

ტრანსნაციონალური გადაზიდვების საერთაშორისო და შიდასამართლებრივი რეგულირება

ია ხარაზი, პროფესორი

სოხუმის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

DOI: <https://doi.org/10.52340/spectri.2024.09.01.21>

აბსტრაქტი

წარმოდგენილი საკითხის კვლევისას განვიხილე სხვადასხვა ქვეყნების გადაზიდვების შიდასამართლებრივი და საერთაშორისო რეგულირების ძირითადი მექანიზმები, რათა ნაშრომში რეალურად წარმოჩინა ის ძირითადი საფუძვლები, რომლებიც უმეტესწილად განაპირობებენ მსოფლიო ქვეყნებს შორის გადაზიდვების ფუნდამენტური საკითხების ჩამოყალიბებას. ასევე განხილულ იქნა გადაზიდვების არსი, პრინციპები, საფუძვლები, და სამართლებრივი ბუნება.

ნაშრომის მიზანი და ამოცანაა სატვირთო გადაზიდვების, საზღვარზე არალიცენზირებული ტვირთის გადატანის და კონტროლის მექანიზმების, ასევე სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანის საშუალებით, ტვირთის გადაზიდვის, როგორც თეორიული ისე პრაქტიკული კვლევა და ანალიზი. თეორიული ასპექტები მოიცავს არსებული გადაზიდვების ხელშეკრულებების, მსოფლიო ქვეყნების შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო გადაზიდვების რეგულირების ძირითადი მექანიზმების კვლევას, არსებული ხარვეზების ანალიზს და გადაჭრის გზებს. ასევე, კონვენციების და მსოფლიოში არსებული სხვადასხვა ოფიციალური სისტემების (როგორც ქართულ ისე უცხოური ლიტერატურის გამოყენებით) პრობლემების აღმოჩენას და აღმოფხვრის საშუალებებს.

სტატია მოიცავს სასამართლო გადაწყვეტილებების (როგორც რეალური პრაქტიკული მაგალითების) განხილვას საერთაშორისო და შიდასამართლებრივ სატვირთო და სამგზავრო საავტომობილო გადაზიდვების საკითხებზე, რომლებიც ბევრად უფრო ნათელს, პროგნოზირებადს და რეგულირებადს გახდის განსახილველ საკითხს.

სტატიაში ასევე განხილულია სავაჭრო პალატის მიერ შემუშავებული საქონლის მიწოდების საბაზისო პირობები, (ინკოტერმსი), რომელთა საფუძველზე განისაზღვრება საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების მხარეთა ვალდებულებები საქონელბრუნვის სხვადასხვა ეტაპზე (მიმწოდებლის საწყობიდან - მიმღების საწყობამდე), აგრეთვე გამყიდველსა და მყიდველს შორის სატრანსპორტო და სხვა თანამდევი ხარჯების განაწილების წესი, რისკის გადაცემის მომენტი და პასუხისმგებლობა გადაზიდვის დროს საქონლის განადგურების ან დაზიანების შემთხვევაში და ა.შ.

საკვანძო სიტყვები: ტრანსნაციონალური გადაზიდვები; TIR - კარნეტი; ATA-კარნეტი; IMO; ინკოტერმსი; „ჰამბურგის წესები“; ტაიმ-ჩარტერი; ბერბოლუტ-ჩარტერი; TRACECA; ICAO; და IATA; CPD-კარნეტი; ანაკლიის პორტი.

Annotation

International and Domestic Legal Regulation of Transnational Shipments

Ia Kharazi, professor

Sukhumi State University

While researching the presented issue, I discussed the main mechanisms of internal legal and international regulation of shipments of different countries, in order to present in the paper the main foundations that mostly lead to the formation of fundamental issues of shipments between world countries. The essence, principles, foundations, and legal nature of shipping were also discussed.

The aim and task of the paper is both theoretical and practical research and analysis of cargo transportation, the control mechanisms of unlicensed cargo transportation on the border, as well as passenger car transportation. The theoretical aspects include the research of the existing shipping agreements, the main mechanisms for the regulation of domestic and international shipping of the countries of the world, the analysis of existing gaps and the ways to solve them. Also, finding and eliminating problems of conventions and various official systems in the world (using both Georgian and foreign literature).

The article includes a discussion of court decisions (as real practical examples) on international and domestic legal freight and passenger road transport issues, which will make the issue much clearer, predictable and regulated.

The article also discusses the basic conditions for the supply of goods developed by the Chamber of Commerce (Incoterms), on the basis of which the obligations of the parties to the contract for the sale of goods are determined at different stages of the goods turnover (from the supplier's warehouse to the recipient's warehouse), as well as the rules for the distribution of transport and other related costs between the seller and the buyer. The moment of transfer of risk and responsibility in case of destruction or damage of goods during transportation, etc.

Key words: transnational shipments; TIR - carnet; ATA-carnet; IMO; Incoterms; "Hamburg Rules"; time charter; bareboat charter; TRACECA; ICAO; and IATA; CPD-carnet; Port of Anaklia.

თავი I. ტრანსნაციონალური გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების ძირითადი ასპექტები

1.1. ტრანსნაციონალური გადაზიდვების მარეგულირებელი სამართლებრივი აქტები

XXI საუკუნეში, ტექნოლოგიური განვითარების ეპოქაში, მთელს მსოფლიოში ტვირთების ტრანსნაციონალური გადაზიდვების საკითხის მოწესრიგების გარეშე არსებობა ძალიან რთული და წარმოუდგენელიცაა. თითოეული სახელმწიფო, რომელსაც სურს იყოს ცივილიზებული, დემოკრატიული სამყაროს ნაწილი, ითვალისწინებს გადაზიდვების საერთაშორისოდ დადგენილ ნორმებს და სტანდარტებს, რომლებიც საწყისია ქვეყნის შიდასახელმწიფოებრივ და შემდგომ უკვე საერთაშორისო ასპარეზზე განვითარებისათვის.

უკანასკნელ პერიოდში, კიდევ უფრო აშკარა გახდა, რომ საერთაშორისო გადაზიდვა სახელმწიფოსათვის არის მოგებაზე ორიენტირებული ბიზნესი, რომელიც ბოლო ორი ათწლეულის განმავლობაში საკმაოდ კონკურენტუნარიანი გახდა. მაგალითისთვის, თვალსაჩინოა, რომ გემების მეტი წილი მაქსიმალური მოგება ხორციელდება უსაფრთხოებისა და საზღვაო დაბინძურების ხარჯზე. ზოგიერთ შემთხვევაში, კი საერთოდ გემები უგულვებლყოფენ თავიანთ საერთაშორისო უფლებებსა და ვალდებულებებს, რომლებიც დადგენილი წესით განისაზღვრება, აღნიშნული კი ნათლად უშლის ხელს სახელმწიფოთა თანაბარ მდგომარეობაში ყოფნას და კანონის აღსრულებას. საზღვაო გადაზიდვების განხილვისას, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ საზღვაო გადაზიდვა-გადაყვანების სფეროში მოქმედებს უამრავი კონვენციები, მათ შორისაა საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) მიერ მიღებული დოკუმენტები^[1] და ეხება ზღვის დაბინძურების, ტვირთების გადაზიდვის უსაფრთხოებასა და სხვა მსგავს საკითხებს. აღნიშნული ორგანიზაციის წევრია საქართველოც 1993 წლიდან, საყურადღებოა, ისიც, რომ გარდა მთელი რიგი მიღწევებისა, „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტომ^[2]“ სწორედ IMO-ს თანადგომითა და ძალისხმევით შეიმუშავა „საქართველოს საზღვაო კოდექსი^[3]“. საერთაშორისო ხელშეკრულებათა და კონვენციათა სიმრავლე იმითაცაა განპირობებული, რომ მსოფლიო ტვირთბრუნვაში შეიძლება ითქვას, რომ წამყვანი ადგილი უჭირავს საზღვაო ტრანსპორტს, რომელსაც ძალიან დიდი ისტორია გააჩნია. საერთაშორისო გადაზიდვების საკითხი დიდი ხანია საკმაოდ აქტუალობით გამოირჩევა, ვინაიდან თითოეული სახელმწიფოსთვის სასურველია მსოფლიოს ერთ-ერთ წამყვან ქვეყანად მოიაზრებოდეს, აღნიშნული კი მხოლოდ ეკონომიკური სიმძლავრის არსებობის შემთხვევაშია შესაძლებელი, ხოლო მდგრადი ეკონომიკური განვითარებისთვის აუცილებელია სახელმწიფოს სამართლებრივად მოწესრიგებული ჰქონდეს გადაზიდვების საკითხი და იყენებდეს მის ქვეყანაში არსებულ ყველა რესურსს საერთაშორისო ასპარეზზე

თანამშრომლობისთვის. ეკონომიკურ სიმძლავრეში თავისუფლად შეგვიძლია მოვიაზროთ სახელმწიფოს სავაჭრო სისტემები, რომელსაც კიდევ უფრო მდგრადს ხდის გადაზიდვები სხვადასხვა ქვეყნებში, ანუ ექსპორტი[4]. საქართველოს ფინანსთა მინისტრის #257-ე ბრძანებით დამტკიცებული (#15) ინსტრუქციით (მ.1) თანახმად, „ექსპორტის პროცედურა საშუალებას იძლევა, საქართველოს საქონელი გატანილ იქნეს საქართველოს საბაჟო ტერიტორიის გარეთ (მათ შორის, დროებით, დაბრუნების პირობით) ან გადატანილ იქნეს თავისუფალ ზონაში, თუ გატარდება სავაჭრო პოლიტიკის ღონისძიებები. საქონლის ექსპორტის პროცედურის გამოყენებით საქართველოს საბაჟო საზღვრის გადაკვეთა ან თავისუფალ ზონაში მოთავსება ნებადართულია მხოლოდ იმ საქონლისათვის, რომლის საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გატანა ან თავისუფალ ზონაში შეტანა აკრძალული არ არის“[5].

