწესრიგის პირობებშიც.

ბიბლიოგრაფია:

1. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Adopted: 19/05/1956, came into force for Georgia: 02/11/1999.
2. FIATA Secretariat Press Release PR70/5, September 14, 1970.
3. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, 1996.
4. General German Forwarding Conditions (ADSp), first drafted in 1927, <https://www.dbcargo.com/resource/blob/5635844/8403b6e33030af19b38b08a8e6285161/ADSp-complete-data.pdf> [05.03.2025].
5. German Commercial Code, 1861, https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.pdf [05.03.2025].
6. The Draft Convention on the International Combined Transport of Goods (TCM), Rome 1970.
7. Draft Convention on Contract of Agency for Forwarding Agents relating to International Carriage of Goods, UNIDROIT 1965.
8. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods Geneva, 24 May, 1980.
9. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules).
10. გაბიჩვაძე შ., სატრანსპორტო ექსპედიციის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების ზოგიერთი საკითხი, „მართლმსაჯულება და კანონი“, #3 (42), 2014.
11. ზამბახიძე ტ., სამოქალაქო კოდექსის კომენტარში, ჭანტურია/ზოიძე/ნინიძე/შენგელია/ხეცურიანი (რედ.), წიგნი IV, ტომი I, 2001.
12. კოპალეიშვილი პ., სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ძირითადი კონსტრუქციები, თსუ, „სამართლის ჟურნალი“, #1, 2018.
13. ცერცვაძე გ., სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, მუხ. 741-ე, ბოლო დამუშავება 7 აპრილი, 2016.

⁶¹ შედარებითი სამართლის, როგორც ნორმის დამოუკიდებელი უნივერსალური განმარტების მეთოდის შესახებ იხ.: J. Häberle, *Das Konzept der Verfassungsbeschwerde und die Entwicklung der Verfassungsgerichtsbarkeit in Deutschland*, „JuristenZeitung (JZ)“ 1992, s.1036.

14. Alireza M.Z., *1978 Convention on Sea Transport, Hamburg Laws*, "Journal of Law and Political Science at Tehran University", 1994, Vol. 32.
15. Brnabic R., *Peculiarities of the Forwarding Contract*, in: Z. Primorac, C. Bussoli, N. Recker, *Economic and Social Development, 16th International Scientific Conference on Economic and Social Development – "The Legal Challenges of Modern World"*, Croatia 2016.
16. Bubshait A.A., *Incentive/disincentive Contracts and its Effects on Industrial Projects*, "International Journal of Project Management" 2003, vol.21, DOI: [https://doi.org/10.1016/S0263-7863\(01\)00078-3](https://doi.org/10.1016/S0263-7863(01)00078-3).
17. Cain P., *Complexity, Confusion and the Multifaceted Legal Roles of the International Freight Forwarder*, "Macquarie Law Journal" 2014, Vol.14.
18. Canaris C.-W., Capelle K.-H., *Handelsrecht*, München 2000.
19. Cheng C.-J., *Clive M. Schmitthoff's Select Essays on International Trade Law*, Dordrecht, Boston, London 1988.
20. Drescher I., Ebke W.F., Fleischer H., Schmidt K. (Hrsg.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, C.H. Beck, 2023.
21. Drevinskaite J., Mackevičiute S., Sorakaite G., Jankauskaite S., *Peculiarities of CMR Documentation in International Freight*, "Rezekne Academy of Technologies" 2019, DOI: <https://doi.org/10.17770/iss2018.4248>
22. Faghfour M., *International Regulation of Liability for Multimodal Transport*, "WMU Journal of Maritime Affairs" 2006, Vol. 5, DOI:10.1007/BF03195083.
23. Fanam P.D., Nguyen H., Cahoon S., *An Empirical Analysis of the Critical Selection Criteria of Liner Operators: The Perspective of Freight Forwarders*, "International Journal of Shipping and Transport Logistics", 2018, Vol. 10, nos 5/6, DOI:10.1504/IJSTL.2018.10016515.
24. Häberle J., *Das Konzept der Verfassungsbeschwerde und die Entwicklung der Verfassungsgerichtsbarkeit in Deutschland*, "JuristenZeitung (JZ)" 1992.
25. Joost D., Strohn L., Jur D. P.M. (Oxon), Sander V. (Hrsg.), *HGB Komm.*, C.H.Beck, 2024.
26. Jung P., *Handelsrecht*, München 2023.
27. Kmiecik B., *Selected Elements of Roman Law as an Inspiration for a Modern Psychological and Legal Interpretation Regarding Human Responsibility for a Committed Act*, [in:] Tsekhmister Y., Prokopenko O.,
28. Koller I., Drüen K.-D., Kindler P., Huber S., *Handelsgesetzbuch: HGB Kommentar*, München, 2023.
29. Koller I., Kindler P., Roth W.-H., Drüen K.-D. (Hrsg.), *Handelsgesetzbuch, Kommentar*, München 2019.
30. Koller I., *Transportrecht*, München 2013.
31. Krajewska M.A., Kopfer H., *Collaborating Freight Forwarding Enterprises*, "OR Spectr", 2006, vol.28, <https://doi.org/10.1007/s00291-005-0031-2>.
32. Mindur M., Mindur L., *The Influence of the Selected International Organizations on the Development of Transport*, "Scientific Journal of Silesian University of Technology Series Transport", 2023, Vol. 119, DOI:10.20858/sjsutst.2023.119.10.
33. Modern Law for Global Commerce, Proceedings of the Congress of the United Nations Commission on International Trade Law Held on the Occasion of the Fortieth Session of the Commission, Vienna, 9-12 July 2007, New York 2011, 258, https://cisg-online.org/files/commentFiles/UNCITRAL_Modern-Law-for-Global-Commerce_2011.pdf [05.03.2025].
34. Nurwahyudi N., Rimawan E., *Analysis of Customer Satisfaction in Freight Forwarder Industry Using Servqual, IPA and FMEA methods*, "Pomorstvo-scientific Journal of Maritime Research", 2021, Vol. 35(1), DOI:10.31217/p.35.1.12.
35. Parhammehr H.R., Zeajeldi I., *The Role of FIATA Multimodal Transport Bill of Lading in Business Exchange in International Transport*, "Social Sciences", 2016, Vol. 11(12).