საზღვაო სატრანსპორტო გადაზიდვებზე საუბრისას აუცილებლად უნდა აღინიშნოს 1978 წლის გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის კონვენცია „ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების შესახებ“, ე.წ. „ჰამბურგის წესები“[6]. აღნიშნული კონვენციით წესრიგდება საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვები, გადაზიდვის ხეშეკრულების პირობები, გემის მთლიანი დაქირავების ანუ ტაიმ-ჩარტერისა და უეკიპაჟოდ გემის დაქირავების ანუ ბერბოუტ-ჩარტერის ხელშეკრულების მოთხოვნები[7]. აღსანიშნავია ასევე, 1924 წლის საერთაშორისო კონვენცია, კონოსამენტის ზოგიერთი წესების უნიფიკაციის შესახებ (პრატიკაში იწოდება „ჰააგა-ვიზბას“ წესებად“)[8]. „აღნიშნული კონვენცია გამოიყენება ყველა სახის კონოსამენტების მიმართ, რომლითაც ხორციელდება საზღვაო გადაზიდვები ორ და მეტ სხვადასხვა სახელმწიფოთა საზღვაო პორტებს შორის“[9].

მოკლედ, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მნიშვნელობის შესახებ საერთაშორისო გადაზიდვებში. „საქართველო მდებარეობს აზიიდან ევროპის უმოკლეს მარშრუტზე და წარმოადგენს TRACECA-ს (ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო) დერეფნის ნაწილს. ამჟამად საქართველოში ოთხი ნავსადგურია - ბათუმი (იმართება სს NC "KazMunayGas"-ის შვილობილი კომპანიის მიერ, ძირითადად კონცენტრირებულია თხევად ტვირთზე, თუმცა ასევე ამუშავებს მშრალ ტვირთს და კონტეინერებს), სუფსა (BP-ის საკუთრება, ნავთობის ტერმინალი), ფოთი (APM Terminals-ის საკუთრება, რომელიც დანიური Maersk Group-ის დამოუკიდებელი ბიზნეს ერთეულია, ამუშავებს ძირითადად მშრალ ტვირთსა და კონტეინერებს) და ყულევი (სოკარის საკუთრება, ძირითადად თხევადი ტვირთი). ბოლო წლების განმავლობაში სატვირთო მიმოსვლა მნიშვნელოვნად გაიზარდა და ნავსადგურები გადატვირთულია. ასევე არსებული ნავსადგურების სიღრმე არ არის საკმარისი Panamax ან VLC გემების მისაღებად. საჭიროა ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის (შემდგომში „ანაკლიის ნავსადგური“) მშენებლობა, რომელიც ისარგებლებს სტრატეგიული მდებარეობით და ექნება პოტენციური გაუმკლავდეს მზარდ გამტარუნარიანობას ევროპასა და აზიას შორის. ახალი ანაკლიის ნავსადგური დაიკავებს მნიშვნელოვან პოზიციას ტრანზიტული ჰაზის სახით. ანაკლიის ნავსადგურის მდებარეობა იქნება საქართველოს შავი ზღვის სანაპირო, სოფელ ანაკლიის მიმდებარედ. პროექტის სავარაუდო კაპიტალის ღირებულება 500 მილიონი აშშ დოლარია“[10]. ანაკლიის ნავსადგური

უნდა აშენდეს ცხრა (9) ფაზის მიხედვით გენერალური გემის საფუძველზე, გამტარუნარიანობის გასაზრდელად. ანაკლიის პორტის სიღრმე (20,5 მეტრი) შესაძლებელს გახდის პანამაქსისა და პოსტპანამაქსისტიპის გემების მიღებას, მნიშვნელოვნად გაიზრდება პორტის გამტარუნარიანობა, რომელიც სადღეისო გათვლებით დაახლოებით 100 მლნ ტონა იქნება[11].

რა პერსპექტივებს გვთავაზობს ანაკლიის ღრმაწყლიანი პორტი სამომავლოდ: რამდენად მომგებიანი იქნება იგი ქვეყნის ეკონომიკისათვის? ამ კითხვაზე პასუხის გასაცემად პირველ რიგში უნდა გაანალიზდეს ქვეყანაში არსებული კონკურენტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამტარიანობა (ფოთისა და ბათუმის პორტები, ყარსი-ახალქალაქის სარკინიგზო პროექტი), მეზობელის ქვეყნების (სომხეთი და აზერბაიჯანი) მაკროეკონომიკური მდგომარეობა, ამ ქვეყნებში საბაჟო პროცედურების საერთო ჩარჩო პირობების ფორმირება, გამჭოლი ტარიფების შემუშავება და პარტნიორ ქვეყნებთან შესაბამისი ეკონომიკური დოპლომატიის სწორი წარმართვა[12]. დადებით ფაქტორად გვეჩვენება საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის არსებული სარკინიგზო გადაზიდვებში ტვირთზიდვის სიმძლავრის მნიშვნელოვანი გაზრდა; ტრანზიტული ტვირთების ზრდა საქართველოს სატრანზიტო კორიდორის გავლით როგორც რეგიონის მეზობელი ქვეყნების მიმართულებით, ისე ახალი აბრეშუმის გზისპირა ქვეყნების მიმართულებით; ანაკლიის პორტს ექნება პოტენციალი იმისა, რომ იგი ნამდვილად გახდეს ალტერნატიული საშუალება ევროპასა და აზიას შორის, რომელიც გრძელვადიან პერიოდში უზრუნველყოფს გაზრდილი ტვირთბრუნვის ტრანსპორტირებას და ფოთისა და ბათუმის პორტებს ტრანზიტული ტვირთების გადამუშავებაში დაეხმარება; მოიზიდვას ძლიერ მოთამაშეებს მსოფლიო ბაზრისა ტრანსნაციონალურ გადაზიდვებში; შავიზღვისპირეთში საქართველო ერთადერთი ქვეყანაა, რომელსაც ღრმაწყლიანი პორტი არ აქვს, ამიტომ, ამჟამად ქვეყნის პორტებში შავ ზღვაში დატვირთული გემების დაახლოებით 65% ვერ შემოდის და ანაკლიის პორტი საუკეთესო შანსი იქნება „დიდი გემების შემოსაყვანად თავისი ძლიერი მოთამაშეებით მსოფლიო გადაზიდვების ბაზარზე, გეოპოლიტიკური კვანძის როლს ითამაშებს აღმოსავლეთ-დასავლეთის გზაგასაყარზე ა.შ. თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტორსაც, რომ ანაკლიის პორტის პროექტის ნახსენებია კონსტიტუციაში, ეს უკვე ნიშნავს მყარ გარანტიებს რაც კი შეიძლება, კონკრეტული პროექტისათვის იქნეს გათვალისწინებული და თავისთავად ფუნდამენტურ გარანტიებს აძლევს ინვესტორებს თავი დაიზღვიონ სხვადასხვა ტიპის რისკებისაგან, რომელსაც ხატოვნად „წყალქვეშა ბომბებს“ ვუწოდებდით და რომლისგანაც არც ერთი საერთაშორისო გადამზიდველი ალბათ არ არის მეტ-ნაკლებად დაცული.

რაც შეეხება კონსტიტუციაში ანაკლიის ღრმაწყლიანი პორტის პროექტის შესახებ ჩანაწერს, ვფიქრობთ, მიუხედავად აღნიშნული პორტის მაღალი სტატეგიული მნიშვნელობისა, საკონსტიტუციო ჩანაწერი ხმამაღალ ნათქვამად გვეჩვენება. **უფრო უპირიანი ხომ არ იქნებოდა**

საქართველოს პარლამენტს მიეღო თუნდაც ორგანული კანონი აღნიშნული პორტის პროექტის შესახებ. იქნება ვცდები, მაგრამ მეცნიერულ მოსაზრებას ხომ აქვს არსებობის უფლება?