36. Poliak M., Salamakhina E., *Comparison of the Multimodal Transport Operator's and a Freight Forwarder's Liability Limit in International Transport*, Case Study, "Scientific Journal on Transport and Logistics", 2023, Vol. 14 (1), DOI: <https://doi.org/10.2478/logi-2023-0007>.
37. Poliak M., Salamakhina E., *Ensuring Fair Compensation: Analyzing and Adjusting Freight Forwarder Liability Limits*, "Logistics", 2024, Vol.8 (2), DOI: <https://doi.org/10.3390/logistics8020042>.
38. Poliak M., Salamakhina E., Lakhmetkina N., Zhuravleva N., *Comparison of Freight Forwarder Liability in Selected Countries of the European Union and Selected Countries of the Commonwealth of Independent States (CIS)*, The 13th International Conference on Automotive Safety (Automotive Safety 2022), "IOP Conference Series: Materials Science and Engineering" 2022, Vol. 1247, DOI:10.1088/1757-899X/1247/1/012033.
39. Ramberg J., *International Commercial Transactions*, 2nd ed., International Chamber of Commerce, New York 2000.
40. Ramberg J., *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, "Uniform Law Review" 1998, Vol.3, Issue 1, DOI: <https://doi.org/10.1093/ulr/3.1.5>.
41. Schwonke M. [in:] Haag K. (Hrsg.), *Der Haftpflichtprozess*, 29., völlig neubearbeitete Auflage, München 2024.
42. Shang K.-C., Lu C.-S., *Customer Relationship Management and Firm Performance: An Empirical Study of Freight Forwarder Services*, "Journal of Marine Science and Technology", 2012, vol.20, no.1, DOI: 10.51400/2709-6998.2423.
43. Smeele F., *Legal Conceptualisations of the Freight Forwarder: Some Comparative Reflections on the Disunified Law of Forwarding*, "Journal of International Maritime Law", 2016, Vol. 21 (4).
44. Stojanovic D., Velickovic M., *Freight Forwarding Industry – The Contemporary Role and Development Trends in Serbia*, [in:] Vidović M., Kilibarda M., Zečević S., Radivojević G., Miljuš M., *Proceedings of the 4th Logistics International Conference*, Belgrade, Serbia, 23-25 May 2019.
45. *World Conference on Future Innovations and Sustainable Solutions (in Progress)*, "Futurity Research Publishing", Poland 2024, Vol.1.
46. Zelenika R., Lotric T., Buzan E., *Multimodal Transport Operator Liability Insurance Model*, "Promet-traffic & transportation" 2011, Vol. 23(1), DOI: <https://doi.org/10.7307/ptt.v23i1.146>.
47. Zhao L., *An Analysis of Transport Documents*, [in:] *Current Issues in Maritime and Transport Law*, San Lazzaro 2016.