საერთაშორისო გადაზიდვებში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საერთაშორისო სავაჭრო პალატის მიერ შემუშავებული საქონლის მიწოდების საბაზისო პირობები, (ინკოტერმსი), რომელთა საფუძველზე განისაზღვრება საქონლის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების მხარეთა ვალდებულებები საქონელბრუნვის სხვადასხვა ეტაპზე (მიმწოდებლის საწყობიდან - მიმღების საწყობამდე), აგრეთვე გამყიდველსა და მყიდველს შორის სატრანსპორტო და სხვა თანამდები ხარჯების განაწილების წესი, რისკის გადაცემის მომენტი და პასუხისმგებლობა გადაზიდვის დროს საქონლის განადგურების ან დაზიანების შემთხვევაში. აქვე შევნიშნავდით, რომ, „მიუხედავად იმისა, რომ ინკოტერმსი არაერთხელ არის დაზუსტებული და კორექტირებული, პრაქტიკაში დღემდე გვხვდება ინკოტერმსის ტერმინების განსხვავებული გაგება. განსაკუთრებით ხშირია, ინკოტერმსის არასწორად გაგების სამი ვარიანტი: ა. ინკოტერმსი უფრო მეტად უკავშირდება ყიდვა - გაყიდვის ხელშეკრულებას, ვიდრე გადაზიდვის ხელშეკრულებას; ბ. მცდარად მიიჩნევა, რომ ინკოტერმსის ტერმინები უნდა მოიცავდეს ხელშეკრულებასთან დაკავშირებულ ყველა საკითხს და გ. ინკოტერმსის ტერმინები მიიჩნევა გადაზიდვის ხელშეკრულებად“[13]. მიუხედავად იმისა, რომ ინკოტერმსის მიზანია ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების შესრულების უზრუნველყოფა, მასში საერთოდ არ შედის ამ ხელშეკრულების შესრულებასთან დაკავშირებული მთელი რიგი საკითხები. უფრო მეტიც, ინკოტერმსი საერთოდ არ ეხება ხელშეკრულების დარღვევასა და ასეთი დარღვევებისათვის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების საკითხებს. ეს საკითხები რეგულირდება ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების შესაბამისი დებულებებითა და მოქმედი კანონმდებლობით განსაზღვრული წესებით[14]. ინკოტერმსთან დაკავშირებით, გამოვთქვამდით მოსაზრებას იმის შესახებ, რომ ინკოტერმსის წესები არ ეხება საქონელზე საკუთრების უფლების გადაცემის წესებს და აღნიშნული პროცედურების ერთიანი წესები ვერც გაეროს „საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულების შესახებ“ კონვენციით შემუშავდა. ასევე, ინკოტერმსი არც ხელშეკრულების შეუსრულებლობასთან დაკავშირებულ გამოწვევებს ეხება, რაც ვალდებულების შეუსრულებლობის სამართლებრივ შედეგებთან იქნებოდა დაკავშირებული და ა.შ.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, შეიძლება დასკვნის გაკეთება იმის შესახებ, რომ გადაზიდვები გარკვეულწილად სავაჭრო სისტემებთანაა დაკავშირებული, და ბუნებრივია დიდია პასუხისმგებლობა და გამოწვევები სახელმწიფოების მხრიდანაც, რამეთუ ტრანსნაციონალური გადაზიდვების რეგულირებას უნივერსალურ კონვენციებთან ერთად შიდასახელმწიფოებრივი ნორმატიული აქტებიც ადგენენ.

1.2. კონვენციები ტვირთების საერთაშორისო საგზაო[15] გადაზიდვებისა და გზის მეშვეობით საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ

1956 წლის 19 მაისის კონვენცია „გზის მეშვეობით საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ და ხელმოწერის პროტოკოლი“^[16], გამოიყენება „სატრანსპორტო საშუალებებით (საგზაო გადაზიდვისას) ტვირთების (საქონლის), სასყიდლიანი (ანაზღაურებადი) საგზაო გადაზიდვების შესახებ, ნებისმიერი ხელშეკრულების მიმართ, როდესაც ტვირთის მიღებისა და მიტანის ადგილები, რომლებიც მითითებულია ხელშეკრულებაში, მდებარეობს ორ სხვადასხვა ქვეყანაში, რომელთაგან ერთ-ერთი მაინც ამ კონვენციის მონაწილეა, მიუხედავად ხელშეკრულების რეგისტრაციის ადგილის და ეროვნულობისა. თამამად შეიძლება ითქვას, რომ ზემოაღნიშნული განაპირობებს სახელმწიფოთა კეთილსინდისიერ და სამართლიან მოქმედებას, ასევე სახელმწიფოებს მეტწილად, მშვიდობიან მოლაპარაკებასა და ურთერთთანამშრომლობისკენ მიუთითებს, თუმცა დღემდე უამრავი მაგალითი გვაქვს იმისა, რომ აქამდე არსებული კონვენციები ზოგიერთ შემთხვევაში ვერ აღმოჩნდა საკმარისი ბერკეტი და, შესაბამისად, მნიშვნელოვნად იქნა დარღვეული იმ ქვეყნების მიერ, რომლებიც არ აღიარებენ აღნიშნულს. მაგალითისთვის „ადამიანის უფლებათა ევროპულმა სასამართლომ საქმეზე ირანის ისლამური რესპუბლიკის საზღვაო ხაზები (Islamic Republic of Iran Shipping Lines) თურქეთის წინააღმდეგ^[17] - 40998/98 განმარტა შემდეგი: „ტვირთის გადაზიდვის დროს, ხომალდის დაკავება უტოლდება საკუთრებით სარგებლობაზე კონტროლს, პირველი დამატებითი ოქმის პირველი მუხლის შესაბამისად. ტვირთის ჩამორთმევას და სხვის საკუთრებაში ჩარევას უნდა ჰქონდეს სამართლებრივი საფუძველი, და უნდა იყოს შესაბამისი კანონის მოქმედების ფარგლებსა და მნიშვნელობაზე.“

1959 წელს მიღებული კონვენცია „(TIR - Transports International Routers)“ TIR-წიგნაკის საფუძველზე ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ“ მნიშვნელოვნად ამარტივებს საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლეებში საბაჟო პროცედურებს. „TIR – (Transports International Routers“) წიგნაკი შედგენილ უნდა იქნას ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ან კონტეინერისათვის და მისი გამოყენება მხოლოდ ერთი გადაზიდვისთვისაა შესაძლებელი.

1.3. ტრანსნაციონალური საჰაერო გადაზიდვების ანალიზი და სამართლებრივი რეგულირება

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 63-ე მუხლის საფუძველზე, „ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულია კისრულობს გამგზავნის მიერ მისთვის ჩაბარებული ტვირთი მიიტანოს დანიშნულების ადგილამდე და გადასცეს იგი საამისოდ უფლებამოსილ პირს....“^[18].

სატრანსპორტო გადაზიდვებში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებს.

ჩატარებულმა კვლევებმა ICAO^[19]-სა და IATA^[20] ცხადყო, რომ ავიაგადაყვანა და გადაზიდვების მოცემულობა 1977 წლიდან ყოველ 15 წელიწადში ორმაგდება.

ICAO-სა და IATA-ს ყოველწლიური ანგარიშები უზრუნველყოფენ მიაწოდონ მსოფლიოს საავიაციო სისტემების პროგრამების, საქმიანობის, მიღწევების შესახებ ინფორმაციები

სრულად, ანგარიშები და დასკვნები, ასევე სტატისტიკური მონაცემები, საერთაშორისო საჰაერო, საავიაციო კონვენციების შესაბამისად.

„სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია“ – ICAO-ს მიზანი კი საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლებში სახელმწიფოების თანამშრომლობის ორგანიზება და კოორდინებაა და რომლის თანახმად, ყოველი ქვეყნის სუვერენული უფლებაა აკრძალოს სხვა ქვეყნის საფრენი აპარატები (არ დაუშვას თავისი ქვეყნის საჰაერო სივრცეში) თუ არ არსებობს საერთაშორისო შეთანხმება ან თუ არ აქვს სახელმწიფოს გამოხატული წერილობითი ნება (შეთანხმება) აღნიშნულზე.

კორპორაცია Amadeus[21]-ის, კვლევამ, რომელსაც გააჩნია 30 წლიანი წარმატებული სამუშაო გამოცდილება ცხადყო, რომ ავიაგადაყვანა/გადაზიდვა დროის მატებასთან ერთად სულ უფრო პოპულარული და მოთხოვნადი ხდება. სავარაუდოა, რომ აღნიშნულს განაპირობებს სწრაფი, კომფორტული, მარტივი და მოსახერხებელი საჰაერო გადაზიდვები.

სტატიაზე მუშაობისას ყურადღება მიიქცია ICAO-ს მონაცემმა და მეცნიერთა დასკვნებმა, რომლებიც ცხადყობენ, რომ საჰაერო გადაყვანა/გადაზიდვების მიმართულებით გლობალურ ავიაზაზარზე აზია/წყნარი ოკეანის რეგიონი ყველაზე დატვირთულია, ასევე IHS/Global Insight-ის მონაცემებით, რომელიც ძირითადად გადმოსცემს გლობალურ ეკონომიკურ პროგნოზირებებს, წლიდან წლამდე მნიშვნელოვნად გაიზრდება ყიდვა-გაყიდვის მაჩვენებელი და გადამხდელუნარიანობა. აღნიშნული რა თქმა უნდა პირდაპირ იქონიებს გავლენას საერთაშორისო გადაზიდვებზე და შემდგომ უკვე სახელმწიფოთა ეკონომიკურ განვითარებაზე.

რა თქმა უნდა, საჰაერო გადაზიდვებზე საერთაშორისო და შიდა დოკუმენტები პასუხისმგებლობის და მთელი რიგი გარემოებების გარანტიაა, თუმცა დროთა განმავლობაში გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების (ისტორიული საზღვაო პრეცედენტების მიხედვით მოდელირებული) ფორმალობების ზუსტი დაცვა მონაცემთა ელექტრონული დამუშავების მზარდი გამოყენების პრობლემა გახდა. პასუხისმგებლობისა და ბილეთის ფორმალობებს შორის კავშირს ამჟამად არანაირი გამართლება არ აქვს და ყველა საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის დოკუმენტი უნდა იყოს გამარტივებული და მონაცემთა ელექტრონული დამუშავებისთვის გამოსადეგარი.“[22] წინამდებარე ხარვეზებს ვხვდებით არამხოლოდ ეროვნულ, არამედ საერთაშორისო პრაქტიკაშიც, სადაც უამრავ შემთხვევაში დოკუმენტთა სიმრავლე და სირთულე ხშირად ადამიანებისთვის უფრო მეტად, დამაბრკოლებელ სიტუაციას ქმნის, ვიდრე დაცვის გარანტიას, ამიტომ აღნიშნული საკითხი საჭიროებს კიდევ უფრო მეტად რეგულირებას, რათა კანონი მხოლოდ დაცვის გარანტიაზე მორგებული არ იყოს. საყურადღებოა, რომ საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვები შეიძლება იყოს რეგულირებული, ანუ გამოქვეყნებული განრიგის საფუძველზე განხორციელებული რეისები და არარეგულირებული[23].

აქვე ორიოდ სიტყვით ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი ან ტრასეკა ([ინგლ. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia](#)) — საერთაშორისო თანამშრომლობის პროგრამა ევროკავშირის კავშირსა და პარტნიორ ქვეყნებს შორის - შესახებ. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი ან ტრასეკა ევროპისა და აზიის ქვეყნებს

შორის ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრების გადაყვანის ერთიანი სისტემაა, რომელიც უზრუნველყოფს ამ რეგიონის სახელმწიფოთა შორის ეკონომიკურ, პოლიტიკურსა და კულტურულ ურთიერთობათა განვითარებას. ტასის-ტრასეკას ფარგლებში „ტექნიკური დახმარების პროექტების განხორციელებამ შესაძლებელი გახადა რიგი უმნიშვნელოვანესი ამოცანის გადაწყვეტა: ტრასეკას პროექტის წევრი სახელმწიფოების სატრანსპორტო სისტემების ინსტიტუციონალური მშენებლობა და მართვის სისტემის რეფორმა, საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზის სრულყოფა და მისი ჰარმონიზაცია დასავლურ ანალოგებთან, სატრანსპორტო სისტემების ტექნიკური მდგომარეობის შესწავლა, მათი რეაბილიტაციისა და რეკონსტრუქციის პროექტებისა და განვითარების გეგმების შემუშავება და ა.შ.[24].

II. ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვები და საბაჟო პროცედურების გამარტივების საშუალებები TIR და ATA სისტემებით

2.1. განსაკუთრებული საბაჟო ფორმალობები წინასწარ დეკლარირებული და TIR-წიგნაკით გადაადგილებული საქონლის გაშვებისას

„აბრევიატურა TIR (Transports International Routiers) ნიშნავს - საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებს“... 1993 წლის 2 დეკემბერს საქართველომ მიმართა გაეროს TIR -კარნეტის კონვენციასთან მიერთების შესახებ, ხოლო 1094 წლის 24 სექტემბრიდან საქართველო მიუერთდა ამ კონვენციას (რატიფიცირების გარეშე), მაგრამ ფაქტობრივად ამ კონვენციის დებულებები არ მოქმედებს“[25]. „MCAT და საგარანტიო გაერთიანებები დებენ სადაზღვევო ხელშეკრულებას სადაზღვევო კომპანიებთან, რათა გადამზიდველების მიერ TIR - კარნეტი-ს არასწორი გამოყენების რისკებისაგან“[26]. როდესაც გადამზიდველი არღვევს TIR-კარნეტის წესებს, ხოლო MCAT ან საგარანტიო გაერთიანებები იძულებულნი არიან გადაუხადონ სათანადო თანხები საბაჟო ორგანოებს, ამ შემთხვევაში სადაზღვევო კომპანია იღებს ვალდებულებას გადაუხადოს ზემოაღნიშნული თანხები საბაჟო ორგანოს და, შესაბამისად, აუნაზღაუროს ეს ხარჯები MCAT-ს ან საგარანტიო გაერთიანებას. ამასთან, საბაჟო ორგანოს მოთხოვნით სადაზღვევო კომპანია ვალდებულია უშუალოდ გადაუხადოს სათანადო თანხა საბაჟო ორგანოს“[27].

„1975 წლის ნოემბერში გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისიის ეგიდით ჩატარებულ შემაჯამებელ კონფერენციაზე წარდგენილ იქნა ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების შესახებ 1975 წლის კონვენცია, რომელიც ძალაში შევიდა 1978 წელს. ამ პერიოდიდან დაწყებული, კონვენციებიდან იგი ყველაზე უფრო მოქმედი საერთაშორისო სატრანსპორტო კონვენციაა და, ფაქტიურად, ტრანზიტის ერთადერთი უნივერსალური სისტემაა. TIR სისტემა შემუშავებულ იქნა იმ სიძნელების შემცირებისათვის, რომლებიც ხვდება გადამზიდავებს. ამასთან, საბაჟო ორგანოებს განკარგულებაში გადაეცა კონტროლის საერთაშორისო სისტემა, რომელსაც შეუძლია

შეცვალოს ტრადიციული ნაციონალური პროცედურები, იმავდროულად, ტრანზიტული სახელმწიფოები დაიცვას ტვირთების არალეგალური შემოსვლისაგან[28].

როგორი ვალდებულებები ეკისრება გადამზიდველს TIR-კარნეტით სარგებლობისას? TIR - კარნეტის გამოყენებით გადამზიდველი პასუხისმგებლობას იღებს წარუდგინოს ტვირთი საბაჟო ორგანოს დანიშნულების პუნქტში, ან გადაიხადოს ტვირთთან დაკავშირებული ყველა ბაჟი, გადასახადი, პენია და ჯარიმა, თუ კარნეტი სწორად არ არის დახურული. მიუხედავად იმისა, რომ **TIR-კარნეტების** დიდი უმრავლესობა ყოველგვარი პრობლემის გარეშე გამოიყენება, მაინც არსებობს ფინანსური რისკი მფლობელისთვის და ამიტომ **TIR** ოპერაციებში მონაწილე პირებმა აუცილებელია იცოდნენ რამდენად მნიშვნელოვანია პროცედურების სწორად შესრულება და ტვირთზიდვების ზუსტად აღრიცხვის წარმოება. „ინსტრუქციის „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“ მე-17 მუხლის 1-ლი პუნქტის თანახმად, **TIR წიგნაკით** გადაადგილებული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში გამგზავნი საბაჟო ორგანო ან სისტემაში დაშვებული პირი უზრუნველყოფს **TIR წიგნაკის** შესახებ მონაცემების ელექტრონულად შეტანას მოწმობის ელექტრონულ ფორმატში.

გამოიკვეთა, რომ „საბაჟო სატრანზიტო სისტემები“ მიზანმიმართულია მდგრადი და ეფექტური სისტემის შემუშავებისკენ საქონლის გადაადგილების პროცესში, რათა მაქსიმალურად იქნეს გარანტირებული აუცილებელი საბაჟო უსაფრთხოება და გარანტიები. იმისათვის რომ ასეთმა სისტემამ დამაკმაყოფილებლად იმუშაოს, მნიშვნელოვანია ნებისმიერ ფორმალობა არ იყოს დამამძიმებელი საბაჟოს თანამშრომლებისთვის და არც ძალიან რთული სატრანსპორტო ოპერატორებისთვის და მათი აგენტებისთვის, ამიტომ აუცილებელია ბალანსის დაცვა ერთის მხრივ საბაჟო ორგანოების და მეორეს მხრივ სატრანსპორტო ოპერატორების მოთხოვნებს შორის.

გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისიის (UNECE)“[29] შეფასების მიხედვით „ტრადიციულად როცა საქონელი კვეთდა ერთ ან რამდენიმე სახელმწიფოს ტერიტორიას სახმელეთო გზის საშუალებით, საბაჟო ორგანოები თითოეულ სახელმწიფოში იღებდნენ კონტროლის და პროცედურების ნაციონალურ ზომებს. პრობლემა გამოკვეთილია იმაში, რომ ხშირად მოწმდებოდა ტვირთი ყველა ნაციონალურ საზღვარზე და ასევე უნდა დაეკმაყოფილებინა ნაციონალური უსაფრთხოების მოთხოვნები (გარანატია, ვალდებულება, ობლიგაცია და ა.შ.) პოტენციური ბაჟების და გადასახადების დასაფარად, რომელიც რისკს ექვემდებარება, სანამ ეს საქონელი იმყოფებოდა გზაში თითოეულ ტერიტორიაზე .

ასევე ავლნიშნავდით, რომ „ზოგიერთი სატრანსპორტო საშუალება ითვლება საქონლად და მის მიმართ გამოიყენება **TIR-ის** შესაბამისი წიგნაკი. ეს სატრანსპორტო საშუალებები საკუთარი სვლით გადაადგილდებიან. მაგ. ავტოცისტერნები, ამწეები, მოსავლის ამღები მანქანები, ბეტონმრეველები და სხვა“[30].

მეორეს მხრივ, აღმოსვლეთ და დასავლეთ ევროპის ქვეყნებს შორის გადაზიდვების მოცულობის ზრდამ **TIR სისტემა** დააკავშირა ახალ, ამ საფეხურზე მყოფ, უპრეცედენტო

პრობლემას. ამავდროულად, პოლიტიკური სოციალური და ეკონომიკური სიტუაციების ცვლილების შედეგად რეგიონის ბევრ ქვეყანაში, საბაჟო ორგანოები დადგა უპრეცედენტო რაოდენობის თაღლითობის და კონტრაბანდის შემთხვევების წინაშე და ნაწილობრივ ეს გამოწვეულია ბაჟის და გადასახადების მნიშვნელოვანი გაზრდით.

გარდა ამისა, **TIR სისტემის** მართვა და კონტროლი ქმნის პრობლემას ქვეყნის საბაჟო ორგანოებისთვის, კერძოდ კი, რიგ განვითარებად ქვეყნებში ზემოხსენებულ ორგანოებს არ აქვთ საკმარისი ცოდნა და გამოცდილება და არ ჰყავთ შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე პერსონალი. აღნიშნული არასასურველი მოვლენათა განვითარების საწინააღმდეგოდ, ზოგიერთ სახელმწიფო და **TIR სისტემის** სხვა მონაწილეები ხანდახან ცალმხრივ ზომებს მიმართავენ, ისეთი როგორცაა: დამატებითი გარანტიები **TIR** ტრანზიტის ოპერაციებისათვის; გარკვეული საქონლის გამორიცხვა, რომელიც არ შეესაბამება პირობებს; საქონლის გამორიცხვა, რომელიც არ შეესაბამება **TIR** კონვენციის არსს. ცხადია, წინამდებარე განხილულმა მაგალითებმა გამოიწვია ერთის მხრივ სისტემის არევა და, მეორეს მხრივ დიდი ეკონომიკური გასავალი და შეფერხება საერთაშორისო გადაზიდვების პროცესში. სისტემა უნდა იყოს იმ გარემოებებთან მიმართებაში, რისთვისაც დაიდო ხელშეკრულება და შეთანხმებასთან, რომელსაც ჰქონდა მჭიდრო და რეალური კავშირი[31].

2.2. ATA წიგნაკის შევსება, რეგისტრაცია და დადასტურება

ATA-კარნეტი გამოიყენება საქონლის დროებითი შემოტანის საბაჟო პროცედურის პირობებში (აგრეთვე ტრანზიტის დროსაც). „**ATA-კარნეტი**, ანუ დროებითი შემოტანის დოკუმენტი წარმოადგენს ისეთ საერთაშორისო დოკუმენტს, რომელიც გათანაბრებულია სატვირთო-საბაჟო დეკლარაციასთან. ეს იმას ნიშნავს, რომ **ATA-კარნეტის** წარმოდგენის დროს საბაჟო საბაჟო ორგანოს უფლება არ აქვს მოითხოვოს სატვირთო-საბაჟო დეკლარაცია[32]. რაც შეეხება სატრანსპორტო საშუალების დროებით შემოტანას - გამოიყენება **CPD-კარნეტი** (აბრევიატურა CPD (Carnet de passages en douane), ფრანგ. ნიშნავს- საზღვრის გავლის წიგნაკს). **ATA-კარნეტს** ნაციონალური სავაჭრო-სამრეწველო პალატა გასცემს, რომელიც საერთაშორისო სავაჭრო-სამრეწველო პალატების ბიუროსთანაა დაკავშირებული. „ნაციონალური სავაჭრო-სამრეწველო პალატა იმ შემთხვევაში გასცემს რეზიდენტ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე **ATA-კარნეტს**, თუ პირს საქონელი დროებით გააქვს **ATA - კარნეტის** წევრ ქვეყნებში (ან ტრანზიტით გადაადგილებს საქონელს)[33].

ინსტრუქციის „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“ მე-19 მუხლის 1-ლი პუნქტის მიხედვით, „საქონლის დროებითი შემოტანის შესახებ“ სტამბოლის 1990 წლის 26 ივნისის კონვენციის ან „საქონლის დროებითი შემოტანისათვის **ATA წიგნაკის** შესახებ“ ბრიუსელის 1961 წლის 6 დეკემბრის საბაჟო კონვენციის (**ATA კონვენცია**) შესაბამისად, საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის ტრანზიტის ან იმპორტის გადასახდელების გადახდისაგან სრულად გათავისუფლებით უცხოური საქონლის დროებით შემოტანის ან საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან ამ საქონლის რეექსპორტის განხორციელების მიზნით **ATA წიგნაკის** წარდგენის შემთხვევაში საბაჟო ორგანო ან სისტემაში დაშვებული პირი

უზრუნველყოფს **ATA წიგნაკის** შესახებ მონაცემების ელექტრონულად შეტანას მოწმობის ელექტრონულ ფორმატში (გარდა ფიზიკური პირის მიერ **ATA წიგნაკის** გამოყენებით საქონლის საქართველოს საბაჟო საზღვარზე ბარგით ან/და ხელბარგით გადაადგილებისა, რა დროსაც **ATA წიგნაკის** შესახებ მონაცემები ელექტრონულად აისახება ფიზიკური პირის საბაჟო დეკლარაციაში). ამავე-18 მუხლის პირველი პუნქტში საუბარია მოწმობისათვის „eCustoms“-ის მიერ მინიჭებული „D“ ნომერი მითითების შემთხვევებზე[34]. ბუნებრივია **ATA კარნეტის** სისტემის დანერგვამ საქართველო უფრო მიმზიდველი უნდა გახადოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყანა და უთუოდ შეეწყობა ხელი სატრანზიტო მოცულობის გაზრდას, ასევე, მაქსიმალურად დაცულ უნდა იყოს ქვეყნის ეკონომიკური ინტერესი[35].

საქართველოში **ATA კარნეტის** სისტემა ეფექტურად შეიძლება იქნეს გამოყენებული საქონლისთვის, რომელიც დროებით არის შემოტანილი ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიაზე ზემოთ აღნიშნული კონვენციების ფარგლებში, ეს იქნება საერთაშორისო გამოყენებზე საპრეზენტაციოდ საქონლის წარდგენა, ასევე სხვადასხვა ტექნიკა-დანადგარების, ნავთობპროექტების ან სხვა პროექტების ეფექტურად გასახორციელებლად. აღნიშნული ინსტიტუტი, რომელიც მსოფლიოშია აღიარებული, მიმზიდველს გახდის გარემოს საქართველოს საინვესტიციო-საგამოფენო კლიმატის ჩამოსაყალიბებლად, კიდევ უფრო შეუწყობს ხელს საქართველოს საერთაშორისო ინტეგრაციას.

„ზემოთ აღნიშნული „სტამბულის კონვენცია“ მიერთებულ მხარეს უფლებას აძლევს **ATA კარნეტი** გამოიყენოს დროებით შემოტანილი საქონლისათვის დროებითი შემოტანის სხვა საერთაშორისო კონვენციის ფარგლებში ან საქონლის დროებითი შეტანისათვის ნაციონალური კანონებისა და წესების შესაბამისად, ასევე, ქვეყნის ტერიტორიაზე ტრანზიტით გამავალი ტვირთებისათვის. კონვენცია განსაზღვრავს დროებითი შეტანის საბაჟო პროცედურების გამარტივების მინიმალურ პირობებს და არ ეწინააღმდეგება სხვა ისეთი გამარტივებული პროცედურების გამოყენებას, რასაც კონვენციას მიერთებული ქვეყანა დაუშვებს ცალმხრივი, ორმხრივი ან მრავალმხრივი შეთანხმების საფუძველზე“[36]. **ATA კარნეტის** გამოყენება ნაკლებ ადმინისტრაციულ სამუშაოს გულისხმობს, რაც თავისთავად გულისხმობს ფინანსური სახსრების დაზოგვას ბიუჯეტის სასარგებლოდ, ქვეყნის საბაჟოების უსაფრთხოების გარანტორია, რამეთუ იმპორტის საბაჟო გადასახდელების საქონლის დროებითი შემოტანისათვის გარანტირებულია გარანტი ასოციაციების მიერ, რომელიც არის IBCC/ATA საგარანტიო ჯაჭვის წევრი. ასეთი გარანტია ავტომატურია და არ საჭიროებს შემდგომ ადმინისტრაციულ შემოწმებას საბაჟოს მიერ. **ATA კარნეტით** ტვირთების ტრანზიტული გატარება გათვალისწინებული სტამბულის კონვენციით, გარანტიაა ამ ტვირთების გამარტივებული ფორმალობებით საქართველოს საბაჟო საზღვარზე გატარებისა და უზრუნველყოფილია ქვეყნის ეკონომიკური ინტერესების დაცვა.

და ბოლოს რა მიზანია აქვს ATA კარნეტის სისტემას? მისი მიზანი უპირველესად საქონლის დროებითი შემოტანის პროცედურების გამარტივებაა, კერძოდ: ქვეყნის ტერიტორიაზე საქონლის დროებითი შეტანის დროს საბაჟო დეკლარაციების გაფორმება და ნებისმიერი საბაჟო გადასახადების ამოღების უზრუნველყოფა, იმ შემთხვევისათვის, თუკი საქონელი, რომელიც დროებით შემოდის ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიაზე კანონით გათვალისწინებულ

ვადებში არ დატოვებს მას; **ATA კარნეტის** სისტემა პრაქტიკულ უპირატესობას ანიჭებს საბაჟო წარმომადგენლებს და მეწარმეებს, ცვლის რა ადგილობრივ საბაჟო დეკლარაციას, არ ავალდებულებს პირებს ყველა საბაჟოზე საბაჟო დოკუმენტის გაფორმების აუცილებლობაზე და ა.შ.

2.3. ეროვნული კანონმდებლობა და ორმხრივი ხელშეკრულებები გადაზიდვების შესახებ

გადაზიდვა-გადაყვანის შიდასამართლებრივ მარეგულირებელს წარმოადგენს ორმხრივი და მრავალმხრივი ხელშეკრულებები მსოფლიოს მრავალ ქვეყანასთან, სახმელეთო (სარკინიგზო საავტომობილო), საზღვაო, საჰაერო სფეროებში, ასევე ბოლო დროს საკმაოდ განვითარდა მილსადენი სისტემებით გადაზიდვები.

მსოფლიო მაშტაბით საერთაშორისო გადაზიდვებში საკმაოდ დიდი ადგილი უჭირავს ნავთობპროდუქტების, გაზის, ქიმიური პროდუქტებისა და ქვანახშირის, ასევე, მილსადენი ტრანსპორტით გადაზიდვას. მნიშვნელოვანია ასევე, ელექტროენერჯის მიმართულებითაც, რაც შეეხება ტვირთის გადაზიდვას მილსადენი სისტემებით, საკმაოდ სპეციფიურია მისი მოცულობა და ძირითადად მიეკუთვნება გადაუმუშავებელი ნავთობი, ნავთობპროდუქტები, ზოგიერთი თხევადი ქიმიკალები და თხევადი გაზი. თავდაპირველად, ეს ტვირთი იგზავნებოდა ცისტერნებით, რკინიგზის საშუალებით და სპეციალური საზღვაო ან მდინარის გემებით (ტანკერები). თუმცა, ამის შემდეგ მსოფლიო ეკონომიკის მოთხოვნის ზრდამ, პირველ რიგში ნავთობსა და გაზში გააჩინა ტრანსპორტირების ახალი სახე, მილსადენი. მისი აღმავლობა დაიწყო გასული ასწლეულის მეორე ნახევარში და მის ბოლო წლებში.

საქართველო აქტიურადაა ჩართულია მილსადენი სისტემებით ტრანსპორტირებებში, ვინაიდან თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე აკავშირებს ევროპისა და აზიის დერეფანს. ასევე, „საქართველოს აზერბაიჯანთან და თურქეთთან შეუძლია წარმატებით გააგრძელოს ახალი, ფართო მასშტაბის რეგიონული სატრანზიტო პროექტების იმპლემენტაცია, რადგან: გააჩნია ოპერირების წარმატებული გამოცდილება, მარშრუტი წარმოადგენს უმოკლეს გზას კასპიის ნავთობისა და გაზის მიწოდებისათვის ევროპისა და საერთაშორისო ბაზრებზე; საქართველოზე გამავალი მარშრუტი კომერციულად ნეიტრალურ სატრანზიტო ქვეყნებს მოიცავს; აქვს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი რეზერვი“^[37].

შიდასამართლებრივი რეგულირება მოცემულია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-697-ე მუხლებში, რომელიც მოიცავს გადაზიდვა-გადაყვანას და გადაზიდვისათვის აუცილებელ ხელშეკრულებებს^[38].

მეცნიერთა ერთი ნაწილის მიერ მიერ გამოთქმულია მოსაზრება, რომ „საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი შეიცავს ნორმებს, რომლებიც საერთოა ყველა სახის გადაზიდვის ხელშეკრულებისათვის.“^[39] მართლაც, თუკი სსკ-ის კერძო ნაწილის XII თავს კარგად განვიხილავთ, შევამჩნევთ, რომ კანონმდებელი არ აზუსტებს კონკრეტულად რომელი სახის ტრანსპორტით გადაზიდვა-გადაყვანას არეგულირებს ზემოაღნიშნული კანონი. გასაგებია,

რომ 677-ე მუხლი მიუთითებს ზედნადებზე, კონოსამენტზე და გადაზიდვების სხვა ფორმებზე, ასევე, 671-ე მუხლი საუბრობს რამდენიმე სატრანსპორტო საშუალებებზე, თუმცა სხვა უმრავლესი მუხლები ძირითადად მიგვითითებს მთლიანად გადაზიდვა-გადაყვანებზე, ანუ კანონი არეგულირებს ზოგადად გადაზიდვა-გადაყვანის სისტემას და მასთან დაკავშირებულ სამართლებრივ რეგულაციებს.

სამეცნიერო ლიტერატურაში, გადაზიდვებს საკმაოდ ხშირად უკავშირებენ სავაჭრო გარიგებებს, და პირიქითაც. კერძოდ კი, სახელმწიფოს ეკონომიკური აღმავლობისთვის აუცილებელია ქვეყანაში აქტიურად წარმოებდეს ექსპორტ-იმპორტი, როგორც განვითარებული ისე რეგულირებული იყოს სავაჭრო სისტემები და გადაადგილება/მიწოდების საბაზისო პირობები.

ცხადია, რომ უაღრესად დიდი მნიშვნელობა აქვს მოწესრიგებული და სამართლებრივად გამართული გადაზიდვების სისტემის არსებობას, ვინაიდან, აღნიშნულის გარეშე, სახელმწიფო არამხოლოდ შიდასამართლებრივად(ეკონომიკური თვალსაზრისით) იზარალებს, არამდე პირდაპირ მოახდენს გავლენას მსოფლიო სავაჭრო სფეროში კონკურენტუნარიანობის შენარჩუნებაზე. ცხადია ისიც, რომ აღნიშნული პროცესების სრულყოფა სახელმწიფოს სრულად უწყობს ხელს საერთაშორისო გადაზიდვების პროცესში საბაჟო და სხვა სახის პროცედურული წინააღმდეგობების დაძლევაში.

სასამართლო პრაქტიკა

დავის საგანი: საზღვაო გადაზიდვები - კოლექციონერის ნებართვის საფუძველზე გაგზავნილი, დაკარგული საქონელი[40]. მოპასუხე გადამზიდავმა გააზავნა საქონელი მომჩივანთან, სიდნიდან პორტ მორსბიში. საქონელი ჩასვლისთანავე ჩამოიგალა და გაიტანეს კოლექციონერის ნებართვით 1951-1962 წლების საბაჟო განკარგულების შესაბამისად. საქონელი განთავსდა უსაფრთხო ადგილას. ამავდროულად, ამ საწყობში საქონლის ნაწილი ამოღებულ იქნა როგორც „არაკანონიერი“. მომჩივანმა აღძრა საქმე გადამზიდავის წინააღმდეგ, ითხოვდა რა ზარალის ანაზღაურებას, საზღვაო გადაზიდვების შეთანხმების დარღვევის საფუძველზე, მიზეზად, საქონლის შენახვის და მოვლის წესების დაუცველობას ასახელებდა. მოპასუხე ამტკიცებდა რომ დანაკარგი წარმოიშვა ხომალდიდან ტვირთის ჩამოცლის შემდეგ. ჰააგის წესების თანხმად, გამოყენებული იქნა კონოსამენტი, თუმცა ნებისმიერი პასუხისმგებლობა ამ წესებით მოქმედებდა, მას შემდეგ რაც, გემი დაიტვირთა საქონლით მისი ხომალდიდან გადმოცლამდე. მხარეებმა ასევე გამორიცხეს კინოსამენტში, შეზღუდული პასუხისმგებლობა მოპასუხისა მას შემდეგ რაც ჩამოიგალა საქონელი ხომალდიდან. მოპასუხემ მიუთითა 1951-1962 წლების 69-ე ნაწილის განკარგულებაზე, რომელიც გულისხმობდა: «საქონელი, არ ჩამოცლილა და არ გატანილა კოლექციონერის ნებართვის საფუძველზე, იგი უნდა განთავსებულიყო კაპიტანის ან გემის მფლობელის მიერ ან საჭაერო ხომალდის პილოტის ან მისი მფლობელის მიერ. საჭაერო ხომალდი, საიდანაც ჩამოიგალა საქონელი უსაფრთხო

ადგილას, მანამ, სანამ კანონიერად არ იქნება გატანილი ამ ადგილიდან (საწყობიდან), მასზე პასუხისმგებლობა ეკისრება კაპიტანს ან გემის მფლობელს, ან საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში პილოტს ან მის მფლობელს, (ვინაიდან თითქოს ის არც ჩამოტვირთულა).

გადაწყვეტილება: საჩივარი უარყოფილია.

შესწორება: 69-ე ნაწილი უნდა წავიკითხოთ 1951-1962 წლების საბაჟო განკარგულების კონტექსტში. რისკი, რომელიც მოხსენიებულია 69-ე ნაწილში, - არის პასუხისმგებლობა განკარგულებასთან მიმართებაში. ამ განკარგულებას არ შეუძლია დააკისროს პასუხისმგებლობა გადამზიდვს, ვინაიდან აღნიშნული აღმეტება მის ვალდებულებებს, რომელსაც მოიცავს საზღვაო გადაზიდვების შესახებ შეთანხმება.

- **საზღვაო გადაზიდვა - ტვირთის ჩეკი, საზღვაო კანონის მიხედვით, მიზანმიმართული გადაზიდვების დროს არ წამოადგენს შეთანხმებას.[41]**

აპელანტმა გააგზავნა საქონელი გემის საშუალებით, რომელიც იმართებოდა მოპასუხის მიერ. ტვირთის გამყიდველმა საქონელი გადასცა მოპასუხეს მოსარჩელესთან გასაგზავნად. საქონლის მიღების შემდეგ მოპასუხემ გადასცა გამყიდველს დოკუმენტი, რომელიც დასათაურებული იყო შემდეგი ტექსტით „ტვირთის მიღება“. გადაწყდა რომ, საქონლის ჩამოტვირთვისას გამყიდველი მოქმედებდა როგორც აპელანტის აგენტი. როცა გემი მიუახლოვდა დანიშნულების ადგილს, საქონლის გარკვეული ნაწილი დაიკარგა. მოსარჩელემ გადაწყვიტა სასამართლოსათვის მიემართა.

სასამართლო სხდომაზე, მოსამართლემ გადაწყვეტილება გამოიტანა მოპასუხე მხარის - გადამზიდვის სასარგებლოდ. გადამზიდვი დაეყრდნო შეზღუდულ შეთანხმებას, რომელიც, დაბეჭდილი იყო ჩეკის უკან, რომელიც ითვალისწინებდა რომ, იმ შემთხვევაში, თუ ნივთი დაიკარგებოდა, ტვირთის გამგზავნს უნდა შეეტყობინება გადამზიდვისთვის ერთი თვის განმავლობაში გაგზავნიდან. მოსამართლემ დაადგინა, რომ ჩეკზე არ იყო დატანილი შეთანხმების პირობები მხარეებს შორის, რადგანაც ეს ინფორმაცია არ მისულა ხელშეკრულების დადებამდე არც გამგზავნთან არც მის აგენტთან. თუმცა მოსამართლემ გამოიტანა გადაწყვეტილება გადამზიდვის სასარგებლოდ საზღვაო კანონის საფუძველზე (თავი 103). გამგზავნა გაასაჩივრა.

გადაწყვეტილება: აპელაცია მიღებულია.

შესწორება: ტვირთის ჩეკი არ იყო გადაზიდვის ხელშეკრულება, როგორც ეს განსაზღვრულია საზღვაო გადაზიდვების შესახებ კანონით და ამგვარად, გადამზიდვისთვის ეს შეზღუდვები არ იყო ხელმისაწვდომი. ტვირთის ჩეკში პირდაპირაა მითითებული, რომ ის არ წამოადგენს კონოსამენტს ან იმის დამადასტურებელ საბუთს, რომ ტვირთის მფლობელს წარმოადგენდეს.

- **გემისა და ტვირთის უკანონო დაპატიმრება ერთ წელზე მეტი ვადით, იარაღის კონტრაბანდის ეჭვის საფუძველზე : დარღვევა[42].**

ფაქტები: 1991 წლის ოქტომბერში თურქეთის სახელმწიფო ორგანოებმა დააკავა კვიპროსული საკუთრების ხომალდი, რომელსაც მართავდა განმცხადებელი, რადგანაც ეჭვი მიიტანეს იმაზე, რომ ხომალდზე არსებული იარაღი კონტრაბანდული მიზნებით იყო. გემის ეკიპაჟის რამდენიმე წევრის მიმართ დაიწყო სისხლის სამართალწარმოება. 1991 წლის დეკემბერში გამოძიების დასრულების შემდგომ თურქეთის საგარეო საქმეთა სამინისტრომ დაადასტურა, რომ ტვირთი, რომელიც განმცხადებელს გადაჰქონდა, ეკუთვნოდა ირანს და მისი დაკავება არ შეიძლება გამართლებულიყო თურქეთსა და კვიპროს შორის „საომარი მდგომარეობით“. ბოლოს თურქეთის სასამართლომაც გაამართლა ეკიპაჟის წევრები და 1992 წლის დეკემბერში ხომალდიც გაათავისუფლა. თანმდევი სამოქალაქო სამართალწარმოების შედეგად, განმცხადებელმა ვერ შეძლო ხომალდის დაკავებით მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მიღება.

კანონმდებლობა: 34-ე მუხლი - პირველყოვლისა მოპასუხე სახელმწიფომ სადავო გახადა ის რომ განმცხადებელს არ ჰქონდა *locus standi*, რადგანაც ის სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული კორპორაცია იყო და აქედან გამომდინარე ის ირანის ისლამური რესპუბლიკის მთავრობისგან ვერ გაიმიჯნებოდა. თუმცა სასამართლომ დაადგინა, რომ ვინაიდან განმცხადებელ კომპანიაზე ძირითადად ვრცელდებოდა კორპორაციული სამართალი და ის სახელმწიფოსგან სამართლებრივად და ფინანსურად დამოუკიდებელი იყო, არაფერი ამყარებდა იმას, თითქოსდა განაცხადი წარმოადგინა ირანის ისლამურმა რესპუბლიკამ.

პირველი დამატებითი ოქმის პირველი მუხლი - ხომალდის დაკავება უტოლდებოდა საკუთრებით სარგებლობაზე კონტროლს პირველი დამატებითი ოქმის პირველი მუხლის მიზნებისთვის. მხარეები შეთანხმდნენ, რომ ჩარევას ჰქონდა სამართლებრივი საფუძველი, თუმცა ვერ შეთანხმდნენ ამ კანონის მოქმედების ფარგლებსა და მნიშვნელობაზე. მიუხედავად იმისა, რომ დაკავებიდან ორ თვეში სახელმწიფო ორგანოებისთვის ცნობილი იყო, რომ ტვირთი არ წამოადგენდა კონტრაბანდას და არ უქმნიდა საფრთხეს თურქეთის ეროვნულ უსაფრთხოებას, ეს მდგომარეობა გაგრძელდა მომდევნო ერთი წლის განმავლობაში. სასამართლომ მიიჩნია, რომ ხომალდი უნდა გაათავისუფლებულიყო არაუგვიანეს 1992 წლის მარტისა, როდესაც პირველი ინსტანციის სასამართლოს გადაწყვეტილება ძალაში შევიდა. ამ დროიდან ხომალდის დაკავება იყო უკანონო, ვინაიდან აღარ არსებობდა იარაღის კონტრაბანდის დანაშაულის ვარაუდის საფუძველი ან თურქეთსა და კვიპროსს შორის საომარი მდგომარეობის გამო ხომალდის დაკავების რაიმე ზოგადი უფლებამოსილება. უფრო მეტიც, კომპენსაციის მოთხოვნაზე განმცხადებლისთვის სასამართლოების უარის გათვალისწინებით, განმცხადებლის საკუთრების უფლებაში ჩარევა იყო შეუსაბამო.

დადგენილება: დარღვევა (ერთხმად).

საინტერესოა უზენაესი სასამართლოს პრაქტიკა სარკინიგზო გადაზიდვებზე, კერძოდ, „სარკინიგზო გადაზიდვებისას ტვირთის დაყოვნებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების საკითხის გადასაწყვეტად დასაშვები მტკიცებულებები - საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლი - საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 52-ე მუხლი -

„რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ 433-ე მუხლი. მითითებული დავა შეეხებოდა გადაზიდვის ხელშეკრულებას გამგზავნის მიერ, რომელიც იმავდროულად იყო ტვირთმიმღები, დანიშნულების ადგილამდე მიტანილი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების არადრეულ მიღებასა და დაცლას, შესაბამისად, ვაგონების დაყოვნებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურებას. კონკრეტულ შემთხვევაში დაისვა საკითხი, თუ რომელი სახის მტკიცებულებებითაა შესაძლებელი დადასტურდეს ტვირთის არადროული მიღება-დაცლისა და ვაგონების დაყოვნების ფაქტი და ამით გამოწვეული ზიანი? სამართლებრივი კრიტერიუმებით განისაზღვრება მტკიცებულებების დასაშვებობა?

საკასაციო სასამართლომ მიუთითა საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის მე-3 ნაწილზე და განმარტა, რომ აღნიშნული დანაწესი მიუთითებს მტკიცებულებების დასაშვებობის პრინციპზე, რომელიც ითვალისწინებს მტკიცებულებების საშუალებების (სახეების) გამოყენების შეზღუდვას, შესაბამისად, განსახილველი სადავო ურთიერთობების გათვალისწინებით, ზემოაღნიშნული ფაქტობრივი გარემოებების დადასტურების სამართლებრივი მექანიზმები მოცემულია მატერიალურ სამართალში, კერძოდ, „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ 433-ე მუხლის პირველი ნაწილის მეორე წინადადების „ბ“, „გ“, და „ლ“ ქვეპუნქტების თანახმად, საერთო ფორმის აქტით დასტურდება ამ მუხლით მოცემული იურიდიული მნიშვნელობის ისეთი ფაქტები, როგორცაა დანიშნულების სადგურში ვაგონების დაყოვნება ტვირთმიმღების ან მისასვლელი ლიანდაგით მოსარგებლის მიზეზით; დატვირთული ვაგონების დაყოვნება შუალედურ სადგურში ტვირთმიმღების მისასვლელი ლიანდაგით მფლობელის მიზეზით იმის გამო, რომ ტვირთმიმღების ან მისასვლელი ლიანდაგით მფლობელის მიზეზით ვერ იღებენ მომიჯნავე სადგურები ან მომიჯნავე სადგურს არ გააჩნია ვაგონების დაგროვებისათვის საჭირო ტექნიკური აღჭურვილობა და ა. შ. აღნიშნული ნორმის გამოყენების წინაპირობაა საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 52-ე მუხლის პირველი ნაწილი, რომლის თანახმად, გარემოებები, რომლებიც სარკინიგზო მიმოსვლის მონაწილეთა პასუხისმგებლობის საფუძველს წარმოადგენს, დასტურდება კომერციული, ტექნიკური და საერთო ფორმის აქტებით. ამავე მუხლის მე-15 ნაწილის თანახმად, საერთო ფორმის აქტები უნდა შედგეს „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად.

საკასაციო სასამართლოს მითითებით, ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, სადავო ფაქტობრივი გარემოებების დადასტურება შესაძლებელია საერთო ფორმის აქტების მეშვეობით, რომელიც წარმოადგენს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსითა და „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ გათვალისწინებულ მტკიცებულებას.

ამდენად, მითითებული მატერიალურ-სამართლებრივი ნორმებიდან გამომდინარე, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის მე-3 ნაწილის შესაბამისად, დაუშვებელია სადავო ურთიერთობების დადასტურება სხვა სახის მტკიცებულებებით, მოწმეთა ჩვენებებით, მხარეთა ახსნა განმარტებებით და ა.შ. [43].

გამოყენებული ნორმატიული მასალა, ლიტერატურა, სასამართლო პრაქტიკა, ვებგვერდები:

- [1] საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია (IMO) დაფუძნებულია 1958 წელს, იგი აერთიანებს 129 სახელმწიფოს.
- [2] საერთაშორისო ურთიერთობის მხრივ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიზნები, ფუნქციები და ძირითადი ინფორმაცია ხელმისაწვდომია: <http://mta.gov.ge/?m=52>.
- [3] საქართველოს საზღვაო კოდექსი, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/29908?publication=32>].
- [4] ექსპორტის სასაქონლო ოპერაცია საშუალებას იძლევა, სახელმწიფოს საქონელი გატანილ იქნეს სახელმწიფოს საბაჟო ტერიტორიის გარეთ, მათ შორის, დროებით, დაბრუნების პირობით. ექსპორტის სასაქონლო ოპერაცია გამოიყენება, თუ საქონელი სახელმწიფოს საბაჟო ტერიტორიიდან გატანისას იმავე მდგომარეობაში იყო, რომელშიც ექსპორტის დეკლარაციის რეგისტრაციის დღეს, გარდა ბუნებრივი დანაკარგებით გამოწვეული ცვლილებებისა.
- [5] დამატ. იხ. ხარაზი ი; ხარაზი ქ; საბაჟო სამართალი, მეორე ნაწილი, დამხმარე სახელმძღვანელო, თბ; 2022.
- [6] იხ. კონვენცია საზღვაო ნაოსნობის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული არაკანონიერი აქტების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1202848?publication=0> .
- [7] ამილახვარი ზ; ამილახვარი გ; წერეთელი ნ; ბიზნესის სამართალი (სახელმძღვანელო), თბ; 2010, 272.
- [8] ძალაში შევიდა 1932 წლის 2 ივლისიდან.
- [9] ამილახვარი ზ; ამილახვარი გ; წერეთელი ნ; ბიზნესის სამართალი (სახელმძღვანელო), თბ; 2010, 272.
- [10] ანაკლიის ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის საჯარო და კერძო თანამშრომლობის პროექტი კერძო პარტნიორის შერჩევის პროცესის განხორციელების შესახებ განაცხადი 20 თებერვალი, 2023; 7.
- [11] დანელია ი; თსუ-ს ეკონომიკის დოქტორანტი და Evergreen Marine Corp. Evergreen Line (BSA Georgia)-ს კომერციული მენეჯერი. ანაკლიის პორტი და მისი პერსპექტივები, <https://forbes.ge/anakliis-porti-da-misi-pe/>.
- [12] დანელია ი; თსუ-ს ეკონომიკის დოქტორანტი და Evergreen Marine Corp. Evergreen Line (BSA Georgia)-ს კომერციული მენეჯერი. ანაკლიის პორტი და მისი პერსპექტივები, <https://forbes.ge/anakliis-porti-da-misi-pe/>.
- [13] იაშვილი ნ; მაღალაშვილი ე; ნაჭყებია ზ; სახელმეკრულებო ურთიერთობების პრაქტიკა, თბილისი, 2006, 156-157.
- [14] იქვე.
- [15] ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების შესახებ კონვენცია პ/დ N 2289, საქართველო შეუერთდა 1999 წლის 22 ივლისს. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1380813?publication=0>.
- [16] 1956 წლის 19 მაისს კონვენცია „გზის მეშვეობით საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ და ხელმოწერის პროტოკოლი“ დეტალურად იხ. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1380813?publication=0>; შესრულებულია ქენევაში.
- [17] ევროპის საბჭოს/ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს გადაწყვეტილება 13.12.2007 [III სექცია] ირანის ისლამური რესპუბლიკის საზღვაო ხაზები (Islamic Republic of Iran Shipping Lines) თურქეთის წინააღმდეგ - **40998/98**, ხელმისაწვდომია: <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22fulltext%22:%5B%2240998/98%22%5D,%22documentcollectionid%22:%5B%22GRANDCHAMBER%22,%22CHAMBER%22%5D,%22itemid%22:%5B%22001-83951%22%5D%7D>].
- [18] საქართველოს საჰაერო კოდექსი, მ.63.ნ.ნ.2. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/33298?publication=33>
- [19] იხ. ICAO-ს საბჭოს წლიური ანგარიშები, <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>
- [20] იხ. IATA-ს ყოველწლიური მიმოხილვა, <https://www.iata.org/publications/pages/annual-review.aspx> .

დღეისათვის „სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია“ ICAO ორგანიზაციის წევრია 193 სახელმწიფო, საქართველო მისი წევრია 1993 წლიდან. შტაბბინა მდებარეობს მონრეალში. დეტალურად იხ. <https://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx> .

{21} Amadeus-ის ოფიციალური სტატისტიკა ავიაგადაყვანა/ გადაზიდვებთან დაკავშირებით ხელმისაწვდომია: <https://corporate.amadeus.com/en/about-us/history>.

{22} გეფერიძე დ., საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბ., 2009, 83-84.

{23} იხ. 1961 წლის გვალადაჰარის კონვენციით დადგენილი - არარეგულირებული საჰაერო გადაზიდვები.

ვროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, Ka.wikipedia.org/wiki/ ევროპა-კავკასია_აზიის_სატრანსპორტო დერეფანი.

{24} ვროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, Ka.wikipedia.org/wiki/ ევროპა-კავკასია_აზიის_სატრანსპორტო დერეფანი.

{25} ურიდია გ., რუხაია ფ., არახამია მ., საბაჟო გაფორმება TIR და STA (GPD) კარნეტის პრინციპებით, თბ., 2004, გვ-5.

{26} იქვე, 9.

{27} იქვე, 9-10.

{28} TIR სისტემის შესახებ, http://girca.org/TIR_სისტემის_შესახებ/m125.

{29} გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისია (UNECE) შეიქმნა 1947 წელს [ECOSOC- ის მიერ](#) . UNECE- ის ძირითადი მიზანია პან-ევროპული ეკონომიკური ინტეგრაციის ხელშეწყობა. UNECE მოიცავს 56 წევრ სახელმწიფოებს ევროპის, ჩრდილოეთ ამერიკისა და აზიის ქვეყნებში.

{30} ურიდია გ., რუხაია ფ., არახამია მ., დასახ. ნაშრ., გვ-15.

{31} იხ. Cambridge Core, British Institute of International & Comparative Law. The Proper Law of the Contract and Renvoi: Further Comments on the *Amin Rasheed Shipping Case*, Volume 33, Issue 1 January 1984 , pp. 199-202.

{32} ურიდია გონერ, რუხაია ფრიდონ, არახამია მერაბ, საბაჟო გაფორმება TIR და ATA (CPD) კარნეტის პრინციპებით, თბილისი, 2004, 34.

{33} ურიდია გონერ, რუხაია ფრიდონ, არახამია მერაბ, საბაჟო გაფორმება TIR და ATA (CPD) კარნეტის პრინციპებით, თბილისი, 2004, 35

{34} ხარაზი ი; საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი, თბ; 2021, 664.

{35} ხარაზი ი. დასახ. ნაშრ. 665.

{36} ხარაზი ი. დასახ. ნაშრ. 666.

{37} გოჩიტაშვილი თ., ნავთობისა და გაზის სატრანსპორტო მილსადენები (არსებული და პერსპექტიული), თბ., 2014, გვ-52, <http://weg.ge/sites/default/files/1.-energy-transit-projects.pdf>.

{38} საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის თავი მეთორმეტე გადაზიდვა-გადაყვანა. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=101>.

{39} ზამბახიძე ტ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი IV, ტომი I, თბ., 2001, 312.

{40} Administration of the Territory of Papua and New Guinea v China Navigation Ltd [1967- 68] PNGLR 239 (1 December 1967), <http://www.paclii.org/libraries/maritime-law/case-summaries-sea-carriage/index.html>

{41} [Belae v Markwarth Shipping Company Ltd \[1981\] SBHC 10; \[1980-1981\] SILR 218 \(23 October 1981\)](#) ხელმისაწვდომია: <http://www.paclii.org/libraries/maritime-law/case-summaries-sea-carriage/index.html>.

{42} ირანის ისლამური რესპუბლიკის საზღვაო ხაზები (Islamic Republic of Iran Shipping Lines) თურქეთის წინააღმდეგ - 40998/98 გადაწყვეტილება 13.12.2007 [III სექცია] 34-ე მუხლი დაზარალებული სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული სამართლებრივად და ფინანსურად დამოუკიდებელი კომპანია: დაზარალებულის სტატუსი დადასტურდა 1-ელი დამატებითი ოქმის 1-ელი მუხლი 1-ელი დამატებით

ოქმის 1.2 მუხლი საკუთრებით სარგებლობის კონტროლი,
<https://hudoc.echr.coe.int/geo#%22itemid%22:%222001-120753%22>].

{43} საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2009 წლის 11 ივნისის განმარტება საქმეზე #ას-792-1007- 08; <http://www.supremecourt.ge/files/upload-file/pdf/ganmarteba43.pdf>.